



PENGARUH PERENCANAAN BIAYA TRANSPORTASI DALAM PENYUSUNAN ANGGARAN DAN PENGENDALIAN TERHADAP PENETAPAN EFISIENSI TARIF MINIMUM ANGKUTAN REGIONAL BERAS DOLOG-JABAR

Dennis Rydarto Tambunan¹⁾

¹⁾Study Program of Management Faculty of Economic,
Universitas Dehasen Bengkulu

Email: ¹⁾ tambunandennis376@gmail.com

How to Cite :

Tambunan, D. (2020) PENGARUH PERENCANAAN BIAYA TRANSPORTASI DALAM PENYUSUNAN ANGGARAN DAN PENGENDALIAN TERHADAP PENETAPAN EFISIENSI TARIF MINIMUM ANGKUTAN REGIONAL BERAS DOLOG-JABAR. *EKOMBIS REVIEW: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis*, 9 (1).

DOI: <https://doi.org/10.37676/ekombis.v9i1.1141>

ARTICLE HISTORY

Received [23 November 2020]

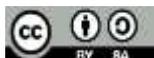
Revised [17 December 2020]

Accepted [20 January 2021]

KEYWORDS

Planning Transpotation Cost:
Budget Controlling:
Efficiency Minimum Rate

This is an open access article
under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license



ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran dan pengendalian terhadap penetapan efisiensi tarif minimum antara gudang pengirim dan gudang penerima pada kegiatan angkutan regional beras di Dolog-Jabar. Perencanaan dalam penelitian ini meliputi perencanaan pengadaan persediaan beras, distribusi dan penyimpanan, catatan administrasi dan perhitungan. Pengukuran efektivitas dan efisiensi dalam penelitian ini didasarkan pada pertimbangan antara anggaran biaya dengan realisasinya. Penggunaan realisasi ini dilakukan dengan menggunakan metode transportasi "Vogel Approximation Method", untuk melihat seberapa besar efisiensi yang mungkin dicapai kalau metode ini diterapkan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan biaya transportasi dalam penganggaran secara bersama-sama berpengaruh positif terhadap sistem pengendalian intern persediaan dengan koefisien jalur sebagai berikut :

$P_{Y1X1}=0.001010712$; $P_{Y1X2}=0.095176407$; $P_{Y1X3}=0.511393824$, dan koefisien determinasi (R^2) sebesar $R^2_{Y1(X1,X2,X3)}=0,31722743$ atau 31.72%. Sistem pengendalian intern persediaan berpengaruh positif terhadap efektivitas dan efisiensi penetapan tarif minimum dengan koefisien jalur sebagai berikut: $P_{Y2Y1} = R_{Y2Y1} = 0.041907$, dan koefisien

determinasi (R^2) adalah $R_{2Y2(Y1)}=0.0017562$ atau 0.17562%. Rata-rata efektivitas dan efisiensi yang dicapai Dolog-Jabar selama periode 1997-1998 yaitu 0.93 atau 93%

ABSTRACT

This research aim is to understand the influence of planning transportation's cost in the making and controlling of the budget toward fulfillment the efficiency of minimum rate between sender's warehouse and receiver's warehouse on the activity :f rice's regional freight in DOLOG-Jabar. Planning in this research covers of preparing rice's stock, distribution and storage, administration and calculation. On the other hand, the other objection is to know the influence of planning transportation's cost toward internal control of inventory's system, and further more to know the influence of internal control of inventory's system (in this case internal control of inventory's system acts as an intervening variable) toward it's fulfillment on the efficiency of minimum rate. The efficiency of minimum rate was being measured so that it can be use as a judgement for the management of DOLOG-Jabar. The measurement in this research is based on the comparison between the budget and it's realization. The implementation of this realization was being done by making use of transportation method "Vogel Approximation Method", to see how large the efficiency might be achieved if this method applied. The result of this research shows that : Planning of transportation's cost in budgeting gives positive influence toward internal control of inventory's system with the path coefficient as follow: $P_{Y1X1}=0.001010712$; $P_{Y1X2}=0.095176407$; $P_{Y1X3}=0.511393824$, and the coefficient (R^2) is $R^2 Y_1(X_1,X_2,X_3)=0,31722743$ or 31.72%. Internal control of inventory's system gives positive influence toward it's effectiveness and it's efficiency in fulfillment minimum rate with path coefficient as follow $P_{Y2Y1} = R_{Y2Y1} = 0.041907$, and the coefficient determination (R^2) is $R_{2Y2(Y1)}=0.0017562$ or 0.17562%. The average effectiveness and efficiency that was achieved by DOLOG-Jabar during 1997-1998 was 0.93 or 93%.

