

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - a. Pasal 35
 - 1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.
 - 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh pemerintah.
 - 3) Tarif angkutan barang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur dan jenis golongan yang ditetapkan oleh pemerintah.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
 - a. Pasal 17
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kendaraan beserta muatannya.
 - 2) Tarif angkutan penyeberangan beserta muatannya ditetapkan berdasarkan golongan kendaraan.
 - b. Pasal 18
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan terdiri atas tarif pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi.
 - 2) Struktur tarif pelayanan kelas ekonomi ditentukan berdasarkan tarif dasar dan tarif jarak.
 - c. Pasal 20

Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya ditetapkan oleh :

- 1) Menteri, untuk angkutan lintas penyeberangan antar negara dan/ atau antar provinsi;
 - 2) Gubernur, untuk angkutan lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi; atau
 - 3) Bupati/walikota, untuk angkutan lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.
- d. Pasal 21
- Pemberlakuan tarif harus di sosialisasikan paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah tarif ditetapkan.
- e. Pasal 22
- Monitoring, evaluasi dan pengawasan pelaksanaan tarif dilakukan oleh Menteri, Gubernur, atau Bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.
- f. Pasal 23
- Penempatan kapal pada setiap lintas penyeberangan harus sesuai dengan spesifikasi Teknik lintas dan fasilitas Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
- g. Pasal 24
- 1) Penempatan jumlah jadwal pada setiap lintas penyeberangan kapal harus memperhatikan keseimbangan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.
 - 2) Penambahan kapasitas angkut pada setiap lintas penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan :
 - a) Faktor muat rata-rata kapal pada lintas penyeberangan mencapai paling sedikit 65% dalam jangka waktu 1 satu tahun.
 - b) Kapal yang ditempatkan tidak dapat memenuhi jumlah muatan yang ada.
 - c) Jumlah kapal yang beroperasi kurang dari jumlah kapal yang di izinkan melayani lintas yang bersangkutan.

- d) Kapasitas prasarana dan fasilitas Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan yang tersedia.
 - e) Tingkat kemampuan pelayanan alur; dan/atau
 - f) Belum optimalnya frekuensi kapal yang ditempatkan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan
- a. Pasal 1
 - 1) Tarif adalah nilai yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa atau pelayanan yang diperoleh pada suatu lintas tertentu.
 - 2) Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per satuan unit produksi per mil.
 - b. Pasal 2
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan terdiri atas tarif penumpang, tarif kendaraan penumpang dan tarif kendaraan barang beserta muatannya.
 - c. Pasal 3
 - 1) Jenis tarif angkutan penyeberangan terdiri atas tarif ekonomi dan tarif non ekonomi.
 - d. Pasal 5
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan untuk kendaraan penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf b dan kendaraan barang beserta muatannya sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf c ditetapkan berdasarkan Panjang kendaraan yang diukur melalui fasilitas pengukur dimensi kendaraan di Pelabuhan dan satuan unit produksi sesuai dengan golongan kendaraan.

e. Pasal 6

- 1) Penetapan tarif angkutan penyeberangan untuk tarif ekonomi sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat 1 huruf a berdasarkan komponen tarif dasar dan asuransi tanggung jawab pengangkut.

f. Pasal 14

- 1) Tarif dasar angkutan penyeberangan merupakan total biaya pokok dibagi dengan produksi dalam jangka waktu 1 (satu) tahun.
- 2) Biaya pokok sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri dari komponen :
 - a. Biaya langsung dan
 - b. Biaya tidak langsung

a. Biaya langsung

- 1) Biaya tetap, terdiri dari :

- a) Biaya penyusutan kapal per tahun

$$= \frac{\text{Harga kapal} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}} \quad (2.1)$$

- b) Biaya bunga modal

$$= \frac{\frac{N+1}{2} \times 65 \% \times \text{Harga kapal} \times \text{tingkat bunga/tahun}}{\text{Jangka waktu pinjaman (N)}} \quad (2.2)$$

