

**ANALISIS BIAYA PRODUKSI DAN
KEUNTUNGAN PENJUALAN KAPAL KARENA
FLUKTUASI NILAI TUKAR RUPIAH
TERHADAP DOLAR AMERIKA DAN INFLASI**

(STUDI PADA PT PAL INDONESIA PERSERO)

SKRIPSI

Diajukan untuk Memperoleh Gelar Sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

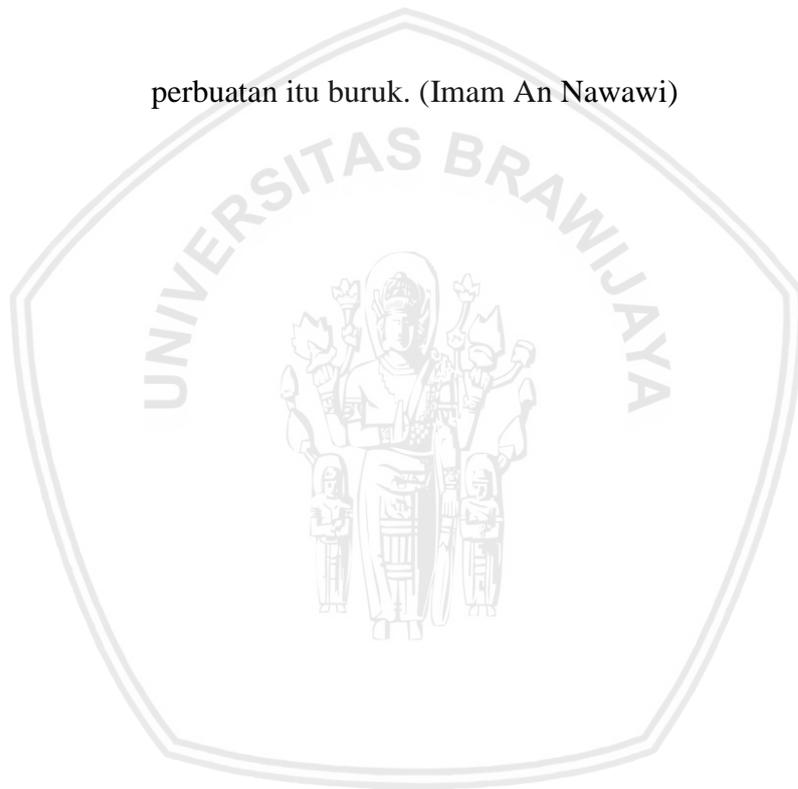
**MOH ARIF ROKHMAN
NIM. 155030201111096**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI BISNIS
MINAT KHUSUS BISNIS INTERNASIONAL
MALANG
2019**

MOTTO

Niat adalah ukuran dalam menilai benarnya suatu perbuatan, oleh karenanya, ketika niatnya benar, maka perbuatan itu benar, dan jika niatnya buruk, maka perbuatan itu buruk. (Imam An Nawawi)



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Analisis Biaya Produksi dan Keuntungan Penjualan Kapal
Karena Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar
Amerika dan Inflasi (Studi pada PT PAL Indonesia)

Disusun oleh : Moh Arif Rokhman

NIM : 155030201111096

Fakultas : Ilmu Administrasi

Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis

Minat Khusus : Bisnis Internasional

Malang, 10 Juli 2019
Dosen Pembimbing



Sri Sulasmiyati, S.Sos., M.AP
NIP. 19170420 200502 2 001

TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

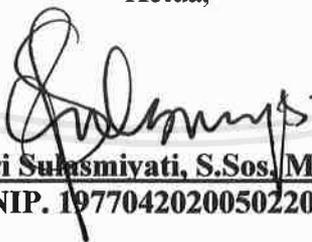
Hari : Rabu
Tanggal : 19 Juni 2019
Pukul : 13.00-14.00
Skripsi atas nama : Moh Arif Rokhman
Judul : Analisis Biaya Produksi dan Keuntungan Penjualan Kapal Karena Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika dan Inflasi (Studi pada PT PAL Indonesia)

Dan menyatakan,

LULUS

MAJELIS PENGUJI

Ketua,



Sri Sulasmiyati, S.Sos, M.AP
NIP. 197704202005022001

Anggota,

Anggota,



Nila Firdausi Nuzula, Ph.D
NIP. 197305302003122001



Cacik Rut Damayanti, S.Sos, M.Prof.Acc, DBA
NIP. 197909082005012001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU) No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70.

Malang, Mei 2019



Moh Arif Rokhman

NIM: 155030201111096

RINGKASAN

Moh Arif Rokhman. 2019. **Analisis Biaya Produksi dan Keuntungan Penjualan Kapal Karena Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika dan Inflasi (Studi pada PT PAL Indonesia)**, Sri Sulasmiyati, S.Sos., M. AP. Hal 122 + xii

Penelitian dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengaruh dari fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika dan inflasi pada biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal di PT PAL Indonesia (Persero). Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan menggunakan teknik triangulasi teknik yaitu gabungan dari wawancara semi-terstruktur, observasi pasif dan dokumentasi kepada PT PAL Indonesia (Persero). Fokus penelitian pada penelitian ini adalah dampak fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika dan inflasi terhadap biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal yang meliputi: 1) Proses pembuatan anggaran biaya produksi dan pemilihan *supplier* bahan baku; 2) Negosiasi dan kontrak kerjasama dengan pihak pemesan kapal; 3) Keuntungan atau kerugian perusahaan berdasarkan waktu pengadaan dan pembayaran karena adanya fluktuasi nilai tukar; 4) Inflasi.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa fluktuasi nilai tukar dan inflasi memiliki dampak baik dan buruk. Dampak baik atau buruk akan terjadi pada kondisi sebagai berikut. Pada tahap awal adalah proses pemilihan *supplier* bahan baku. Pemilihan *supplier* harus berdasarkan *maker list* yang tercantum. *Maker list* yang tercantum adalah setara, yang artinya memiliki kapabilitas yang sama atau mirip; hasil negosiasi dan kontrak dengan pihak pemesan kapal bisa memiliki dampak baik, jika kedua belah pihak sepakat untuk melakukan evaluasi harga ketika terjadi fluktuasi nilai tukar yang terlalu tinggi sesuai dengan kesepakatan, begitu juga sebaliknya; melemahnya nilai tukar rupiah tidak selalu membuat kerugian. Apabila kontrak pembayaran menggunakan dolar, kemudian ketika pengadaan bahan baku dolar rendah dan ketika pembayaran dolar menguat, maka perusahaan akan diuntungkan dan begitu juga sebaliknya; inflasi yang rendah akan memiliki pengaruh yang baik karena ketika ekonomi lancar maka hal tersebut akan memicu perusahaan yang butuh kapal untuk melakukan pesanan, sedangkan inflasi yang tinggi memiliki pengaruh buruk karena akan membuat pesanan sepi dan pada kondisi inflasi yang tinggi berpotensi terjadi pemutusan hubungan kerja karyawan.

Kata kunci : nilai tukar, inflasi, biaya produksi kapal, keuntungan penjualan kapal

SUMMARY

Moh Arif Rokhman. 2019. **The Analysis of Production Cost and Sales Profit of Ship due to the Fluctuation of Rupiah Exchange Rate against the US Dollar and Inflation (Study at PT PAL Indonesia)**, Sri Sulasmiyati, S.Sos, M. AP. Pages 122 + xii

This research aims to find out how the fluctuation of Rupiah exchange rate against the US Dollar and inflation impact the production cost and sales profit of ship at PT. PAL Indonesia (Persero). This type of research is descriptive with qualitative approach. The data collection technique uses triangulation techniques, that is a combination of semi-structured interviews, passive observation and documentation in PT PAL Indonesia (Persero). This research focuses on the fluctuation of Rupiah exchange rate against the US dollar and inflation impact on the production cost and sales profit of ship which include: 1) The process of making production budget and selection of raw material suppliers; 2) Negotiations and cooperation contracts with the buyer of the vessel; 3) Company profits or losses based on the time of procurement and payment due to the fluctuation of exchange rate; 4) Inflation.

The results of this research show that the fluctuation of exchange rate and inflation have good and bad effects. The impact whether it is good or bad, will occur in the following conditions. The initial stage is the process of selecting raw material suppliers. The selection of suppliers must be based on the maker list. The listed maker list is equivalent, which means having the same or similar capabilities; the results of negotiations and contracts with the vessel ordering parties can have a good impact if both parties agree to evaluate prices when the the fluctuation of exchange rate are too high according to the agreement, and vice versa; the weakening of Rupiah exchange rate does not always make a loss. If the contract of payment uses dollars, as the procurement of raw materials is low and the dollar payment is strengthened, the company will get the benefit and vice versa; low inflation rate will have a good impact because when the economy runs smoothly, it will trigger the companies that need ships to make orders, while high inflation has bad impact because it will make no orders and in the conditions of high inflation, it will be potential to terminate the employment of the employee.

Keywords: exchange rate, inflation, ship costs production, profit of ship sales

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Analisis Biaya Produksi dan Keuntungan Penjualan Kapal Karena Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika dan Inflasi (Studi pada PT PAL Indonesia)”**. Skripsi ini bertujuan untuk memenuhi tugas akhir yang harus ditempuh oleh mahasiswa sebagai syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Administrasi Bisnis pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
2. Bapak Dr. Mochammad Al Musadieq, MBA selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
3. Ibu Nila Firdausi Nuzula, S.Sos, M.Si, PhD selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
4. Ibu Sri Sulasmiyati, S.Sos, M.AP selaku Sekretaris Minat Khusus Bisnis Internasional, Fakultas Ilmu Administrasi Brawijaya.

5. Alm. Bapak Dr. Drs. Nengah Sudjana, M.Si dan ibu Sri Sulasmiyati, S.Sos, M.AP selaku Dosen Pembimbing saya yang telah membantu dan memberikan pengarahan dari awal hingga akhir penyusunan skripsi.
6. Seluruh Dosen Pengajar dan Staff Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu dan pengajaran yang berharga bagi penulis.
7. Kepada bapak Rozi, bapak Rudi, bapak Ariyanto, ibu Heni, mas Nur, mbak Emira dan pihak PT PAL Indonesia (Persero) yang telah membantu saya mendapatkan dan mengolah data-data untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Keluarga saya khususnya bapak Mustur dan ibu Anik Rosiati selaku orang tua saya serta saudara (mas Budi Sugiarto dan mas Waluyo Wicaksono) saya yang selalu mendukung dan membantu saya dari dulu hingga sekarang.
9. Kepada teman minat khusus Bisnis Internasional yang menjadi wadah keluarga dan wadah dalam mengembangkan ilmu hingga akhir perkuliahan.
10. Dan semua pihak yang turut membantu penulis dalam pengerjaan tugas skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang diberikan kepada penulis mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT. Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya tulis skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

Malang, 13 Mei 2019

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
MOTTO	i
TANDA PERSETUJUAN	ii
TANDA PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	iv
RINGKASAN	v
SUMMARY	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I	PENDAHULUAN
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan penelitian	9
D. Kontribusi Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan.....	1
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA
A. Penelitian Terdahulu.....	12
B. Pengadaan Barang dan Jasa.....	16
1. Sumber Informasi Pemilihan <i>Supplier</i>	17
2. Pertimbangan Pemilihan <i>Supplier</i>	19
C. Negosiasi dan Kontrak	21
D. Biaya Produksi	23
E. Keuntungan	24
1. Manfaat Perencanaan Laba	24
2. Menetapkan Tujuan Laba.....	26
3. Faktor yang Menentukan Tujuan Laba	26
4. Faktor yang Mempengaruhi Keuntungan.....	27
F. Nilai Tukar	28
1. Teori Nilai Tukar.....	29
2. Sistem Nilai Tukar	31
3. Dampak Fluktuasi Kurs	32
G. Inflasi.....	32
1. Penyebab Inflasi	34
2. Komponen Inflasi	35
3. Jenis Inflasi.....	35
4. Dampak Inflasi	36



	H. Kerangka Berpikir	38
BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Jenis Penelitian	39
	B. Fokus Penelitian	40
	C. Lokasi Penelitian	41
	D. Sumber Data	41
	E. Teknik Pengumpulan Data	42
	F. Instrumen Penelitian	43
	G. Metode Analisis Data	44
	H. Keabsahan Data	46
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Perusahaan	48
	B. Produk	61
	C. Penyajian Data	65
	1. Proses Pembuatan Anggaran Biaya Produksi dan Pemilihan Supplier Bahan Baku	66
	2. Negosiasi dan Kontrak Kerjasama dengan Pihak Pemesan Kapal	70
	3. Keuntungan atau Kerugian Perusahaan Berdasarkan Waktu Pengadaan dan Pembayaran karena Adanya Fluktuasi Nilai Tukar	72
	4. Inflasi	76
	D. Pembahasan	79
	1. Proses Pembuatan Anggaran Biaya Produksi dan Pemilihan Supplier Bahan Baku	78
	2. Negosiasi dan Kontrak Kerjasama dengan Pihak Pemesan Kapal	80
	3. Keuntungan atau Kerugian Perusahaan Berdasarkan Waktu Pengadaan dan Pembayaran karena Adanya Fluktuasi Nilai Tukar	81
	4. Inflasi	88
	E. Keterbatasan Peneliti	89
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan	90
	B. Saran	92
	DAFTAR PUSTAKA	95
	LAMPIRAN	99

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
2.1	Penelitian Terdahulu	16
4.1	Asumsi Perhitungan	87



DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.1	Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap USD Tahun 2010-2018	4
1.2	Fluktuasi Inflasi Indonesia 10 Tahun	5
1.3	Fluktuasi Inflasi Amerika Serikat 10 Tahun	5
2.1	Kerangka Berpikir	38
3.1	Alur Analisis Interaktif	47
4.1	Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero)	50
4.2	Struktur Organisasi Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap	51
4.3	Struktur Organisasi Dep. Proposal Proyek Kapal	53
4.4	Logo PT PAL Indonesia (Persero)	61
4.5	Kapal Niaga	62
4.6	Kapal LPD (<i>Landing Platform Dock</i>)	63
4.7	<i>Tugboat</i> 2x2000HP Tahun 2017	67
4.8	Contoh Biaya Produksi <i>Tugboat</i> 2x2000 HP	68
4.9	SBLC <i>Tugboat</i> 2x2000HP	74
4.10	Kurs Rupiah Terhadap Dolar Pada Tahun 2017-2018	83

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada zaman modern ini, perekonomian dunia mengalami pertumbuhan yang sangat cepat. Cepatnya pertumbuhan ekonomi yang terjadi memberikan dampak baik ataupun buruk bagi seluruh negara di dunia. Suatu negara pada era sekarang ini tentu memiliki kegiatan perdagangan internasional. Perdagangan internasional terjadi karena setiap negara tidak mungkin dapat memenuhi semua kebutuhannya hanya dengan mengandalkan sumber daya yang dimiliki di negaranya saja. Setiap negara akan terus memiliki ketergantungan dengan negara lain dikarenakan setiap negara memiliki perbedaan kebutuhan yang tidak dapat diproduksi di negaranya.

Menurut Apridar (2012:75) banyak faktor pada suatu negara untuk melakukan perdagangan internasional.

Faktor tersebut antara lain untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa dalam negeri karena kurangnya pasokan atau tidak dapat menghasilkan produk tertentu, untuk memperoleh keuntungan meningkatkan devisa negara, adanya perbedaan kemampuan penguasaan teknologi dalam mengatur sumber daya, adanya kelebihan dan penawaran produk dalam negeri sehingga perlu pasar baru, adanya perbedaan keadaan seperti sumber daya alam, iklim, tenaga kerja, budaya, dan jumlah penduduk yang menyebabkan adanya perbedaan hasil produksi, adanya kesamaan selera, dan permintaan terhadap suatu barang, keinginan membuka kerja sama, hubungan politik dan dukungan dari negara lain, dan pada akhirnya terjadi era globalisasi dimana negara-negara saling membutuhkan satu sama lain

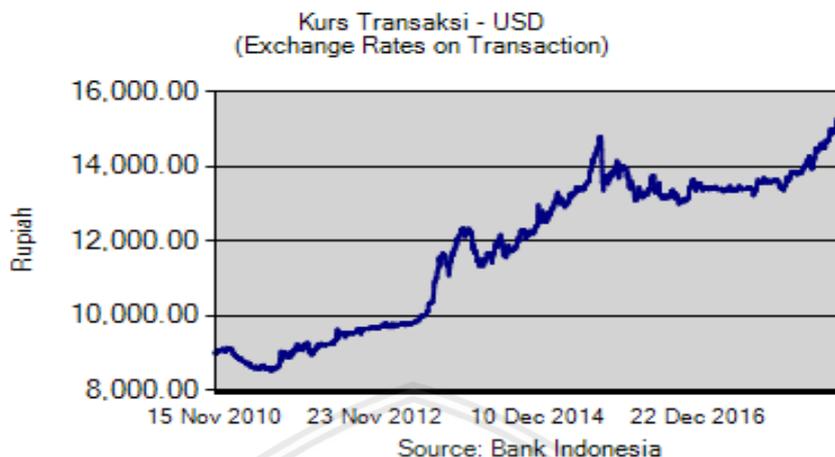
Menurut pendapat yang telah diuraikan diatas, salah satu penyebab alasan suatu negara melakukan perdagangan internasional adalah karena perlunya pasokan dari negara lain guna memenuhi kebutuhan barang dan jasa, hal ini

mirip dengan apa yang dilakukan perusahaan pada suatu kegiatan operasi bisnis. Setiap perusahaan tidak mungkin dapat memenuhi semua kebutuhan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan perusahaan tersebut. Menurut Djokopranoto (2005:81) setiap perusahaan tentu memiliki pemasok untuk mencukupi berbagai jenis kebutuhan barang, jasa, dan peralatan. Pada tahap pengadaan barang, pemilihan pemasok yang sesuai dan berkualitas diperlukan oleh perusahaan agar dapat membuat barang yang berkualitas. Tidak ada organisasi atau perusahaan yang benar-benar mampu memenuhi kebutuhan dirinya sendiri.

Pada suatu kegiatan operasi bisnis mulai dari pemilihan pemasok hingga transaksi produk kepada pembeli, tentu tidak terlepas dari adanya proses negosiasi dan perjanjian/kontrak. Kedua hal tersebut menjadi bahan pertimbangan untuk memastikan dan menjamin kegiatan yang sedang dilakukan pada saat itu menjadi kenyataan untuk menghasilkan jalan yang terbaik bagi pihak yang terlibat. Negosiasi menurut Schoonmaker (1993:6-7) adalah suatu metode yang digunakan oleh dua pihak atau lebih yang terlibat dalam suatu kegiatan untuk mencapai perjanjian dengan unsur kooperatif ataupun kompetitif. Setelah isi negosiasi disepakati masing-masing pihak, maka tahap selanjutnya adalah kontrak. Menurut Sutedi (2014:49) kontrak adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh masing-masing pihak yang mempunyai tuntutan untuk menghasilkan suatu prestasi. Menurut pengertian tersebut kontrak sama dengan dengan perjanjian, namun kontrak merupakan perjanjian yang tertuang dalam bentuk tulisan.

Pembelian barang dari pemasok dan pembayaran dari pihak pemesan barang atau konsumen tentu melewati proses pembayaran, apakah pembayaran tersebut dengan menggunakan uang muka, dicicil, dibayar di akhir ataupun bentuk pembayaran yang lainnya. Pada kegiatan perdagangan internasional, perlu adanya jenis mata uang sebagai alat pembayaran yang disepakati kedua belah pihak. Nilai tukar atau kurs merupakan sebuah kunci bagi setiap negara untuk dapat melakukan transaksi dengan negara lain. Nilai tukar atau kurs dapat berubah setiap waktu dan tidak dapat diprediksi dengan tepat. Sistem nilai tukar terdiri dari beberapa jenis, yaitu kurs tetap, mengambang terkendali, mengambang bebas, dan sistem terikat (Madura, 2006:219).

Pada tanggal 14 Agustus 1997 sampai sekarang, Indonesia menetapkan sistem nilai tukar mengambang bebas (*free floating rate*) (Iskandar, 2004:46). Sistem nilai tukar ini menyerahkan keseluruhan harga kepada pasar (Madura, 2006:219). Dengan kata lain sistem ini seharusnya tidak ada campur tangan pemerintah dalam mengatur harga produk maupun jasa. Meski pemerintah Indonesia telah menetapkan sistem nilai tukar mengambang bebas, namun pada prakteknya Indonesia belum sampai sepenuhnya menerapkan *free floating rate* dikarenakan Bank Indonesia masih melakukan kegiatan intervensi secara berkala, selektif, dan pada waktu yang diperlukan (reksadana.danareksaonline.com, 2015).



Gambar 1.1 Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah Terhadap USD Tahun 2010-2018

Sumber: www.bi.go.id. 2018

Gambar 1.1 menunjukkan nilai tukar rupiah dalam dolar Amerika mengalami tren fluktuatif pada delapan tahun terakhir. Rupiah mencapai angka terkuat yaitu pada Rp 8.700 pada tahun 2011. Kemudian pada kuartal ke empat tahun 2018 rupiah berada pada titik terendah pada bulan oktober yaitu pada angka Rp 15.233.

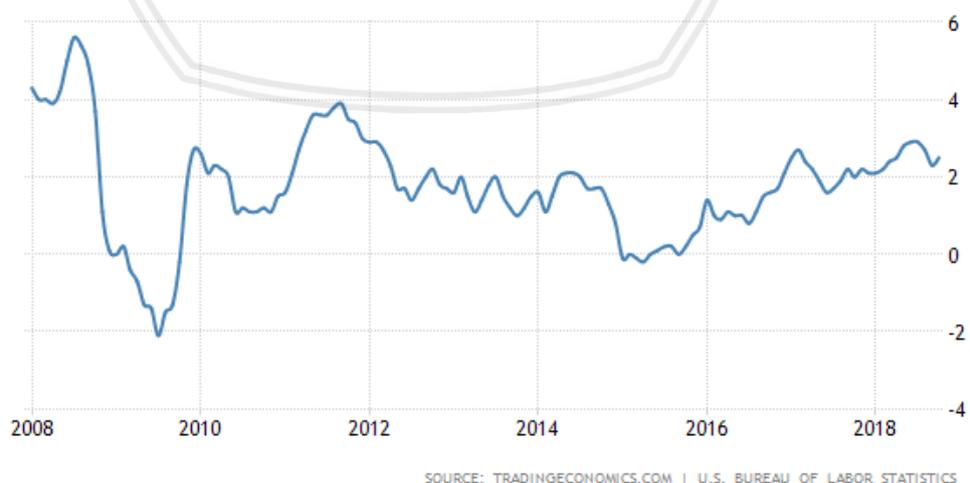
Selain kurs atau nilai tukar, faktor makro lain yang mempengaruhi dunia usaha pada suatu negara adalah inflasi. Inflasi dan kurs memiliki kaitan erat satu sama lain (Sukirno, 2006:402). Mata uang pada suatu negara yang sedang mengalami inflasi tinggi diekspektasi akan mengalami depresiasi. Sebaliknya mata uang pada suatu negara yang sedang mengalami inflasi rendah diekspektasi akan mengalami apresiasi (Fishcher, 2004:488).



Gambar 1.2 Fluktuasi Inflasi Indonesia 10 Tahun

Sumber: tradingeconomics.com, 2018

Berdasarkan gambar diatas tampak bahwa dalam sepuluh tahun terakhir inflasi di Indonesia mengalami fluktuasi dari yang terendah pada kisaran 2% sampai yang tertinggi dikisaran 12% . Dengan adanya fluktuasi inflasi tentu mempengaruhi dunia usaha dan perekonomian Indonesia. Setiap negara didunia tentu mengalami fluktuasi inflasi, namun apabila Indonesia dibandingkan dengan Amerika Serikat tampak terlihat jelas bahwa Amerika Serikat memiliki fluktuasi inflasi yang lebih stabil.



Gambar 1.3 Fluktuasi Inflasi Amerika Serikat 10 Tahun

Sumber: tradingeconomics.com, 2018

Dari gambar 1.3 terlihat pada sepuluh tahun terakhir inflasi tertinggi di Amerika Serikat ada pada kisaran 5% dan terendah pada kisaran -2%. Kemudian terlihat juga pada grafik, sejak tahun 2010 fluktuasi Amerika Serikat cenderung sudah mulai stabil dan perbedaan angka inflasi tidak terlalu jauh yaitu hanya pada kisaran angka 0-4% saja, yang menunjukkan bahwa pada tahun tersebut perekonomian Amerika sedang pada kondisi ekonomi yang stabil. Berbeda dengan Indonesia apabila dibandingkan dengan tahun yang sama yaitu sejak tahun 2010, fluktuasi Indonesia terlihat masih belum stabil, yaitu masih pada kisaran angka 2-9%.

Inflasi dan nilai tukar yang tidak terkontrol memiliki pengaruh pada segala jenis industri. Pohan (2008:55) menjelaskan nilai tukar yang melonjak akan menyebabkan kesulitan pada dunia usaha dalam merencanakan usahanya terutama bagi mereka yang mendatangkan bahan baku dari luar negeri atau menjual barangnya ke pasar ekspor. Jika komposisi bahan baku impor tinggi tentu akan membuat biaya produksi suatu produk tersebut akan menjadi lebih mahal sehingga berpotensi mengurangi keuntungan.

Menurut Mulyadi (1995:14) Biaya produksi merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk mengolah bahan baku menjadi produk jadi yang siap dijual. Biaya produksi secara garis besar dibagi menjadi biaya bahan baku, biaya tenaga kerja dan biaya overhead (Mulyadi, 1995:14). Dalam pembuatan produk terdapat dua kelompok biaya, yaitu biaya produksi dan biaya nonproduksi. Biaya produksi merupakan biaya yang terlibat dalam pengolahan bahan baku menjadi produk sedangkan biaya nonproduksi adalah biaya yang dikeluarkan

diluar aktivitas pengolahan seperti pemasaran dan kegiatan administrasi umum (Mulyadi, 1995:16).

Dalam berproduksi dibedakan berdasarkan apakah produksi produk massal atau produksi produk pesanan. Perusahaan yang berproduksi massal umumnya akan berproduksi sesuai dengan standar produk perusahaan dalam jumlah yang banyak, contoh perusahaan produksi massal adalah perusahaan pupuk, tekstil, bumbu masak dan lain sebagainya. Perusahaan yang berproduksi berdasarkan pesanan maka pengolahan produksi akan disesuaikan dengan spesifikasi dan atas kemauan pihak pemesan (Mulyadi, 1995:16). Contoh perusahaan yang berproduksi berdasarkan pesanan adalah perusahaan mebel, perusahaan pesawat terbang, industri mesin, industri perkapalan dan banyak lainnya.

Salah satu industri yang berproduksi berdasarkan pesanan adalah industri perkapalan. Saat ini Indonesia memiliki empat BUMN yang bergerak pada bidang industri perkapalan yaitu, PT Industri Kapal Indonesia (Persero) yang terletak di Makassar, PT Dok dan Perkapalan Surabaya (Persero), PT Dok dan Perkapalan Kodja Bahari (Persero) yang berkantor pusat di Jakarta dan PT PAL Indonesia (Persero) yang pusatnya ada di Surabaya. Kapal-kapal yang diproduksi BUMN Indonesia memiliki kualitas yang tidak kalah bagus dengan kualitas kapal produksi luar negeri. Hal itu dibuktikan pada tahun 2014 salah satu BUMN perusahaan PT PAL Indonesia berhasil memenangkan lelang pembuatan dua unit kapal perang SSV (*Strategic Sealift Vessel*) negara Filipina. Pesaing dari *tender* kapal tersebut berasal dari negara-negara yang

memiliki industri perkapalan yang hebat seperti Korea Selatan, Belanda, India, Australia dan Filipina sendiri (www.merdeka.com, 2014).

Industri perkapalan Indonesia saat ini sudah mulai berkembang dengan pesat. Indonesia sudah memiliki kemampuan untuk memproduksi berbagai jenis kapal. Selain itu *Transfer of Technology* pembuatan kapal selam dari Korea Selatan juga sedang berjalan. Namun, walaupun Indonesia mampu membuat kapal dengan kualitas yang mumpuni, bahan baku pembuatan kapal untuk saat ini masih impor dari negara lain (finance.detik.com, 2018). Komponen impor dalam pembuatan kapal pada industri kapal dalam negeri masih dibutuhkan sekitar 70% (www.republika.co.id, 2017).