PENDAHULUAN

Bulog sebagai badan pemerintah yang bergerak dalam pengadaan stock nasional, yang kemudian menyalurkan kembali kepada masyarakat, sesungguhnya dapat memainkan peranan yang penting bagi terwujudnya stabilitas nasional. Stabilitas nasional dapat dicapai melalui pengamanan harga dasar komoditi maupun non-beras,

60 | Dennis Rydarto Tambunan; Pengaruh Perencanaan Biaya Transportasi.....

sehingga diharapkan para petani produsen berlomba-lomba dalam meningkatkan hasil produksinya. Stabilitas nasional dapat pula dicapai melalui pengendalian persediaan bahan pangan dalam jumlah yang cukup besar di saat musim panen dan kemudian menyalurkannya kembali kepada masyarakat dengan harga yang layak pada musim paceklik, yaitu harga yang telah diatur Pemerintah sehingga tidak merugikan bagi petani produsen maupun masyarakat pembeli. Kedua hal di atas merupakan tujuan pengadaan pangan nasional atas kebutuhan pokok masyarakat, yang nantinya merupakan persediaan yang terdapat di dalam gudang-gudang DOLOG.

Memberikan andil bagi terwujudnya persediaan bahan pangan yang mantap akan disalurkan kepada masyarakat, bukanlah tidak ada hambatan-hambatan yang merintanginya. DOLOG dapat menderita kerugian yang cukup besar karena adanya persediaan yang susut, baik karena sifat barang maupun kesalahan pencatatan. Susut karena salah pencatatan pada dasarnya tidak boleh terjadi, tetapi mau tidak mau hal ini harus dipantau dengan cermat sehingga penyimpangan yang sifatnya kekhilafan manusia dapat diperkecil, dan kalau memang ada penyusutan karena disengaja, misalnya pencurian maka harus diambil suatu tindakan tegas berdasarkan peraturan hukum yang berlaku di Indonesia.

Pengelolaan persediaan yang terkendali sejak pengadaan persediaan, penyimpanan dan penyaluran kepada masyarakat luas, serta pencatatan dan persediaan tersebut sangat diperlukan. Untuk itulah maka DOLOG harus memiliki sistem yang didasarkan pada prosedur, praktek dan operasi yang layak. Sistem harus secara efektif dikendalikan dan diawasi, sehingga dapat mengurangi kemungkinan terjadinya penyimpangan dan pemborosan. Berkembangnya usaha dengan jumlah pegawai yang banyak mengakibatkan pimpinan tidak akan mampu mengawasi sekian banyak bawahan secara terus-menerus. Salah satu cara yang dapat ditempuh dalam menghadapi hal di atas adalah dengan meningkatkan fungsi pengendalian, sehingga diperlukan suatu sistem untuk mengendalikannya yaitu suatu sistem pengendalian intern. Dengan adanya sistem pengendalian intern yang baik diharapkan dapat mengurangi penyimpangan dan pemborosan-pemborosan.

Mengacu kepada tugas dan misi BULOG sebagai lembaga yang bertugas menstabilkan harga beras khususnya, maka mutlak dibutuhkan persediaan yang cukup dan tersebar merata dalam jumlah yang sesuai dengan kebutuhan dan dengan kondisi kualitas yang baik. Perkembangan situasi perekonomian saat ini dengan kata-kata yang populer "Krismon" (Krisis Moneter) peranan BULOG dalam menyediakan sembako khususnya beras semakin dituntut untuk lebih siap sebagaimana telah sering mengingatkan dan ditegaskan oleh Pimpinan BULOG setiap ada kesempatan.

Ketersebaran dan ketersediaan stock beras tidak bisa dihindari dan perlu didukung oleh kelancaran kegiatan angkutan yang sampai saat ini secara operasional pelaksanaannya bekerja sama dengan para rekanan pengangkut, baik swasta maupun koperasi. Tepat waktu, tepat jumlah, tepat sasaran dan tepat kualitas merupakan sasaran yang dikehendaki dalam proses kegiatan angkutan. Untuk mendukung hal ini berjalan dengan perkembangan teknologi saat ini BULOG berupaya mendukungnya dengan melengkapi gudang-gudang BULOG melalui penyediaan dan penggunaan jembatan timbang serta conveyor.

