

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1 Analisa *Load Faktor*

Load factor kapal penyeberangan lintasan Banjar Raya – Sakakajang, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti banyaknya penumpang dan kendaraan serta kapasitas yang tersedia dari kapal penyeberangan yang beroperasi.

Lintasan Banjar Raya – Sakakajang ini dilayani oleh 5 (lima) kapal dari 3 (tiga) pemilik kapal yang mempunyai fasilitas pelayanan dan kapasitas angkut yang berbeda-beda. Setiap harinya kapal yang beroperasi 2 kapal dengan 11 trip setiap kapal untuk lintasan Banjar Raya – Sakakajang. Menghitung *load factor* rata – rata kapal penyeberangan yang datang dan berangkat tersebut dapat digunakan rumus berikut ini:

$$\text{Load Factor} = \frac{\text{Kapasitas terpakai}}{\text{Kapasitas tersedia}} \times 100\%$$

Kapasitas kapal yang tersedia merupakan perbandingan antara luasan kapal dalam Satuan Unit Produksi (SUP) dikali dengan jumlah trip kapal. Dimana 1 SUP sebesar 0,78 m². Sedangkan kapasitas kapal terpakai didapat dari jumlah hasil perkalian antara jumlah keseluruhan kendaraan yang di bongkar – muat dalam Satuan Unit Produksi (SUP) masing-masing golongan kendaraan. Adapun perhitungan tersebut, dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Kapasitas Terpakai} = \text{Jumlah kendaraan Bongkar Muat} \times \text{SUP Kend}$$

Perhitungan berdasarkan produktivitas angkutan selama 15 hari dengan 11 trip setiap kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya – Sakakajang terhadap besaran *load factor* kapal.

Menentukan *load factor* kapal, harus mengetahui kapasitas terpakai dan kapasitas tersedia pada setiap kapal yang beroperasi, sebelum menghitung besaran kapasitas tersebut maka harus diketahui kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP.

1. *Load factor* Penumpang

a. Kapasitas Terpakai Penumpang

Berdasarkan survey selama lima belas (15) hari, didapatkan data kapasitas terpakai untuk produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dalam Satuan Unit Produksi (SUP) pada kapal Barito Usaha 1.

Tabel 5.1 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat)

NO	KAPAL	PENUMPANG		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA	ANAK	
1	BARITO USAHA 1	688	62	750
2	BARITO USAHA 2	1081	101	1182
3	BARITO USAHA 3	999	98	1097
4	MISBAHUL MUNIR	744	72	816
5	HIKMAH BERSAMA	707	73	780
TOTAL		4219	406	4625

Sumber : Hasil Perhitungan , 2021

Tabel 5.2 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar)

NO	KAPAL	PENUMPANG		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA	ANAK	
1	BARITO USAHA 1	648	71	719
2	BARITO USAHA 2	1047	120	1167
3	BARITO USAHA 3	941	90	1031
4	MISBAHUL MUNIR	882	85	967
5	HIKMAH BERSAMA	799	66	865
TOTAL		4317	432	4749

Sumber: Hasil Perhitungan , 2021

b. Kapasitas Tersedia Penumpang

Berdasarkan survei selama lima belas (15) hari. Maka didapatkan data kapasitas tersedia untuk produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang pada Kapal Barito Usaha 1 dalam Satuan Unit Produksi (SUP) .

Tabel 5.3 Perhitungan Kapasitas Tersedia Penumpang (dalam SUP)

No	Kapal	Kap. Pnp	Trip Muat	Trip Bongkar	Kap. Tersedia Muat (SUP)	Kap. Tersedia Bongkar (SUP)
1	2	3	4	5	(6)= (3)X(4)	(7)= (3)X(5)
1	BARITO USAHA 1	46	66	66	3036	3036
2	BARITO USAHA 2	54	76	77	4104	4158
3	BARITO USAHA 3	40	66	66	2640	2640
4	MISBAHUL MUNIR	36	66	66	2376	2376
5	HIKMAH BERSAMA	50	44	44	2200	2200
TOTAL			318	319	14356	14410