Sepanjang tahun 2018 keadaan nilai tukar rupiah yang melemah menyebabkan banyak galangan kapal yang merasa tertekan atas kejadian tersebut. Komponen impor yang masih mencapai angka 70% mempengaruhi biaya produksi kapal cukup besar. Menurut Eddy Kurniawan selaku ketua umum Iperindo (Ikatan Perusahaan Kapal dan Lepas Pantai Indonesia) dengan naiknya biaya produksi, perusahaan tidak bisa begitu saja menaikkan harga jual, karena kalau sudah kontrak maka negosiasi sudah tutup (www.cncbcindonesia.com, 2018).

Dengan melihat fluktuasi nilai tukar yang cenderung melemah dalam beberapa tahun kebelakang, namun dalam kondisi inflasi Indonesia yang stabil, peneliti tertarik untuk menganalisis bagaimana dampak dari kedua faktor tersebut dalam industri perkapalan. Lokasi yang dipilih peneliti adalah PT PAL Indonesia (Persero). Alasan peneliti memilih perusahaan tersebut karena PT

PAL Indonesia (Persero) merupakan galangan kapal BUMN dengan fasilitas dan kapasitas terbesar di Indonesia sehingga peneliti tahu bagaimana pengaruh inflasi dan nilai tukar dalam perusahaan dengan skala besar. PT PAL Indonesia (Persero) walaupun mampu membuat banyak jenis kapal, namun untuk saat ini perusahaan tersebut masih menggunakan sebagian besar bahan baku impor (www.merdeka.com, 2018). Selain itu penelitian terkait produk berdasarkan pesanan kapal yang kemudian dikaitkan dengan dampak fluktuasi nilai tukar dan inflasi masih belum pernah dilakukan di Universitas Brawijaya.

Kondisi tersebut menjadi menarik bagi peneliti untuk melakukan penelitian lebih lanjut bagaimana pengaruh faktor nilai tukar dan inflasi. Berdasarkan penjelasan tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“ANALISIS BIAYA PRODUKSI DAN KEUNTUNGAN PENJUALAN KAPAL KARENA FLUKTUASI NILAI TUKAR RUPIAH TERHADAP DOLAR AMERIKA DAN INFLASI”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

Bagaimana dampak inflasi dan fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika pada biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui dan menjelaskan dampak inflasi dan fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika pada biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal.

D. Kontribusi Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi, antara lain:

1. Kontribusi Akademis
 - a. Bagi peneliti, penelitian ini bermanfaat dalam menambah pengetahuan dan wawasan yang berkaitan dengan pengaruh inflasi dan nilai tukar terhadap industri perkapalan dan merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
 - b. Bagi pihak lain, karena penelitian terkait industri perkapalan yang kemudian dikaitkan dengan inflasi dan nilai tukar masih sedikit, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi baru dan menjadi bahan perbandingan dalam kajian yang sejenis.
2. Aspek Praktis
 - a. Bagi pemerintah, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan, karena inflasi dan fluktuasi nilai tukar sangat berpengaruh bagi perusahaan yang bergerak dibidang industri perkapalan karena komposisi bahan baku impor yang masih sangat tinggi.
 - b. Bagi PT PAL Indonesia, hasil pada penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan ketika akan menetapkan keputusan. Berdasarkan analisis peneliti hendaknya perusahaan mengusahakan benar-benar melakukan *sourcing* harga bahan baku dan memilih jenis

kontrak yang aman, sehingga resiko dimasa depan mampu dikelola dengan baik dan perusahaan mendapat keuntungan yang maksimal.

E. Sistematika Penelitian

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab satu menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II : Kajian Pustaka

Bab dua menjabarkan teori-teori yang berkaitan dengan topik masalah yang akan di bahas dalam penelitian. Landasan teori yang digunakan di ambil dari literatur yang berkaitan dengan judul yang akan dibahas.

BAB III : Metode Penelitian

Bab tiga menjelaskan tentang metode – metode yang akan digunakan oleh peneliti, diantaranya adalah jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrument penelitian dan analisis data.

BAB IV : Hasil dan Pembahasan

Bab empat menjelaskan mengenai gambaran umum perusahaan, Produk yang dihasilkan perusahaan, gambaran umum narasumber, Penyajian data dan Analisis Data

BAB V : Penutup

Bab lima berisi tentang kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Beberapa peneliti telah melakukan penelitian yang berkaitan dengan inflasi dan nilai tukar rupiah. Penelitian terdahulu yang relevan dan mendekati tema pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kusumawati (2016)

Penelitian yang dilakukan berjudul “Pengaruh Produksi, Harga dan Nilai Tukar Terhadap Volume Ekspor”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran mengenai hubungan dan pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Variabel yang digunakan pada penelitian adalah produksi uang domestik (X1), harga uang internasional (X2), nilai tukar rupiah terhadap US Dollar (X3) dan volume ekspor uang dari Indonesia ke Jepang (Y). Jenis penelitian yang digunakan adalah *eksplanatory research* dengan pendekatan kuantitatif.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Pengambilan sampel pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Lokasi Penelitian dilakukan di Indonesia dengan mengambil data dari website resmi berbagai instansi yang terkait, diantaranya Badan Pusat Statistik, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Bank Indonesia dan instansi lain yang terkait dengan penelitian.

Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil dari pengujian secara parsial yang telah dilakukan

menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan dari Produksi udang domestik dan pengaruh negatif yang signifikan dari harga udang internasional terhadap volume ekspor udang dari Indonesia ke Jepang, sedangkan nilai tukar rupiah terhadap Dollar memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap volume ekspor udang dari Indonesia ke Jepang.

2. Pratama (2017)

Penelitian yang dilakukan berjudul “Pengaruh Nilai Tukar Rupiah, Produksi Batu Bara, Permintaan Batubara dalam Negeri dan Harga Batubara Acuan Terhadap Volume Ekspor Batubara”. Tujuan pada penelitian ini untuk mendapatkan gambaran mengenai hubungan dan pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Jenis penelitian ini adalah *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif.

Lokasi penelitian ini dilakukan pada Bank Indonesia (www.bi.go.id), Direktorat Jenderal Mineral dan Batubara, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (www.minerba.esdm.go.id). Variabel yang digunakan pada penelitian adalah nilai tukar rupiah (X1), produksi batubara (X2), permintaan batubara dalam negeri (X3), harga batubara acuan (X4) dan volume ekspor batubara (Y).

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda. Hasil uji bersamaan (Uji F) menunjukkan bahwa nilai tukar rupiah, produksi batubara, permintaan batubara dalam negeri dan harga batubara acuan secara bersamaan berpengaruh signifikan terhadap

volume ekspor batubara di Indonesia. Sedangkan hasil uji parsial (Uji t), menunjukkan variabel produksi batubara dan harga batubara acuan berpengaruh signifikan terhadap volume ekspor batubara di Indonesia. Sebaliknya, variabel nilai tukar rupiah dan permintaan batubara dalam negeri tidak berpengaruh signifikan terhadap volume ekspor batubara.

3. Firmansyah (2017)

Penelitian yang dilakukan berjudul “Pengaruh Rasio Inflasi dan Suku Bunga Indonesia Relatif Terhadap Amerika Serikat pada Nilai Tukar rupiah”. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan pengaruh rasio tingkat inflasi dan rasio suku bunga untuk mengetahui nilai tukar dolar Amerika terhadap rupiah Indonesia berdasarkan teori *Purchasing Power Parity dan Internasional Fisher Effect*. Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian *eksplanatory research*, atau penelitian penjelasan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif.

Lokasi penelitian ini dilakukan pada website Bank Indonesia di alamat www.bi.go.id dan *Bureau of Labor Statistics* di alamat www.bls.gov. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio inflasi Indonesia terhadap Amerika Serikat (X1), rasio suku bunga Indonesia relatif terhadap Amerika Serikat (X2) dan nilai tukar rupiah (Y).

Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa : 1) rasio inflasi Indonesia relatif terhadap Amerika Serikat dan rasio Suku Bunga Indonesia

relatif terhadap Amerika Serikat berpengaruh secara simultan pada nilai tukar rupiah. 2) rasio inflasi Indonesia relatif terhadap Amerika Serikat berpengaruh secara signifikan dan mempunyai hubungan yang positif. 3) Rasio suku bunga Indonesia relatif terhadap Amerika Serikat berpengaruh secara signifikan dan mempunyai hubungan yang positif. Temuan dalam penelitian ini diharapkan dapat meramalkan kondisi perekonomian di Indonesia.

4. Ouyang dan Paul (2018)

Penelitian yang berjudul “*The effect of skilled emigration on real exchange rates through the wage channel*”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menguji apakah emigrasi terampil berpengaruh pada nilai tukar riil bilateral di negara asal melalui saluran upah. Jenis penelitian yang dilakukan adalah *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif.

Lokasi penelitian dilakukan pada website *World Development Indicators* di alamat wdi.worldbank.org dengan mengambil 67 sampel tahun 1990-2000. Variabel yang digunakan pada penelitian ini adalah Emigrasi terampil (X1) kemudian nilai tukar riil melalui saluran upah (Y).

Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi sederhana. Hasil dari penelitian ini adalah saluran upah memiliki kontribusi terhadap apresiasi nilai tukar riil.

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti, Judul dan Tahun	Perbedaan	Persamaan	Metode Analisis
1	Kusumawati “Pengaruh Produksi, Harga dan Nilai Tukar Terhadap Volume Ekspor” (2016)	Pada penelitian Kusumawati tidak menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif melainkan menggunakan <i>explanatory research</i> dengan pendekatan kuantitatif	Meneliti tentang nilai tukar rupiah	Analisis regresi linear berganda
2	Pratama “Pengaruh Nilai Tukar Rupiah, Produksi Batu Bara, Permintaan Batubara dalam Negeri dan Harga Batubara Acuan Terhadap Volume Ekspor Batubara” (2017)	Pada penelitian Pratama tidak menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif melainkan menggunakan <i>explanatory research</i> dengan pendekatan kuantitatif	Meneliti tentang nilai tukar rupiah	Analisis regresi linear berganda
3	Firmansyah “Pengaruh Rasio Inflasi dan Suku Bunga Indonesia Relatif Terhadap Amerika Serikat pada Nilai Tukar rupiah” (2017)	Pada penelitian Firmansyah tidak menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif melainkan menggunakan <i>explanatory research</i> dengan pendekatan kuantitatif	Meneliti tentang nilai tukar rupiah dan inflasi	Analisis regresi linear berganda
4	Ouyang dan Paul “ <i>The effect of skilled emigration</i> ”	Pada penelitian Ouyang dan Paul tidak	Meneliti tentang nilai tukar	Analisis Regresi Sederhana

	<i>on real exchange rates through the wage channel</i> " (2018)	menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif melainkan menggunakan <i>explanatory research</i> dengan pendekatan kuantitatif		
--	---	--	--	--

Sumber: Diolah Peneliti (2019)

B. Pengadaan Barang dan Jasa

Tidak ada organisasi atau perusahaan yang benar-benar mampu memenuhi kebutuhan dirinya sendiri. Setiap perusahaan tentu memiliki pemasok untuk mencukupi berbagai jenis kebutuhan barang, jasa, dan peralatan (Djokopranoto, 2005:81).

Menurut Djokopranoto (2005:101) mencari pemasok atau *sourcing*, merupakan kegiatan penting yang harus dilakukan perusahaan. Kegiatan ini tidak hanya meliputi kepada siapa perusahaan akan memilih pemasok, melainkan juga berapa jumlah pemasok untuk menciptakan suatu barang, dalam tingkat apa pemasok diharapkan (apakah tingkat pengecer, distributor, atau pembuat barang), kemudian hubungan seperti apa yang diharapkan pemasok, apakah pemasok lokal atau luar negeri dan lain sebagainya.

1. Sumber Informasi Pemilihan *Supplier*

Beberapa sumber informasi yang secara umum dapat diperoleh dan digunakan dalam pemilihan pemasok menurut Djokopranoto (2005:102-105) antara lain:

a. Dari pengalaman

Pengalaman dengan rekanan lama adalah sumber informasi yang sangat bermanfaat. Data yang didapat tidak selalu dari perusahaan sendiri namun juga bisa dari perusahaan yang berafiliasi, anak perusahaan, dan perusahaan *joint venture*.

b. Dengan wawancara

Wawancara dengan *salesman* yang datang mengunjungi pembeli merupakan sumber informasi yang penting. Banyak informasi yang dapat digali seperti pengalaman penjual, keahlian, daftar harga, rata-rata waktu penyerahan, bahkan barang yang tidak mereka jual.

c. Dari katalog

Katalog yang diterbitkan oleh distributor, pabrik dan pengecer dapat dijadikan referensi dalam pemilihan rekanan pemasok.

d. Dari direktori perdagangan

Direktori perdagangan adalah publikasi yang mencantumkan daftar pedagang, penjual barang atau jasa secara sistematis berdasarkan klasifikasi barang yang dijual. Biasanya publikasi ini diterbitkan oleh asosiasi pengusaha atau swasta.

e. Dari jurnal perdagangan

Hampir sama dengan direktori perdagangan, perbedaannya adalah jika direktori perdagangan memuat semua komoditas sedangkan untuk jurnal perdagangan hanya memuat satu komoditas.

f. Dari halaman kuning

Halaman kuning atau *yellow page* umumnya diterbitkan untuk konsumen langsung, tetapi dapat juga dimanfaatkan perusahaan untuk membeli sumber bahan baku yang diperlukan.

g. Dari pameran atau konvensi dagang

Pameran atau konvensi dagang merupakan sumber yang baik untuk mencari pemasok. Pada konvensi dagang umumnya produk yang ditawarkan adalah produk yang unik atau terbaru sehingga perusahaan dapat mendapatkan informasi terbaru mengenai produk-produk baru.

h. Meminta penawaran

Salah satu cara dalam memilih pemasok adalah meminta penawaran langsung atau melalui surat kabar/media cetak.

i. Cara kualifikasi

Kualifikasi adalah kegiatan khusus untuk meneliti pemasok yang dianggap mampu dari perusahaan yang melamar.

j. Melalui masa percobaan

Penunjukan pemasok dapat dilakukan dengan cara masa percobaan kemudian apabila dianggap mampu dapat dipilih menjadi rekanan pemasok tetap.

k. Konsultan

Perusahaan dapat menggunakan jasa konsultan untuk memberikan referensi dan nasihat mengenai pemasok barang atau jasa yang paling tepat.

1. Dari internet

Pada era *e-business* seperti sekarang ini, dimana *e-procurement* mulai populer perusahaan dapat mencari rekanan pemasok melalui jaringan internet.

2. Pertimbangan Pemilihan *Supplier*

Supplier yang akan dipilih perusahaan tentu sudah melalui pertimbangan yang matang. Menurut Djokopranoto (2005:119-121) faktor yang dijadikan pertimbangan adalah sebagai berikut:

a. Waktu Penyerahan Barang

Semakin lama waktu penyerahan maka semakin besar pula diperlukan persediaan pengaman sehingga hal ini berarti diperlukan biaya tambahan untuk biaya persediaan.

b. Keandalan Ketepatan Waktu

Keandalan ketepatan waktu berbeda dari waktu penyerahan barang. Keandalan ketepatan waktu diukur dari standar deviasi rata-rata waktu penyerahan barang. Semakin besar standar deviasi maka makin kecil keandalan ketepatan waktu yang akan berdampak pula pada penambahan biaya persediaan barang.

c. Fleksibilitas Penyerahan

Fleksibilitas diperlukan untuk berjaga-jaga mengatasi perubahan permintaan barang.

d. Frekuensi Penyerahan

Frekuensi penyerahan yang lebih sering dengan jumlah yang sedikit akan lebih baik daripada frekuensi penyerahan dalam jumlah besar namun lebih jarang.

e. Jumlah Pengiriman Minimum

Jumlah pengiriman minimum berhubungan dengan frekuensi penyerahan karena diperlukan jumlah pengiriman minimum yang paling kecil untuk mendapatkan manfaat sebesar-besarnya.

f. Mutu Pemasokan

Mutu yang didapat sama pentingnya dengan harga barang.

g. Biaya Angkutan

Biaya angkutan menjadi komponen biaya yang cukup besar dari keseluruhan biaya sehingga harus diperhitungkan dengan cermat.

h. Persyaratan Pembayaran

Persyaratan pembayaran perlu dicermati karena harus saling menguntungkan bagi kepentingan pemasok dan kepentingan pembeli.

i. Kemampuan Koordinasi Informasi

Arus informasi dari hilir ke hulu merupakan hal yang penting untuk menjaga koordinasi antara semua mata rantai

j. Kapasitas Koordinasi Desain

Dalam rantai pasokan, desain tidak hanya ditentukan oleh pemasok namun juga dikomunikasikan dengan mata rantai yang paling hulu yaitu pelanggan yang merupakan aspirasi pembuat produk.

k. Pajak dan Nilai Tukar

Kestabilan nilai tukar, bea masuk, pajak, dan pungutan lain merupakan hal yang perlu dipertimbangkan apabila pasokan didatangkan dari negara lain.

1. Kelangsungan Hidup

Prospek, perkembangan dan jaminan kelangsungan hidup perusahaan pemasok merupakan hal yang patut dipertimbangkan.

C. Negosiasi dan Kontrak

Negosiasi adalah suatu metode yang digunakan oleh dua pihak atau lebih untuk mencapai perjanjian dengan unsur kooperatif ataupun kompetitif. Unsur kooperatif merupakan unsur yang berasal dari keinginan antar pihak untuk mencapai kesepakatan yang dapat diterima semua pihak. Unsur kompetitif adalah unsur yang berasal dari keinginan masing-masing pihak untuk kepentingan diri mereka sendiri (Schoonmaker, 1993:6-7)

Menurut Schoonmaker (1993:8) negosiasi akan dapat terjadi apabila tiga kondisi berikut terjadi.

- a. Negosiasi akan terjadi ketika ada perbedaan dan pertentangan kepentingan.
- b. Negosiasi bisa terjadi ketika ada perbedaan mengenai solusi yang tepat.
- c. Negosiasi terjadi ketika ada peluang untuk mengadakan kompromi.

Setelah masing-masing pihak sepakat dalam isi negosiasi maka langkah selanjutnya adalah kontrak. Kontrak adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh dua atau lebih pihak yang masing-masing pihak mempunyai tuntutan untuk menghasilkan satu atau lebih prestasi. Menurut pengertian tersebut kontrak

identik dengan perjanjian, namun kontrak merupakan perjanjian yang tertuang dalam bentuk tulisan (Sutedi, 2014:49).

Menurut Sutedi (2014:47) hukum kontrak masuk pada bagian hukum privat. Hukum kontrak memusatkan perhatian pada kewajiban antar pihak yang terlibat untuk melaksanakan masing-masing kewajiban (*self imposed obligation*). Dipandang sebagai hukum privat karena pelanggaran yang dilakukan pihak terkait, yang terjadi dalam kontrak, murni menjadi urusan pihak yang melakukan kontrak.

D. Biaya Produksi

Biaya produksi dapat didefinisikan sebagai semua pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan untuk memperoleh faktor-faktor produksi dan bahan-bahan mentah yang akan digunakan untuk menciptakan barang-barang yang diproduksi perusahaan tersebut (Sukirno, 2013:208). Menurut Mulyadi (1995:14) Biaya produksi merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk mengolah bahan baku menjadi produk jadi yang siap dijual. Biaya produksi secara garis besar dibagi menjadi biaya bahan baku, biaya tenaga kerja dan biaya overhead (Mulyadi, 1995:14).

Dalam pembuatan produk terdapat dua kelompok biaya, yaitu biaya produksi dan biaya nonproduksi. Biaya produksi merupakan biaya yang terlibat dalam pengolahan bahan baku menjadi produk sedangkan biaya nonproduksi adalah biaya yang dikeluarkan diluar aktivitas pengolahan seperti pemasaran dan kegiatan administrasi umum (Mulyadi, 1995:16).

Dalam berproduksi dibedakan berdasarkan apakah produksi produk massal atau produksi produk pesanan. Perusahaan yang berproduksi massal umumnya akan berproduksi sesuai dengan standar produk perusahaan dalam jumlah yang banyak, contoh perusahaan produksi massal adalah perusahaan pupuk, tekstil, bumbu masak dan lain sebagainya. Perusahaan yang berproduksi berdasarkan pesanan maka pengolahan produksi akan disesuaikan dengan spesifikasi dan atas kemauan pihak pemesan (Mulyadi, 1995:16). Biaya produksi yang dikeluarkan dibagi menjadi dua jenis yaitu biaya eksplisit dan biaya tersembunyi atau implisit. Biaya eksplisit adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan yang nilainya dapat dihitung (Sukirno, 2013:208)..

Biaya eksplisit biasanya berupa bahan baku sebagai modal utama usaha, biaya gaji para karyawan, dan biaya-biaya lain yang jumlahnya dapat dipastikan atau dapat diduga. Kebalikan dengan eksplisit. Biaya implisit merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan yang sifatnya tidak terlihat namun biaya tersebut ada. Berbeda dengan biaya eksplisit, biaya implisit tidak melibatkan dalam pengeluaran kas oleh karena itu terkadang biaya implisit sering diabaikan dalam analisis keputusan (Sukirno, 2013:208).

E. Keuntungan

Keuntungan diperoleh perusahaan dari hasil penjualan dikurangi dengan biaya produksi. Keuntungan atau laba adalah salah satu tujuan utama perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya. Dalam praktiknya, laba yang diperoleh perusahaan terdiri dari dua macam yaitu laba kotor dan laba bersih (Kasmir, 2008:303). Laba kotor artinya laba yang diperoleh sebelum dikurangi

biaya-biaya yang menjadi beban perusahaan (Kasmir, 2008:303). Sedangkan laba bersih ditentukan dengan mengurangi penjualan dengan semua biaya dan pajak penghasilan (Wiyasha, 2014:31).

1. Manfaat Perencanaan Laba

Menurut Carter (2011:7) perencanaan laba memiliki manfaat sebagai berikut:

- a. Perencanaan laba menyediakan suatu pendekatan yang disiplin terhadap identifikasi dan penyelesaian masalah. Manajemen diwajibkan untuk mempelajari semua aspek bisnis dalam mengembangkan anggaran. Hal ini memungkinkan adanya peluang untuk menilai kembali setiap segi operasi dan memeriksa kembali kebijakan dan program.
- b. Perencanaan laba menyediakan arahan ke semua tingkatan manajemen. Hal ini membantu mengembangkan kesadaran akan laba di seluruh lapisan organisasi dan mendorong kesadaran akan biaya serta efisiensi biaya.
- c. Perencanaan laba meningkatkan koordinasi. Hal ini menyediakan suatu cara untuk menyelaraskan usaha-usaha dalam mencapai cita-cita. Anggaran membuat identifikasi dan eliminasi dari halangan serta ketidakseimbangan menjadi mungkin, sebelum kedua hal itu terjadi dan untuk menyalurkan usaha-usaha ke aktivitas-aktivitas yang paling menguntungkan.
- d. Perencanaan laba menyediakan suatu cara untuk memperoleh ide dan kerja sama dari semua tingkatan manajemen. Keahlian dan pengetahuan dari semua manajer dibutuhkan untuk mengembangkan rencana yang paling efektif. Partisipasi dari semua tingkatan membantu mengeluarkan ide-ide dan menyediakan suatu cara untuk mengkomunikasikan tujuan serta memperoleh dukungan atas rencana akhir. Manajer yang berpartisipasi belajar mengenai apa yang diharapkan, sehingga mereka mengembangkan komitmen terhadap cita-cita yang ikut mereka tetapkan.
- e. Anggaran menyediakan suatu tolak ukur untuk mengevaluasi kinerja aktual dan meningkatkan kemampuan dari individu-individu. Hal ini mendorong manajer untuk merencanakan dan berkinerja secara efisien.

Dari pendapat diatas terdapat beberapa manfaat dalam merencanakan laba bagi perusahaan. Merencanakan laba bagi perusahaan dapat membantu

mengidentifikasi masalah dan membantu memeriksa kebijakan yang akan diambil. Perencanaan laba juga menyadarkan bahwa laba yang ditentukan berdampak pada semua lapisan organisasi, untuk itu kesadaran akan efisiensi akan lebih diperhatikan oleh semua anggota organisasi perusahaan.

Perencanaan laba memiliki dampak yang signifikan bagi kelangsungan hidup perusahaan. Perencanaan laba yang matang tentu perlu koordinasi dari setiap divisi yang berkaitan, jadi dengan begitu koordinasi antar divisi akan lebih terjalin dengan baik. Terjalannya hubungan yang baik antar divisi akan membuat ide-ide dari setiap divisi menjadi lebih terkoordinir dan tujuan dari setiap divisi dapat berjalan searah dengan cita-cita perusahaan.

2. Menetapkan Tujuan Laba

Menurut Carter (2011:4) terdapat tiga pendekatan yang dapat diikuti dalam menetapkan tujuan laba, yaitu:

1. Dalam metode priori, tujuan laba mempengaruhi perencanaan. Pertama-tama, manajemen menentukan tingkat pengembalian yang diinginkan dan berusaha untuk merealisasikannya melalui perencanaan.
2. Dalam metode posteriori, tujuan laba berada di bawah perencanaan dan diidentifikasi sebagai hasil dari perencanaan.
3. Dalam metode pragmatis, manajemen menggunakan suatu standar laba yang telah diuji dan dibuktikan oleh pengalaman.

Dari pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat tiga pendekatan yang dapat digunakan untuk menetapkan tujuan laba yaitu metode priori, posteriori dan pragmatis. Pada metode priori perencanaan suatu perusahaan dipengaruhi oleh tujuan laba. Metode priori menyusun anggaran laba terlebih dahulu pada proses perencanaan (*planning*).

Berkebalikan dengan metode priori, metode posteriori menyusun anggaran laba ditetapkan sesudah proses perencanaan secara keseluruhan. Berbeda dengan metode priori dan posteriori, metode pragmatis menyusun anggaran laba harus berdasarkan standar tertentu yang teruji secara empiris dan berdasarkan pengalaman perusahaan.

3. Faktor yang Menentukan Tujuan Laba

Menurut Carter (2011:5) dalam menentukan tujuan laba, manajemen hendaknya mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:

1. Laba atau rugi yang dihasilkan dari volume penjualan tertentu
2. Volume penjualan yang diperlukan untuk menutup semua biaya plus menghasilkan laba yang mencukupi untuk membayar dividen serta menyediakan dana bagi kebutuhan bisnis masa depan.
3. Titik impas.
4. Volume penjualan yang dapat dicapai dengan kapasitas operasi sekarang.
5. Kapasitas operasi yang diperlukan untuk mencapai tujuan laba.
6. Tingkat pengembalian atas modal yang digunakan.

Dari pendapat diatas dapat diketahui bahwa dalam menentukan tujuan laba, perusahaan harus memperhatikan berbagai hal seperti laba atau rugi hasil dari volume penjualan, BEP atau disebut juga titik impas, kapasitas operasi perusahaan, dan seberapa besar hasil yang didapatkan dari modal yang akan digunakan.

Ekspektasi masyarakat dan tanggung jawab sosial merupakan hal yang harus dipertimbangkan juga oleh perusahaan sebagai konsekuensi sosial dari tujuan laba. Dampak sosial yang perlu diperhatikan seperti polusi lingkungan, konsumsi sumber daya yang tidak dapat diperbarui, hak individu maupun kelompok, pemeliharaan fasilitas publik, keselamatan

publik, kesehatan dan pendidikan, serta banyak pertimbangan sosial lainnya (Carter, 2011:5).