LANDASAN TEORI

Perencanaan (*Planning*)

Untuk dapat memahami pengertian perencanaan, maka perlu terlebih dahulu ditinjau pengertian manajemen. Siagian (1990:3,4) memberikan pengertian manajemen sebagai berikut: "Manajemen dapat diartikan sebagai seni dalam memperoleh hasil melalui kegiatan orang lain, dan yang berikutnya manajemen diartikan sebagai kelompok orang yang menduduki jabatan pimpinan dalam organisasi. Tingkat pimpinan dalam organisasi biasanya dikategorikan menjadi tiga golongan yaitu manajemen puncak, manajemen tingkat menengah, dan manajemen tingkat rendah."

Kemudian Anthony, et.al. (1985:586) menyebutkan pengertian manajemen sebagai berikut : "Management is the process by which managers influence members of the organization to implement its strategies effectively and efficiently."

Dari pernyataan di atas dapat diambil pengertian bahwa di dalam manajemen terdapat kegiatan, dimana kegiatan tersebut dilakukan oleh orang di dalam organisasi. Pelaksanaan manajemen itu harus melalui suatu proses untuk mendapatkan sasaran yaitu efektivitas dan efisiensi. Kegiatan dan proses manajemen meliputi beberapa fungsi antara lain: perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan, koordinasi, pelaporan, dan penganggaran. Sehingga dari proses ini kita dapat melihat bahwa perencanaan merupakan tanggung-jawab dari manajemen, seperti yang diungkapkan oleh Weygandt, et.al. (1996:1002) sebagai berikut: "*One of management's major responsibilities is planning. Planning is the process of establishing enterprise objectives. A successful organization establishes both long-term & short-term plans that set forth the objectives of the company & the proposed means of accomplishing them.*"

Kemudian dalam analisis Goetz, yang ditulis oleh Koontz, et.al. (1990) terjemahan Antarikso, et.al. (1990:196) menyatakan sebagai berikut : "Perencanaan manajerial ditujukan untuk menetapkan program-program yang sesuai, terpadu dan jelas sasarannya, sedangkan pengendalian dimaksudkan untuk mengatur supaya semua kegiatan dilangsungkan sesuai dengan rencana."

Lebih lanjut Kenneth (1998:336), mengemukakan bagaimana agar suatu organisasi mampu untuk merencanakan suatu kegiatan dengan baik yaitu melalui siklus sebagai berikut: "*Every effectively run organization performs the function of each of the three planning cycles: Strategic planning, programming, and budgeting, although the formality and distinguishability of the cycles vary greatly from one company to the next. In smaller organizations, particularly one or more of these cycles are usually relatively informal, and many organizations combine two, or sometimes all, of these cycles.*"

Dari penjelasan di atas kelihatanlah bahwa semua perencanaan tersebut tidak terlepas dari wewenang manajemen itu sendiri, jadi tugas pelaksanaan manajemen itu merupakan tanggung-jawab para manajer sesuai dengan tingkat manajemen dimana manajer itu ditempatkan. Mengenai luasnya tanggung-jawab manajer dalam satu pusat kegiatan, Stoner dan Freeman (1990:11) menyebutkan :

"A manager responsible for just one organizational activity, such as finance or human resources management."

Perlu disadari bahwa keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuannya, sangat tergantung pada keefektifan penggunaan sumber daya manusia, yang didasarkan pada penerapan ilmu perilaku. Sehubungan dengan itu pengujian kemampuan pimpinan atau para manajer tergantung pada kemampuannya untuk mengarahkan bawahannya dalam pelaksanaan tugas untuk pencapaian efektivitas pelaksanaan kegiatan.

Biaya (Cost)

Menurut Deakin (1989:23), pengertian biaya adalah sebagai berikut: *"A cost is a sacrifice of resources. In going about our daily affairs, we buy many different things: clothing, food, books, perhaps an automobile, a desk lamp, and so on. Each item has a price that measures the sacrifice we must make to acquire it. Whether we pay immediately or agree to pay at some later date, the cost is usually established by that price."*

Kemudian Godfrey, et.al. (1997:446) menyebutkan pengertian biaya sebagai berikut: *"Cost is the sacrifice incurred in economic activities that which is given up or forgone to consume, to save, to exchange, to produce."*