- c) Biaya asuransi kapal

$$= 1,5 \% \times \text{harga kapal} \quad (2.3)$$

- d) Biaya ABK

- (1) Gaji Upah

$$= \frac{\text{Gaji rata-rata/orang/bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12}{\text{Bulan}} \quad (2.4)$$

(2) Tunjangan

(a) Makan

$$= \text{Uang makan/orang/hari} \times \text{Jumlah hari} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan} \quad (2.5)$$

(b) Premi Layar

$$= \text{Premi layar/orang/hari} \times \text{Jumlah hari} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan} \quad (2.6)$$

(c) Kesehatan

$$= \text{Tunjangan Kesehatan/orang/bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan} \quad (2.7)$$

(d) Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ stel/orang/tahun} \quad (2.8)$$

(e) BPJS Ketenagakerjaan

$$= 5 \% \times \text{Gaji ABK} \quad (2.9)$$

(f) Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 bulan gaji} \quad (2.10)$$

2) Biaya tidak tetap

a) Biaya BBM

(1) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \quad (2.11)$$

(2) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \times \text{Jumlah jam kerja mesin/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \quad (2.12)$$

b) Biaya Pelumas

(1) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian pelumas/PK/jam} \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga pelumas/liter}$$

(2.13)

(2) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian pelumas/PK/jam} \times \text{Jumlah jam kerja/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga pelumas/liter} \quad (2.14)$$

c) Biaya Gemuk

$$= \text{Jumlah pemakaian gemuk/bulan} \times \text{Jumlah operasi kapal/bulan} \times \text{harga gemuk/kg}$$

(2.15)

d) Biaya Air Tawar

(1) Untuk kru kapal

$$= \text{Jumlah kru kapal} \times \text{Jumlah pemakaian air/orang/hari} \times \text{Hari operasi kapal/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

(2.16)

(2) Untuk penumpang

$$= \text{Kapasitas angkut penumpang} \times \text{Jumlah pemakaian air tawar/penumpang/mile/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Jumlah hari operasi/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

(2.17)

$$\begin{aligned}
 & (3) \text{ Untuk cuci kapal} \\
 & = \text{GT kapal} \times \text{Jumlah pemakaian/GT/hari} \times \text{Hari} \\
 & \quad \text{operasi kapal/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter} \\
 & \hspace{15em} (2.18)
 \end{aligned}$$

e) Biaya *Repairs, Maintenance & Supplies* (RMS)

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya tetap

a) Biaya pegawai darat cabang

$$\begin{aligned}
 & (1) \text{ Gaji Upah} \\
 & = \text{Gaji rata-rata/orang/bulan} \times \text{Jumlah pegawai} \times \\
 & \quad 12 \text{ bulan} \\
 & \hspace{15em} (2.19)
 \end{aligned}$$

(2) Tunjangan

(a) Makan dan Transportasi

$$\begin{aligned}
 & = \text{Uang makan} + \text{Transportasi/orang/hari} \times \\
 & \quad \text{Jumlah hari} \times \text{Jumlah pegawai} \times 12 \text{ bulan} \\
 & \hspace{15em} (2.20)
 \end{aligned}$$

(b) Kesehatan

$$\begin{aligned}
 & = \text{Tunjangan Kesehatan/orang/bulan} \times \text{Jumlah} \\
 & \quad \text{pegawai} \times 12 \text{ bulan} \\
 & \hspace{15em} (2.21)
 \end{aligned}$$

(c) Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ stel/orang/tahun} \hspace{10em} (2.22)$$

(d) Jamsostek

$$= 5\% \times \text{Gaji pegawai} \hspace{10em} (2.23)$$

(e) Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 bulan gaji rata-rata} \hspace{5em} (2.24)$$