4. Faktor yang Mempengaruhi Keuntungan

Menurut Kasmir (2008:307) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keuntungan antara lain:

a. Berubahnya harga jual

Berubahnya harga jual dari yang dianggarkan dengan harga jual periode sebelumnya akan berdampak pada perolehan nilai jual.

b. Berubahnya jumlah kuantitas barang yang dijual

Perubahan jumlah barang yang dijual dari periode sebelumnya berdampak pada perolehan nilai jual tersebut.

c. Berubahnya harga pokok penjualan

Perubahan ini mungkin terjadi karena adanya kenaikan atau penurunan harga pokok penjualan. Harga pokok penjualan suatu produk banyak dipengaruhi oleh harga bahan baku, upah tenaga kerja dan kenaikan harga secara umum.

d. Ketidakefisienan

Ketidakefisienan dalam mengelola bahan baku produk ataupun jasa akan berakibat terjadi pemborosan, karena biaya yang seharusnya tidak keluar akan menjadi beban tambahan bagi perusahaan.

F. Nilai Tukar

Nilai tukar (*exchange rate*) atau kurs adalah harga mata uang domestik terhadap mata uang asing (Hasanah dan Suyanto, 2013:118). Kurs dapat

ditetapkan dengan dua cara yaitu harga mata uang luar negeri dinilai dalam dolar yang disebut cara langsung, kemudian cara kedua yaitu dolar dinilai dengan mata uang asing disebut cara tidak langsung (Krugman dan Obstfeld, 2005:150). Kurs dengan cara langsung misalnya dalam menyatakan kurs domestik (harga rupiah) terhadap mata uang asing, yakni berapa dolar Amerika (USD) setara dengan satu rupiah (USD/IDR). Kurs dengan cara tidak langsung, kurs mata uang asing dinyatakan (harga USD) dalam mata uang domestik, yakni berapa rupiah setara dengan satu dolar Amerika (IDR/USD).

Menurut Mishkin (2008:110) “Nilai adalah elemen penting karena nilai tukar berpengaruh pada harga barang domestik relatif terhadap harga barang luar negeri”. Nilai tukar dilakukan apabila suatu negara melakukan transaksi dengan negara lain yang mempunyai mata uang berbeda. Suatu mata uang dikatakan konvertibel (*convertible currency*) apabila mata uang tersebut bisa dipertukarkan secara bebas dengan mata uang negara lain (Krugman dan Obstfeld, 2005:153).

Mata uang negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Jerman, Inggris dan Jepang merupakan contoh mata uang yang konvertibel, khususnya dolar Amerika Serikat sehingga setiap negara mau menerima USD dalam perdagangan internasional yang mereka lakukan. Salah satu faktor penyebabnya karena Amerika Serikat merupakan negara maju yang perekonomiannya sangat kuat semenjak perjanjian Bretton Woods tahun 1944. Selain itu, dolar sangatlah berpengaruh bagi para eksportir dan importir karena dapat digunakan untuk membeli produk yang diproduksi oleh Amerika Serikat

yang pada saat itu sangat diperlukan oleh negara-negara berkembang yang mengalami kerusakan akibat perang (beritagar.id, 2018).

1. Teori Nilai Tukar

Berikut ini adalah beberapa teori yang berkaitan dengan nilai tukar valuta asing (Berlianta, 2004:18-21):

- a. *Balance of Payment Approach*
Pendekatan ini didasarkan pada pendapat bahwa nilai tukar valuta ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan terhadap valuta tersebut. Adapun alat yang digunakan untuk mengukur kekuatan penawaran dan permintaan adalah *balance of payment*
- b. *Teori Purchasing*
Teori ini berusaha untuk menghubungkan nilai tukar dengan daya beli valuta tersebut terhadap barang dan jasa. Pendekatan ini menggunakan apa yang disebut *law of one price* sebagai dasar. *Law of one price* menyebutkan bahwa dengan asumsi tertentu, dua barang uang identik haruslah mempunyai harga sama.
Ada dua versi teori ini yaitu:
 - a) Versi absolut yang menyatakan bahwa nilai tukar adalah perbandingan harga barang di dua negara. Ukuran yang digunakan adalah rata-rata tertimbang dari seluruh barang yang ada di negara tersebut.
 - b) Versi relatif yang mengatakan bahwa pergerakan nilai tukar valuta dua negara adalah sama dengan selisih kenaikan harga barang di kedua negara tersebut pada periode tertentu.
- c. *Fisher Effect*
Teori *Fisher Effect* diperkenalkan oleh Irving Fisher. Teori ini mengatakan bahwa tingkat suku bunga nominal suatu negara akan sama dengan tingkat suku bunga riil ditambah tingkat inflasi di negara itu.
- d. *International Fisher Effect*
International Fisher Effect didasari oleh *Fisher Effect* bahwa pergerakan nilai mata uang suatu negara dibandingkan negara lain (pergerakan kurs) disebabkan oleh perbedaan suku bunga nominal yang ada di kedua negara tersebut.

Berdasarkan pendapat yang sudah dikemukakan terdapat teori yang berkaitan dengan nilai tukar yaitu, *balance of payment*, teori *purchasing*, *fisher effect*, dan *international fisher effect*. Teori *balance of payment* menjelaskan tentang nilai tukar ditentukan oleh kekuatan penawaran dan

permintaan terhadap mata uang terkait. Teori *purchasing* menjelaskan tentang nilai tukar berhubungan dengan daya beli mata uang terhadap barang dan jasa, teori *purchasing* dibagi menjadi dua yaitu versi absolut dan versi relatif. Teori *fisher effect* menjelaskan tentang tingkat suku bunga nominal akan sama dengan tingkat suku bunga riil ditambah tingkat inflasi dinegara terkait. Teori *international fisher effect* menjelaskan tentang fluktuasi nilai mata uang suatu negara disebabkan oleh perbedaan suku bunga yang ada di kedua negara tersebut.

2. Sistem Nilai Tukar

Sistem nilai tukar dapat dikategorikan dalam beberapa jenis berdasarkan seberapa kuat tingkat pengawasan pemerintah pada nilai tukar.

Menurut Madura (2006:219) secara umum nilai tukar dapat dibagi menjadi:

a. Sistem Tetap (*fixed*)

Dalam sebuah sistem nilai tukar tetap (*fixed exchange rate system*), nilai tukar mata uang dibuat konstan ataupun hanya diperbolehkan berfluktuasi dalam kisaran yang sempit. Bila pada suatu saat nilai tukar mulai berfluktuasi terlalu besar, maka pemerintah akan melakukan intervensi untuk menjaga agar fluktuasi tetap berada dalam kisaran yang diinginkan.

b. Sistem Mengambang Bebas (*freely floating*)

Pada sistem nilai tukar mengambang bebas (*freely floating exchange rate system*), nilai tukar ditentukan sepenuhnya oleh pasar tanpa intervensi dari pemerintah. Bila pada sistem tetap tidak diperbolehkan adanya fleksibilitas nilai tukar, pada sistem mengambang bebas memperbolehkan adanya fleksibilitas secara penuh.

c. Sistem Mengambang Terkendali (*managed floating*)

Sistem nilai tukar yang ada saat ini pada sebagian besar mata uang berada antara sistem tetap dan mengambang bebas. Fluktuasi nilai tukar dibiarkan mengambang dari hari ke hari dan tidak ada batasan-batasan resmi. Hal ini sama dengan sistem tetap, dalam pemerintah sewaktu-waktu dapat melakukan intervensi untuk menghindari fluktuasi yang terlalu jauh dari mata uangnya.

d. Sistem Terikat (*pegged*)

Beberapa negara menggunakan sistem nilai tukar terikat (*pegged exchange rate*), dimana mata uang lokal mereka diikatkan nilainya pada sebuah valuta asing atau pada sebuah jenis mata uang tertentu. Nilai mata uang lokal akan mengikuti fluktuasi dari mata nilai mata uang yang dijadikan ikatan tersebut.

Berdasarkan pendapat yang telah dikemukakan diatas dijelaskan bahwa secara umum sistem nilai tukar terdiri dari sistem tetap, sistem mengambang bebas, sistem mengambang terkendali dan sistem terikat. Sistem tetap merupakan sistem yang mengatur agar mata uang dibuat konstan dan hanya diperbolehkan berfluktuasi dalam kisaran yang sempit, dalam hal ini pemerintah dapat melakukan intervensi jika nilai tukar terlalu besar ataupun kecil. Sistem mengambang bebas merupakan sistem yang ditentukan oleh pasar dan pemerintah tidak melakukan intervensi didalamnya. Sistem mengambang terkendali merupakan sistem yang membiarkan fluktuasi nilai tukar terus menerus dan tidak ada batasannya, tetapi apabila fluktuasi mata uang menjadi besar maka pemerintah akan melakukan intervensi. Pada sistem terkait, mata uang lokal dikaitkan dengan valuta asing atau pada sebuah mata uang pada negara lain, hal ini menyebabkan mata uang lokal akan berfluktuasi mengikuti mata uang negara yang dikaitkan.

3. Dampak Fluktuasi Kurs

Menurut Naf'an (2014:304) jika kurs dinilai terlalu tinggi dibanding valuta lain maka berimbas pada kegiatan ekspor akan macet. Sebaliknya dengan peristiwa tersebut kegiatan impor akan meningkat sehingga keseimbangan neraca pembayaran akan terancam. Jika kurs dinilai terlalu rendah maka kegiatan ekspor akan meningkat sedangkan impor akan

menurun. Pohan (2008:55) menjelaskan nilai tukar yang melonjak akan menyebabkan kesulitan pada dunia usaha dalam merencanakan usahanya terutama bagi mereka yang mendatangkan bahan baku dari luar negeri atau menjual barangnya ke pasar ekspor

G. Inflasi Terhadap Volume Pemesanan Kapal

Salah satu fenomena moneter yang sangat penting dan yang sering dijumpai di hampir semua negara di dunia adalah inflasi, secara singkat definisi inflasi adalah “Proses kenaikan harga-harga umum secara terus menerus” (Putong, 2013:417). Pakar ekonomi Milton Friedman menyatakan inflasi merupakan bagian dari ekonomi moneter, seperti dijelaskannya dalam tulisan bahwa inflasi selalu ada dan dimanapun merupakan fenomena moneter (Mankiw, 2014:164). Jadi inflasi adalah suatu fenomena moneter yang terjadi di semua negara dimana terjadi peningkatan harga barang dan jasa secara terus menerus, dan menyebabkan menurunnya daya beli masyarakat karena secara riil tingkat pendapatan akan menurun.

Inflasi sendiri didefinisikan sebagai suatu keadaan dimana harga barang dan jasa mengalami kenaikan secara menyeluruh, sehingga berdampak pada kurs mata uang suatu negara mengalami pelemahan atau depresiasi. Kebalikan dari inflasi adalah deflasi, yaitu penurunan harga barang atau jasa secara terus menerus, akibatnya adalah daya beli masyarakat bertambah besar, sehingga pada tahap awal barang-barang menjadi langka, akan tetapi pada tahap berikutnya jumlah barang akan semakin banyak karena semakin berkurangnya daya beli masyarakat (Putong, 2013:417). Pandangan pertama tentang inflasi

adalah bahwa inflasi lebih mengenai nilai uang dari pada mengenai nilai barang (Mankiw, 2014:143).

Inflasi dapat terjadi karena beberapa hal. Terdapat tiga teori tentang inflasi, yaitu teori kuantitas, teori Keynes, dan teori strukturalis. Menurut Putong (2013:424) “Berdasarkan teori kuantitas, presentase kenaikan harga hanya akan sebanding dengan kenaikan harga jumlah uang beredar atau sirkulasi uang, tapi tidak terhadap jumlah produk nasional”. Teori Keynes menyatakan bahwa inflasi terjadi karena masyarakat hidup di luar batas kemampuan ekonominya (Putong, 2013:424). Teori struktural menyoroiti sebab-sebab inflasi yang berasal dari kekuatan struktur ekonomi, khususnya ketegaran suplai makanan dan barang-barang ekspor (Putong, 2013:424).

1. Penyebab Inflasi

Penyebab inflasi menurut Putong (2013:432) dapat dibedakan menjadi dua bentuk, yaitu :

a. *Demand Pull Inflation*

Inflasi ini timbul karena adanya permintaan keseluruhan yang tinggi disatu pihak, dipihak lain kondisi produksi telah mencapai kesempatan kerja (*full employment*), akibatnya adalah sesuai dengan hukum permintaan, bila permintaan banyak sementara penawaran tetap maka harga akan naik. Bila hal ini berlangsung secara terus menerus akan mengakibatkan inflasi yang berkepanjangan, oleh karena itu untuk mengatasinya diperlukan adanya pembukaan kapasitas produksi baru dengan penambahan tenaga kerja baru.

b. *Cash Push Inflation*

Inflasi ini disebabkan turunnya produksi karena naiknya biaya produksi (naiknya biaya produksi dapat terjadi karena tidak efisiennya perusahaan, nilai kurs mata uang negara yang bersangkutan jatuh/menurun, kenaikan harga bahan baku industri, adanya tuntutan kenaikan upah dari serikat buruh yang kuat dan sebagainya). Akibat naiknya biaya produksi maka dua hal yang bisa dilakukan oleh produsen yaitu: langsung menaikkan harga produknya dengan jumlah

penawaran yang sama, atau harga produknya naik lalu penurunan jumlah produksi.

Berdasarkan pendapat di atas terdapat dua penyebab inflasi yaitu *Demand Pull Inflation* dan *Cash Push Inflation*. *Demand Pull Inflation* adalah inflasi yang terjadi dikarenakan jumlah permintaan bertambah banyak sedangkan jumlah penawaran tidak bertambah atau tetap. Kondisi tersebut akan mengakibatkan inflasi apabila hal tersebut terjadi secara terus menerus. Penyebab yang kedua adalah *Cash Push Inflation*. *Cash Push Inflation* terjadi dikarenakan turunnya jumlah produksi yang terjadi dikarenakan naiknya harga produksi. Naiknya harga produksi dapat terjadi dikarenakan banyak hal, seperti tidak efisiennya perusahaan, nilai kurs yang menurun, harga bahan baku yang meningkat dan banyak hal lain.

2. Komponen Inflasi

Ada tiga komponen yang harus dipenuhi agar dapat dikatakan telah terjadi inflasi, (Rahardja, 2008:177):

- a. Kenaikan Harga
Harga suatu komoditas dikatakan naik jika menjadi lebih tinggi daripada harga periode sebelumnya.
- b. Bersifat Umum
Kenaikan harga suatu komoditas belum dapat dikatakan inflasi jika kenaikan tersebut tidak menyebabkan harga-harga secara umum naik.
- c. Berlangsung Terus Menerus
Kenaikan harga yang bersifat umum juga belum akan memunculkan inflasi, jika terjadinya hanya sesaat.

Berdasarkan pendapat di atas suatu negara dikatakan mengalami inflasi ketika harga komoditas naik, kenaikan tersebut bersifat umum dan berlangsung secara terus menerus. Apabila di suatu negara terjadi kenaikan harga yang lebih tinggi daripada harga pada periode sebelumnya

maka dapat dikatakan bahwa negara tersebut sedang terjadi inflasi. Inflasi terjadi ketika kenaikan harga suatu komoditas tertentu menyebabkan harga barang atau jasa secara umum naik lebih tinggi dan kenaikan harga barang atau jasa tersebut terjadi selama terus menerus.

3. Jenis Inflasi

Putong (2013:422) menyebutkan bahwa berdasarkan derajat lajunya inflasi, dapat dibedakan beberapa macam inflasi yaitu:

- a. Inflasi merayap/rendah (*creeping inflation*) yaitu inflasi yang besarnya kurang dari 10% pertahun.
- b. Inflasi menengah (*galloping inflation*). Besarnya antara 10-30% pertahun. Inflasi ini biasanya ditandai oleh naiknya harga-harga secara cepat dan relatif besar.
- c. Inflasi berat (*high inflation*) yaitu inflasi yang besarnya 30-100% pertahun. Dalam kondisi ini harga-harga secara umum naik.
- d. Inflasi sangat tinggi (*hyperinflation*) yaitu inflasi yang ditandai oleh naiknya harga secara drastis mencapai 4 digit (di atas 100%). Pada kondisi ini masyarakat tidak ingin lagi menyimpan uang, karena nilainya merosot sangat tajam, sehingga lebih baik ditukarkan dengan barang.

Berdasarkan pendapat yang telah dikemukakan terdapat beberapa jenis inflasi yaitu inflasi rendah, inflasi menengah, inflasi berat dan inflasi sangat tinggi. Dari beberapa inflasi memiliki dampak positif ataupun negatif terhadap perusahaan. Inflasi rendah yang besarnya kurang dari 10% memiliki dampak positif terhadap perusahaan karena perusahaan dapat memperluas produksinya yang akibatnya perekonomian negara akan meningkat. Inflasi menengah yang besarnya antara 10% sampai dengan 30% memiliki dampak negatif karena membuat harga barang meningkat, sehingga daya beli masyarakat akan menurun. Inflasi berat yang besarnya 30%-100% memiliki dampak yang negatif terutama untuk perusahaan

multinasional karena dengan inflasi yang tinggi daya saing barang ekspor akan melemah. Inflasi yang sangat tinggi yang besarnya di atas 100% memiliki dampak yang negatif karena inflasi yang tinggi uang sudah tidak memiliki suatu nilai, sehingga perusahaan akan sulit untuk memproduksi maupun mendapatkan keuntungan.

4. Dampak Inflasi

Naf'an (2008:124-127) efek inflasi menimbulkan efek terhadap berbagai sektor antara lain:

a. Efek terhadap pendapatan

Efek terhadap pendapatan efeknya tidak merata, ada yang diuntungkan atau dirugikan. Pihak yang dirugikan adalah pihak yang memperoleh pendapatan tetap dan menyimpan kekayaan dalam bentuk tunai. Pihak yang diuntungkan adalah yang menyimpan kekayaan dalam bentuk barang atau emas.

b. Efek terhadap efisiensi

Proses alokasi produksi dalam penggunaan faktor produksi akan tidak efisien ketika terjadi inflasi, karena adanya perubahan daya beli masyarakat sehingga permintaan masyarakat pada barang akan menurun.

c. Efek terhadap output

Inflasi dapat menyebabkan kenaikan produksi. Pada level inflasi tertentu kenaikan inflasi lebih cepat dibandingkan dengan kenaikan gaji, kondisi ini akan menguntungkan produsen. Namun demikian,

apabila laju inflasi terlalu tinggi maka berimbas pula pada kenaikan produksi, karena masyarakat sudah tidak lagi mau menyimpan uang yang secara otomatis akan menurunkan minat beli dan merubah proses transaksi antara barang dengan barang.

d. Efek terhadap pengangguran

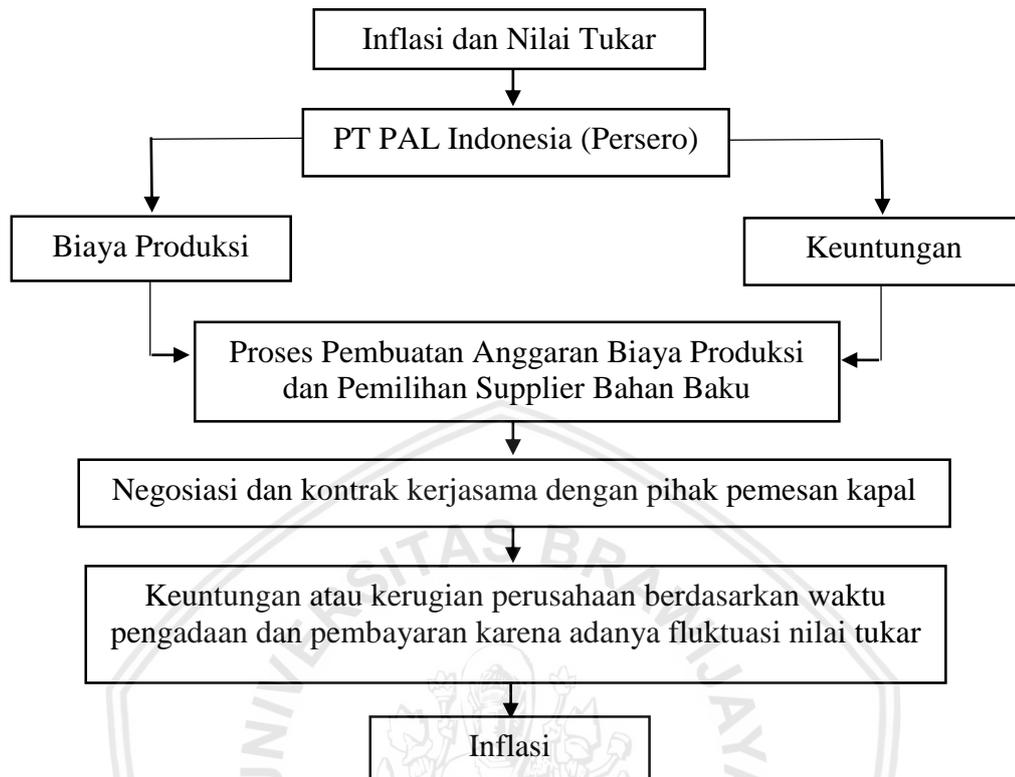
Ketika perusahaan mengurangi atau menghentikan proses produksi maka perusahaan akan merumahkan sementara para karyawannya dengan tujuan efisiensi biaya.

e. Efek terhadap perkembangan ekonomi

Biaya yang terus naik karena inflasi berimbas pada pengurangan kegiatan produksi karena hal tersebut dirasa sudah tidak lagi menguntungkan.

H. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam penelitian merupakan rangkuman pemikiran peneliti pada masalah yang disajikan dalam bentuk bagan. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan kurs dan inflasi di Indonesia yang kemudian dianalisis dampak dari faktor tersebut kepada biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal.



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

Sumber: Diolah Peneliti, 2019

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Peneliti menggunakan metode tersebut karena masalah yang akan diteliti bersifat tidak pasti. Nazir (2011:54) mendefinisikan penelitian deskriptif sebagai metode dalam meneliti suatu kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang yang bertujuan untuk membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis, fluktuatif dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Penelitian ini berawal dari pengumpulan data yang disusun, kemudian dianalisis dan berakhir pada penulisan laporan dan kesimpulan. Uraian yang dihasilkan didukung oleh data berupa dokumen, laporan-laporan beserta dokumen lain.

Menurut Sugiyono (2017:7-8), metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan filsafat *postpositivisme*. Filsafat *postpositivisme* disebut sebagai paradigma interpretif dan konstruktif, yang melihat fenomena sosial sebagai sesuatu yang utuh, kompleks, dinamis, penuh makna dan gejala yang bersifat interaktif. Menurut Sugiyono (2017:205) dalam penelitian kualitatif memiliki tiga kemungkinan terhadap “masalah” yang dibawa oleh peneliti dalam penelitian. Pertama masalah yang dibawa tetap, maksudnya adalah sejak awal sampai akhir penelitian akan sama. Kedua “masalah” yang dibawa peneliti setelah memasuki penelitian berkembang yaitu semakin luas

atau masalah menjadi lebih dalam. Dengan demikian tidak terjadi banyak perubahan, sehingga judul penelitian hanya perlu disempurnakan. Ketiga “masalah” yang dibawa peneliti ketika memasuki lapangan berubah total, sehingga masalah harus diganti. Dengan demikian judul penelitian harus diganti. Pada penelitian ini yang terjadi adalah kemungkinan kedua, yaitu masalah yang akan diteliti ternyata meluas dan sangat kompleks sehingga proses wawancara yang sebelumnya peneliti menggunakan pedoman wawancara terstruktur berubah menjadi semi-struktur untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam.

B. Fokus Penelitian

Penelitian kualitatif bersifat holistik (menyeluruh, tidak dapat dipisahkan), sehingga peneliti kualitatif tidak akan menetapkan penelitiannya berdasarkan variabel penelitiannya, akan tetapi keseluruhan situasi yang meliputi aspek tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktifitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis.

Karena terlalu luasnya masalah yang akan diteliti, maka dalam penelitian kualitatif, peneliti akan membatasi penelitian dalam satu atau lebih variabel. Dengan demikian dalam penelitian kualitatif ada yang disebut batasan masalah. Batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut dengan fokus, Sugiyono (2013:285). Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan, fokus penelitian yang ditetapkan peneliti adalah:

Dampak fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika dan inflasi terhadap biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal yang meliputi:

- a. Proses Pembuatan Anggaran Biaya Produksi dan Pemilihan Supplier Bahan Baku
- b. Negosiasi dan kontrak kerjasama dengan pihak pemesan kapal
- c. Keuntungan atau kerugian perusahaan berdasarkan waktu pengadaan dan pembayaran karena adanya fluktuasi nilai tukar
- d. Inflasi

Pada penelitian ini peneliti hanya memberikan contoh data dari kapal *tugboat* tahun 2017-2018 yang berupa anggaran biaya produksi dan beberapa dokumen lainnya, peneliti tidak menampilkan contoh data dari jenis kapal lainnya karena faktor keterbatasan akses peneliti untuk mendapatkan data dokumen dari perusahaan.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti mencari dan mengumpulkan data yang berkaitan dengan objek penelitian. Penelitian ini akan dilakukan di PT.PAL Indonesia (Persero) Jl Ujung, Semampir, Surabaya, Jawa Timur, Indonesia (60155). Lokasi tersebut dipilih peneliti dikarenakan kesesuaian topik yang dipilih peneliti yaitu perusahaan yang bergerak pada industri perkapalan. Peneliti memilih perusahaan PT PAL Indonesia (Persero) dikarenakan PT PAL Indonesia (Persero) merupakan galangan dengan fasilitas dan kapasitas terbesar di Indonesia dan mampu membuat banyak jenis kapal, sehingga peneliti mampu mengetahui dampak dari inflasi dan fluktuasi kurs pada perusahaan dengan skala bisnis yang besar.

D. Sumber Data

Dalam usaha untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dalam penelitian ini, peneliti memutuskan untuk menggunakan sumber data yang mendukung dengan objek penelitian. Sumber data merupakan salah satu aspek yang paling penting dalam suatu penelitian. Menurut Arikunto (2014:107) sumber data juga merupakan subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data yang digunakan pada penilitan terdiri dari :

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang didapat secara langsung oleh peneliti. Sumber data primer diperoleh langsung dari PT. PAL Indonesia (Persero) Surabaya. Data tersebut diperoleh dari Bapak Ir. Ariyanto yang telah bekerja sejak tahun 1986 dan Bapak Rudi yang telah bekerja sejak tahun 1987, yang sebelumnya bekerja pada Divisi Design sampai tahun 2000 kemudian dipindah pada Divisi Pemasaran & Penjualan Kapal sampai saat ini. Kedua bapak tersebut menurut peneliti merupakan orang yang tepat untuk menjawab persoalan terkait topic penelitian ini karena kedua bapak tersebut berpengalaman dalam bidang *sourcing* bahan baku dan pemasaran kapal.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapat secara tidak langsung oleh peneliti. Sumber data sekunder pada penelitian ini didapat dari dokumen lelang kapal dan juga dokumen-dokumen yang mempunyai kaitan dengan proses pembuatan anggaran biaya produksi sampai penyerahan

kapal. Data sekunder diperoleh dari PT. PAL Indonesia (Persero) Divisi Pemasaran & Penjualan Kapal. Kemudian untuk data yang berkaitan dengan inflasi dan nilai tukar peneliti akan mengumpulkan data dari internet.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data merupakan salah satu komponen yang penting dalam sebuah penelitian. Penelitian akan menghasilkan data dengan kualitas baik hanya akan didapat jika peneliti menerapkan teknik yang tepat dalam pengumpulan data. Proses pengumpulan data pada penelitian ini berlangsung sejak bulan Januari 2019 sampai bulan Mei 2019. Pada penelitian ini peneliti menggunakan teknik triangulasi pengumpulan data yaitu gabungan dari:

1. Wawancara Semi-Struktur

Jenis wawancara semi-struktur termasuk dalam kategori *in-depth review*, dimana dalam proses pelaksanaannya lebih bebas dari wawancara terstruktur. Tujuan wawancara jenis ini adalah untuk mengetahui masalah dengan lebih mendalam. Mula-mula peneliti menggunakan pedoman wawancara yang sudah disiapkan sebelumnya, namun seiring wawancara berjalan ternyata di lapangan peneliti menemukan bahwa masalah yang akan diteliti adalah masalah yang sangat kompleks, sehingga peneliti menggali lebih dalam yang kemudian ketika peneliti sudah menemukan akar masalah, peneliti membuat pedoman pertanyaan baru sehingga tanya jawab wawancara diarahkan pada masalah tersebut. Wawancara dilakukan di kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Bangunan Kapal, gazebo Unesa

dan rumah narasumber. Beberapa kali proses tanya jawab dilakukan lewat telepon. Ketika proses tanya jawab peneliti meminta izin kepada narasumber untuk merekam suara lewat *smartphone* selama wawancara berlangsung yang kemudian peneliti ketik sebagai bukti dari hasil wawancara.