Sedangkan Hansen (1997:37) memberikan pengertian mengenai biaya sebagai berikut : *"Cost is the cash or cash equivalent value sacrificed for goods and services that are expected to bring a current or future benefit to the organization."*

Kemudian Bodnar (1995:559,560), memberikan uraian mengenai karakteristik biaya yang ada hubungannya dengan obyek biaya adalah sebagai berikut : *"A cost driver is an element that influences the total cost of an activity. Typically, several cost drivers influence the total cost of an activity. Materials handling cost are influenced by the total number of items handled, the types of items handled (i.e; small, big and heavy, hazardous, etc), the type of equipment used, and worker efficiency, to name just a few examples. Cost drivers might be measured by production volume, number of employees, number of forms completed, or the number of parts in a product. Time-in-process measures, such as direct labor hours, machine hours, or clock time, are frequently used as cost drivers."*

Jadi dari definisi-definisi di atas dapat kita maklumi bahwa biaya adalah suatu pengorbanan ekonomis untuk mendapatkan hasil yang diinginkan pada masa yang akan datang, demi tercapainya tujuan suatu organisasi.

Transportasi

Bila kita berbicara mengenai transportasi tidak terlepas dari kegiatan distribusi atau penyaluran suatu produk atau jasa ke lokasi tertentu. Sehingga menurut Dyer (1991:328) kegiatan distribusi dan transportasi itu adalah sebagai berikut : *"Given the requirements for goods at a company's stores, the availability of goods at a company's warehouses, and the cost to ship from each warehouse to each store, how much should be shipped from each warehouse to each store so that the total cost is minimized."*

Kemudian Satalaksana (1979:16) dengan gamblang memberi pengertian mengenai transportasi sebagai berikut : *"Suatu kegiatan transportasi terjadi apabila benda kerja, pekerja atau perlengkapan mengalami perpindahan tempat yang bukan merupakan bagian dari suatu operasi."*

Dalam membahas mengenai transportasi ini kita tidak terlepas pula dengan masalah-masalah yang mungkin muncul di seputar kegiatan transportasi, dimana hal tersebut merupakan bagian dari distribusi yang diuraikan oleh Anderson, et.al. (1997:268-269) sebagai berikut : "*The transportation problem arises frequently in planning for the distribution of goods and services from several supply locations to several demand locations. Typically, the quantity of goods available at each supply location (origin) is limited, and the quantity of goods needed at each of several demand locations (destination) is known.*"

Sedangkan arah yang ingin dituju dalam pemecahan masalah ini dirangkum dengan jelas oleh Anderson (1997:269), et.al. sebagai berikut: "*The usual objective in a transportation problem is to minimize the cost of shipping goods from the origins to the destinations.*"

Sehingga apabila kita melihat kepada tujuan spesifik yang telah ditetapkan seperti definisi di atas, maka kita dapat menganalisis tujuan tadi berdasarkan relevansinya yaitu pada sektor mana dia bergerak. Hal ini dapat kita mengerti berdasarkan kutipan yang dibuat oleh Allen (1992:37) di bawah ini : "*As well as manufacturing costs, many businesses also incur significant costs in distributing their products to customers. These could include costs of packaging, materials handling, warehousing, stock control, transport and administration. Firms may treat such costs as overheads and apportion them to products in some arbitrary way. But if distribution costs differ widely for different products, customers or channels, a more detailed cost analysis may be useful. The results may well affect profit estimates for products, customers or distribution channels. Distribution cost analysis is also relevant in the service sector, particularly where service products sell through more than one sales channel. In the service sector, it may be important to identify profitability both by service product and by sales channel.*"

Kemudian untuk melihat tingkat kepentingan bidang transportasi ini dapat dilihat dari berbagai aktivitas vital yang dilakoninya, hal ini diuraikan dengan jelas oleh Nggao (1999:60) sebagai berikut : Bidang transportasi mempunyai peranan yang sangat vital dalam berbagai aktivitas perekonomian. Bisa dikatakan bahwa bidang transportasi ini merupakan urat nadi dalam perekonomian. Betapa tidak bidang inilah yang menjamin kelancaran arus barang dan manusia. Karena itu, gejolak yang terjadi dalam bidang transportasi menyebabkan terjadinya gejolak perekonomian secara keseluruhan. Artinya, kalau bidang transportasi ini mengalami kelesuan, maka roda pembangunan ekonomi juga tidak bisa berjalan lancar. Dalam contoh yang sederhana, kalau bahan baku sebuah perusahaan mengalami keterlambatan karena gangguan transportasi, maka proses produksi perusahaan tersebut terganggu. Demikian pula kalau hasil produksi perusahaan tersebut tidak sampai di tangan pembeli pada waktunya, maka proses penjualan produknya terganggu yang pada gilirannya mengganggu pendapatan perusahaan. Kalau pembelian berasal dari negara lain, maka hal ini akan mengakibatkan berkurangnya kepercayaan terhadap produsen. Ini barangkali contoh klasik, tetapi mempunyai arti penting karena itulah yang sering terjadi.