Sumber: Hasil Perhitungan, 2021

Load Factor pada Kapal Barito Usaha 1, sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{a) } \textit{Load Factor} \text{ Keberangkatan} &= \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapasitas Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{750}{3036} \times 100\% \\ &= 24,7\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{b) } \textit{Load Factor} \text{ Kedatangan} &= \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapasitas Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{719}{3036} \times 100\% \\ &= 23,6\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{c) } \textit{Load Factor} \text{ Rata – rata} &= \frac{\text{LF Kedatangan} + \text{LF Keberangkatan}}{2} \\ &= \frac{24,7\% + 23,6\%}{2} \\ &= 24,15\% \end{aligned}$$

Tabel 5.4 Perhitungan *Load Factor* Penumpang Pada Kapasitas Angkut Kapal Lintasan Banjar Raya - Sakakajang

Kapal	Keberangkatan			Kedatangan			<i>Load Factor Rata-rata</i>
	Kapasitas Terpakai	Kapasitas Tersedia	<i>Load Factor</i>	Kapasitas Terpakai	Kapasitas Tersedia	<i>Load Factor</i>	
BARITO USAHA 1	750	3036	24.70	719	3036	23.68	24.19
BARITO USAHA 2	1182	4104	28.80	1167	4158	28.07	28.43
BARITO USAHA 3	1097	2640	41.55	1031	2640	39.05	40.3
MISBAHUL MUNIR	816	2376	34.34	967	2376	40.7	37.52
HIKMAH BERSAMA	780	2200	35.45	865	2200	39.32	37.39
TOTAL	4625	14356	164.84	4749	14410	170.82	167.83
RATA-RATA			32.968	RATA-RATA		34.164	33.566

Sumber: hasil perhitungan, 2021

2. *Load Factor* Kendaraan

a. Kapasitas Terpakai Kendaraan

Berdasarkan survei selama lima belas (15) hari, didapatkan data kapasitas terpakai untuk produktivitas kedatangan dan keberangkatan kendaraan dalam Satuan Unit Produksi (SUP) pada Kapal Barito Usaha 1.

Tabel 5.5 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (SUP) pada Kedatangan dan Keberangkatan (Muat)

NO	KAPAL	GOL. II	
		Kedatangan	Keberangkatan
1	BARITO USAHA 1	1780.86	1817.04
2	BARITO USAHA 2	2681.34	3083.34
3	BARITO USAHA 3	2661.24	2564.76
4	MISBAHUL MUNIR	2034.12	1648.2
5	HIKMAH BERSAMA	1772.82	1579.86
TOTAL		10930.38	10693.2

Sumber: Hasil Perhitungan , 2021

b. Kapasitas Tersedia Kendaraan

Berdasarkan survei selama lima belas (15) hari, didapatkan data kapasitas tersedia produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang pada Kapal Barito Usaha 1.

Tabel 5.6 Perhitungan Luas Geladak Kendaraan dalam Satuan Unit Produksi (SUP)

NO	KAPAL	LBP	SUP (PM 66 TAHUN 2019)	B	LUAS GELADAK	LUAS GELADAK dalam SUP
-1	-2	-3	-4	-5	(6) = (3)x(5)	(7) = (6)/(4)
1	BARITO USAHA 1	21.6	0.78	5.75	124.2	159.23
2	BARITO USAHA 2	19.8	0.78	5.8	114.84	147.23
3	BARITO USAHA 3	21.8	0.78	5.8	126.44	162.10
4	MISBAHUL MUNIR	20.03	0.78	4.27	85.5281	109.65
5	HIKMAH BERSAMA	19.63	0.78	5.4	106.002	135.9
TOTAL					557	714.12

Sumber: Hasil Perhitungan, 2021

Tabel 5.7 Perhitungan Kapasitas Tersedia Kendaraan (SUP) pada Keberangkatan (Muat) dan Kedatangan (Bongkar)