- b) Biaya Pengelolaan & Manajemen
= 7 % dari pendapatan kapal sebelumnya (2.25)
- 2) Biaya tidak tetap
 - a) Biaya kantor cabang
 - b) Biaya pemeliharaan
= 10 % dari biaya sewa per tahun (2.26)
 - c) Biaya alat tulis kantor dan barang percetakan
= 12 x biaya per bulan (2.27)
 - d) Biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar
= 12 x bulan per bulan (2.28)
 - e) Biaya administrasi tiket
 - f) Inventaris kantor
= Total nilai inventaris kantor / umur ekonomis (2.29)
 - g) Biaya pengawasan dan perjalanan dinas
 - (1) Biaya tiket PP rata-rata 1 kali perjalanan per orang
 - (2) *Lumpsum* /orang/hari
- c. Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan
 - 1. Total Biaya Operasi Per Tahun
= Biaya Langsung (A) + Biaya Tidak Langsung (B) (2.30)
 - 2. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil =

$$\frac{\text{Total Biaya Operasi Per Tahun}}{\text{Total Produksi Per Tahun}}$$
 (2.31)

Penjelasan:

PPH Pelayaran = 1,2 % dari biaya per satuan unit produksi per Mil biaya pokok per satuan unit produksi per Mil dihitung pada tingkat load factor 60%

g. Pasal 16

- 1) Tarif untuk penumpang, kendaraan penumpang maupun kendaraan barang beserta muatannya dihitung berdasarkan jarak dan satuan unit produksi.
- 2) Hasil perhitungan jarak dan satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Tarif Dasar.

h. Pasal 17

- 1) Tarif Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) dihitung berdasarkan satuan unit produksi per mil dengan faktor muat sebesar 60% (enam puluh persen).
- 2) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh berdasarkan satuan volume (m^3) yang diperlukan untuk satu orang penumpang kelas ekonomi.
- 3) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan sebesar $0,78 m^2$ (nol koma tujuh puluh delapan meter persegi) atau $1,25 m^3$ (satu koma dua puluh lima meter kubik) untuk 1 (satu) satuan unit produksi.
- 4) Tarif Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) belum termasuk besaran Iuran Wajib yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

i. Pasal 18

- 1) Struktur tarif pelayanan non ekonomi terdiri atas tarif dasar dan tarif pelayanan tambahan.

Tabel 2.1 Pembagian Satuan Unit Produksi (SUP)

No	Golongan	Jenis Kendaraan Dan Ukuran	Besaran Sup
1	GOLONGAN I	Sepeda	2,23
2	GOLONGAN II	Sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong	4,02

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019, 2019

i. Pasal 19

- 1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap besaran Tarif Dasar yang ditetapkan oleh Menteri setiap 6 (enam) bulan.
 - 2) Kepala dinas provinsi atau kepala dinas kabupaten/kota yang mempunyai tugas dan fungsi di bidang Angkutan Penyeberangan melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap besaran Tarif Dasar yang ditetapkan oleh gubernur atau bupati/wali kota setiap 6 (enam) bulan.
 - 3) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan untuk mengetahui perubahan biaya atau satuan unit produksi per mil karena perubahan satuan harga pada komponen biaya.
4. Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0603/KUM/2014 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Mantuil-Tamban, Alalak-Jelapat, Banjar Raya-Sakakajang untuk penumpang kelas ekonomi dan kendaraan. Besaran tarif di tampilkan dalam Tabel 2.2:

Tabel 2.2 Daftar Tarif Angkutan Penyeberangan

NO	JENIS MUATAN	SATUAN	TARIF JASA ANGKUTAN	KETERANGAN
A	PENUMPANG			Belum termasuk : a. Asuransi b. Jasa Pelabuhan
	KELAS EKONOMI			
	a. Dewasa	Per orang	Rp. 2.000,00	
	b. Anak	Per orang	Rp. 2.000,00	
B	KENDARAAN			
	a. Golongan I	Per unit	Rp. 2.000,00	
	b. Golongan II	Per unt	Rp. 6.000,00	

Sumber: Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0603/KUM/2014, 2014

2.2 Landasan Teori

1. Transportasi

Menurut Fidel, Miro (2005 : 4) Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu .

