

**"ANALISIS BIAYA PENGOPERASIAN MASING - MASING
KAPAL MILIK SERTA KESELURUHAN KAPAL TERHADAP
PENDAPATAN USAHA PADA PT. BARUNA RAYA LOGISTICS"**

TESIS

**Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk
Memperoleh Gelar Magister Manajemen**

Disusun Oleh :

RUDIANTO

NPM : 001020003



**PROGRAM PASCASARJANA
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI KAMPUS UNGU
JAKARTA**

2006

**"ANALISIS BIAYA PENGOPERASIAN MASING - MASING
KAPAL MILIK SERTA KESELURUHAN KAPAL TERHADAP
PENDAPATAN USAHA PADA PT. BARUNA RAYA LOGISTICS"**

TESIS

**Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk
Memperoleh Gelar Magister Manajemen**

**Disusun Oleh :
RUDianto
NPM : 001020003**



**PROGRAM PASCASARJANA
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI KAMPUS UNGU
JAKARTA**

2006

LEMBAR PENGESAHAN

**Tesis ini telah disetujui
Untuk dipertahankan di hadapan Tim Penguji
Program Magister Manajemen**

Jakarta, September 2006

Menyetujui,

Pembimbing I



(Drs. Yopy J.L. Kameo. S.E, M.M)

Pembimbing II



(Prof.DR.Ir. Rudy C. Tarumingkeng, PhD)

Ketua Program



DR. HEKINUS MANAO, M.Acc



ABSTRAK

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Kampus Ungu
Program Pascasarjana Magister Manajemen
Tahun 2006

(Rudianto)
(001020003)

Analisis Biaya Pengoperasian Masing- Masing Kapal Milik Serta
Keseluruhan Kapal Terhadap Pendapatan Usaha Pada PT. Baruna Raya
Logistics

117 halaman + x + 40 Tabel + 4 Bagan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara biaya operasional pada masing –masing kapal milik serta keseluruhan kapal terhadap pendapatan usaha pada PT. Baruna Raya Logistics yang menjadi objek dalam penelitian ini. Untuk di kumpulkan data –data sekunder tentang spesifikasi kapal yang dimiliki, jumlah penggunaan biaya operasional dan tingkat pendapatan usaha pada masing –masing kapal. Berdasarkan perhitungan dan analisis dengan menggunakan teknik regresi dan korelasi menunjukan bahwa; terdapat hubungan antara biaya operasional dan pendapatan usaha pada kapal Bangau dengan $r = 0.555$; $r^2 = 0.308$, pada kapal Baruna 2 dengan $r = 0.797$; $r^2 = 0.635$, pada kapal Baruna 3 dengan $r = 0.497$; $r^2 = 0.247$, pada kapal Kepudang dengan $r = 0.901$; $r^2 = 0.813$, pada kapal Mandar dengan $r = 0.548$; $r^2 = 0.300$, pada kapal Perenjak dengan $r = 0.701$; $r^2 = 0.492$, dan pada kapal Pergam dengan $r = 0.528$; $r^2 = 0.279$. Secara keseluruhan juga menunjukan bahwa biaya operasional memiliki hubungan yang cukup kuat dengan pendapatan yang ditunjukkan dengan $r = 0.522$; $r^2 = 0.272$. Sedangkan biaya operasional pada kapal Baruna 4, Baruna 6, Pecuk , Perkutut, Penguin dan Puyuh menunjukan tidak ada hubungan karena pada taraf $\alpha = 0.05$; $T_{hitung} < T_{Tabel}$. Dimana hal ini dikarena tingginya pesaing dalam dan luar negeri, usia kapal yang sudah tua, beban penyusutan aktiva, kenaikan kompensasi karyawan, dan beban –beban logistic lainnya.

Daftar pustaka: (26 buku), (1980 s/d 2006)