METODE PENELITIAN

Metode Analisis

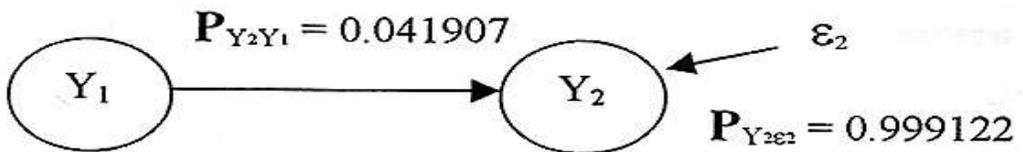
Penelitian dalam bidang Manajemen Keuangan dan merupakan suatu observasi analitik yang dilakukan dengan metode survey dan bersifat explanatory atau noneksperimental. Data dikumpulkan dari seluruh populasi sasaran, dengan tidak menggunakan sampel. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data dengan cara langsung dan pengumpulan data dengan cara tidak langsung, serta dokumentasi. Teknik komunikasi langsung dilakukan secara terbatas yaitu wawancara dengan pihak yang berwenang dan yang terkait. Teknik komunikasi tak langsung dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang diberikan kepada manajer-manajer (Ka-Sie) yang ada di DOLOG-Jabar. Alat pengumpulan data yang utama digunakan adalah dengan kuesioner. Berdasarkan kuesioner yang dikembangkan oleh Linberg dan Cohn, (1972:217-236). Untuk menguji validitas butir-butir instrument, maka dihitung korelasi skor tiap item dengan skor totalnya dengan menggunakan korelasi Pearson. Biasanya syarat minimum yang dianggap memenuhi syarat validitas adalah kalau korelasi (r) tidak kurang dari 0,3. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian diuji dengan menggunakan analisis jalur (path analysis).

HASIL DAN PEMBAHASAN

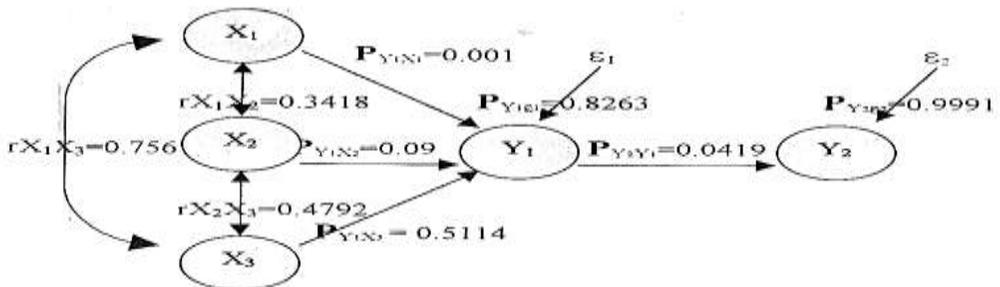
Pembahasan

Dalam pembahasan digunakan dua analisis jalur yaitu analisis jalur pada Substruktur 1 dan analisis jalur pada Substruktur 2. Analisis jalur pada Substruktur 1 dilakukan untuk menguji Hipotesis 1, sedangkan analisis jalur pada Substruktur 2 dilakukan untuk menguji Hipotesis 2.