2. Tarif Angkutan

Tarif merupakan harga atau sejumlah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas pengguna jasa angkutan yang ditentukan oleh Pemerintah. Menurut Siregar (2012 : 32) tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut:

a. Tarif Menurut Kelas (*Class Rute*)

Klasifikasi tarif menurut kelas digunakan khusus untuk muatan dan penumpang. Dalam kelompok tarif ini diberlakukan tarif yang berbeda-beda atas dasar kelas muatan dan penumpang. Tarif yang diberlakukan khusus untuk muatan disebut tarif muatan.

b. Tarif Pengecualian

Tarif pengecualian merupakan tarif yang lebih rendah daripada *Class Rate*.

c. Tarif Perjanjian Kontrak

Tarif perjanjian atau tarif menurut kontrak berlaku untuk angkutan jalan raya dan angkutan laut dan tidak berlaku untuk moda transportasi lainnya (untuk angkutan udara dan angkutan pipa).

d. Jenis Tarif dikelompokkan sebagai berikut:

1) Tarif menurut trayek

Tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transport tersebut (km/jam).

2) Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

3) Tarif *Differential*

Adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

e. Negosiasi Tarif

Negosiasi tarif adalah suatu rangkaian yang sulit dan menuntut ketepatan, tetapi hasilnya dapat menguntungkan. Pekerjaan semacam ini melibatkan pengajuan permohonan kepada komite klasifikasi atau biaya tarif untuk menyesuaikan penilaian dan tarif. Negosiasi tarif memerlukan analisis menyeluruh mengenai semua aspek proposal.

f. Dasar Kebijakan Penentuan Tarif

1) *Cost of Service Pricing* (Perhitungan tariff berdasarkan biaya operasi)

Penentuan tarif ini berdasarkan biaya operasi satuan. Biaya operasi satuan yaitu biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa yang bersangkutan yang dinyatakan per ton per kilometer untuk angkutan barang. Biaya satuan dipengaruhi oleh hal – hal sebagai berikut:

a) Biaya Tetap

Biaya yang termasuk dalam biaya tetap adalah biaya penyusutan kendaraan, biaya penggunaan, dan biaya modal tetap lainnya. Biaya tersebut tidak terpengaruh besarnya kapasitas produksi perusahaan jasa angkutan yang dihasilkan dan hanya perubahan dalam jangka panjang jika terjadi perubahan kapasitas produksi.

b) Biaya Variabel

Biaya ini terdiri dari biaya bahan bakar, tenaga kerja, biaya asuransi, biaya peralatan serta biaya lainnya yang berkaitan dengan biaya operasi. Biaya tersebut berubah sesuai dengan banyaknya jasa angkutan yang dihasilkan.

c) Biaya Khusus

Biaya yang timbul karena bila diberikan pelayanan tertentu atas barang dalam pengiriman seperti pengepakan atau ruang pendingin.

2) *Value of Service Pricing* (Perhitungan Tarif Berdasarkan Nilai jasa Angkutan)

Penentuan tarif ini adalah tergantung pada besarnya nilai jasa angkutan yang dapat diberikan oleh pemakai jasa angkutan. Jika

pemakaian jasa angkutan memberikan nilai yang tinggi atas jasa maka tingkat tarif akan tinggi. Demikian pula sebaliknya, tarif akan ditetapkan lebih rendah jika jasa angkutan tersebut dinilai rendah oleh pemakai jasa. Tinggi rendahnya nilai perusahaan angkutan dengan unit operasi yang besar dapat mengoptimalkan pemakaian kapasitas dengan menerapkan kebijaksanaan diskriminatif.