2. Observasi Pasif

Pada teknik ini, peneliti tidak ikut dalam kegiatan yang akan diobservasi. Peneliti hanya berkedudukan sebagai pengamat. Dalam hal ini peneliti hanya bertindak sebagai pengamat saja tanpa ikut secara langsung dalam proses pembuatan biaya produksi kapal. Peneliti hanya mendengarkan penjelasan dan bertanya pada narasumber terkait dengan data dokumen biaya produksi kapal berdasarkan data biaya produksi kapal yang sudah jadi.

3. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan kegiatan yang telah berlalu. Teknik dokumentasi akan memperkuat kredibilitas hasil dari metode observasi dan wawancara. Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari dokumen-dokumen atau catatan yang berkaitan dengan objek penelitian. Pada penelitian ini dokumen yang peneliti kumpulkan dan pelajari adalah dokumen yang berkaitan dengan data biaya produksi kapal berupa surat penawaran harga bahan baku kepada *supplier*, *makerlist*, SBLC (*ship building line chart*) dan *bill of quantity*.

F. Instrumen Penelitian

Sesuai dengan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti maka instrumen penelitian terdiri sebagai berikut:

1. Peneliti sendiri

Peneliti melakukan wawancara semi-struktur, observasi pasif dan dokumentasi secara langsung pada saat penelitian dilakukan.

2. Pedoman Wawancara

Instrumen penelitian pedoman wawancara menggunakan daftar pertanyaan yang digunakan untuk mengumpulkan informasi sesuai dengan kebutuhan peneliti. Peneliti juga melakukan wawancara tidak berdasarkan pedoman melainkan peneliti menanggapi dan memperdalam topic berdasarkan pernyataan dari narasumber.

3. Instrumen Dokumentasi

Instrumen dokumentasi pada penelitian ini menggunakan alat pendukung berupa bulpoin, kertas, alat perekam, *smartphone*, flashdisk, laptop dan arsip sesuai dengan yang dibutuhkan peneliti.

G. Metode Analisis Data

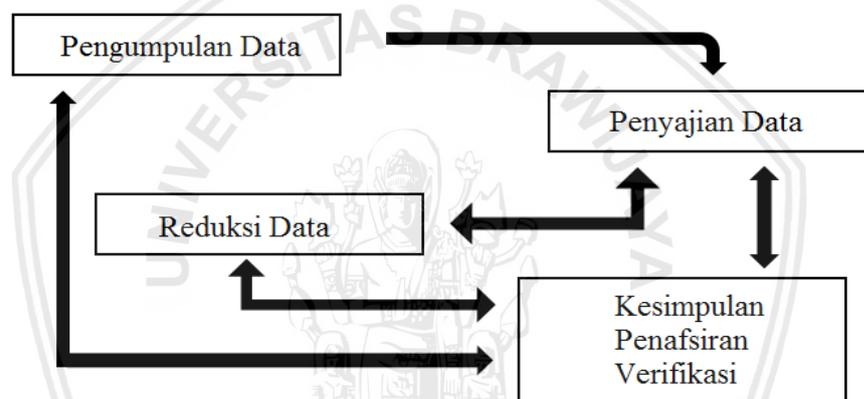
Analisis data merupakan tahapan penentuan dari proses penelitian. Hal ini sangat penting dilakukan karena kegiatan ini merupakan kegiatan yang berkaitan dengan kekuatan analisis dan kemampuan dalam menjelaskan data situasi, peristiwa dan konsepsi yang menjadi bagian dalam objek penelitian. Setelah melakukan analisis, data yang diperoleh menjadi bermanfaat untuk membantu memecahkan masalah. Dalam penelitian kualitatif analisis

dilakukan secara terus menerus dan dilakukan selama penelitian berlangsung, hingga data yang dimiliki menjadi jenuh.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan model analisis interaktif yang dikembangkan oleh Miles, Huberman dan Saldana (dalam Sugiyono, 2017:247), yang terdiri dari empat komponen analisis, antara lain:

1. Pengumpulan data, merupakan proses mengumpulkan data-data yang dibutuhkan kemudian dianalisis sesuai dengan penelitian yaitu tentang harga produksi dan keuntungan penjualan kapal karena fluktuasi nilai tukar rupiah dan inflasi yang didapat dari hasil wawancara, observasi non-partisipatif dan dokumentasi lapangan.
2. Reduksi data, merupakan kegiatan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memilah hal yang penting, mencari pola dan temanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan menjadi lebih jelas dan akan mempermudah seorang peneliti untuk mencari data selanjutnya apabila masih diperlukan.
3. Penyajian data, akan memudahkan seorang peneliti untuk memahami masalah apa yang sedang terjadi. Kemudian merencanakan langkah selanjutnya berdasarkan masalah yang sedang terjadi dan memungkinkan penarikan dan pengambilan tindakan melalui penyajian data. Peneliti menyederhanakan data yang kompleks menjadi lebih sederhana.
4. Penarikan kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal yang dipaparkan masih bersifat sementara dan apabila tidak ditemukan bukti yang kuat maka kesimpulan tersebut dapat berubah. Tetapi apabila ketika dilapangan

ditemukan bukti yang kuat dan konsisten, maka kesimpulan yang dipaparkan merupakan kesimpulan yang kredibel. Verifikasi merupakan suatu kegiatan meninjau ulang catatan-catatan yang ada dilapangan untuk mencapai kesepakatan intersubjektif. Hasil yang telah didapat harus diuji lagi kebenarannya, kecocokannya dan kekokohnya sehingga menjadi valid. Berikut merupakan alur analisis yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman.



Gambar 3.1 Alur Analisis Interaktif

Sumber: Miles, Huberman, dan Saldana (dalam Sugiyono, 2017)

H. Keabsahan data

Keabsahan data dalam penelitian diperlukan sebagai bukti bahwa data yang didapat dalam penelitian merupakan data yang dapat dipercaya dan valid. Ada empat kriteria yang digunakan dalam menguji keabsahan data antara lain derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*). Untuk tahap awal penelitian kualitatif, hanya akan menggunakan analisis *credibility*. Analisis *credibility* sama dengan konsep validitas internal pada penelitian kualitatif. Analisis

credibility mempunyai fungsi untuk mencocokkan hasil penemuan dengan kenyataan ganda yang sedang diteliti. Ada berbagai macam teknik yang dapat digunakan dalam analisis *credibility*, yakni perpanjangan keikutsertaan, ketekunan pengamatan, triangulasi, pengecekan sejawat, kecakupan referensial, kajian kasus negatif, pengecekan anggota (Moelong, 2005).

Penelitian ini menggunakan analisis *credibility* dengan teknik triangulasi. Menurut William Wiersma (dalam Sugiyono 2017:273), triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara. Peneliti menggunakan triangulasi teknik untuk menganalisis keabsahan data. Triangulasi teknik untuk menguji keabsahan data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Data yang diperoleh dari hasil wawancara akan dicek ulang dengan observasi pasif dan dokumentasi. Apabila dengan tiga teknik pengujian didapat hasil yang berbeda maka peneliti akan melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang terkait untuk memastikan data mana yang dapat dianggap benar. Kemudian hasil pengamatan didokumentasikan oleh peneliti dalam bentuk tulisan dan foto. Pada beberapa pernyataan yang disampaikan oleh narasumber peneliti juga memvalidasi berdasarkan berita yang tersebar melalui media internet.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. Sejarah Perusahaan

PT PAL Indonesia (Persero) sebagai salah satu industri strategis yang memproduksi alat utama sistem pertahanan Indonesia khususnya untuk matra laut, keberadaannya tentu memiliki peran penting dan strategis dalam mendukung pengembangan industri kelautan nasional. Pendirian PT PAL Indonesia (Persero) bermula dari sebuah galangan kapal yang bernama MARINE ESTABLISHMENT (ME) dan diresmikan oleh Pemerintah Belanda pada tahun 1939. Pada masa pendudukan Jepang, perusahaan ini beralih nama menjadi Kaigun SE 2124.

Setelah kemerdekaan, Pemerintah Indonesia menasionalisasi perusahaan ini dan mengubah namanya menjadi Penataran Angkatan Laut (PAL). Kemudian pada tanggal 15 April 1980, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 1980, status perusahaan PT PAL Indonesia berubah dari Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas. Peran PT PAL Indonesia (Persero) semakin kuat setelah dikeluarkannya UU No. 16 Tahun 2012 tentang industri pertahanan di mana BUMN strategis diberi ruang yang lebih luas. Berdasarkan UU tersebut PT PAL Indonesia (Persero) secara profesional mengemban amanah sekaligus kewajiban untuk berperan aktif dalam mendukung pemenuhan kebutuhan alutsista matra laut dan berperan sebagai pemandu utama (lead integrator) matra laut.

Sesuai tujuan awal pendiriannya sebagai pusat keunggulan industri maritim nasional, PT PAL Indonesia (Persero) telah membuktikan reputasinya sebagai kekuatan utama di dalam pengembangan industri maritim nasional. PT PAL Indonesia (Persero) berupaya memperkuat pondasi bagi pengembangan industri maritim, PT PAL Indonesia (Persero) senantiasa bekerja keras untuk menyampaikan dan menyebarluaskan pengetahuan, teknologi, serta keterampilan kepada masyarakat luas terkait industri maritim nasional tersebut.

Usaha PT PAL Indonesia (Persero) ini merupakan langkah besar Indonesia untuk memasuki industri global bidang pertahanan. Dengan posisinya sebagai pemandu utama alutsista matra laut, maka pada masa mendatang PT PAL Indonesia (Persero) akan terus meningkatkan kemampuannya untuk dapat berperan dalam *Driving Synergy to Global Maritime Access*. Peran penting dari PT PAL Indonesia (Persero) ini akan membawa industri maritim Indonesia kepada pemenuhan pasar maritim secara global.

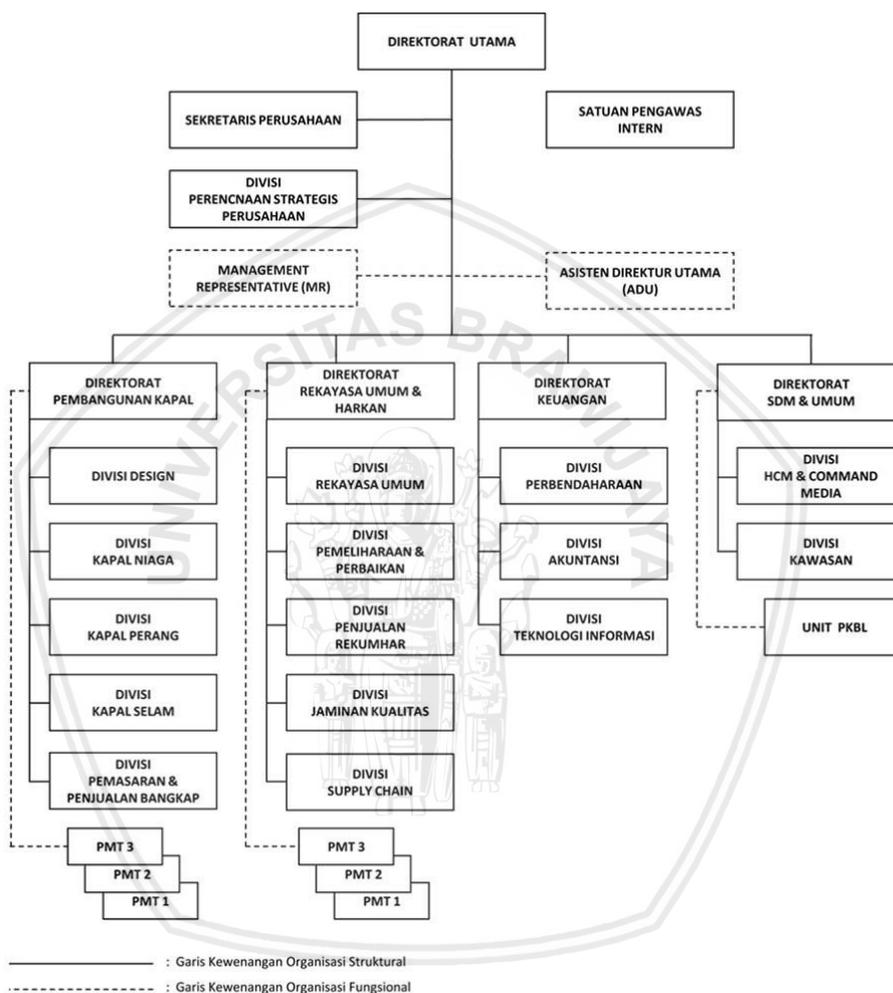
2. Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero)

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Utama No.SKEP/31/10000/XII/2017 tanggal 20 Desember 2017. PT PAL Indonesia (Persero) dipimpin oleh Direktur Utama membawahi 5 Direktorat dan 18 Divisi. Berikut struktur organisasi PT PAL Indonesia



Lampiran Surat Keputusan Direktur Utama
 Nomor : SKEP/31/10000/XII/2017
 Tanggal : 20 Desember 2017

STRUKTUR ORGANISASI - PT PAL INDONESIA (PERSERO)



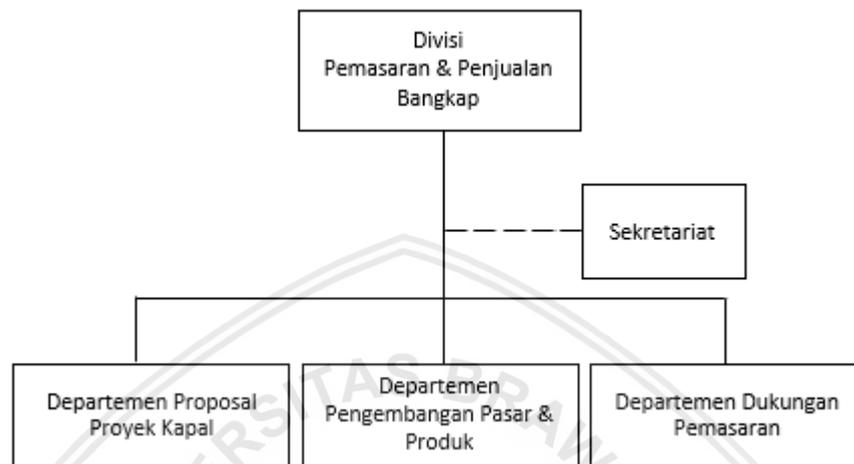
PT PAL INDONESIA (PERSERO)

Kantor Pusat : UJUNG, SURABAYA 60155, PO BOX 1134 INDONESIA
 Telp. : +62-31-3292275 (HUNTING) FAX : +62-31-3292530, 3292493, 3292516 E-mail : palsub@pal.co.id Web Site : http://www.pal.co.id
 Kantor Perwakilan : JL.TANAH ABANG II/27, JAKARTA 10160, PHONE : +62-21-3846833, FAX : +62-21-3843717 E-mail : paljkt@pal.co.id

Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero).
 Sumber : www.pal.co.id (2018)



3. Struktur Organisasi Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap

Sumber : Diolah peneliti (2019)

a. Kedudukan & Organisasi

1. Kedudukan

Divisi Pemasaran dan Penjualan Bangkap adalah unit kerja struktural tingkat Divisi dalam organisasi Direktorat Pembangunan Kapal dan dipimpin oleh seorang Kepala Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap, berkedudukan langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Pembangunan Kapal.

2. Organisasi

Kepala Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap membawahi dan membina :

- a) Sekretariat Div. Pemasaran & Penjualan Bangkap

b) Dep. Proposal Proyek Kapal

c) Dep. Dukungan Pemasaran

b. Tugas Pokok

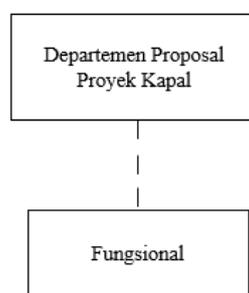
1. Menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan perusahaan beserta program kerja di bidang pemasaran & penjualan produk-produk perusahaan yang berupa Bangunan Kapal Baru.
2. Merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya untuk pemasaran & penjualan produk-produk perusahaan yang berupa Bangunan Kapal Baru.

c. Fungsi

1. Merancang, melaksanakan dan mengembangkan strategi serta melakukan sinkronisasi pelaksanaan kebijakan perusahaan di bidang pemasaran & penjualan
2. Merencanakan, mengkoordinir dan mengendalikan sumber daya untuk melaksanakan tugas-tugas di Divisi Pemasaran & Penjualan Kapal
3. Merencanakan, mengkoordinir dan mengendalikan kegiatan dan program kerja di bidang :
 - a) Perencanaan target perolehan order yang akan ditetapkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP).
 - b) Promosi dan Pemasaran produk (barang/jasa) perusahaan.

- c) Analisa dan evaluasi pasar serta menetapkan pasar potensial yang memiliki peluang bagi produk dan sesuai dengan kapasitas perusahaan.
- d) Penyiapan usulan HPP (Harga Pokok Produksi)
- e) Penyiapan dan pelaksanaan kerjasama dengan pihak lain dalam pelaksanaan perolehan / tender proyek.
- f) Pelaksanaan tender, negosiasi.
- g) Review kontrak, serta proses penyiapan dan penandatanganan kontrak penjualan sesuai peraturan perusahaan.
- h) Penerbitan IPP (Instruksi Pelaksanaan Pekerjaan) untuk proyek dengan nilai kontrak sesuai peraturan perusahaan.
- i) Penyiapan dan penyampaian usulan budget proyek untuk mendukung penerbitan IPP oleh Divisi Perencanaan Strategis Perusahaan (PSP) dengan nilai kontrak sesuai peraturan perusahaan.

4. Struktur Organisasi Departemen Proposal Proyek Kapal (*Ship Project Proposal*)



Gambar 4.3 Struktur Organisasi Dep. Proposal Proyek Kapal
 Sumber : Diolah peneliti (2018)

a. Kedudukan & Organisasi

1. Kedudukan

Departemen Proposal Proyek Kapal (*Ship Project Proposal*) adalah unit kerja struktural tingkat departemen dalam organisasi Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap dipimpin oleh seorang Kepala Departemen Proposal Proyek Kapal (*Ship Project Proposal*), berkedudukan langsung dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap.

2. Organisasi

Kepala Departemen Proposal Proyek Kapal (*Ship Project Proposal*) membawahi dan membina fungsional.

b. Tugas Pokok

- 1) Menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Pemasaran & Penjualan Bangkap beserta program kerjanya dalam bidang pemasaran untuk pembangunan kapal baru.
- 2) Merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya dalam bidang pemasaran & penjualan kapal baru.
- 3) Melaksanakan program kerja pemasaran & penjualan bidang kapal khususnya pencapaian target perolehan kontrak dengan cara merespon dan mengelola permintaan atas produk/jasa PT PAL Indonesia (Persero) menjadi kontrak sesuai dengan target Rencana Anggaran Perusahaan (RKAP) yang telah ditetapkan.

c. Fungsi

- 1) Merancang strategi serta system pemasaran & penjualan bangunan kapal baru.
- 2) Merencanakan, mengkoordinir dan mengendalikan pelaksanaan kegiatan operasional meliputi:
 - a) Melakukan penawaran produk kapal komersil & alutsista
 - b) Menciptakan dan mendefinisikan permintaan/requirement dari calon pemesan/owner menjadi dokumen proposal teknis meliputi *short spesification, Rough General Arrangement, Harga Kapal, Building Methode, Tot, Training & Familirization* dll yang dibutuhkan untuk pembahasan awal dengan pihak *owner*.
 - c) Menyusun dan mengembangkan metode penyusunan estimasi biaya penawaran pembangunan produk-produk kapal secara detail sehingga memudahkan Direksi untuk mengambil keputusan/kebijakan dalam penetapan proposal komersial/penawaran harga.
 - d) Menyiapkan dokumen yang diperlukan sesuai persyaratan yang dibutuhkan dalam tender.
 - e) Melakukan *sourching* harga sesuai spesifikasi material/equipment yang akan dipasang dikapal untuk memperoleh struktur harga kapal yang lebih optimal.

- f) Membuat dan menerbitkan budget yang dapat digunakan sebagai pedoman pengendalian proyek, sehingga realisasi biaya produksi lebih kecil dari harga kontrak.
 - g) Menyiapkan pembuatan *Bill of Quantity*.
 - h) Mengembangkan program-program peningkatan pemasaran dan penjualan dari Departemen Pengembangan Pasar & Produk (*Market & Product Development*).
 - i) Melaksanakan analisa *cash flow* pendanaan proyek.
 - j) Melakukan ship design *sketching* sesuai batasan *design* (Design Boundaries) yang telah didefinisikan mengikuti *design trend* dan *design features* untuk menghasilkan *ship outline design*.
- 3) Merencanakan, mengkoordinir dan mengendalikan kegiatan dan program kerja di bidang:
- a) Perencanaan target perolehan order yang akan ditetapkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP).
 - b) Promosi dan Pemasaran produk (barang/jasa) perusahaan.
 - c) Analisa dan evaluasi pasar serta menetapkan pasar potensial yang memiliki peluang bagi produk dan sesuai dengan kapasitas perusahaan.
 - d) Penyiapan usulan HPP (Harga Pokok Produksi).
 - e) Penyiapan dan pelaksanaan kerjasama dengan pihak lain dalam pelaksanaan perolehan / tender proyek.
 - f) Pelaksanaan tender dan negosiasi.

- g) Review kontrak, serta proses penyiapan dan penandatanganan kontrak penjualan sesuai peraturan perusahaan.
- h) Penerbitan IPP (Instruksi Pelaksanaan Proyek) untuk proyek dengan nilai kontrak sesuai peraturan perusahaan.
- i) Penyiapan dan penyampaian usulan budget proyek untuk mendukung penerbitan IPP oleh Divisi Perencanaan Strategis Perusahaan (PSP) dengan nilai kontrak sesuai peraturan perusahaan.

5. Lingkup Bidang Usaha

Saat ini kemampuan dan kualitas rancang bangun dari PT PAL Indonesia (Persero) telah diakui pasar internasional. Kapal-kapal produksi PT PAL Indonesia (Persero) telah mengarungi perairan internasional di seluruh dunia. PT PAL Indonesia (Persero) berlokasi di Ujung, Surabaya. Dengan kegiatan bisnis utamanya meliputi :

- a. Memproduksi kapal perang, kapal selam, dan kapal niaga.
- b. Memberikan jasa perbaikan dan pemeliharaan kapal maupun non kapal.
- c. Rekayasa umum dengan spesifikasi tertentu berdasarkan kebutuhan klien.

6. Visi dan Misi Perusahaan

PT PAL INDONESIA (Persero) mempunyai reputasi sebagai kekuatan utama untuk pengembangan industri maritim nasional. Sebagai usaha untuk mendukung pondasi bagi industri maritim, PAL Indonesia

bekerja keras untuk menyampaikan pengetahuan, keterampilan dan teknologi untuk masyarakat luas industri maritim nasional. Usaha ini telah menjadi relevan sebagai pemegang kunci untuk meningkatkan industri maritim nasional. Pengenalan lebih luas di pasar global telah menjadi inspirasi PAL Indonesia untuk memelihara produk yang berkualitas dan jasa yang sempurna.

Penajaman Visi dan Misi yang telah dilakukan oleh perusahaan, tetap menjadi pedoman dalam menjalankan dan menjaga kelangsungan operasi perusahaan ke depan di tengah-tengah iklim persaingan bisnis pasar global yang semakin menuntut kemampuan daya saing.

a. Visi

Menjadi Perusahaan Galangan Kapal dan Rekayasa Berkelas Dunia, Terpercaya, dan Bernilai Tambah bagi Para Pemangku Kepentingan.

b. Misi

- 1) Meningkatkan kepuasan pelanggan dengan mutu produk berstandar Internasional dan penyerahan produk tepat waktu, serta meningkatkan pengelolaan perusahaan yang akuntabel dan transparan.
- 2) Meningkatkan peran dalam mendukung program pertahanan dan keamanan nasional melalui penguasaan teknologi dan rancang bangun.
- 3) Memberikan kemampu-labaan dan kesejahteraan secara berkesinambungan bagi para pemegang saham, karyawan, pelanggan, mitra usaha, dan pengembangan usaha kecil.

7. Budaya Kerja

PT PAL Indonesia (Persero) memiliki budaya kerja “IRESPECT” yang masing-masing hurufnya memiliki singkatan antara lain:

- a. Integritas (*Integrity*) dengan berlandaskan semangat profesional dan berkarya dengan menjunjung tinggi kepercayaan.
- b. Keandalan (*Reliability*) mampu melakukan penyesuaian secara cepat terhadap perubahan iklim bisnis dengan aturan main serta penyelenggaraan bisnis secara sehat dan beretika.
- c. Antusias (*Enthusiasme*) selalu berpikir dinamis dalam mencari penyelesaian terbaik.
- d. Motivasi diri (*Self-motivated*) memiliki kemauan untuk selalu berkompetisi dan mencari alternatif solusi.
- e. Prestasi (*Performance*) prinsip bekerja dengan selalu mengedepankan pencapaian dan peningkatan kinerja dalam upaya memupuk keuntungan.
- f. Dorongan (*Encouragement*) secara aktif menerapkan kaidah-kaidah bisnis dengan berpedoman pada Good Corporate Governance.
- g. Komitmen (*Commitment*) memenuhi aturan main dalam penyelenggaraan bisnis secara etika profesional.
- h. Kerjasama Tim (*Team work*) prinsip bekerja dengan sikap saling memahami, menghormati, dan berkomunikasi dengan baik serta bekerja pada tujuan yang sama.

8. Logo PT PAL Indonesia (Persero)



Gambar 4.4 Logo PT PAL Indonesia (Persero)

Sumber : www.pal.co.id (2018)

PT PAL Indonesia (Persero) telah melaksanakan suatu penelaah secara mendalam terhadap identitas perusahaan. Telaah ini memberikan kesempatan PT PAL Indonesia (Persero) untuk mengukuhkan identitas dan memproyeksikan dirinya lebih kuat. Dengan meningkatnya persaingan pasaran yang semakin tajam, merupakan kelayakan untuk memproyeksikan suatu gambaran terhadap PT PAL Indonesia (Persero) yang membedakan dengan pesaing.

Gambaran identitas ini merupakan hal yang tak dapat diragukan untuk masa mendatang. Pedoman ini diproduksi untuk memberikan bantuan kepada mereka yang bertanggungjawab dalam merancang maupun memproduksi material yang mencerminkan identitas perusahaan PT PAL Indonesia (Persero), apakah dalam bentuk surat, brosur, iklan, kendaraan dan lain-lain. Identitas perusahaan ini akan memberikan pengaruh utama terhadap pelaksanaan kegiatan perusahaan dan akan merupakan lambang kebanggaan perusahaan.

Ilustrasi disini merupakan bagian dari pada sistem identifikasi petunjuk terhadap penggunaan cara yang benar. Logo merupakan suatu

kesatuan yang komplit, terdiri dari kata PAL dan Indonesia. PAL dengan simbol haluan kapal, kata PAL dua baris dibawahnya dan Indonesia berwarna biru (dengan kode warna TOKA 318) simbol haluan kapal dan garis dibawahnya berwarna perak (dengan kode warna TOKA 649).

Bagaimanapun juga, logo harus dapat diproduksi dengan menggunakan warna-warna yang telah ditetapkan perusahaan. Warna harus sesuai dengan contoh warna yang ditampilkan dalam pedoman ini. Sangat penting untuk mencapai perbedaan yang tepat antara logo mudah dibaca. Jika latar belakang berwarna putih atau warna terang, logo dapat ditampilkan seperti yang diperlihatkan disini. Memproduksi logo dengan dua warna pilihan tidak selalu mudah dilaksanakan dan jika mungkin hal tersebut muncul dalam satu warna hitam. Logo juga mungkin diproduksi dalam satu warna dengan menggunakan penyelesaian secara khusus seperti *foil blocking* pada silver atau *blind embossing*.