NO	KAPAL	LUAS GELADAK DALAM SUP	TRIP MUAT	TRIP BONGKAR	KAP. TERSEDIA MUAT (SUP)	KAP. TERSEDIA BONGKAR (SUP)
1	2	3	4	5	(6) = (3)x(4)	(7) = (3)x(5)
1	BARITO USAHA 1	159.23	66	66	10509.23	10509.23
2	BARITO USAHA 2	147.23	76	77	11189.54	11336.77
3	BARITO USAHA 3	162.10	66	66	10698.77	10698.77
4	MISBAHUL MUNIR	109.65	66	66	7236.99	7236.99
5	HIKMAH BERSAMA	135.9	44	44	5979.60	5979.6

Sumber: Hasil Perhitungan , 2021

Dari perhitungan diatas, dapat dihitung kondisi *Load Factor* untuk Kapal Barito Usaha 1 sebagai berikut :

Tabel 5.8 Perhitungan Load Factor Kendaraan pada Kapasitas Angkut Kapal Lintasan Banjar Raya - Sakakajang

NAMA KAPAL	KEBERANGKATAN			KEDATANGAN			LOAD FACTOR RATA - RATA	
	KAPASITAS TERPAKAI	KAPASITAS TERSEDIA	LOAD FACTOR	KAPASITAS TERPAKAI	KAPASITAS TERSEDIA	LOAD FACTOR		
BARITO USAHA 1	1817.04	10509.23	17.29	1780.86	10509.23	16.95	17.12	
BARITO USAHA 2	3083.34	11189.54	27.56	2681.34	11336.77	23.65	25.60	
BARITO USAHA 3	2564.76	10698.77	23.97	2661.24	10698.77	24.87	24.42	
MISBAHUL MUNIR	1648.2	7236.99	22.77	2034.12	7236.99	28.11	25.44	
HIKMAH BERSAMA	1579.86	5979.60	26.42	1772.82	5979.6	29.65	28.03	
TOTAL	10693.2	45614.1	118.0	10930.4	45761.4	123.2	120.62	
RATA - RATA			23.60	RATA - RATA			24.65	24.12

Sumber: Hasil Perhitungan (2021)

5.2 Analisa Biaya Operasional Kapal

Analisa Biaya Operasional yang dimaksud merupakan perhitungan biaya yang dikeluarkan dalam menyelenggarakan kegiatan angkutan penyeberangan, yang besarnya dipengaruhi dengan komponen biaya yang terjadi saat ini untuk lintasan Banjar Raya - Sakakajang berdasarkan perhitungan kapasitas terbesar, Adapun perhitungan untuk biaya operasional sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 sebagai berikut :

1. Biaya langsung

a. Biaya tetap, paling sedikit terdiri dari :

1) Biaya penyusutan kapal per tahun

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Harga kapal} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Harga kapal} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Rp.250.000.000} - (5\% \times \text{Rp.250.000.000})}{20 \text{ tahun}}
 \end{aligned}$$

= Rp. 11.875.000 per tahun

2) Biaya Awak Kapal

(1) Gaji Upah

= Gaji rata-rata/orang/bulan x Jumlah ABK x 12 Bulan

a. Nakhoda

= Gaji Nakhoda x Jumlah Nakhoda x 12 bulan

= Rp. 1.500.000 x 1 x 12

= Rp. 18.000.000 per tahun

b. Anak Buah Kapal

= Gaji ABK x Jumlah ABK x 12 bulan

= Rp. 1.500.000 x 2 x 12

= Rp. 36.000.000 per tahun

Total Gaji Upah

= Rp. 18.000.000 + Rp. 36.000.000

= Rp. 54.000.000 per tahun

(2) Tunjangan

(a) Makan

= Uang makan/orang/hari x Jumlah hari x Jumlah ABK x
12 Bulan

= Rp. 50.000/hari x 12 hari x 3 orang x 12 bulan

= Rp. 21.600.000 per tahun

Total Biaya Tetap

**= Biaya Penyusutan Kapal + Biaya Gaji Upah + Biaya
Makan**

= Rp. 22.562.500 + Rp. 54.000.000 + Rp. 21.600.000

= Rp. 75.622.562 per tahun

b. Biaya tidak tetap

1) Biaya BBM

a) Mesin Induk

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \\
&\quad \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Hari} \\
&\quad \text{operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \\
&= 1 \times 120 \text{ PK} \times 0,13 \text{ liter/PK/jam} \times 0,2 \times 11 \text{ trip} \times 144 \text{ hari} \times \\
&\quad \text{Rp. 9.600} \\
&= \text{Rp. 47.433.968 per tahun}
\end{aligned}$$

b) Mesin Bantu

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \\
&\quad \times \text{Jumlah jam kerja mesin/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga} \\
&\quad \text{BBM/liter}
\end{aligned}$$