Gambar 1. Hasil Koefisien Jalur Pada Substruktur 2



Gambar 2. Hasil Koefisien Jalur Pada Substruktur Lengkap



Pengaruh Perencanaan Biaya Transportasi Dalam Penyusunan Anggaran Terhadap Sistem Pengendalian Intern Persediaan

Seperti telah diuraikan pada bagian terdahulu, hasil pengujian Hipotesis 1 melalui analisis jalur pada Substruktur 1 menunjukkan bahwa perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran mempengaruhi secara positif sistem pengendalian intern persediaan dengan koefisien jalur : $P_{Y_1X_1} = 0.001010712$; $P_{Y_1X_2} = 0.095176407$; $P_{Y_1X_3} = 0.51139$; dan $P_{Y_1E_1} = 0.826300532$. Sedangkan besarnya nilai koefisien determinasi $R^2_{Y_1(X_1, X_2, X_3)} = 0.31722743$, dan nilai koefisien non-determinasi $R^2_{Y_1E_1} = 0.68277257$. Nilai koefisien determinasi yaitu 0.31722743 dan koefisien non-determinasi yaitu 0.68277257 memberikan indikasi bahwa pengaruh perencanaan biaya transportasi mempunyai kontribusi yang cukup rendah dalam membentuk sistem pengendalian intern persediaan, karena hanya 31.72% variasi pada sistem pengendalian intern persediaan yang dapat dijelaskan oleh variasi pada perencanaan biaya transportasi. Sedangkan variasi pada sistem pengendalian intern persediaan yang tidak dapat dijelaskan oleh variasi pada perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran adalah 68.28%.

Selanjutnya berdasarkan koefisien jalur pada Substruktur 1 ($P_{Y_1X_1}$) di atas dapat diketahui besarnya pengaruh langsung maupun tidak langsung dari masing-masing variabel X_i , yaitu perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran terhadap variabel Y_1 , yaitu sistem pengendalian intern persediaan adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari Dimensi Pengadaan Persediaan Beras Terhadap Sistem Pengendalian Intern Persediaan

Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari X_1		Besarnya Kontribusi (%)
X_1	$P_{Y_1(X_1)}$	0.0001
Melalui X_2	$P_{Y_1(X_2)}$	0.00.329
Melalui X_3	$P_{Y_1(X_3)}$	0.03909
Total Pengaruh dari X_1 terhadap Y_1		0.4248

Sumber : Data Hasil Olahan

Tabel 2. Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari Dimensi Distribusi dan Penyimpanan Terhadap Sistem Pengendalian Intern Persediaan

Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari X_2		Besarnya Kontribusi (%)
X_2	$P_{Y_1(X_3)}$	0.91
Melalui X_1	$P_{Y_1(X_3X_1)}$	0.003288
Melalui X_3	$P_{Y_1(X_3X_2)}$	2.33
Total Pengaruh dari X_3 terhadap Y_1		3.243288

Sumber : Data Hasil Olahan

Tabel 3. Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari Dimensi Catatan Administrasi dan Perhitungan Terhadap Sistem Pengendalian Intern Persediaan

Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung dari X_2		Besarnya Kontribusi (%)
X_3	$P_{Y_1(X_3)}$	26.15
Melalui X_1	$P_{Y_1(X_3X_1)}$	3.91
Melalui X_2	$P_{Y_1(X_3X_2)}$	2.33
Total Pengaruh dari X_3 terhadap Y_1		32.39

Sumber : Data Hasil Olahan

Mengenai skor dari perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran bila dilihat dari hasil kuesioner adalah sebagai berikut :

Skor perencanaan biaya transportasi dalam pengadaan dan persediaan beras adalah 74.14%. Skor perencanaan biaya transportasi dalam distribusi dan penyimpanan adalah 77.07%. Sedangkan Skor perencanaan biaya transportasi dalam catatan administrasi dan perhitungan adalah 76.35%. Bila dilihat dari hasil pengaruh perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran dan skor masing-masing variabel menurut kuesioner, maka perencanaan biaya transportasi dalam setiap variabel masih perlu ditingkatkan, dan masih mungkin untuk ditingkatkan karena skor belum menunjukkan nilai yang optimum. Meningkatkan skor dapat dilakukan dengan meningkatkan partisipasi semua pihak yang ada hubungannya dengan perencanaan biaya transportasi.

Pengaruh Sistem Pengendalian Intern Persediaan Terhadap Efisiensi Tarif Minimum

Seperti yang telah dikemukakan di muka, hasil analisis jalur menunjukkan bahwa sistem pengendalian intern persediaan mempengaruhi secara positif efektivitas pelaksanaan anggaran dengan koefisien jalur $P_{Y_2Y_1} = 0.041907$, sehingga pengaruh langsung adalah $(P_{Y_2Y_1})^2 = 0.001756$, atau sebesar 0.18%.