B. Produk

Sebagai perusahaan galangan kapal dengan pengalaman lebih dari tiga dasawarsa, PT PAL Indonesia (Persero) telah menguasai pembangunan beragam produk – produk berkualitas sebagai berikut :

1. Produk Kapal Niaga



Gambar 4.5 Kapal Niaga

Sumber : www.pal.co.id (2018)

Pengembangan produk kapal niaga diarahkan pada pasar di dalam negeri maupun luar negeri. Saat ini, fokus pengembangan adalah untuk mendukung model-model industri pelayaran nasional dan pelayaran perintis bagi penumpang dan barang, serta mengembangkan kemampuan untuk pembangunan kapal LNG (*Liquefied Natural Gas*) *Carrier*. Kapasitas produksi saat ini mencapai 1.600 ton/bulan atau setara 3 unit kapal/tahun, 2 kapal tanker 30.000 DWT (*Deadweight Tonnage*) dan 1 kapal tanker 17.500 DWT (*Deadweight Tonnage*).

Saat ini PT PAL INDONESIA (Persero) telah menguasai teknologi produksi yang canggih, hingga mampu dan berpengalaman memproduksi kapal *bulker* sampai dengan bobot 50.000 DWT (*Deadweight Tonnage*), kapal kontainer sampai dengan 1.600 TEUS (*Twenty Feet Equivalent Units*), kapal tanker sampai dengan 30,000 DWT (*Deadweight Tonnage*) kapal AHTS (*Anchor Handling Tug Supply*) sampai dengan 5.400 BHP

(*Brake Horsepower*), *Tugboat* sampai dengan 6000 HP (*Brake Horsepower*) kapal ikan tuna *long line* 60 GT (*Gross Tonnage*), kapal penumpang sampai dengan 500 PAX. Sementara itu produk yang telah dikembangkan antara lain kapal kontainer sampai dengan 2.600 TEUS (*Twenty Feet Equivalent Units*), serta kapal *chemical tanker* sampai dengan 24,000 LTDW (*Long Ton Deadweight*).

2. Produk Kapal Cepat & Kapal Khusus



Gambar 4.6 Kapal LPD (*Landing Platform Dock*)

Sumber : www.pal.co.id (2018)

Saat ini PT PAL INDONESIA (Persero) tengah mengembangkan produk-produk yang akan dipasarkan di dalam negeri maupun luar negeri, terutama untuk memenuhi kebutuhan kapal perang dan kapal negara sesuai pesanan antara lain dari Kementerian Pertahanan, Kepolisian RI, Kementerian Kelautan & Perikanan, Kementerian ESDM, Kementerian Keuangan/Direktorat Jenderal Bea & Cukai serta Otonomi Daerah maupun swasta, serta pesanan luar negeri. Produk yang telah dikuasai antara lain :

- a Kapal *Landing Platform Dock* 125 meter
- b KCR (Kapal Cepat Rudal) klas 60 meter / Kapal Patroli Cepat Lambung Baja klas 57 meter
- c Kapal Peneliti 1200 GT (*Gross Tonnage*)
- d Kapal Patroli Cepat/ Kapal Khusus Lambung Aluminium klas sampai dengan 38 meter
- e *Anchor Handling Tug/Supply* sampai dengan klas 6.000 BHP (*Brake Horsepower*)
- f Kapal Ikan sampai dengan 60 GT (*Gross Tonnage*)
- g Kapal Ferry dan Penumpang sampai dengan 500 pax
- h Kapal Selam

3. Produk Jasa Harkan (Pemeliharaan dan Perbaikan)

Produk Jasa harkan kapal maupun non kapal meliputi jasa pemeliharaan dan perbaikan kapal sampai tingkat depo dengan kapasitas *docking* 894.000 DWT per tahun. Selain itu jasa yang disediakan adalah *annual/special survey* dan *overhaul* bagi kapal niaga dan kapal perang, pemeliharaan dan perbaikan elektronika dan senjata, serta *overhaul* kapal selam. Peluang pasar jasa perbaikan dan pemeliharaan antara lain berasal dari TNI - AL, swasta, pemerintah, serta kapal-kapal lainnya yang singgah dan berlabuh di Surabaya.

4. Rekayasa Umum

Pada saat ini PT PAL Indonesia (Persero) telah menguasai teknologi produksi komponen pendukung industri pembangkit tenaga listrik dan konstruksi lepas pantai. Kemampuan ini akan terus ditingkatkan sampai pada taraf kemampuan modular dan EPCIC. Produk-produk yang pernah dikerjakan, antara lain : *Steam Turbine Assembly* sampai dengan 600 MW, Komponen *Balance of Plant* dan *Boiler* sampai dengan 600 MW, *Compressor Module* 40 MW, *Barge Mounted Power Plant* 30 MW, *Pressure Vessels* dan *Heat Exchangers*, *Generator Stator Frame* s/d 600 MW, dan *Wellhead Platform* sampai dengan 3000 ton.

C. Penyajian Data

Penyajian hasil wawancara tidak menyajikan semua pertanyaan yang peneliti ajukan, namun yang disajikan adalah hasil wawancara yang berkaitan dengan fokus penelitian. Sampel data biaya produksi yang digunakan peneliti adalah data *tugboat* 2x2000 HP tahun 2017. *Tugboat* adalah kapal yang digunakan untuk menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau sungai. *Tugboat* termasuk dalam kategori *merchant ship* atau kapal niaga.



Gambar 4.7 Tugboat 2x2000HP Tahun 2017

Sumber : PT PAL Indonesia (2019)

Penyajian data bertujuan agar mempermudah pembaca untuk memahami hasil penelitian dan pembahasan yang dipaparkan. Hasil wawancara ini disusun secara sistematis dalam bentuk kalimat naratif, tabel maupun bagan sesuai dengan masing-masing topik bahasan dalam penelitian. Disini peneliti tidak mencantumkan masing-masing pernyataan dari narasumber karena narasumber memiliki jawaban yang saling mendukung.

1. Proses Pembuatan Anggaran Biaya Produksi dan Pemilihan *Supplier*

Bahan Baku

Penelitian dilaksanakan untuk mengetahui bagaimana perusahaan membuat anggaran biaya produksi dan menentukan *supplier* mana yang akan digunakan dalam proses perakitan kapal. Berikut pernyataan dari bapak Ariyanto selaku staff Departemen Proposal Proyek Kapal Divisi Pemasaran dan Penjualan Bangkap:

“Dalam menghitung biaya produksi kapal khususnya material dan peralatan-peralatan yang dibeli itu tidak boleh menggunakan kira-kira. Tidak akurat itu namanya, karena menggunakan perkiraan.

Estimasi berdasarkan kenaikan tiap tahun itu tidak boleh karena harus ada dasarnya. Kita harus minta penawaran dari vendor ke masing-masing perusahaan, sehingga data biaya produksi kita itu valid. Tidak sembarangan dalam menyusun anggarannya. Jadi bagaimana anggaran kita itu tepat? Ya semua komponen yang dibutuhkan itu harus di *sourcing*. Paling tidak peralatan utama, material utama. Contone main engine, genset, pompa, plat, pipa dll. Karena harga peralatan itu sangat besar, dampaknya besar, jadi tidak boleh kita estimasi. Kalo yang peralatan pendukung itu kecil. Kalo yang mahal itu harus valid, supaya tidak rugi dan ketika kita punya data yang valid ketika nanti pengadaan. Naik turunnya itu kecil sekali, sehingga ketika eksekusinya itu kita tidak rugi.” (Wawancara dilakukan hari Minggu, 10 Februari 2019 pukul 09.00 di rumah bapak Ariyanto).

Berdasarkan keterangan tersebut dapat diketahui dalam pembuatan anggaran biaya produksi, setiap perusahaan mengikuti lelang, perusahaan akan melakukan *sourcing*. *Sourcing* yang dimaksud disini adalah perusahaan akan memberikan penawaran kepada *supplier* untuk mengetahui harga barang dan kualitas barang pada saat itu. Setidaknya untuk peralatan utama perusahaan wajib melakukan *sourcing*, karena peralatan utama membutuhkan biaya yang sangat besar, contohnya adalah main engine. Berikut contoh rekapitulasi biaya produksi secara garis besar. Contoh komponen biaya produksi *tugboat* secara detail bisa dilihat dilampiran.

REKAPITULASI BILL OF QUANTITY						
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN						
NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN	JUMLAH	SATUAN	JUMLAH
			HARGA (Rp)	HARGA (Rp)	HARGA (USD)	HARGA (USD)
I	DESAIN & ENGINEERING	2 Lot	2.060.308.420,38	4.120.616.840,76	-	-
II	L A M B U N G	2 Lot	4.281.933.552,55	8.563.867.105,10	-	-
III	HULL OUTFITTING	2 Lot	4.015.286.617,03	8.030.573.234,07	403.284,94	806.569,87
IV	PERMESINAN	2 Lot	195.413.552,55	390.827.105,10	2.675.263,11	5.350.526,22
V	PERALATAN LISTRIK DAN NAUTIKA	2 Lot	3.280.466.146,84	6.560.932.293,69	416.719,85	833.439,70
VI	JASA PEKERJAAN	2 Lot	7.947.943.945,86	15.895.887.891,71	62.246,45	124.492,90
GRAND TOTAL (I + II + III + IV + V + VI)			RUPIAH	43.562.704.470,42	USD	7.115.028,70

Gambar 4.8 Contoh Biaya Produksi Tugboat 2x2000 HP
Sumber : PT PAL Indonesia (2019)

Berdasarkan gambar 4.7 lingkaran merah terlihat bahwa komponen permesinan impor senilai USD 5.350.526,22 yang apabila dirupiahkan dengan menggunakan kurs pada tanggal 3 Desember 2016 (*update* terakhir biaya produksi kapal tersebut) adalah Rp. 13.500 menjadi Rp. 72.232.104.017,57. Perusahaan harus memiliki data permesinan yang valid sesuai dengan pernyataan narasumber karena permesinan memiliki komposisi yang terbesar pada keseluruhan biaya produksi kapal. Sehingga ketika eksekusi pembelian sesuai dengan rencana anggaran. Kemudian bagaimana perusahaan menentukan *supplier* menurut bapak Ariyanto adalah sebagai berikut:

“Tidak sembarangan dalam melelangkan. Tergantung dari permintaan customer kapalnya, misalnya *customer* minta dibuatkan kapal dengan komponen ini dari perusahaan ini. Biasanya itu ada 2 atau 3 alternatif. Ya perusahaan harus melakukan penawaran kepada perusahaan itu, tidak bisa ngawur. Terkadang ada *customer* yang seperti itu. Jadi kita itu diberi *maker list*. Jadi kita itu diberi pilihan mesin kapal itu harus dibuat dari perusahaan yang terteda pada *maker list*. Contohnya engine dari Nigata, Yanmar atau Caterpillar. Nah ini boleh dipilih dan itu setara, artinya jangan merk yang terkenal melawan yang tidak terkenal. Minimal itu dua. *Customer* itu banyak yang ngasi 2 pilihan biasanya. Tidak boleh satu, kalau satu berarti patut dicurigai, ada apa ini, kok pilihan cuman satu. Tapi kalau swasta atau untuk keperluan ekspor boleh satu. Tapi kalo perusahaan yang tender, lelang, BUMN, negara minimal 2 sesuai peraturan sehingga bisa memilih kita. Harganya berapa nanti kita evaluasi. Kalau *customer* tidak memberikan *maker list*, galangan yang akan mengusulkan. Setelah itu perusahaan mengeksekusi *maker list* itu. Nanti setelah dievaluasi kan kita akan memilih satu yang terbaik. Dari sisi teknisnya, administrasinya, pengalaman perusahaan mereka dan keuangan. Bukan yang termurah yang kita ambil. Kalo dipatok yang termurah takutnya banyak kendala nantinya. Tapi rata-rata ya kita ambilnya yang termurah, karena rata-rata aspek lainnya itu sudah terpenuhi” (Wawancara dilakukan hari Minggu, 10 Februari 2019 pukul 09.00 di rumah bapak Ariyanto).

Berdasarkan keterangan narasumber dapat diketahui bahwa dalam memilih *supplier*, perusahaan pembuat kapal harus mematuhi *maker list* yang diberikan pemesan kapal. *Maker list* adalah list perusahaan *supplier* komponen kapal yang harus digunakan perusahaan pembuat kapal, yang dibuat oleh pemesan kapal. Kemudian setelah didapat *maker list* dari pemesan kapal, PT PAL Indonesia (Persero) akan membuka tawaran kepada *supplier* sesuai dengan *maker list* dari pemesan kapal, kecuali jika pihak pemesan tidak memberikan *maker list*, maka perusahaan yang akan menawarkan *maker list*. Contoh *maker list* peneliti lampirkan pada lembar lampiran.

Maker list yang diberikan adalah *maker list* yang setara, artinya *supplier* yang tercantum pada *maker list* mempunyai kapabilitas yang setara. Pesanan kapal dari BUMN minimal memberikan opsi dua pembuat, sedangkan untuk kapal pesanan swasta boleh satu atau tidak mencantumkan tidak apa-apa. Setelah para *supplier* memberikan penawaran kepada pihak perusahaan kapal, selanjutnya perusahaan kapal akan mengevaluasi mana yang akan digunakan. Evaluasi pertimbangan berdasarkan sisi teknis, administrasi, pengalaman dan keuangan. PT PAL Indonesia (Persero) tidak selalu memilih harga yang termurah karena lebih mengutamakan kualitas kapal, tapi rata-rata yang dipilih adalah harga yang termurah dengan catatan semua aspek diatas sudah terpenuhi. Kemudian terkait perubahan harga barang dari *supplier* berdasarkan keterangan bapak Ariyanto adalah sebagai berikut:

“Biasanya harga dari *supplier* lokal maupun import itu berlaku 1 bulan sampai 3 bulan. Rata-rata itu 1 bulan, tapi harga barang dari *supplier* kebanyakan setelah kita *revalidity* setelah jangka waktu 3 bulan itu harganya masih sama, misalkan ada kenaikan harga, harganya tidak terlampau jauh, tergantung kondisi kurs juga, karena komponen lokal itu beberapa material kecilnya juga ada yang impor, tapi kalau sudah masuk ke komponen kapal itu dianggap masuk pada komponen lokal, walaupun terdapat unsur impor pada komponen itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero)).

Terkait harga, *supplier* akan memberikan penawaran harga barang dengan batas waktu tertentu. Setelah batas waktu terlewati ada kemungkinan bahan baku akan terjadi kenaikan harga atau tetap sama. Harga bisa berubah karena beberapa komponen lokal juga terbuat dari beberapa bahan impor sehingga perubahan nilai kurs juga berpengaruh.

2. Negosiasi dan Kontrak Kerjasama dengan Pihak Pemesan Kapal

Kontrak kerjasama dan negosiasi yang dibahas disini adalah yang berkaitan dengan nilai tukar dan pembayaran antara *owner* kapal dan perusahaan pembuat kapal. Peneliti tidak menganalisis negosiasi antara *supplier* dengan PT PAL Indonesia karena adanya keterbatasan peneliti.

Berikut pernyataan dari bapak Ariyanto:

“Ada dua kemungkinan, yang pertama kita itu harus sepakat dulu saat klarifikasi teknis, kalo pembayarannya menggunakan mata uang rupiah itu kan tergantung dengan fluktuasi, kalau fluktuasinya melampaui harga yang sangat tinggi dari perjanjiannya. Itu harus dievaluasi lagi, kalau melebihi dari sekian rupiah itu harus diklarifikasi atau turun dari sekian rupiah itu juga harus diklarifikasi, ada pembatasan kurs. Tapi kalau pembayarannya menggunakan dolar, tidak ada masalah. Ada yang seperti itu, tapi ada juga yang final, sudah tidak ada perjanjian lagi kayak gitu. Biasanya kalo tidak dari sana, kita yang minta. Karena kan itu resiko, tapi kalau mereka memang tidak mau, pokoknya harus seperti ini. Sehingga itu kan resiko galangan, itu perusahaan harus menganggarkan *hedging*. Supaya pada saat terjadi

pelemahan nilai tukar rupiah, kita tidak dirugikan. Jadi ada cadangan untuk mengatasi perubahan kurs itu. Tapi kan hedging ada keuntungan ada kerugiannya, misalkan tergantung bentuk pembayarannya, kalo misalkan kontrak dengan rupiah ya berubah terus, tergantung fluktuasi dolar, tapi kalo pembayarannya dengan uang asing atau yang paling sering itu dolar. Ya perusahaan malah lebih senang. Soalnya pembelian peralatan kebanyakan pake uang asing.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero).

Berdasarkan keterangan narasumber peneliti mendapat informasi bahwa pada saat negosiasi kontrak pembayaran, terjadi dua kemungkinan yaitu jumlah pembayaran bisa berubah dikarenakan kurs rupiah berubah terlalu signifikan atau kontrak pembayaran final yang artinya tidak ada perubahan pembayaran.

Ketika kontrak pembayaran menggunakan rupiah kemungkinan pertama jika kedua belah pihak sepakat kontrak dengan adanya perubahan jumlah pembayaran, maka ketika kurs rupiah mengalami depresiasi atau apresiasi terhadap mata uang asing sekian persen yang melampaui kesepakatan, dengan adanya kondisi tersebut perlu adanya evaluasi jumlah pembayaran kedua belah pihak. Kemungkinan kedua apabila pemesan tidak menginginkan adanya perubahan jumlah pembayaran, maka perusahaan akan memasukkan komponen *hedging* untuk berjaga-jaga apabila terjadi depresiasi kurs rupiah yang signifikan. Pembayaran dengan menggunakan dolar menurut narasumber akan lebih menguntungkan dan aman karena komponen pembuatan kapal sebagian besar masih impor.

Berdasarkan gambar 4.8 pada lingkaran biru, tampak bahwa material import memiliki komposisi yang jauh lebih besar dibandingkan

dengan material lokal sesuai dengan keterangan narasumber. Pada gambar 4.8 material import tercatat senilai USD 7.115.028,70 yang apabila dirupiahkan menggunakan kurs tanggal 3 Desember 2016 yaitu Rp.15.300 menjadi Rp. 108.859.939.062,37. Dalam pembuatan anggaran terkadang terdapat *hedging*, berikut pernyataan bapak Ariyanto terkait *hedging*.

“Hedging itu ada kerugiannya. Karena harga yang kamu tawarkan akan semakin tinggi. Kalo tidak ada apa-apa, kurs stabil kan harga kapalku menjadi mahal, karena tidak ada apa-apa kok ditambahin. Tapi kalo ada apa-apa ya itu yg untuk menutupi perubahan kurs itu. Bisa jadi kalo misalkan galangan lain berani tidak hedging, dari segi harga kalah kita, tapi nanti kalau di kemudian hari ada apa-apa tiba-tiba kurs rupiah melemah, ya pasti kerepotan mereka.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero).

Berdasarkan keterangan narasumber, ketika perusahaan akan melakukan *hedging* hendaknya perusahaan harus memikirkan dengan matang-matang karena *hedging* mempunyai dampak buruk namun juga bisa berdampak baik. *Hedging* akan membuat harga kapal menjadi lebih tinggi, sehingga ketika tender hal tersebut menjadi kerugian perusahaan karena berpotensi untuk kalah dalam lelang jika kompetitor berani untuk tidak melakukan *hedging*, tapi dengan *hedging* proses pembayaran menjadi lebih aman, karena ada biaya untuk mengantisipasi fluktuasi kurs.

3. Keuntungan atau Kerugian Perusahaan Berdasarkan Waktu Pengadaan dan Pembayaran karena Adanya Fluktuasi Nilai Tukar.

Pada pembahasan ini peneliti hanya menjelaskan bagaimana kondisi perusahaan bisa dirugikan atau diuntungkan karena adanya fluktuasi nilai

tukar. Peneliti tidak memberikan perhitungan secara real kapal jenis apapun karena keterbatasan akses data dokumen yang dimiliki oleh peneliti, namun disini peneliti menyertakan dokumen lain sehingga pembaca dapat tahu bagaimana proses keuntungan dan kerugian karena fluktuasi nilai tukar dapat terjadi. Proses perusahaan bisa diuntungkan atau dirugikan karena adanya fluktuasi nilai tukar menurut bapak Ariyanto adalah sebagai berikut:

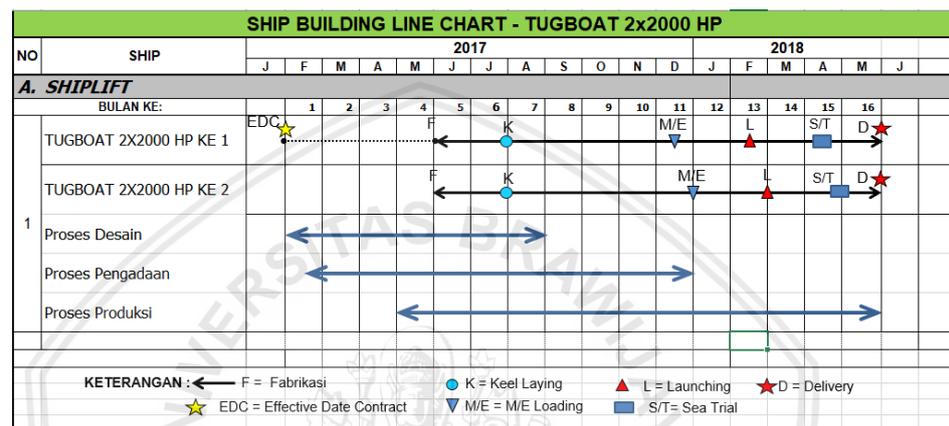
“Tergantung kontrak pembayarannya seperti apa, tapi umumnya itu diangsur 5 kali. 20% DP kontrak, 20% keel laying. Keel laying itu pertama kali memasang plat untuk dibuat kapal, terus *main engine loading* 20%, terus *ship trial* 20%, *delivery* itu 15%. Kurang 5% kan, 5% nya itu buat jaminan pemeliharaan jadi kira-kira satu tahun biasanya. Jadi 5% itu ditahan sama mereka, jadi buat jaminan kalo ada kerusakan karena bukan kesalahan dari mereka” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero).

Berdasarkan keterangan narasumber dapat diketahui bahwa dalam proses pembayaran kapal menggunakan berbagai cara tergantung kontrak kesepakatan di awal, namun umumnya adalah dengan cara diangsur lima kali. Pembayaran diangsur lima kali ketika DP kontrak 20%, pemasangan plat pertama 20%, *main engine loading* 20%, *ship trial* 20%, *delivery* 15%, dan kurangnya 5% akan dibayar satu tahun kemudian sebagai jaminan pemeliharaan kapal. Jarak waktu pencicilan pembayaran akan terlihat berdasarkan keterangan bapak Ariyanto dan gambar 4.9:

“Kan sudah ada planningnya, namanya SBLC. SBLC itu *ship building line chart*. Jadi mulai proses produksi, kontrak, sampai *delivery* timingnya itu ada. Termasuk *timing* pengadaan barang itu ada. Semuanya terstruktur sehingga kita mengeksekusi semua itu berdasarkan *timing* nya itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat,

22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero).

Berdasarkan keterangan narasumber, terdapat informasi bahwa dalam proses produksi hingga pengiriman kapal sudah terstruktur dalam SBLC (*Ship Building Line Chart*).



Gambar 4.9 : SBLC Tugboat 2x2000HP

Sumber : PT PAL Indonesia (Persero) (2019)

Berdasarkan keterangan dan gambar 4.9 terlihat bahwa waktu kontrak kapal tersebut adalah 16 bulan yaitu mulai Februari 2017 hingga Mei 2018. Terlihat terdapat jarak perbedaan waktu yang cukup lama antara proses pembuatan anggaran biaya produksi, proses pengadaan dan waktu pembayaran. Perusahaan akan dirugikan karena adanya fluktuasi nilai tukar menurut bapak Rudi selaku staff Departemen Proposal Proyek Kapal Divisi Pemasaran dan Penjualan Bangkap dengan kondisi sebagai berikut:

“Memang pada saat itu naiknya sangat tinggi seingat saya USD 1 sampai Rp. 15.300 an. Ya kalau ketika eksekusi kontraknya dolar rendah setelah dia melalui proses pengadaan dan pembayaran ternyata dolar naik, pasti kerepotan mereka kalau pakai rupiah pembayarannya. Makanya kalo kita menghadapi kontrak semacam itu dengan rupiah itu harus ada perjanjian, tadi kan saya bilang kalau kontrak melebihi sekian persen maka harus dikoreksi.” (Wawancara

dilakukan pada hari Sabtu, 9 Februari 2019 pukul 13.00-18.00 di Gazebo Unesa).

Berdasarkan keterangan narasumber, kurs rupiah yang melemah lebih rendah dari ketika proses pembuatan anggaran biaya produksi akan membuat kerugian bagi perusahaan, karena ketika proses pengadaan dan pembayaran kurs dolar tinggi, otomatis perusahaan akan mengeluarkan lebih banyak uang jika kontrak pembayarannya menggunakan rupiah. Kemudian perusahaan diuntungkan menurut bapak Rudi adalah sebagai berikut:

“Kalau misalkan harga kontrak dolar. Kalau dolarnya tinggi rupiahnya menurun ya enak kita, karena pembayaran dolar. Itu kita rupiahkan akan untung banyak kita. Karena kita membayar gaji karyawan membayar komponen lain-lain itu dengan rupiah, untung banyak kita. Rupiah turun dolar naik untung banyak sekali kita. Pada saat pembayaran tiba-tiba dolar naik tinggi padahal ketika eksekusi pengadaan kita rendah, untung banyak kita. Tapi dari sisi negara kan tidak baik mas kalau rupiah melemah, tapi dari orang yang melakukan transaksi menggunakan dolar ya bagus. Apalagi nilai transaksi jutaan dolar kayak kita, ya bagus kita senang. Tapi bukan berarti kita mengharapkan rupiah melemah terus, kita pengennya ya stabil, perusahaan kan diuntungkan karena dolar menguat cuma pada moment tertentu saja mas, kontrak kita kan tidak menggunakan dolar terus.” (Wawancara dilakukan pada hari Sabtu, 9 Februari 2019 pukul 13.00-18.00 di Gazebo Unesa).

Berdasarkan keterangan narasumber peneliti mendapat informasi jika kurs rupiah yang menurun tidak selalu menyebabkan kerugian bagi perusahaan. Perusahaan akan mendapatkan keuntungan lebih dikarenakan kurs rupiah turun, jika ketika eksekusi pengadaan bahan baku kurs rupiah tinggi atau masih sama dengan ketika membuat anggaran biaya produksi, kemudian ketika waktu pembayaran kurs dolar menguat jauh maka perusahaan akan mendapatkan keuntungan lebih jika kontrak pembayaran

menggunakan dolar, karena pembayaran sebagian besar pegawai dan pembayaran sebagian komponen kapal menggunakan rupiah. Namun demikian, perusahaan tidak mengharapkan agar rupiah selalu menurun karena akan berdampak pada banyak sektor perusahaan dibagian lainnya, perusahaan tetap mengharapkan jika kurs rupiah tetap stabil. Keuntungan yang direncanakan PT PAL Indonesia (Persero) menurut bapak Ariyanto adalah sebagai berikut:

“Kalau keuntungan biasanya kita ambil 10%-15% dari harga yang ditawarkan. Angka segitu itu sudah bagus. Tapi kadang ya dibawah itu atau diatas itu. Karena pergerakan kurs kan kita tidak tahu, bagaimana pergerakan ekonomi dunia kedepan kan tidak bisa dipastikan. Kita juga tidak bisa menaikkan harga penawaran soalnya kan ada pagu sama kompetitor, jadi ya angka itu yang kita jadikan patokan” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 22 Maret 2019 pukul 08.00-11.30 di Kantor Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal PT PAL Indonesia (Persero)).