3) *What The Traffic Will Bear*

Tarif yang dibentuk berdasarkan nilai jasa transportasi akan menghasilkan tingkat tarif maksimum. Batas tarif terendah terbentuk jika ditetapkan berdasarkan pendekatan biaya operasi. Tingkat tarif yang berada antara batas maksimum dan minimum itu adalah tarif yang ditetapkan berdasarkan prinsip *what the traffic will bear* adalah mengenakan tarif atas barang atau kelompok barang tertentu yang dapat memberikan penerimaan terbesar untuk menutupi biaya tetap perusahaan. Dalam penetapan tarif ini harus diperhatikan besarnya volume angkutan, sebab hal ini mempengaruhi besarnya penerimaan perusahaan.

g. Biaya Operasional Kapal

Biaya operasional kapal merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan dan dipertimbangkan dalam menghasilkan jasa angkutan, meliputi biaya modal untuk kapal, biaya operasional untuk bahan bakar, pemeliharaan, biaya anak buah kapal, administrasi dan lain-lain. Komponen biaya operasional kapal, yaitu:

1) Biaya Langsung (*Direct Cost*)

Yaitu biaya yang langsung berkaitan dengan hasil produksi. Terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap.

- a) Komponen Biaya Tetap
- b) Komponen Biaya Tidak Tetap

2) Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

Yaitu biaya yang dikeluarkan akan tetapi tidak langsung berkaitan dengan hasil produksi, antara lain listrik, biaya administrasi, dan perusahaan angkutan memandang biaya angkutan sebagai biaya angkutan yang dikeluarkan untuk menyelenggarakan pengoperasian angkutan tersebut.

h. Adapun unsur-unsur yang terlibat atau yang perlu diperhatikan dalam penetapan biaya transportasi adalah:

1) Pemakai Jasa Angkutan

Pemakai jasa angkutan memandang biaya sebagai harga langsung yang dibayar untuk mendapatkan pelayanan jasa angkutan. Adapun hak pemakai jasa angkutan tersebut adalah mendapatkan jasa angkutan yang nyaman, lancar, cepat, tertib dan teratur. Dan yang menjadi kewajiban adalah membayar ongkos atas pelayanan jasa angkutan yang diberikan oleh pihak penyedia jasa angkutan.

2) Perusahaan-Perusahaan Jasa Angkutan

Adapun yang menjadi kewajiban bagi penyedia jasa angkutan adalah menyediakan pelayanan jasa angkutan yang memuaskan untuk pengguna jasa dan pihak-pihak penyedia jasa berhak mendapatkan ongkos harga angkutan dari pihak pengguna jasa angkutan.

3) Pemerintah

Pemerintah memandang biaya angkutan untuk menentukan subsidi, baik terhadap perusahaan maupun terhadap pengguna jasa angkutan.

4) Daerah

Daerah pada umumnya menyangkut biaya – biaya tidak langsung yaitu karena reorganisasi penggunaan tanah, pertumbuhan daerah terutama urbanisasi.

5) Masyarakat di luar pengguna jasa

Masyarakat diluar pemakai jasa yang menyangkut biaya tidak langsung, seperti perubahan nilai tanah, penurunan produktifitas tanah, penurunan lingkup hidup misalnya karena polusi, getaran, kebisingan dan penggunaan nilai estetika.

3. Evaluasi

Menurut Arikunto dan Cegi (2008) evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil sebuah keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi-informasi yang berguna bagi pihak *decision maker* untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

4. *Load factor* Kapal (Faktor Muat)

Load factor adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan. Formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap kapal adalah:

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\%$$

(2.32)

Keterangan:

LF : Faktor Muat

KP : Kapasitas Terpakai

KT : Kapasitas Tersedia

Load factor yang akan dipakai di dalam perhitungan tarif adalah *load factor* rata-rata yang terjadi sesuai dengan kondisi sekarang, maka untuk mendapatkan *load factor* sesuai dengan yang dapat mewakili keseluruhan fluktuasi bulanan dan tahunan yang pernah ada, maka penulis menggunakan data produktivitas penumpang selama satu bulan dari hasil survei.