Dilihat dari skor kuesioner mengenai sistem pengendalian intern persediaan yang dicapai DOLOG-Jabar yaitu rata-rata 80.14% dari skor maksimum, yaitu berada pada kuartil ke-3 dan termasuk kategori sangat tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan sistem pengendalian intern persediaan terhadap anggaran adalah positif. Rata-rata skor prosedur sistem pengendalian intern persediaan adalah 75.98%, efektivitas sistem pengendalian intern persediaan adalah 81.48%, dan skor kinerja sistem pengendalian intern persediaan adalah 81.44%. Hasil ini memberikan indikasi bahwa para aparat yang terkait dengan perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran menyadari betapa pentingnya anggaran yang disusun itu bagi mereka dalam melaksanakan kegiatan transportasi. Akan tetapi dapat juga dilihat bahwa prosedur sistem pengendalian intern persediaan masih harus ditingkatkan agar tercapai efisiensi yang lebih baik karena hasil skor menunjukkan hanya sebesar 75.98%.

Apabila dilihat dari uraian sebelumnya yaitu uraian mengenai perencanaan biaya transportasi dan sistem pengendalian intern persediaan, maka hal yang perlu mendapat perhatian pimpinan adalah mengenai "seringnya dilakukan retur barang selama jangka waktu satu bulan" karena nilai skornya adalah 64.83%, dan item "transaksi pembelian didukung dengan *purchases order*", dimana nilai skoraya adalah 70.34%. Dari segi distribusi dan penyimpanan yang perlu mendapat perhatian pimpinan adalah mengenai

"Pencocokan antara surat permintaan dengan barang yang dikeluarkan", karena nilainya adalah 67.59%. Dalam catatan administrasi dan perhitungan yang perlu diperhatikan adalah mengenai "catatan administrasi persediaan dibuat oleh orang yang menyimpan barang atau persediaan itu", karena nilainya adalah 72.41%, dan item mengenai "Kepala gudang tidak secara berkala membuat rekapitulasi penerimaan dan pengeluaran barang secara terperinci" perlu mendapat perhatian karena nilainya adalah 73.79%. Semua skor yang disebutkan di atas masih tergolong skor cukup tinggi dan belum optimal, sehingga masih perlu untuk ditingkatkan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa dari perencanaan biaya transportasi dalam penyusunan anggaran, faktor-faktor yang mempunyai pengaruh terhadap sistem pengendalian intern persediaan menurut besarnya kontribusi yang diberikan adalah sebagai berikut: Dimensi catatan administrasi dan perhitungan, jumlah pengaruhnya adalah 0.323943 atau 32.39%, dimana pengaruh langsung sebesar 26.15% dan pengaruh tidak langsung sebesar 6.24%. Dimensi pengadaan persediaan beras, jumlah pengaruhnya sebesar 0.04248 atau 4.25%, dimana pengaruh langsung sebesar 0.0001%, sementara pengaruh tidak langsungnya hampir sebesar 4.25%. Dimensi distribusi dan penyimpanan, jumlah pengaruhnya sebesar 0.03242 atau sebesar 3.24%, dimana pengaruh langsung sebesar 0.91%, sedangkan pengaruh tidak langsung sebesar 2.33%. Pengaruh langsung dari perencanaan biaya transportasi untuk dimensi catatan administrasi dan perhitungan memberikan kontribusi terbesar disebabkan para manajer (Ka-Sie) bersungguh-sungguh hendak menerapkan pengendalian yang baik atas anggaran tersebut, dimana selama ini para manajer belum dapat melakukannya dengan optimal. Sistem pengendalian intern persediaan mempunyai pengaruh terhadap efektivitas serta efisiensi tarif minimum sebesar 0.001756 atau 0.18%, sedangkan pengaruh tidak langsung adalah 0.82%. Pengaruh dari variabel kontrol ini adalah tergolong rendah. Hal ini disebabkan sistem yang berlaku di DOLOG-Jabar terlampaui kaku (rigid), lambat untuk menyesuaikan dengan paradigma yang baru. Secara keseluruhan selama tahun 1997-1998 pelaksanaan anggaran yaitu hasil rata-rata gabungan efektivitas biaya dan kegiatan belum efektif dimana hasilnya 0.93, dengan efektivitas terendah adalah 0.37 dan tertinggi adalah 1.45 (tidak normal).