Berdasarkan informasi narasumber, perusahaan biasanya mengambil keuntungan 10%-15% dari harga yang ditawarkan kepada pemesan kapal. Perusahaan tidak bisa menaikkan harga penjualan terlalu besar karena terdapat pagu dan kompetitor.

4. Inflasi Terhadap Volume Pemesanan Kapal

Pada bagian ini penelitian ditujukan untuk mengetahui bagaimana inflasi berpengaruh terhadap perusahaan yang bergerak dibidang industri perkapalan, berikut pernyataan dari bapak Rudi:

“Kalau masalah inflasi kan berdampak pada banyak perusahaan dan berantai, maksudnya berantai itu, ketika perusahaan ini kena, kemudian kan akan berpengaruh ke perusahaan lainnya dan seterusnya gitu. Nah disini kan PT PAL adalah perusahaan sebagai perusahaan pembuat kapal. Contoh gampangnya, kalau inflasi tinggi kan otomatis daya beli konsumen itu menurun, otomatis dengan

menurunnya itu kan menjadi masalah ke produsen barang. Kalo pembuat barang mengurangi jumlah produksinya otomatis jasa pengiriman barang entah itu lewat udara, darat, laut kan juga berkurang aktivitasnya. Nah kalau udah kayak gitu kan keuangan mereka menjadi bermasalah. Jadi ya penambahan unit armada mereka akan menurun karena ekonomi lesu. Nah disitu kita kena, kemudian ketika kita kena otomatis perusahaan *supplier* kita juga kena dampak, kalo kita sepi pesanan kan mereka juga sepi. Kalau inflasi sedang tinggi, kurs melonjak tinggi, ekonomi nggak stabil itu pesanan kapal sepi, mereka biasanya menahan dulu sampai kondisi ekonomi membaik baru melakukan kontrak, tahun 98 itu terjadi seperti itu. Terus yang baru-baru ini tahun 2008 atau 2009 ya juga terjadi seperti itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Sabtu, 9 Februari 2019 pukul 13.00-18.00 di Gazebo Unesa).

Berdasarkan keterangan narasumber, inflasi yang tinggi akan berdampak buruk bagi perusahaan. perusahaan yang bergerak di Industri perkapalan akan terkena dampak inflasi dari perusahaan yang membutuhkan kapal. Ketika inflasi sedang tinggi membuat perusahaan sepi pesanan dan merugi. Pada tahun 1998 dan tahun 2008 perusahaan mengalami banyak kendala karena adanya inflasi dan fluktuasi nilai tukar. Efek dari adanya kerugian selanjutnya menurut bapak Rudi adalah sebagai berikut:

“Dulu itu sekitar tahun 2010 perusahaan sempat melakukan perampingan karyawan karena perusahaan merugi sejak tahun 2008, kurang lebih itu ada seribu karyawan di PHK untuk menyehatkan keuangan perusahaan. Kalau keadaan perekonomian negara nggak stabil, tentunya semua perusahaan kena dampak, ketika tahun 1998 itu contohnya. Gedung sebelah PIP terbengkalai sampai sekarang tidak jadi dibangun salah satu faktornya ya karena ketika itu perekonomian sedang tidak stabil, kemudian ganti pemimpin ganti kebijakan akhirnya terbengkalai. Tapi setelah tahun 2010 itu saya rasa sudah tidak ada masalah berarti. Sampai sekarang kan inflasi berhasil ditekan pemerintah, ekonomi mulai bergairah perusahaan mulai membaik dan berkembang terus dengan baik, malah sekarang kita satu-satunya galangan yang mampu memproduksi kapal selam di ASEAN.” (Wawancara dilakukan pada hari Sabtu, 9 Februari 2019 pukul 13.00-18.00 di Gazebo Unesa)

Berdasarkan keterangan narasumber, efek dari adanya kerugian yang timbul dari inflasi tinggi dan fluktuasi nilai tukar yang tidak teratasi berdampak pada pemutusan hubungan kerja pada tahun 2010. Selain itu karena adanya perekonomian negara yang tidak stabil membuat kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya menjadi tidak terealisasi dan menjadi masalah bagi perusahaan, sebagai contoh adalah terbengkalainya pembangunan gedung. Kemudian inflasi yang rendah dan stabil memiliki manfaat bagi perusahaan bagi pembuat kapal, karena apabila keadaan ekonomi membaik, perusahaan yang membutuhkan armada kapal mampu untuk mengadakan atau membeli kapal karena kondisi pasar mereka berjalan dengan baik.

D. Pembahasan

1. Proses Pembuatan Anggaran Biaya Produksi dan Pemilihan *Supplier*

Bahan Baku

PT PAL Indonesia (Persero) adalah perusahaan manufaktur yang bergerak pada industri perkapalan. PT PAL Indonesia (Persero) memproduksi kapal atau menerima jasa *maintenance* kapal hanya berdasarkan pesanan (*by order*), jadi untuk proses pengadaan barang atau jasa tidak dilakukan setiap waktu melainkan hanya jika ada pesanan saja. Berdasarkan pernyataan bapak Ariyanto pada proses pembuatan anggaran biaya produksi, perusahaan akan melakukan *sourcing* untuk mendapatkan data harga yang valid. Setidaknya perusahaan akan melakukan *sourcing* untuk peralatan yang memerlukan biaya yang besar contohnya adalah peralatan permesinan. Terkadang

perusahaan tidak memiliki waktu yang cukup untuk melakukan *sourcing* keseluruhan komponen yang diperlukan karena adanya keterbatasan waktu, untuk itu perusahaan lebih memprioritaskan melakukan *sourcing* untuk komponen yang memerlukan dana yang besar.

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Ariyanto perusahaan membuat anggaran biaya produksi dan memilih *supplier* berdasarkan *maker list* yang diberikan oleh pihak pemesan. Untuk perusahaan BUMN atau pemerintah minimal *maker list* setiap komponen yang diberikan adalah sebanyak dua, sesuai dengan peraturan perpres pengadaan barang dan jasa No. 16 Tahun 2018 PerLKPP nomor 9, sedangkan untuk *maker list* dari pesanan kapal swasta boleh satu atau tidak menyertakan tidak apa-apa. Jika ada komponen yang tidak disertai *maker list* oleh *owner* kapal maka perusahaan yang akan menawarkan *maker list*. *Maker list* yang diberikan adalah yang setara, artinya *supplier* memiliki kapabilitas yang sama atau tidak terpaut jauh.

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Ariyanto PT PAL Indonesia akan membuka penawaran kepada setiap perusahaan yang terdaftar pada *maker list*, yang kemudian akan dievaluasi berdasarkan sisi teknis, administrasi, pengalaman, *track record* dan keuangan. PT PAL Indonesia tidak selalu memilih *supplier* berdasarkan harga yang termurah karena lebih mengutamakan kualitas, namun rata-rata *supplier* yang dipilih adalah yang termurah dengan syarat semua aspek tersebut sudah terpenuhi berdasarkan standar yang ditetapkan.

PT PAL Indonesia akan memiliki potensi untuk meningkatkan kinerja jika menerapkan *e-procurement* dalam proses *sourcing* bahan baku. Implementasi kebijakan *e-procurement* memberikan manfaat positif terhadap efisiensi dan transparansi pengadaan barang/jasa. Efisiensi dapat dilihat dari jumlah pengadaan, optimalisasi waktu proses pengadaan barang/jasa, peluang tatap muka pihak berkepentingan. Sedangkan transparansi dapat dilihat dari keamanan data penawaran, kejelasan prosedur dan biaya proses pengadaan barang/jasa, dan distribusi informasi pengadaan/jasa (Rahayu, 2013:289)

2. Negosiasi dan Kontrak dengan Pihak Pemesan Kapal

Negosiasi dan kontrak yang diteliti adalah yang berkaitan dengan nilai tukar dan pembayaran dengan pihak pemesan kapal. Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Ariyanto, pada saat negosiasi dapat terjadi dua kemungkinan bagaimana kesepakatan pada harga yang ditetapkan. Kemungkinan pertama jumlah pembayaran bisa berubah lebih tinggi atau lebih rendah apabila terjadi perubahan kurs yang melampaui batas kesepakatan. Kemungkinan yang kedua adalah tidak ada perubahan harga sehingga harga yang disepakati diawal merupakan harga yang akan dibayar.

Kemungkinan pertama apabila terjadi perubahan kurs melewati batas kesepakatan, maka hal tersebut perlu dikaji ulang oleh pihak terlibat karena berpotensi merugikan salah satu pihak sehingga perlu adanya evaluasi. Kemungkinan kedua apabila pembayaran menggunakan rupiah dan ketika proses negosiasi pihak pemesan tidak menginginkan adanya perubahan harga, maka pihak produsen kapal yang dalam hal ini adalah PT PAL Indonesia

(Persero) akan memasukkan komponen *hedging* untuk berjaga-jaga apabila terjadi depresiasi kurs rupiah yang signifikan.

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Ariyanto, bagi perusahaan yang menerapkan *hedging*, *hedging* memiliki dampak baik dan buruk. *Hedging* akan memiliki dampak baik apabila dikemudian hari terjadi perubahan kurs yang signifikan, maka *hedging* akan menutupi perbedaan kurs pada waktu tersebut, sehingga *hedging* dan realisasi pendapatan tidak terlampaui jauh. *Hedging* berdampak buruk karena akan membuat harga kapal akan semakin tinggi. Hal itu menjadi kerugian karena apabila ketika lelang, kompetitor berani untuk tidak *hedging* maka dari segi harga perusahaan yang menggunakan *hedging*, akan mengalami kerugian karena berpotensi kalah dalam segi harga. Kontrak menggunakan pembayaran dolar lebih aman karena 70% bahan baku pembuatan kapal masih didatangkan dari luar negeri.

PT PAL Indonesia memiliki potensi untuk meningkatkan kinerja jika kontrak yang ditawarkan kepada perusahaan yang akan membeli kapal mengadopsi kondisi perubahan harga akibat fluktuasi nilai tukar sekian persen sesuai dengan kesepakatan (*hedging contract*). *Hedging contract* atau kontrak lindung nilai memiliki manfaat melindungi perusahaan dari risiko keuangan dan risiko pasar. Selain dua manfaat tersebut kontrak lindung nilai memiliki manfaat perlindungan risiko lain, yaitu operasional, strategis dan eksternalitas (Djohanputro, 2004:217).

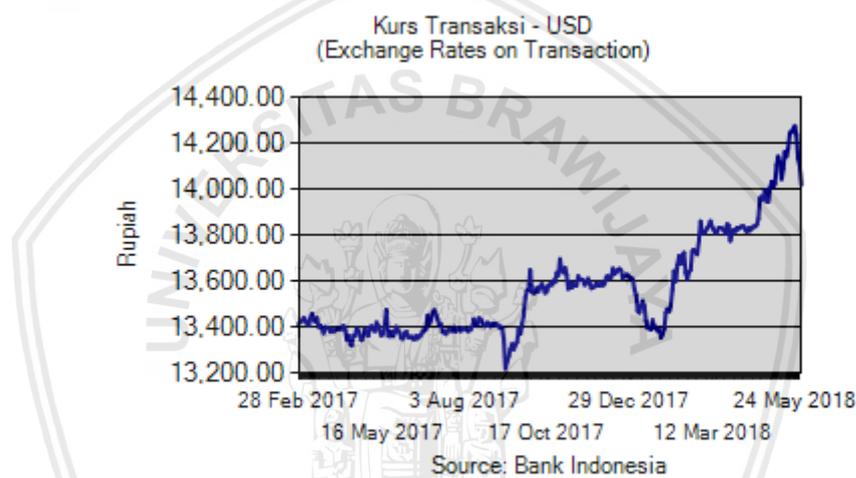
3. Keuntungan atau Kerugian Perusahaan Berdasarkan Waktu Pengadaan dan Pembayaran karena Adanya Fluktuasi Nilai Tukar

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Ariyanto, proses pembayaran dari pihak pemesan terdapat berbagai macam pembayaran tergantung kesepakatan namun umumnya pembayaran dilakukan dengan cara dicicil sebanyak enam kali. Pembayaran dicicil enam kali yaitu ketika DP kontrak 20%, pemasangan plat pertama 20%, *main engine loading* 20%, *ship trial* 20%, *delivery* 15% dan yang terakhir 5% ditahan selama satu tahun sebagai jaminan pemeliharaan kapal.

Proses dari kontrak hingga penyerahan kapal terstruktur dalam SBLC (*Ship building line chart*). PT PAL akan memiliki potensi untuk meningkatkan kinerja jika menerapkan manajemen risiko operasional yang efektif. Manajemen operasional yang efektif mampu memperbaiki kemampuan perusahaan untuk mencapai objektif bisnisnya. Dalam keadaan seperti itu, perusahaan bisa fokus dalam usahanya menciptakan *revenue* (Darmawi, 2016:209).

Pada gambar 4.9 terlihat bahwa contoh jangka waktu kontrak kapal tersebut adalah 16 bulan mulai dari februari 2017 sampai mei 2018. Proses pembuatan anggaran, pengadaan dan pembayaran dilakukan dalam waktu yang berbeda, yang tentunya masing-masing waktu tersebut memiliki kurs yang berbeda pula. Ketika DP kontrak bulan februari kurs rupiah berada pada Rp. 13.414. Pembayaran kedua ketika pemasangan plat bulan juli 2017 kurs rupiah berada pada Rp. 13.390. Pembayaran yang ketiga ketika *main engine loading* pada bulan Desember 2017 kurs rupiah berada pada angka Rp. 13.616. Pembayaran keempat April 2018 ketika *ship trial* kurs rupiah berada

pada angka Rp. 13.946. Pembayaran kelima ketika *delivery* pada bulan Mei 2018 kurs rupiah berada pada angka Rp. 14.021 kemudian 5% sisanya akan dibayarkan satu tahun kemudian pada Mei 2019 yang saat ini kurs rupiah adalah Rp 14.286. Berdasarkan perbedaan kurs tersebut dapat diketahui bahwa estimasi dan real keuntungan yang didapat memiliki perbedaan karena masing pembayaran dilakukan pada waktu yang berbeda.



Gambar 4.10: Kurs Rupiah Terhadap Dolar Amerika Pada Tahun 2017-2018.

Sumber: www.bi.go.id (2019)

Pohan (2008:55) menjelaskan nilai tukar yang melonjak secara drastis akan menyebabkan kesulitan pada dunia usaha dalam merencanakan usahanya terutama bagi mereka yang mendatangkan bahan baku dari luar negeri atau menjual barangnya ke pasar ekspor. PT PAL Indonesia juga mengalami hal demikian karena ketika kurs rupiah mengalami pelamahan dari ketika proses pembuatan anggaran, maka perusahaan akan mengeluarkan uang lebih banyak jika pembayaran menggunakan mata uang rupiah. Karena

untuk saat ini kurang lebih 70% bahan baku masih impor yang terlihat dari gambar 4.8. Pada gambar tersebut jika dirupiahkan untuk satu unit perbandingan harganya adalah Rp 21.781.352.235 (31,2%) dan USD 3.557.514 atau Rp 48.026.439.000 (68,8%) dari total Rp 69.807.795.939. Namun tidak selalu kurs yang melemah akan menjadi kerugian bagi perusahaan pembuat kapal. Pada momen tertentu kurs rupiah yang melemah akan menjadi keuntungan.

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Rudi, dalam momen tertentu kurs rupiah yang melemah bisa menjadi keuntungan bagi perusahaan apabila kontrak pembayaran menggunakan dolar. Ketika proses pembayaran tiba-tiba kurs dolar menguat dari ketika proses pembuatan anggaran dan pengadaan, maka hal tersebut menjadi keuntungan bagi perusahaan. Namun demikian, perusahaan tetap mengharapkan kurs yang stabil dan tidak mengharapkan kurs dolar selalu menguat karena akan berdampak buruk pada kontrak yang menggunakan mata uang rupiah. Keuntungan yang direncanakan perusahaan adalah 10%-15% dari harga kontrak yang ditawarkan. Perusahaan tidak bisa serta merta menaikkan harga penawaran untuk mendapatkan keuntungan yang lebih karena terdapat pagu dan juga kompetitor yang perlu dipertimbangkan.

Peneliti melakukan asumsi perhitungan keuntungan atau kerugian harga penawaran dengan total pembayaran *owner* kapal kepada PT PAL Indonesia berdasarkan data *Tugboat 2x2000HP* Tahun 2017. Harga yang ditawarkan kepada *owner* kapal untuk satu unit tersebut menggunakan pembayaran

rupiah dan dolar yakni sebesar Rp 21.781.352.235 dan USD 3.557.514 atau Rp 48.026.439.000 (USD 3.557.514 x Rp 13.500 kurs bulan Desember 2016). Peneliti tidak mengikutsertakan perhitungan proses pengadaan karena peneliti tidak memiliki akses data proses pengadaan.

Dari dua harga penawaran tersebut apabila dijumlahkan dan dirupiahkan maka menjadi Rp 69.807.795.939 atau USD 5.170.948. Pembayaran *owner* kapal kepada PT PAL Indonesia dilakukan dengan cara dicicil sebanyak 6x sesuai dengan gambar SBLC 4.9 dengan rincian sebagai berikut:

1. Pembayaran pertama DP (*down payment*) 20% pada bulan Februari 2017 dengan menggunakan pembayaran rupiah yaitu sebesar 20% x Rp 69.807.795.939 = **Rp 13.961.559.188**
2. Pembayaran ketika pemasangan plat 20% pada bulan Juli 2017 sebesar sisa rupiah yang belum dibayar yakni Rp 7.819.793.047 (Rp 21.781.352.235 - Rp 13.961.559.188 (pembayaran pertama)) yang berarti hanya 11,2% dari harga total, untuk itu perlu ditambah 8,8% lagi dari harga total dengan USD 458.683 atau Rp 6.141.766.140 yang didapat dari USD 458.683 x kurs bulan Juli 2017 sebesar Rp 13.390 agar sesuai kesepakatan pembayaran kontrak. Perlu ditambah dengan dolar karena pembayaran dengan mata uang rupiah sudah tidak mencukupi 20%. Jadi total yang dibayarkan adalah Rp 7.819.793.047 + Rp 6.141.766.140 = **Rp 13.961.559.188**

3. Pembayaran ketika *main engine loading* 20% pada bulan Desember 2017 adalah $20\% \times \text{USD } 5.170.948 = \text{USD } 1.034.190$ atau **Rp 14.081.525.178** (USD 1.034.190 x kurs Desember 2017 sebesar Rp 13.616)
4. Pembayaran ketika *ship trial* 20% pada bulan April 2018 adalah $20\% \times \text{USD } 5.170.948 = \text{USD } 1.034.190$ atau **Rp 14.422.807.736** (USD 1.034.190 x kurs April 2018 Rp 13.946)
5. Pembayaran ketika *delivery* 15% pada bulan Mei 2018 sebesar $15\% \times \text{USD } 5.170.948 = \text{USD } 775.642$ atau **Rp 10.875.278.965** (USD 775.642 x kurs Mei 2018 Rp 14.021)
6. Pembayaran sebagai jaminan kerusakan 5% dibayar pada bulan Mei 2019 sebesar $5\% \times \text{USD } 5.170.948 = \text{USD } 254.810$ atau **Rp 3.640.215.301** (USD 254.810 x kurs Mei 2019 Rp 14.286)

Tabel 4.1 Asumsi Perhitungan

No.	Bulan dan Tahun Pembayaran	Rupiah	USD	Kurs USD/Rp	Total Pembayaran Dihitung dengan Rupiah	Total Harga Penawaran Dihitung dengan Rupiah
	Harga yang ditawarkan Desember 2016	Rp 21.781.352.235	USD 3.557.514	USD 1 = Rp 13.500		Rp 69.807.795.939
1	20% ketika DP kontrak pada bulan februari 2017	(Rp 13.961.559.188)	USD -	-	Rp 13.961.559.188	
2	20% ketika pemasangan plat pada bulan Juli 2017	(Rp 7.819.793.047)	(USD 458.683)	USD 1 = Rp 13.390	Rp 7.819.793.047 Rp 6.141.766.140 + Rp 13.961.559.188	
3	20% ketika <i>main engine loading</i> pada bulan Desember 2017	Rp 0	(USD 1.034.190)	USD 1 = Rp 13.616	Rp 14.081.525.178	
4	20% ketika <i>ship trial</i> pada bulan April	Rp 0	(USD 1.034.190)	USD 1 = Rp 13.946	Rp 14.422.807.736	
5	15% ketika <i>delivery</i> pada bulan Mei 2018	Rp 0	(USD 775.642)	USD 1 = Rp 14.021	Rp 10.875.278.965	
6	5% sebagai jaminan dibayar pada bulan Mei 2019	Rp 0	(USD 254.810)	USD 1 = Rp 14.286	Rp 3.640.215.301	
		Rp 0	USD 0		Rp 70.942.945.555	Rp 69.807.795.939
					Rp 1.135.149.616	
Terdapat selisih Rp 1.135.149.616 yang berarti menjadi keuntungan bagi PT PAL Indonesia karena total pembayaran lebih tinggi dari pada harga penawaran yang disebabkan oleh fluktuasi nilai tukar						

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa dengan adanya fluktuasi kurs menyebabkan adanya perbedaan harga dari yang ditawarkan dengan total pembayaran yang diterima apabila sudah dirupiahkan. Ketika ditawarkan total pembayaran yang akan didapat adalah sebesar Rp 69.807.795.939, namun asumsi perhitungan total pembayaran yang diterima selama 6x angsuran pada akhir pembayaran adalah sebesar Rp 70.942.945.555. Hal tersebut menjadi keuntungan bagi perusahaan pembuat kapal sebesar Rp. 1.135.149.616. Asumsi perhitungan tidak menghitung proses pengadaan karena peneliti tidak mendapatkan akses data dokumen pengadaan.

Dampak fluktuasi nilai tukar yang membuat adanya perbedaan pendapatan rupiah yang dihasilkan menimbulkan resiko keuangan bagi PT PAL Indonesia. PT PAL Indonesia akan lebih aman jika menerapkan *hedging*. *Hedging* bermanfaat bagi para pelaku impor maupun ekspor bahkan bagi spekulan untuk melindungi risiko keuangan usaha ketika terjadi penurunan nilai mata uang (Kasidi, 2014:130)

4. Inflasi Terhadap Volume Pemesanan Kapal

Berdasarkan pernyataan narasumber bapak Rudi, PT PAL Indonesia akan terkena dampak inflasi dari perusahaan yang membutuhkan kapal. Inflasi yang tinggi berdampak buruk bagi perusahaan karena ketika inflasi tinggi membuat perusahaan sepi pesanan. Ketika inflasi sedang tinggi banyak perusahaan yang menahan untuk memesan kapal karena kondisi perekonomian nasional sedang tidak stabil.

Selanjutnya bapak Rudi juga menyatakan bahwa selain sepi pesanan, inflasi yang tinggi pada tahun 1998 dan pada tahun 2008 menjadi kendala bagi perusahaan. Pada tahun 1998 inflasi yang mencapai angka 77% (databoks.katadata.co.id, 2018) membuat banyak kebijakan yang sudah direncanakan perusahaan menjadi bermasalah, salah satu contohnya adalah pembangunan gedung yang tidak terealisasi karena perekonomian negara yang tidak stabil sesuai dengan pernyataan narasumber. Selain itu pada tahun 2008 akibat kurs yang melonjak dan terjadi inflasi sebesar 12,14% (www.bi.go.id, 2019). Perusahaan mengalami banyak kerugian yang tidak teratasi sampai pada tahun 2010 terjadi pemutusan hubungan kerja kurang lebih sebanyak 1000 pegawai menurut pernyataan narasumber dan pada berita yang tersebar di internet terdapat 900 karyawan yang terkena pemutusan hubungan kontrak kerja (news.okezone.com, 2010).

Dampak inflasi tinggi yang sangat merugikan PT PAL Indonesia dapat diminimalisir dengan pembentukan tim pemantau kondisi perekonomian nasional dan global. Tugas dari tim tersebut meliputi analisis risiko yang berhubungan dengan pencapaian visi perusahaan dan pelaksanaan strateginya maupun risiko berkenaan dengan keadaan keuangan perusahaan dengan mengadopsi sistem manajemen resiko (itmg.co.id, 2015).

E. Keterbatasan Penelitian

Dalam mencari dan mengumpulkan data, peneliti diberi batasan-batasan akses oleh perusahaan. Peneliti hanya boleh menggunakan data dokumen kapal untuk tender yang sudah selesai saja, dan untuk dokumen resmi yang tertera

tanda tangan pejabat tinggi perusahaan, peneliti tidak diperkenankan untuk mengambil dan melampirkan dokumen tersebut. Kondisi tersebut membuat peneliti tidak bisa membuat dan menghitung secara real perhitungan untung rugi suatu kapal, karena ada beberapa dokumen yang diperlukan namun tidak bisa dilampirkan dan diamati oleh peneliti.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis yang telah dilakukan, maka peneliti menarik kesimpulan bahwa dampak dari inflasi dan fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika pada biaya produksi dan keuntungan penjualan kapal memiliki dampak yang baik dan dampak buruk pada PT PAL Indonesia (Persero). Dampak baik dan buruk tersebut akan terjadi pada situasi dan kondisi sebagai berikut.

1. Proses pembuatan anggaran biaya produksi dan pemilihan *supplier* bahan

Baku

PT PAL Indonesia (Persero) adalah perusahaan yang membuat kapal berdasarkan pesanan dan tender yang dimenangkan, untuk itu proses pembuatan anggaran biaya produksi dan pemilihan *supplier* disesuaikan berdasarkan keinginan *owner*. Perusahaan BUMN minimal memberi dua opsi untuk setiap komponen sedangkan swasta boleh satu atau tidak menyertakan tidak apa-apa. Apabila ada komponen yang tidak disertai *maker list* maka perusahaan yang akan menawarkan *maker list*. Kondisi ini membuat perusahaan tidak bisa mengurangi, mengganti dan menambahkan biaya komponen terlalu besar karena *maker list* dibuat dan diketahui oleh *owner*.

2. Negosiasi dan Kontrak Kerjasama dengan Pihak Pemesan Kapal

Dalam proses negosiasi dan kontrak terdapat dua kemungkinan. Kemungkinan pertama harga yang ditetapkan dapat berubah ketika

pembayaran karena adanya fluktuasi nilai tukar. Kemungkinan kedua, harga yang ditetapkan tidak dapat berubah ketika pembayaran walaupun terjadi fluktuasi nilai tukar. Negosiasi dan kontrak akan berdampak baik jika kedua belah pihak sepakat untuk mengadakan evaluasi pembayaran ketika terjadi fluktuasi kurs sekian persen sesuai dengan kesepakatan, sehingga resiko rugi karena adanya fluktuasi kurs yang signifikan dapat terhindarkan. Sedangkan kontrak dengan pembayaran yang tidak berubah sering kali menjadi masalah bagi perusahaan pembuat kapal karena fluktuasi kurs yang tidak dapat diprediksi dengan pasti.

3. Keuntungan atau Kerugian Perusahaan Berdasarkan Waktu Pengadaan dan Pembayaran karena Adanya Fluktuasi Nilai Tukar

Berdasarkan waktu pengadaan dan pembayaran, melemahnya nilai tukar rupiah tidak selalu membuat keuntungan yang didapat perusahaan menurun. Apabila kontrak kesepakatan menggunakan rupiah, adanya pelemahan nilai tukar rupiah akan menjadi kerugian bagi perusahaan apabila ketika proses pengadaan rupiah kuat, kemudian ketika proses pembayaran nilai tukar rupiah sedang dalam kondisi yang melemah, sehingga keuntungan yang didapat akan menurun. Namun melemahnya nilai tukar rupiah akan menjadi keuntungan bagi perusahaan pembuat kapal, apabila pembayaran dilakukan dengan menggunakan mata uang dolar, dengan kondisi ketika melewati proses pengadaan dolar lemah kemudian ketika proses pembayaran nilai tukar dolar menguat, maka perusahaan akan mendapatkan keuntungan lebih.