Total Biaya BBM

= Rp. 47.433.968 per tahun

2) Biaya Pelumas

a) Mesin Induk

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian} \\
&\quad \text{pelumas/PK/jam} \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \\
&\quad \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga pelumas/liter} \\
&= 1 \times 120 \text{ PK} \times 0,0033 \text{ liter/PK/jam} \times 0,2 \text{ jam/trip} \times 11 \text{ trip/hari} \\
&\quad \times 144 \text{ hari} \times \text{Rp. 30.000} \\
&= \text{Rp. 3.763.584 per tahun}
\end{aligned}$$

b) Mesin Bantu

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian} \\
&\quad \text{pelumas/PK/jam} \times \text{Jumlah jam kerja/hari} \times \text{Hari} \\
&\quad \text{operasi/tahun} \times \text{Harga pelumas/liter}
\end{aligned}$$

Total Biaya Pelumas

= Rp. 3.763.584 per tahun

c) Biaya Gemuk

$$\begin{aligned} &= \text{Jumlah pemakaian gemuk/bulan} \times \text{Jumlah operasi} \\ &\quad \text{kapal/bulan} \times \text{harga gemuk/kg} \times 12 \text{ bulan} \\ &= 0.33 \text{ Kg} \times 12 \text{ kali operasi/bulan} \times \text{Rp. } 50.000 \times 12 \text{ bulan} \\ &= \mathbf{\text{Rp. } 2.376.000 \text{ per tahun}} \end{aligned}$$

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

Docking Tahunan = Rp.20.500.000

Perawatan *Body*/tahun = Rp. 2.500.000

Perawatan Mesin/tahun = Rp. 1.000.000

Perlengkapan Kapal/tahun = Rp. 1.000.000

Total *Biaya Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)* per tahun =
Rp. 25.000.000 per tahun

e) Biaya di Lingkungan Pelabuhan

Biaya Sandar Kapal per Hari
= Rp. 55.000/hari

Biaya Sandar Kapal Per Bulan

= Biaya sandar kapal per hari x Jumlah hari operasi per bulan

= Rp. 55.000 x 12 Hari

= Rp. 660.000

Biaya Sandar Kapal Per Tahun

= Biaya sandar kapal per hari x Jumlah hari operasi per tahun Rp.
55.000 x 144 Hari

= **Rp. 7.920.000**

Total Biaya Tidak Tetap

= **Biaya BBM + Biaya Pelumas + Biaya Gemuk + Biaya *Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)* + Biaya Lingkungan Pelabuhan**

= **Rp. 47.433.968 + Rp. 3.763.584 + Rp. 2.376.000 + Rp. 25.000.000 + Rp. 7.920.000**