Saran

Dari pembahasan hasil penelitian, maka diberikan saran sebagai berikut :

1. Perencanaan biaya transportasi dalam catatan administrasi dan perhitungan perlu ditingkatkan, karena berdasarkan penelitian dimensi ini cukup penting untuk diterapkan di lingkungan DOLOG-Jabar, baik dilihat dari sistem pengendalian intern maupun dari efektivitas serta efisiensi pelaksanaan anggaran, dimana pengaruhnya adalah positif terhadap kedua variabel endogen.
2. Untuk mengatasi besarnya fluktuasi penyimpangan efektivitas serta efisiensi dalam item tertentu, hendaknya dilakukan pengendalian yang rutin oleh pimpinan

keuangan berkoordinasi dengan bidang administrasi dan gudang yang ada kaitannya dengan perencanaan biaya transportasi. Caranya adalah dengan mengevaluasi kegiatan dan pelaksanaan anggaran secara berkala, misalnya setiap bulan serta membandingkan anggaran terhadap realisasi dan disesuaikan dengan program yang ditetapkan. Hasil evaluasi sebaiknya disampaikan kepada manajer unit (Ka-Sie) bersama-sama dengan data keuangannya. Selain hal tersebut perlu juga diteliti keabsahan dari semua pengeluaran yang berkaitan dengan item tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anthony, Robert N; Vijay Govindarajan; 1998. *Management Control Systems*, 9th ed, Mc. Graw-Hill: Irwin Mc. Graw-Hill.
- Suharsimi, Arikunto, 1993. *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: PT Melton Putra.
- Bodnar, George H; William S. Hopwood; 1995. *Accounting Information Systems*, 6th ed, Prentice Hall, Englewood Cliffs, Nj 07632.
- Garrison, Ray H; 1982. *Managerial Accounting: Concepts for Planning Control Decision Making*, 5th ed, Homewood, Illinois: Richard D. Irwin, Inc.
- Godfrey, Jayne; Allan Hodgson; Scott Holmes, 1997. *Accounting Theory*, 3rd ed, John Wiley & Sons.
- Hansen, 1997. *Management Accounting*, 4th ed, Ohio Southwestern.
- Hilton, Ronald W; 1997. *Managerial Accounting*, 3rd ed, New York: The McGraw- Hill Companies, Inc.
- Hornigren, Charles T; George Foster; Srikant M. Datar; 1997. *Cost Accounting: A Managerial Emphasis*, 9th ed, New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Kenneth, Merchant A; 1998. *Modern Management Control Systems: Text and Cases*, International ed, Prentice-Hall, Inc.
- Koontz, Harold; Cyril O'Donnel; Heinz Weihrich; 1990. *Management*, 8th ed, Alih bahasa Antarikso; A. Firman; Agus Dharma; Hendaridi; 1990; Jilid 2, Penerbit Erlangga.
- Mosley, Donald C; Paul H. Pietri; Leon C. Megginson; 1996. *Management Leadership in Action*, Harper Collins College Publishers.
- Nelson, A. Tom; Paul B.W. Miller; 1981. *Modern Management Accounting*, 2nd ed, Santa Minica California: Goodyear Publishing Company.
- R.A Supriyono, 1989. *Akuntansi Manajemen : Proses Pengendalian Manajemen*, Buku 3, Edisi Pertama, Yogyakarta: BPFE-STIE YKPN.
- Robbins, Stephen P; 1990. *Organization Theory: Structure, Design, and Application*, 3rd ed, New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Siagian, S.P, 1990. *Teori & Praktek Pengambilan Keputusan*, Cetakan Kedua, Jakarta: CV. Haji Masagung.
- Sitepu, Nirwana, 1994. *Analisis Jalur (Path Analysis)*. Bandung: Unit Pelayanan Statistika FMIPA Universitas Padjadjaran.
- Stoner, James A.F; R. Edward Freeman; 1990. *Management*, 4th ed, Englewood, Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

- Sudjana, 1992. *Teknik Analisa Regresi dan Korelasi Bagi Para Peneliti*, Edisi Ketiga, Bandung: Tarsito.
- Sugiyono, 1994. *Metode Penelitian Administrasi*, Edisi ke-3, Bandung: CV Alfabeta.
- Sutalaksana, Iftikar Z; Ruhana Anggawisastra; John H. Tjakraatmadja, 1979. *Teknik Tata Cara Kerja*, Diterbitkan Oleh Jurusan Teknik Industri Institut Teknologi Bandung.
- Weygandt, Jerry J; Donald E. Kieso; Walter G. Kell; 1996. *Accounting Principles*, 4th ed, John Wiley & Sons, Inc.