4. Inflasi

Inflasi yang rendah akan menguntungkan perusahaan karena kondisi ekonomi nasional yang tumbuh dengan baik, akan memicu perusahaan yang membutuhkan armada kapal baru untuk mengadakan armada tersebut. Hal tersebut menjadi hal yang positif bagi perusahaan pembuat kapal. Sedangkan inflasi yang tinggi menjadi masalah bagi perusahaan pembuat kapal karena inflasi yang tinggi membuat perusahaan sepi pesanan. Selain itu inflasi juga berdampak pada pemutusan hubungan kerja dan membuat kebijakan yang telah ditetapkan menjadi terhambat.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan yang peneliti paparkan, saran yang dapat peneliti ajukan terkait dengan penelitian yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan dalam menambah wawasan, pengetahuan, dan informasi bagi kalangan akademis mengenai dampak dari inflasi dan fluktuasi nilai tukar pada perusahaan yang bergerak pada industri perkapalan.

2. Bagi Pemerintah

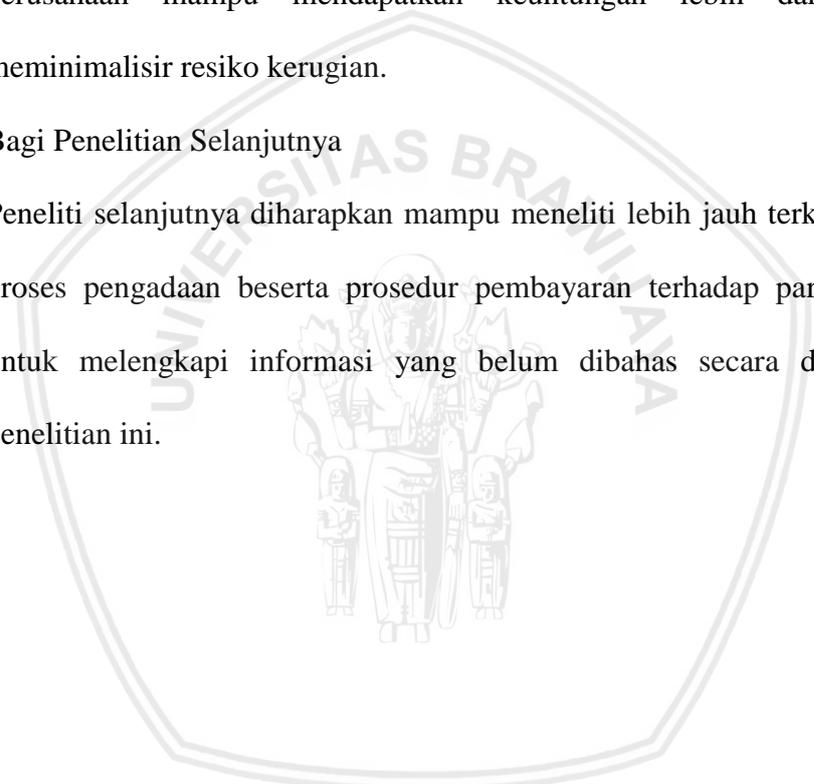
Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah ketika akan membuat kebijakan, sehingga dampak dari kebijakan yang diputuskan berdampak baik bagi banyak perusahaan.

3. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi perusahaan untuk berhati-hati ketika akan melakukan kontrak. Berdasarkan analisis peneliti, hendaknya perusahaan mempertimbangkan hasil dari analisis penelitian ini dan memilih kondisi yang aman atau yang lebih menguntungkan, sehingga perusahaan mampu mendapatkan keuntungan lebih dan mampu meminimalisir resiko kerugian.

4. Bagi Penelitian Selanjutnya

Peneliti selanjutnya diharapkan mampu meneliti lebih jauh terkait dengan proses pengadaan beserta prosedur pembayaran terhadap para *supplier* untuk melengkapi informasi yang belum dibahas secara detail pada penelitian ini.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Apridar. 2012. *Ekonomi Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. (Edisi Revisi). Jakarta: Rineka Cipta.
- Berlianta, Heli Charisma. 2004. *Mengenal Valuta Asing*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Carter, William K. 2011. *Akuntansi Biaya*. Edisi 14 Buku 2. Jakarta: Salemba Empat.
- Darmawi, Herman. 2016. *Manajemen Risiko*. Cetakan 1. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Djohanputro, Bramantyo. 2004. *Manajemen Risiko Korporat Terintegrasi*. Jakarta: PPM.
- Djokopranoto, Richardus & Eko, Indrajit. 2005. *Strategi Manajemen Pembelian dan Supply Chain*. Jakarta: PT Grasindo.
- Dornbusch, R. Stanley, F & Richard, S. 2004. *Makroekonomi*. Terjemahan. Edisi 8. Jakarta: PT Media Global Edukasi.
- Hasanah, Erni. Suyanto, Danang. 2013. *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro*. Jakarta: PT. Buku Seru.
- Kasidi. 2014. *Manajemen Risiko*. Cetakan 2. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Kasmir. 2008. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Krugman, Paul L. Obstfeld, Maurice. 2005. *Ekonomi Internasional*. Edisi 5. Terjemahan. Jakarta: PT Indeks.
- Madura, Jeff. 2006. *International Corporate Finance*. Terjemahan. Buku 1. Jakarta: Salemba Empat.
- Mankiw, N. Greorgy. 2014. *Pengantar Ekonomi Makro*. Jakarta: Salemba Empat.
- Mishkin, Frederic S. 2008. *Ekonomi Uang, Perbankan, dan Pasar Keuangan*. Terjemahan. Edisi 8 Buku 2. Jakarta: Salemba Empat.
- Moelong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi revisi. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi. 2005. *Akuntansi Biaya*. Edisi 5. Yogyakarta: UPP STIM YKPN

- Naf'an. 2014. *Tinjauan Ekonomi Syariah*. Cetakan 1. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Nazir, M. 2011. *Metode Penelitian*. Cetakan 6. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Pohan, Aulia. 2008. *Potret Kebijakan Moneter Indonesia*. Jakarta: PT Raja Graфика Persada.
- Putong, Iskandar. 2013. *Economics Pengantar Mikro dan Makro*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Rahardja, P & Manurung, Mandala. 2008. *Teori Ekonomi Makro*. Edisi Kelima Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Schoonmaker, N. Alan. 1993. *Memenangkan Negosiasi*. Terjemahan. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo.
- Simorangkir, Iskandar & Suseno. 2004. *Sistem dan Kebijakan Nilai Tukar*. Jakarta: Pusat Pendidikan dan Studi Kebanksentralan (PPSK) BI.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Cetakan 27. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Makroekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Sukirno, Sadono. 2013. *Mikroekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Sutedi, Adrian. 2014. *Aspek Hukum Pengadaan Barang dan Jasa dan Berbagai Pemasalahannya*. Edisi Kedua. Jakarta: PT Sinar Graфика.
- Wiyasha. 2014. *Akuntansi Manajemen untuk Hotel dan Restoran*. Yogyakarta. Andi.

Jurnal

- Kusumawati, Lailatul Ayu. 2016. Pengaruh Produksi, Harga dan Nilai Tukar Terhadap Volume Ekspor. *Jurnal Administrasi Bisnis* Vol. 39 No. 1 Oktober 2016. pp 65-72.
- Pratama, Dicky. 2016. Pengaruh Nilai Tukar, Produksi Batubara, Permintaan Batubara dalam Negeri dan Harga Batubara Acuan Terhadap Volume Ekspor Batubara. *Jurnal Administrasi Bisnis* Vol. 33 No. 2 April 2016. pp 145-153.
- Firmansyah, Muhamad Wahyu. 2017. Pengaruh Rasio Inflasi dan Suku Bunga Indonesia Relatif Terhadap Amerika Serikat Pada Nilai Tukar Rupiah. *Jurnal Administrasi Bisnis* Vol. 47 No. 2 Juni 2017. pp 57-64.

Ouyang, Alice Y. dan Saumik Paul. 2018. *The effect of skilled emigration on real exchange rates through the wage channel*. *Jurnal of International Money and Finance* Vol. 89 September 2018. pp 139-153.

Rahayu, Triana Puji. 2013. Implementasi Kebijakan *E-Procurement* Untuk Mewujudkan Efisiensi dan Transparansi (Studi pada PT. PLN (Persero) area Malang). *Jurnal Administrasi Publik* Vol. 1 No. 2 April 2018. pp 290-298.

Internet

Bank Indonesia. 2018. “Kurs Transaksi Bank Indonesia” (online), <https://www.bi.go.id/id/moneter/informasi-kurs/transaksi-bi/Default.aspx>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2018.

Bank Indonesia. 2019. “Kurs Transaksi Bank Indonesia” (online), <https://www.bi.go.id/id/moneter/informasi-kurs/transaksi-bi/Default.aspx>. Diakses pada tanggal 23 Maret 2019.

Databoks.katadata.co.id. 2018 “Inflasi Sempat Melambung 77% pada 1998” (online) <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/05/21/inflasi-sempat-melambung-hingga-77-pada-1998>. Diakses pada tanggal 23 Maret 2019.

Itmg.co.id. 2015 “Kebijakan Tata Kelola Perusahaan yang Baik” (online), <http://www.itmg.co.id/id/corporate-governance/management/boc>. Diakses pada tanggal 6 Juli 2019.

Jannah, Selfie Miftahul. 2018. “RI-Korea Kerja Sama Bikin Kapal Selam”, <https://finance.detik.com/industri/d-4293714/ri-korea-kerja-sama-membuat-kapal-selam-ini-progresnya>. Diakses pada tanggal 2 Januari 2019.

News.okezone.com. 2010 “PT PAL Surabaya PHK 900 Karyawan” (online) <https://news.okezone.com/read/2010/02/09/340/301691/pt-pal-surabaya-phk-900-karyawan>. Diakses pada tanggal 13 Mei 2019

Nirmala, Ronna. 2018. “Asal Mula Dolar AS jadi acuan nilai tukar dunia” (online), <https://beritagar.id/artikel/berita/asal-muasal-dolar-as-jadi-acuan-nilai-tukar-dunia>. Diakses pada tanggal 9 Januari 2019.

Pablo Samuel. 2018 “Industri Galangan Kapal Tertekan Dolar AS yang menggila” (online), <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180703141850-4-21646/industri-galangan-kapal-tertekan-dolar-as-yang-menggila>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2018.

Reksadana.danareksa.com. 2015 “ Devaluasi Mata Uang: Apa & Mengapa?” (online), <http://reksadana.danareksaonline.com/berita/artikel-dan-tips/devaluasi-mata-uang-apa-mengapa.aspx>. Diakses pada tanggal 8 April 2019.

- Situmorang P. 2018. "PAL target gunakan 50 persen bahan pembuatan kapal dari dalam negeri di 2019" (online), <https://www.merdeka.com/uang/pal-target-gunakan-50-persen-bahan-pembuatan-kapal-dari-dalam-negeri-di-2019.html>. Diakses pada tanggal 8 April 2019.
- Tradingeconomics.com. 2018 "Amerika Serikat - Tingkat Inflasi" (online), <https://id.tradingeconomics.com/united-states/inflation-cpi>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2018.
- Tradingeconomics.com. 2018 "Indonesia - Tingkat Inflasi" (online), <https://id.tradingeconomics.com/indonesia/inflation-cpi>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2018.
- Wibowo, Efendi Ari. 2014. "PT PAL Catat Sejarah Ekspor Kapal Perang ke Filipina" (online), <https://www.merdeka.com/peristiwa/pt-pal-catat-sejarah-indonesia-ekspor-kapal-perang-ke-filipina.html>. Diakses pada tanggal 2 Januari 2019.
- Yolanda Friska. 2017 "Duh, 70 Persen Komponen Kapal Masih Impor" (online), <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/17/02/17/olgy2s370-duh-70-persen-komponen-kapal-masih-impor>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2018.



LAMPIRAN

A. Foto Penelitian



Foto usai wawancara dengan bapak Ariyanto di Departemen Proposal Proyek Kapal Divisi Pemasaran dan Penjualan Bangkap



Foto usai wawancara dengan bapak Rudi di Warung Nikmat dekat Gazebo Unesa

B. Surat Keterangan Penelitian



Surabaya, 26 Maret 2019

Nomor : PKL / 177 / 51200 / III / 2019
Perihal : Penelitian

Kepada Yth :
Ketua Jurusan Administrasi Bisnis
Universitas Brawijaya

Dengan hormat ,

- Memperhatikan Surat Nomor 3224/UN10.F03.12/PN/2019 tanggal 15 Maret 2019 pada dasarnya PT. PAL Indonesia (Persero) dapat menerima Mahasiswa Universitas Brawijaya untuk melaksanakan Penelitian dengan data sebagai berikut :

NO	N A M A	NIM	PELAKSANAAN	DIVISI
1	Moh. Arif Rokhman	155030201111096	26 Maret 2019 s/d 26 April 2019	Penjualan & Pemasaran Kapal

- Persyaratan yang harus dipenuhi sebelum dan setelah melaksanakan **Penelitian** adalah sebagai berikut :
 - Mengumpulkan Pas Photo berwarna ukuran 3x4 sebanyak 2 (dua) lembar untuk ID CARD
 - Mengumpulkan Foto Copy Identitas Diri sebanyak 2 (dua) lembar (KTP dan KTM)
 - Mengumpulkan Foto Copy Surat Asuransi Kecelakaan sebanyak 2 (dua) lembar
 - Mengumpulkan buku hasil penelitian
 - Mahasiswa diharapkan hadir di Departemen HC Development PT PAL Indonesia (Persero) pada tanggal 29 Maret 2019 Jam 08.00 s/d selesai untuk mendapatkan Pembekalan
- Selama berada di Lingkungan PT. PAL Indonesia (Persero) Mahasiswa diharapkan :
 - Tunduk pada Peraturan Tata Tertib PT. PAL Indonesia (Persero)
 - Tunduk pada Peraturan Tata Tertib TNI ANGKATAN LAUT
 - Memakai Pakaian Kerja (helm, ketelpak, sepatu kerja) bagi yang bekerja di Divisi produksi / lapangan
 - Memakai Seragam Mahasiswa (almamater) bagi yang bekerja di Perkantoran
- Demikian disampaikan dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

DIVISI HCM & COMMAND MEDIA
KADEP. HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT

Drs. POENDJOEL KARJONO R

PT PAL INDONESIA (PERSERO)

Kantor Pusat : Ujung Surabaya 60155, PO. BOX. 1134 INDONESIA
 TELP : (62 31) 3292275 (Hunting), FAX : (62 31) 3292530, 3292516, 3292426, 3292889, E-Mail : palsub@pal.co.id Web Site http://www.pal.co.id
 Kantor Perwakilan : Jl. Tanah Abang II No.27 Jakarta Pusat 10160, PHONE. (62 21) 3846833 (Hunting), FAX. +62-21-3843717, Email.paljkt@pal.co.id

C. Komponen Biaya Produksi

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
I. DESAIN & ENGINEERING						
I.01	Basic Design	1 Lot	768.240.657,64	768.240.657,64	-	-
I.02	Working Drawing/ Shop Drawing	1 Lot	1.057.654.210,19	1.057.654.210,19	-	-
I.03	Finished Drawing	1 Lot	189.413.552,55	189.413.552,55	-	-
I.04	Model Kapal/ Maket Skala 1: 50	3 set	15.000.000,00	45.000.000,00	-	-
JUMLAH I				2.060.308.420,38		
II. LAMBUANG						
II.01. Material plat, profil dan consumable :						
1 Material plat dan profil						
a Material plat dan profil						
b Gauging						
2 Consumable						
a Elektroda						
b Oxygen						
c LPG						
Sub Jumlah II.01:						
				3.824.722.500,00		
II.02. Pembersihan, pengecatan & perlindungan karat						
1 Pembersihan material						
a Sandblasting untuk permukaan plat						
2 Pengecatan & perlindungan karat						
a Primer Coat						
b Anti Corrosive Coat						
c Anti Fouling Coat						
d Sealer						
e Finish Coat						
f Finished coat (for FW tank)						
g Thinner						
h Aluminium anode						
				17.500,00		
				78.032.500,00		
				368.978.552,55		
				Included II.02.2		
				Included II.02.2		
				Included II.02.2		
				Included II.02.2		
				Included II.02.2		
				Included II.02.2		
				10.200.000,00		
JUMLAH II				457.211.052,55		
				4.281.933.552,55		



RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
III	HULL OUTFITTING					
	III.01. Deck Machinery & Outfitting					
	1 Deck machinery terdiri:	1 Lot	238.519,68		238.519,68	
	a 1 unit electro hydraulic anchor winch				included III.01.1	
	b 1 unit electro hydraulic towing winch (FWD)				included III.01.1	
	c 1 unit electro hydraulic towing winch (AFT)				included III.01.1	
	d 1 set hydraulic Power Unit				included III.01.1	
	e 1 set towing hook				included III.01.1	
	2 Anchor chain & cable	1 Lot	17.291,61		17.291,61	
	a Langkar 430 kg	2 Buah			included III.01.2	
	b Rantai jangkar grade U2 dia 20,5 x 15 meter	2 Set			included III.01.2	
	c Anchor steel wire rope dia. 22 mm x 140 m x breaking strength min 244 kN	2 Set			included III.01.2	
	d Chain stopper	2 Buah			included III.01.2	
	e Anchor shackle	4 Buah			included III.01.2	
	f Joining shackle	2 Buah			included III.01.2	
	g Swivel	2 Buah			included III.01.2	
	3 Fender	1 Lot	114.227,19		114.227,19	
	a Heavy duty cylinder tipe rubber fender 600mm OD x300mm ID (Stem)	14 Meter		included III.01.3		
	b Heavy duty cylinder tipe rubber fender 800mm OD x 400mm ID (Bow)	24 Meter		included III.01.3		
	c Heavy duty vertical - W tipe rubber fender (Bow)	24 Meter		included III.01.3		
	d Side fender heavy duty D type hollow rubber fender 300 x 300 mm	44 Meter		included III.01.3		
	e Stem fender heavy duty D type hollow rubber fender 300 x 300 mm	7 Meter		included III.01.3		
	f Tire fender dia ± R 15 (ex. plane)	15 Buah	1.000.000,00	15.000.000,00		
	g Tire fender dia ± R 26 (ex. plane or loader)	6 Buah	1.000.000,00	6.000.000,00		
	4 Towing & mooring fitting, ropes etc.	1 Lot	299.413.552,55	299.413.552,55		
	a Staple at forward	1 unit		included III.01.4		
	b Mooring bit of steel pipe	4 buah		included III.01.4		
	c Mooring rope, nylon polyester dia. 1.5 inch @ 120 meter	4 buah		included III.01.4		
	d Towing rope or wire rope polypropylene or synthetic rope dia. 60 mm breaking strenght min: 27200 N	2 buah		included III.01.4		
	e Pedestal Roller	2 buah		included III.01.4		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	f Closed chock at stem	1 buah III.01	Included III.01.4		
	Sub Jumlah			320.413.552,55		370.038,48
	III.02 Ventilasi, Interior & Exterior					
	1 Ventilators & air conditioner					
	a Engine room supply fan min. 30.000 CMH x 400 Pa (to be calculated) with fire damper	1 Lot	1.048.827.105,10	1.048.827.105,10		
	b Z Peller room supply fan min. 6.000 CMH x 400 Pa (to be calculated)	2 set		Included III.02.1		
	c CO ₂ room exhaust fan mushroom typer 500 CMH	1 set		Included III.02.1		
	d Store exhaust fan mushroom typer 500 CMH	1 set		Included III.02.1		
	e Galley exhaust fan with stainless steel galley hood	1 set		Included III.02.1		
	f Exhaust fan wall mounted type for toilet 210 CMH	2 set		Included III.02.1		
	g Ducting for air conditioning	1 lot		Included III.02.1		
	h Ducting for air Engine Room	1 lot		Included III.02.1		
	i Central AC unit	1 set		Included III.02.1		
	2 Windows & scuttle					
	a Rectangular windows fixed type					
	- 1000 mm x 1600 mm glass alu frame	4 buah		Included III.02.2		
	- 1300/850 x 1680 mm, glass all. frame cw hole dia. 350 mm (WH cent front/aft)	2 buah		Included III.02.2		
	- 1300/850 x 1680 mm, glass alu frame	4 buah		Included III.02.2		
	- 1300/800 mm X 1600 mm	4 buah		Included III.02.2		
	- 1145 mm x 864 mm x 1100 mm, glass all. frame (WH, P/S)	4 buah		Included III.02.2		
	- 1145 mm x 1215 mm x 507 mm, glass all. frame (WH top, front aft)	2 buah		Included III.02.2		
	- 988 mm x 689 mm x 507 mm, glass all. frame (WH top, front aft)	4 buah		Included III.02.2		
	- 1155 mm x 972 mm x 507 mm, glass all. frame (WH top, P/S)	4 buah		Included III.02.2		
	b Side scuttle, dia. 300 mm hinge type (Acc. at main deck)	8 buah		Included III.02.2		
	3 Doors, hatch & cover					
	a Alu door, 1800 mm x 700 mm cw glasses (wheelhouse P/S)	1 lot	254.706.776,27	254.706.776,27		
	b C door, 1800 mm x 700 mm cw all. foil & grates in lower part (toilet/shower)	2 set		Included III.02.3		
	c B15 door, 1800 mm x 700 mm cw vent. grates in lower part	4 set		Included III.02.3		
	d A60 door, 1700 mm x 700 mm	5 set		Included III.02.3		
	e C door, 1600 mm x 500 mm (prov. store)	2 set		Included III.02.3		
		1 set		Included III.02.3		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	f Steel door (wid), 1500 mm x 700 mm	5 set		Included III.02.3		
	g Steel hatch, 600 mm x 600 mm	3 set		Included III.02.3		
	h Steel water tight hatch cover, 1800 mm x 1500 mm (bridge deck)	1 set		Included III.02.3		
4.	Radar Mast	1 unit	12.000.000,00	12.000.000,00	-	-
5.	Dispersant Spray Boom	1 Shipset		included IV.5.p		
6.	Ladder and Hand Rail	1 lot	92.706.776,27	92.706.776,27	-	-
	a Vertical steel ladder (hatch & manhole)	3 unit		Included III.02.6		
	b Inclined steel ladder, anti slip steps & hand rail	7 unit		Included III.02.6		
	c Top rail galv. steel pipe (wheelhouse top)	1 lot		Included III.02.6		
	d Storm rail galv. steel pipe (deck house a both side)	1 lot		Included III.02.6		
7.	Deck Covering Materials	1 lot	269.120.328,82	269.120.328,82	-	-
	a Ruang mesin dan engine control room dari plat kembang 5 mm	134 m ²		Included III.02.7		
	b Ruang pengendali mesin, isolasi suara & panas (rockwool 60 mm)	6 m ²		Included III.02.7		
	c Ruang pengendali mesin & kemudi, dilapisi semen latex	23 m ²		Included III.02.7		
	d Gealadak utama akomodasi dilapisi semen + vinyl	90 m ²		Included III.02.7		
	e Ruang sanitary & dapur, semen + keramik anti slip	23 m ²		Included III.02.7		
8.	Partition, Lining, Ceiling & Insulation	1 lot			33.246,45	33.246,45
	- Heat Insulation	524 m ²				Included III.02.8
	- A60 Insulation	230 m ²				Included III.02.8
	- A60 composite rockwood panel partition wall	30 m ²				Included III.02.8
	- Composite rockwood panel lining wall galvatis steel coated	120 m ²				Included III.02.8
	- Composite rockwood panel lining wall stainless steel (galley)	37 m ²				Included III.02.8
	- Composite rockwood panel for ceiling with stainless steel (galley)	9 m ²				Included III.02.8
	- Composite rockwood panel for ceiling with galvatis steel coated	108 m ²				Included III.02.8
9.	Joiner Work & Furnishing of Living Quarters					
	a Draft mark & plimsoal mark	1 lot	3.000.000,00	3.000.000,00	-	-
	b Label-2 dan tanda ruangan	1 lot	10.000.000,00	10.000.000,00	-	-
	c Terpap penutup peralatan	1 lot	2.000.000,00	2.000.000,00	-	-
	- Search light	2 Buah		Included III.02.8.c		
	- Radar	1 Buah		Included III.02.8.c		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	- Fire gun monitor	2 Buah		Included III.02.9.c		
d.	Ruang tidur ABK	1 lot	224.120.328,82	224.120.328,82		
	- Tempat tidur tunggal 800 mm x 2000 mm	2 buah		Included III.02.9.d		
	- Tempat tidur susun 800 mm x 2000 mm	4 buah		Included III.02.9.d		
	- Meja baca + kursi putar	2 set		Included III.02.9.d		
	- Meja besar (dissesuaikan nuangan) + 1 kursi putar	2 set		Included III.02.9.d		
	- Lemari pakaian 2 pintu	2 buah		Included III.02.9.d		
	- Lemari pakaian 1 pintu	8 buah		Included III.02.9.d		
	- Rak buku	3 buah		Included III.02.9.d		
	- Kotak tempat kunci	2 buah		Included III.02.9.d		
	- Sola ukuran + meja	2 set		Included III.02.9.d		
	- Kotak P3K lengkap dengan isinya	2 buah		Included III.02.9.d		
	- Washiaref + kaca	2 buah		Included III.02.9.d		
	- Rak toilet dengan cermin	3 buah		Included III.02.9.d		
	- Kain garden jendela	1 lot		Included III.02.9.d		
	- Kain gordan lempat tidur susun	4 buah		Included III.02.9.d		
	- LED TV 32" + home theater	1 set		Included III.02.9.d		
	- Gantungan baju	10 buah		Included III.02.9.d		
e.	Galley	1 lot	183.413.552,55	183.413.552,55		
	- Lemari pendingin 2 pintu cap. 200 liter	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Freezer cap. 200 liter	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Kompor listrik 4 tungku model hot plate lengkap dengan oven dibawah	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Microwave	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Bak cu2 piring satu lubang	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Penanak nasi electric cap. 3 kg	1 buah		Included III.02.9.e		
	- Ceret listrik stainless steel cap. 10 liter	2 buah		Included III.02.9.e		
	- Magic jar listrik cap. 3 kg	2 buah		Included III.02.9.e		
	- Meja dapur lengkap lemari gantung bahan stainless steel	1 buah		Included III.02.9.e		
f.	Ruang makan	1 lot	45.353.388,14	45.353.388,14		
	- Meja panjang cap. 8 orang	1 buah		Included III.02.9.f		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	- Kursi makan	4 buah		Included III.02.9.f		
	- Sofa untuk 4 orang	1 set		Included III.02.9.f		
	- LED TV 32" + home theater	1 set		Included III.02.9.f		
	- Filing cabinet	1 buah		Included III.02.9.f		
	g Kamar mandi / WC	1 lot	34.353.388,14	34.353.388,14	-	-
	- Closed jongkok	1 buah		Included III.02.9.g		
	- Closed duduk	1 buah		Included III.02.9.g		
	- Shower permanent	2 buah		Included III.02.9.g		
	- Washifael + kaca	1 buah		Included III.02.9.g		
	- Rak toilet dengan cermin	1 buah		Included III.02.9.g		
	- Mesh cuci cap. 7 kg	1 buah		Included III.02.9.g		
	- Gantungan handuk	2 buah		Included III.02.9.g		
	- Tempat sabun	2 buah		Included III.02.9.g		
	- Faucet WC	2 buah		Included III.02.9.g		
	- Pegangan tangan	2 buah		Included III.02.9.g		
	h Inventaris ruang akomodasi	1 lot	80.706.776,27	80.706.776,27	-	-
	- Tempat tidur dan perlengkapannya	10 buah		included above		
	• Busa tempat tidur 800 mm x 1900 mm	10 buah		included above		
	• Bantal	20 buah		included above		
	• Sprei	20 buah		included above		
	• Sarung bantal	20 buah		included above		
	• Selimut	10 buah		included above		
	• Kesen	10 buah		included above		
	- Ruang makan	1 lot	50.706.776,27	50.706.776,27	-	-
	• Gelas minum	24 buah		included above		
	• Gelas lemonbir	24 buah		included above		
	• Cangkir teh dengan tatakan	24 buah		included above		
	• Piring cekung	24 buah		included above		
	• Piring datar	24 buah		included above		
	• Piring buah	24 buah		included above		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	• Sendok makan	24 buah		included above		
	• Garpu makan	24 buah		included above		
	• Sendok teh	12 buah		included above		
	• Taplak meja	6 buah		included above		
	• Serbet makan	6 buah		included above		
	Ruang dapur	1 lot	1.500.000,00	1.500.000,00		
	• Wajan penggorengan dia. 15" anti lengket	2 buah		included above		
	• Keranjang bahan dari kawat	1 buah		included above		
	• Teko stainless 5 liter	1 buah		included above		
	• Panci daging uk. 9"	1 buah		included above		
	• Pisau sayuran	2 buah		included above		
	• Pisau daging 10"	1 buah		included above		
	• Sendok sup	4 buah		included above		
	• Sendok kayu	4 buah		included above		
	• Blender listrik	1 buah		included above		
	• Sendok penggorengan	2 buah		included above		
	• Serbet dapur	6 buah		included above		
	Penggunaan umum	1 lot	1.500.000,00	1.500.000,00		
	• Timba plastic cap. 20 liter	4 buah		included above		
	• Timba plastic cap. 40 liter	2 buah		included above		
	• Gajug plastic	4 buah		included above		
	• Sikat kamar mandi	2 buah		included above		
	• Sapu plastic	2 buah		included above		
	• Serokan sampah plastic	2 buah		included above		
	• Tangkai sikat lantai	2 buah		included above		
	• Meja setrika	1 buah		included above		
	• Setrika listrik automatic 450 W	1 lot	69.706.776,27	69.706.776,27		
	Inventaris ruang pengendali mesin (ECR)	1 lot	69.706.776,27	69.706.776,27		
	• Meja kontrol	1 buah		included above		
	• Meja tulis bahan kayu steel	1 buah		included above		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	<ul style="list-style-type: none"> • Rak buku gantung • Kursi putar • Pintu & kaca-kaca 	1 buah		included above		
		1 buah		included above		
		1 kt		included above		
	Inventaris ruang kemudi & perlengkapan	1 kt	54.706.776,27	54.706.776,27		
	<ul style="list-style-type: none"> • Meja peta & lampu • Lemari bendera • Kursi meja peta 	1 buah		included above		
		1 buah		included above		
	Inventaris gudang persediaan dan perlengkapan kerja	1 kt		included above		
	<ul style="list-style-type: none"> • Rak barang dari besi siku (ukuran disesuaikan) 	2 buah		included above		
10	Tangki-tangki lepas	1 Shipset	218.827.105,10	218.827.105,10		
a	Tangki bahan bakar, cap. ± 4 m3	2 unit		included III.02.10		
b	Tangki minyak lumas, cap. 1,5 m3	1 unit		included III.02.10		
c	Tangki foam ± 4 m3	1 unit		included III.02.10		
d	Tanki Ekspansi Cooling FW 0,6 m3	1 unit		included III.02.10		
e	Tanki minyak hidrolik steering Z Drive 300 liter	1 unit		included III.02.10		
f	Tanki LO Z Drive 700 liter	1 unit		included III.02.10		
g	Bottom plug	1 Lot		included III.02.10		
11	Inventaris geladak sesuai Technical Specification BAB- II	1 Lot	15.000.000,00	15.000.000,00		
		Sub Jumlah	2.926.962.630,57	2.926.962.630,57		33.246,45
III.03 Safety Equipments						
1	Alat-alat keselamatan	1 Lot	318.415.105,10	318.415.105,10		
a	Inflatable life raft cap. 12 orang	2 buah		included III.03.1		
b	Life buoy + lampu + tali	4 buah		included III.03.1		
c	Life jacket	16 buah		included III.03.1		
d	Life line throwing apparatus	2 buah		included III.03.1		
e	Parachute signal	6 buah		included III.03.1		
f	Red hand flare	2 buah		included III.03.1		
g	Smoke signal	2 buah		included III.03.1		
h	Senter darurat kedap air	2 buah		included III.03.1		
i	Korak P3K lengkap	2 buah		included III.03.1		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
2	Fire Fighting equipment system & Extinguisher	1 Lot	449.495.328,82	449.495.328,82	-	-
	a Foam Liquid	4000 Lt		Included III.03.2		
	b Fixed CO2 System	1 lot		Included III.03.2		
	c Fire extinguisher CO2 cap. 6 kg	1 buah		Included III.03.2		
	d Fire extinguisher foam cap. 9 L	6 buah		Included III.03.2		
	e Fire extinguisher powder cap. 6 kg	3 buah		Included III.03.2		
	f Wheeled fire extinguisher foam cap. 45 L	1 set		Included III.03.2		
	g Fireman outfit	2 set		Included III.03.2		
	h Emergency Escape Breathing Device (EEBD)	1 set		Included III.03.2		
		Sub Jumlah		767.910.433,92		
				4.015.286.617,03		403.284,94
IV	PERMESINAN					
	1 Mesin induk dan sistim propulsi :	1 shipset			1.963.906,02	1.963.906,02
	a Mesin Induk 2 x 2000 HP + aksesoris + spare parts	1 set				Included IV.1
	b Sistem propulsi Z-Peller, clutch dan pelengkapanya + spare parts	2 set			99.634,84	195.269,68
	2 Main generator set + spare parts	1 set				Included IV.2
	3 Harbour generator set + spare parts	2 set				
	4 Air compressors & air receiver	1 set			18.574,04	37.148,08
	a High pressure air compressor	1 set				
	b Air receiver 2 x 300 liter x 30 bar	1 set				
	5 Pumps	1 Shipset		include scoope supply main engine	93.989,68	93.989,68
	a Fuel oil transfer pump	2 unit				Included IV.5
	b Fuel purifier	1 unit			17.319,52	17.319,52
	c Standby lub oil pump	2 unit		include scoope supply main engine		
	d Standby I/ME sea water cooling	1 unit				Included IV.5
	e Standby I/ME fresh water cooling	1 unit				Included IV.5
	f Bilge pump/ Fire / GS Pump	3 unit				
	g Oil water separator	1 unit			26.623,23	26.623,23
	h Sludge Pump	1 unit				Included IV.5
	i Fresh water hydrophore pump	1 set				Included IV.5