= Rp. 86.493.552

Total Biaya Langsung

= Total Biaya Tetap + Total Biaya Tidak Tetap

= Rp. 11.875.000+ Rp. 86.493.552

= Rp. 98.368.552

2. Biaya Tidak Langsung

a. Biaya tetap

1) Biaya pegawai darat cabang

a) Gaji Upah

= Gaji rata-rata/orang/bulan x Jumlah pegawai x 12 bulan

b) Tunjangan

(1) Makan dan Transportasi

= Uang makan + Transportasi/orang/hari x Jumlah hari x
Jumlah pegawai x 12 bulan

(2) Kesehatan

= Tunjangan Kesehatan/orang/bulan x Jumlah pegawai x
12 bulan

(3) Pakaian Dinas

= 2 stel/orang/tahun

(4) Jamsostek

= 5% x Gaji pegawai

(5) Tunjangan Hari Raya

= Diberikan 1 bulan gaji rata-rata

2) Biaya Pengelolaan & Manajemen

= 7 % dari pendapatan kapal sebelumnya

= 7 % x 65.000.000

= Rp. 4.900.000

Total Biaya Tetap

= **Biaya Pengelolaan & Manajemen**

= **Rp. 4.550.000**

b. Biaya tidak tetap

1) Biaya kantor cabang

2) Biaya pemeliharaan

= 10 % dari biaya sewa per tahun

3) Biaya alat tulis kantor dan barang percetakan

= 12 x biaya per bulan

4) Biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar

= 12 x bulan per bulan

5) Biaya administrasi tiket

6) Inventaris kantor

= Total nilai inventaris kantor / umur ekonomis

7) Biaya pengawasan dan perjalanan dinas

a) Biaya tiket PP rata-rata 1 kali perjalanan per orang

b) *Lumpsum* /orang/hari

Total Biaya Tidak Langsung

= **Total Biaya Tetap + Total Biaya Tidak Tetap**

= **Rp. 4.550.000 + 0**

= **Rp. 4.550.000**

Total Biaya Operasional Kapal

= **Biaya Langsung + Biaya Tidak Langsung**

= **Rp. 98.368.552+ Rp. 4.550.000**

= **Rp. 102.918.552**

Analisa Biaya Operasional/trip

=
$$\frac{\text{Total Biaya Operasional/tahun}}{\text{Trip/Tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp.102.918.552}}{1584}$$

$$= \text{Rp. 64.973,3 /trip}$$

Pph Pelayaran

$$= 1,2 \% \times \text{Biaya Operasional}$$

$$= 1,2 \% \times \text{Rp. 102.918.552}$$

$$= \text{Rp. 1.235.022,62}$$

Laba

$$= 10 \% \times \text{Biaya Operasional}$$

$$= 10 \% \times \text{Rp. 102.918.552}$$

$$= \text{Rp. 10.291.855,2}$$

5.3 Analisa Tarif

1. Analisa Tarif Penumpang

Lintasan Banjar Raya - Sakakajang berjarak 1,25 *mile* dan kapasitas 46 penumpang untuk Analisa ini, maka tarif yang berlaku sebagai berikut :

a. Berdasarkan *Load Factor* 100%

Tarif Penumpang per trip

$$= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph Pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} + \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}}$$

$$= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{100\% \times 46 \times 1584 \times 1,25}$$

$$= \text{Rp. 114.445.430} / 91.080$$

$$= \text{Rp. 1.256,53 /trip/mile/penumpang}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* adalah Rp. 1.256,53 x 1,25 *mile* sebesar Rp. 1.500 /trip/penumpang.

b. Berdasarkan *Load Factor* 60% sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019

$$\begin{aligned}
&= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph Pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} + \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}} \\
&= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{60\% \times 46 \times 1584 \times 1,25} \\
&= \text{Rp. 114.445.430} / 54.648 \\
&= \text{Rp. 2.094,2 /trip/mile/penumpang}
\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* adalah Rp. 2.094,2 x 1,25 *mile* sebesar Rp. 2.500/trip/penumpang

- c. Berdasarkan *Load Factor* Hasil Survei 15 Hari (data primer) yaitu 33,5 %

$$\begin{aligned}
&= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph Pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} + \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}} \\
&= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{33,5\% \times 46 \times 1584 \times 1,25} \\
&= \text{Rp. 114.445.430} / 30.511,8 \\
&= \text{Rp. 3.750,8 /trip/mile/penumpang}
\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* adalah Rp. 3.750,8 x 1,25 *mile* sebesar Rp. 4.500 /trip/penumpang.