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	j. Sea water hydrophore pump	1 set				Included IV.5
	k. AC cooling pump	1 unit				Included IV.5
	l. UV sterilizer	1 set			3.000,00	
	m. Sewage treatment plan	1 unit			26.475,50	
	n. Sewage Pump	1 unit				Included IV.5
	o. Hand pumps					
	- K5	2 buah	3.000.000,00	6.000.000,00		
	p. External FI-FI system complete set (sesuai Technical Specification BAB III)	1 shipeset			199.750,79	
	q. Dispersant Pump	1 set				Included IV.5.p
	6. Instrumentation system :					
	a. Flow meter for Main Engine	1 Lot			10.326,93	
	b. Flow meter for Genset	4 set				Included IV.6
		6 set				Included IV.6
	c. Tank Level Gauging :					
	- Ultrasonic tank level sounding system for FO storage tank	1 Lot				Included IV.6
	- Magnetic Level Switch	10 set				Included IV.6
	- Magnetic level gauge for FOD	2 set				Included IV.6
	- Level glass for other loose tank	1 shipeset				Included IV.6
	7. Peralatan bengkel sesuai Technical Specification BAB- III	1 Lot	189.413.552,55	189.413.552,55		
	8. Instalasi perpipaan, valve, flens dan perlengkapan					
	1. Material pipa	1 lot			37.647,46	
	2. Perlengkapan instalasi perpipaan	1 lot			59.826,24	
	9. Spare Parts					
	a. Suku cadang sesuai permintaan untuk 2 unit Mesin Induk (class)					
	• Cylinder head	1 Buah				Included IV.1
	• Piston ukuran standard	2 Buah				Included IV.1
	• Cylinder liner	2 Buah				Included IV.1
	• Metal cludruk	1 Set lkp				Included IV.1
	• Metal jalan	1 Set lkp				Included IV.1
	• injector komplit	2 Buah				Included IV.1
	• Nozzle	1 Set				Included IV.1

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	<ul style="list-style-type: none"> Intake valve Exhaust valve Impeller fresh water pump Shaft fresh water pump Mechanical seal fresh water pump Impeller sea water pump Shaft sea water pump Mechanical seal sea water pump LO filter FO filter Gasket kit 	1 Set 1 Set 2 Buah 1 Buah 2 Buah 2 Buah 1 Buah 2 Buah 12 Buah 12 Buah 1 Set cyl			included IV.1 included IV.1	
	b Suku cadang sesuai permintaan untuk 2 unit Main Generator					
	<ul style="list-style-type: none"> Cylinder head Piston ukuran standar Cylinder liner Metal duduk Metal jalan Injector komplit Nozzle Intake valve Exhaust valve Impeller fresh water pump Shaft fresh water pump Mechanical seal fresh water pump Impeller sea water pump Shaft sea water pump Mechanical seal sea water pump LO filter FO filter Gasket kit 	1 Buah 2 Buah 2 Buah 2 Set lkp 2 Buah 4 Buah 4 Buah 4 Buah 2 Buah 2 Buah 2 Buah 2 Buah 2 Buah 12 Buah 12 Buah 1 Set cyl			included IV.2 included IV.2	

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	c Suku cadang sesuai permintaan untuk 1 unit External FI-FI Diesel Engine					
	• Cylinder head	1 Buah				included IV.5.P
	• Piston ukuran standard	1 Buah				included IV.5.P
	• Cylinder liner	1 Buah				included IV.5.P
	• Injector komplet	1 Buah				included IV.5.P
	• Nozzle	2 Buah				included IV.5.P
	• Intake valve	4 Buah				included IV.5.P
	• Exhaust valve	4 Buah				included IV.5.P
	• Impeller fresh water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• Shaft fresh water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• Mechanical seal fresh water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• Impeller sea water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• Shaft sea water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• Mechanical seal sea water pump	1 Buah				included IV.5.P
	• LO filter	4 Buah				included IV.5.P
	• FO filter	4 Buah				included IV.5.P
	• Gasket kit	1 Set Cyl				included IV.5.P
				195.413.552,55		2.875.283,11
V	PERALATAN LISTRIK DAN NAUTIKA					
	V.01 Peralatan Listrik					
	1 Kabel listrik dan instalasinya					
	a Kabel listrik dan outfit	1 lot	947.067.762,74	947.067.762,74		
	b Battery Charger	2 set	17.500.000,00	35.000.000,00		
	c Portable Battery Charger	1 set	12.000.000,00	12.000.000,00		
	d Battery cap, 200 AH, 2 x 12 volt (light darurat, navigasi & komunikasi)	6 set	4.200.000,00	25.200.000,00		
	e Transformator 45 kVA, 380V/220V	2 unit	76.466.776,27	152.933.552,55		
	2 Console, Main switch board & panel-panel :					
	a Integrated Bridge Control Console	1 Shipset			124.552,58	124.552,58
	b Main switch board, Distribution Board, Shore Connection Board, Starter Panel	1 Shipset	1.060.827.105,10	1.060.827.105,10		
	c Uninterruptible Power supply (UPS) for integrated Bridge Control, 3 KVA, 230V, ACI 50Hz	1 Set	55.000.000,00	55.000.000,00		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
3	Lampu-lampu dan outfit					
a	Lampu-lampu pendarangan utama	1 Shipset	403.827,105,10	403.827,105,10		
	- Lampu Ruang Akomodasi nwl, LED 29 Watt 220 Volt AC, ceiling recessed type	14 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu tempat tidur, LED 5 Watt 220 volt AC	10 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu meja, LED 5 Watt 220 volt AC	5 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu kaca toilet, LED 5 Watt 220 volt AC	4 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu meja peta + dimmer, LED 5 watt	1 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu sanitary wtl, LED 15 Watt 220 volt AC	3 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu explosion proof pendant light, LED 10 Watt 220 volt AC	1 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu store pendant LED 10 Watt 220 volt AC	6 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu gangway nwl, LED 2 x29 Watt + emergency light 24 V DC	5 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu E/R & Ruang SRP wtl LED 29 Watt220 volt AC+ emergency light 24V DC	5 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu Ruang SRP wtl LED 29 Watt 220 volt AC	8 buah		includ V.01.3.a		
	- Lampu E/R wtl, LED 29 Watt220 volt AC	6 buah		includ V.01.3.a		
	- Flood light LED 130 Watt220 volt AC	8 buah		includ V.01.3.a		
	- Life Raft light 50 watt 24 V DC	2 buah		includ V.01.3.a		
b	Lampu-lampu navigasi	1 Shipset	364.413.552,55	364.413.552,55		
	- Morse light wtl, LED 24V DC, visibility 2mile.	1 buah		includ V.01.3.b		
	- Search light 1000 watt, electronic remote controlled	2 buah		includ V.01.3.b		
	- Towing Light wtl, Dual type (1 main + 1 spare), LED 24V DC, visibility 2 nm	1 buah		includ V.01.3.b		
	- Side light (PS), Dual type (1 main + 1 spare), LED 24 V DC, visibility 2 nm	2 buah		includ V.01.3.b		
	- Stern light, Dual type (1 main + 1 spare), LED 24 V DC, visibility 2 nm.	1 buah		includ V.01.3.b		
	- Mast head light, Dual Type (1 main + 1 spare), visibility 5 nm	3 buah		includ V.01.3.b		
	- Anchor light - Singletype, LED 24V DC, visibility 2 nm	1 buah		includ V.01.3.b		
	- NUC light, Dual Type (1 main + 1 spare), LED 24V DC, visibility 2 nm	6 buah		includ V.3.b		
4	Peralatan komunikasi internal (sesuai spesifikasi teknis BAB.IV Peralatan Listrik dan Nautika)	1 Shipset		190.540,35	190.540,35	
	- Talkback System	1 Lot		includ V.01.4	includ V.01.4	
	- Public Addresser	1 Lot		includ V.01.4	includ V.01.4	
	- Sistem isyarat panggilan /SPT (E/R & W/H) lampu dan bel dering	1 Lot		includ V.01.4	includ V.01.4	
	- Integrated alarm & monitoring system (ANS)	1 Lot		88.926,92	88.926,92	

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	- Engine data reporting via satellite	1 Lot				includ V.01.4
	- Vessel Tracking	1 Lot				includ V.01.4
	- Fire & General Alarm	1 shipeset				includ V.01.4
5	CCTV	1 shipeset				includ V.01.4
		Sub Jumlah	V.01	3.056.249.078.02		404.019.85
V.02	Peralatan Nautika & Inventaris Kelistrikan					
	1 Navigation equipment					
	a Standard Compass with 2 set TMC repeater	1 set				includ V.01.4
	b Echosounder	1 set				includ V.01.4
	c GPS	1 set				includ V.01.4
	d AIS	1 set				includ V.01.4
	e ARPAX-Band Chart Radar (sesuai Spek. BAB. IV Peralatan Lisink dan Nautika)	1 set				includ V.01.4
	f NAVTEX receiver	1 set				includ V.01.4
	g Speed Log	1 set				includ V.01.4
	h Horn	1 Set				includ V.01.4
	i Window wipper	4 Set			1.700,00	6.800,00
	j CVS	2 Set			1.200,00	2.400,00
	k Anemometer	1 Set			3.500,00	3.500,00
	l BNIWAS	1 Set				includ V.01.4
	m Digital Clinometer	1 set				includ V.01.4
	n Portable nautical equipment terdiri dari:	1 lot	116.413.552.55	116.413.552.55		
	• Lonceng kuringan	1 buah		included V.02.1.n		
	• Buku keparduan bahat	1 set		included V.02.1.n		
	• Buku jurnal mesin	1 buah		included V.02.1.n		
	• Buku pasang surut tahun 2007	1 buah		included V.02.1.n		
	• Buku petunjuk PJK	1 buah		included V.02.1.n		
	• Buku prosedur for port state (MO)	1 buah		included V.02.1.n		
	• Pemberat peta	4 buah		included V.02.1.n		
	• Bendera nasional + swivel	2 buah		included V.02.1.n		
	• Internasional code flag uk 1/2 ciled	1 buah		included V.02.1.n		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
	<ul style="list-style-type: none"> • Bola hitam tanda berubah dia. 610 mm • Teropong 7 x 50 • Mistar jajar + mistar biasa • Busur derajat, jangka & pensil (1 buah masing-masing) • Internasional code flag uk 1/2 ciled • Barometer • Thermometer • Marine clock • Megaphone 	1 buah 2 buah 1 buah 1 buah 1 buah 1 buah 1 buah 1 buah 1 buah	included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n included V.02.1.n			
	<ul style="list-style-type: none"> 2. Radio equipment GMDSS area A-V (sesuai spesifikasi teknis BAB. IV Peralatan Listrik dan Nautika) <ul style="list-style-type: none"> a. EPRB (emergency positioning indicating radio beacon) b. SART (search and rescue radar transponder) c. GMDSS VHF radio telephone + antenna d. Two way VHF radio telephone e. GMDSS Type MF-HF radio telephone f. TV-FM-AM Broadcasting Radio Receiver 	1 set 1 set 2 unit 3 unit 1 unit 1 set 1 lot	includ V.01.4 includ V.01.4 includ V.01.4 includ V.01.4 includ V.01.4 includ V.01.4 includ V.01.4			
	3. Inventaris dan suku cadang kelengkapan (sesuai Spesifikasi Teknik BAB IV) :	1 lot		79.706.776,27		
		Sub Jumlah		224.217.066,82		12.700,00
				3.280.466.146,84		416.719,85
VI	JASA PEKERJAAN					
	VI.01. PEKERJAAN KONSTRUKSI					
	1. Pekerjaan konstruksi lambung, geladak & superstructure	1 lot		2.968.240.657,64		
	2. Pembersihan, pengecatan & perlindungan karat	1 lot		314.413.552,55		
		Sub Jumlah		3.282.654.210,19		
	VI.02. PERLENGKAPAN LAMBUNG & GELADAK					
	1. Hull outfitting	1 lot		334.706.776,27		
	2. Instalasi mesin induk + SRP	1 lot		294.706.776,27		
	3. Instalasi generator set utama	1 lot		77.060.164,41		
	4. Instalasi generator set pealabuhan	1 lot		29.353.388,14		
	5. Instalasi pompa-pompa & perlengkapan didalam kamar mesin	1 lot		324.706.776,27		

RINCIAN BILL OF QUANTITY
 PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)
6	Instalasi perpipaan & tangki-langki	1 lot	344.706.776,27	344.706.776,27	-	-
7	Instalasi ventilasi dan AC	1 lot	124.706.776,27	124.706.776,27	-	-
8	Instalasi listrik dan perlengkapannya	1 lot	194.706.776,27	194.706.776,27	-	-
	Sub Jumlah VI.02.			1.724.854.210,19		
	VI.03. PENGETESAN & PERCOBAAN					
1	Pemeriksaan, test material, komponen dan pengujian konstruksi	1 lot	85.500.000,00	85.500.000,00	-	-
2	Pemeriksaan dan pengujian permesinan	1 lot	164.706.776,27	164.706.776,27	-	-
3	Pemeriksaan dan pengujian keistrian	1 lot	60.000.000,00	60.000.000,00	-	-
4	Pengujian Bollard Pull	1 lot	138.413.552,55	138.413.552,55	-	-
5	Dock trial dan sea trial	1 lot	339.413.552,55	339.413.552,55	-	-
6	Factory Acceptance Test (FAT)	1 lot			22.623,23	22.623,23
	Sub Jumlah VI.03.			789.033.881,37		22.623,23
	VI.04. KLASIFIKASI, PERJINAN DAN DOKUMENTASI					
1	Klasifikasi Klas IACS & pengawasan	1 lot	80.000.000,00	80.000.000,00	39.623,23	39.623,23
2	Perjinan surat-surat Dikapel	1 lot	119.413.552,55	119.413.552,55	-	-
3	Peluncuran	1 lot	319.413.552,55	319.413.552,55	-	-
4	Training & Familiarisasi	1 lot	15.000.000,00	15.000.000,00	-	-
5	Laporan-laporan dan Dokumentasi	1 lot	365.413.552,55	365.413.552,55	-	-
6	Asuransi pengiriman dan delivery	1 lot	728.827.105,10	728.827.105,10	-	-
7	Serah terima, transportasi dan ceremony	1 lot	523.533.881,37	523.533.881,37	-	-
8	Annual docking pertama dan include Class Annual Survey, Painting, Fuel Cost	1 lot				
	Sub Jumlah VI.04.			2.151.601.644,11		39.623,23
	JUMLAH VI			7.947.943.945,96		62.246,45
	TOTAL (JUMLAH I + JUMLAH II + JUMLAH III + JUMLAH IV + JUMLAH V + JUMLAH VI)		RUPIAH	21.781.352.235,21	USD	3.557.514,35

Tidak Termasuk PPN 10%



RINCIAN BILL OF QUANTITY
 PENGADAAN KAPAL TUNDA 2 X 2000 HP PT. PELINDO I - MEDAN

NO	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	MATERIAL / JASA LOKAL		MATERIAL IMPORT	
			SATUAN HARGA (Rp)	JUMLAH HARGA (Rp)	SATUAN HARGA (USD)	JUMLAH HARGA (USD)

<http://kursdollar.net/>
 3 Desember 2016

IDR		USD	
EUR 1	Rp 14.201		1,05194
USD 1	Rp 13.500		1,00000
JPY 1	Rp 115,45		0,00855
SGD 1	Rp 9.366		0,69375



UNIVERSITAS BRAWIJAYA



D. *Maker list*

 MAKER LIST OF EQUIPMENT AND MACHINERY PENGADAAN 2 (DUA) UNIT KAPAL TUNDA KAP. 2 X 2000 HP UNTUK CABANG DUMAI			
NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
1	Classification Society	LR / ABS / DNV-GL / NK	
2	Steel Plate Maker Grade Class	KRAKATAU STEEL / GUNAWAN STEEL OR EQV LOCAL MAKER <i>as per class requirement</i> IACS Certified	
3	Propulsion System (Main Engine, and Azimuth Thruster) Maker Type Class	NIIGATA / WARTSILA / CATERPILLAR <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
4	Main Generator a. Engine Maker Type Class b. Alternator Maker Type Class	CUMMINS (UK) / YANMAR (JPN) / CATERPILLAR (USA) / PERKINS (UK) <i>refer to Technical Specification</i> IACS STAMFORD (UK) / TAIYO (JPN) / LEROY SOMERS (USA) / MECC ALTE <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
5	Harbour Generator a. Engine Maker Type Class b. Alternator Maker Type Class	CUMMINS (UK) / YANMAR (JPN) / CATERPILLAR (USA) / PERKINS (UK) <i>refer to Technical Specification</i> IACS STAMFORD (UK) / TAIYO (JPN) / LEROY SOMERS (USA) / MECC ALTE <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
6	Anchor Winches Maker Type Class	DMT / MACGREGOR / ROLLS ROYCE / FLUID MECANICA <i>refer to Technical Specification</i> IACS	

NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
7	Towing Winch Maker Type Class	DMT / MACGREGOR / ROLLS ROYCE / FLUID / MECANICA <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
8	Towing Hook Maker Type Class	DMT / MACGREGOR / MAMPAEY / FLUID MECANICA <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
9	Rubber Fender (Bow, Side, Stem, Fendering) Maker Type	FENDERCARE / INKABA / SLP MARINE RUBBER FENDER <i>refer to Technical Specification</i>	
10	External Fire Fighting System a. Driving Engine Maker b. Fi-Fi System Maker	CUMMINS (UK) / YANMAR (JPN) / CATERPILAR (USA) JASON / FISCHCON / HAMWORTHY	
11	Fuel Oil Transfer Pump Maker Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
12	Fuel Oil Purifier Maker Type Class	ALFA LAVAL / WEST FALIA / MITSUBISHI <i>refer to Technical Spesification</i> IACS	
13	Bilge Pump Maker Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
14	Fire / Ballast / General Service Maker Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	

NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
15	Main Air Compressor Maker Type Class	HATLAPA / SPERRE / MATSUBARA <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
16	Sludge Pumps Maker Oily water pump Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
17	Oily Water Separator Maker Type Class	RWO / TAIKO KIKAI / SASAKURA / HAMWORTHY <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
18	Axial / Mechanical Fans Maker Type Class	FLAKT WOODS / AERON / HARTZEL / WITT & SOHN <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
19	Air Handling Unit & Chiller system Maker Type	FLAKT WOODS / AERON / DAIKIN / CARRIER / JL-MARINE / VIKING <i>refer to Technical Specification</i>	
20	Hydrophore / Pressure Set Pump Maker Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
21	Sewage Transfer Pump Maker Type Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER <i>refer to Technical Specification</i> IACS	
22	Sewage Treatment Plant Merk Class	HAMWORTHY / RWO / TAIKO KIKAI IACS	
23	Standby Sea Water & Fresh Water Pump Merk Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER IACS	

NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
24	HVAC Pump Merk Class	GARBARINO / NANIWA / TAIKO KIKAI / ALLWEILER IACS	
25	Integrated Bridge Control System & Wheelhouse Console Merk Type	ALPHATRON / MARINE TECHNOLOGIES LLC / KONGSBERG <i>refer to Technical Specification</i>	
26	Standard Compass / Magnetic Maker	JRC / RAYTHEON / ALPHATRON / LILY & GILLEY	Supplied by Bridge Control System
27	Wind Speed Maker	JRC / RM YOUNG / WALKER	Supplied by Bridge Control System
28	Chart Radar (X-Band) with ECDIS Maker	JRC / FURUNO / MARINE TECHNOLOGIES LLC / RAYTHEON	Supplied by Bridge Control System
29	Speed Log Maker	JRC / FURUNO / NORTHERN	Supplied by Bridge Control System
30	Echo Sounder Maker	JRC / FURUNO / NORTHERN	Supplied by Bridge Control System
31	GPS Maker	JRC / FURUNO	Supplied by Bridge Control System
32	Horn & Loudhailer Maker	KAHLENBERG / ZOLNER / IBUKI / MAR	Supplied by Bridge Control System
33	EPIRB (Emergency Position Radio Beacon Maker	MCMURDO / JOTRON / SAILOR	
34	SART (Search and Rescue Radar Transponden) Merk	MCMURDO / JOTRON / SAILOR	

NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
35	BNWAS (Bridge Navigation Watch System) Maker	JRC / SAILOR / AMI MARINE	Supplied by Bridge Control System
36	VHF Marine Radio Telephone Maker	JRC / SAILOR	Supplied by Bridge Control System
37	Portable VHF Maker	JRC / SAILOR	Supplied by Bridge Control System
38	NAVTEX Maker	JRC / SAILOR	Supplied by Bridge Control System
39	AIS Automatic Identification System) Maker	JRC / FURUNO / SAAB	Supplied by Bridge Control System
40	Loudhailer / Talkback system Maker	ALPHATRON / VINGTOR / PHONTECH / MARINE TECHNOLOGIES LLC	Supplied by Bridge Control System
41	Sound Powered Telephone Maker	ALPHATRON / VINGTOR / PHONTECH	Supplied by Bridge Control System
42	Public Address System Maker	ALPHATRON / VINGTOR / PHONTECH / MARINE TECHNOLOGIES LLC	Supplied by Bridge Control System
43	GMDSS MF / HF Radio Telephone Maker	JRC / SAILOR	Supplied by Bridge Control System
44	Instrumentation, Alarm and Monitoring System Maker	ALPHATRON / MARINE TECHNOLOGIES LLC / ULSTEIN AUTOMATION / KONGSBERG /	Supplied by Bridge Control System
45	Painting Merk	JOTUN / INTERNATIONAL / HEMPEL	
46	Life Saving Appliances & Fire Equipment Merk Type	VIKING / SEAPLUS Marine & SOLAS Standard	



NO	DESCRIPTION	MAKER	REMARKS
47	CO2 System Merk Type	DELTA FIFI / WILHELMSSEN Marine & SOLAS Standard	
48	Fire Detection and General Alarm Merk	DELTA FIFI / WILHELMSSEN / AUTRONICA / ULSTEIN AUTOMATION	
49	Main Switch Board (MSB) & Distribution Box Breaker & Internal Part Fabricator	SCHNEIDER / TERASAKI / SIEMENS TEKNIK TADAKARA SUMBERKARYA (TTS) / LABBERU	IACS (LR/ABS/DNV-GL) MEMBER CERTIFIED
50	Galley, Mess & Lavatory Merk	AROX / GLOTENS / SAM JO ENG / ELECTROLUX	