Berdasarkan perhitungan diatas, maka untuk mengetahui tarif angkutan berdasarkan *Load Factor* sebagai berikut :

Tabel 5.9 Perhitungan Tarif Rencana Penumpang Berdasarkan *Load Factor*

No	<i>Load Factor</i>	Tarif Penumpang	Keterangan
1	100%	Rp. 1500	Kapasitas Penuh
2	90%	Rp. 1.500	
3	80%	Rp.2000	
4	70%	Rp. 2.000	
5	60%	Rp. 2.500	<i>Load Factor</i> berdasarkan PM No 66 Tahun 2019
6	50%	Rp. 3.000	
7	40%	Rp. 4.000	
8	33.5%	Rp. 4.500	<i>Load Factor</i> Analisa
9	30%	Rp. 5.000	
10	20%	Rp. 8.000	
11	10%	Rp. 15.500	

Sumber : Hasil Perhitungan , 2021

2. Analisa Tarif Kendaraan

Dengan rumus yang sama juga, dapat dihitung tarif untuk kendaraan berdasarkan golongan per trip dengan perhitungan yang didasarkan pada *Load Factor* 60% (PM No 66 Tahun 2019) dan *Load Factor* hasil survei (Data Primer) sebagai berikut :

a. Pada *Load Factor* (100%)

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} \times \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}} \times \text{SUP Kendaraan} \\
 &= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{100\% \times 46 \times 1584 \times 1,25} \times 4.02 \text{ (gol II)} \\
 &= \text{Rp. 114.445.430} / 91.080 \\
 &= \text{Rp. 5.051,25 /trip/Kendaraan Golongan II}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* Rata-rata 100 % untuk golongan II sebesar Rp. 5.000/trip/kendaraan Golongan II

- b. Berdasarkan *Load Factor* 60% sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019

$$= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} \times \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}} \times \text{SUP Ken}$$

$$= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{60\% \times 46 \times 1584 \times 1,25} \times 4.02 \text{ (gol II)}$$

$$= \text{Rp. 114.445.430} / 54.648$$

$$= \text{Rp. 8.500 /trip/Kendaraan Golongan II}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* 60% untuk golongan II sebesar Rp. 8.500/trip/Golongan II.

- c. Berdasarkan *Load Factor* Hasil Survei 15 Hari (data primer) yaitu (24,12%)

$$= \frac{\text{Biaya Operasional Kapal} + \text{Pph pelayaran} + \text{Laba}}{\text{LF} \times \text{Kapasitas Angkut Kapal} \times \text{Trip} \times \text{Jarak}} \times \text{SUP Ken}$$

$$= \frac{\text{Rp.102.918.552} + \text{Rp.1.235.022,62} + \text{Rp.10.291.855,2}}{24,12\% \times 46 \times 1584 \times 1,25} \times 4.02 \text{ (gol II)}$$

$$= \text{Rp. 114.445.430} / 21.968,4$$

$$= \text{Rp. 20.942}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, untuk tarif berdasarkan *Load Factor* Rata-rata 24,12 % dalam hasil survei untuk golongan II sebesar Rp. 21.000/trip/kendaraan Golongan II

Dengan menggunakan rumus dan cara yang sama diperoleh perhitungan tarif kendaraan berdasarkan *Load Factor* pada golongan II sebagai berikut :

Tabel 5.10 Rekapitulasi Tarif Rencana Kendaraan Berdasarkan *Load Factor*

<i>Load Factor</i> %	Golongan II	Keterangan
100%	Rp. 5.000	Kapasitas Penuh
90%	Rp. 5.500	
80%	Rp. 6.500	
70%	Rp. 7.000	
60%	Rp. 8.500	<i>Load Factor</i> berdasarkan PM No 66 Tahun 2019
50%	Rp. 10.000	
40%	Rp. 12.500	
30%	Rp. 17.000	
24%	Rp. 21.000	<i>Load Factor</i> Analisa
20%	Rp. 25.000	
10%	Rp. 50.500	

Sumber : Hasil Perhitungan, 2021

Berikut Analisa kenaikan tarif berdasarkan Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0603/KUM/2014 dengan tarif hasil Analisa berdasarkan *Load Factor* hasil survei, dapat dilihat pada tabel 5.12 :

Tabel 5.11 Perbandingan Tarif Eksisting dan Hasil Analisis

Jenis Angkutan	Tarif menurut Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0603/KUM/2014	Tarif yang berlaku di Lapangan	Tarif Analisa	Keterangan
Dewasa	Rp. 2.000	Rp. 2.000	Rp. . 4.500	
Anak	Rp. 2.000	Rp. 2.000	Rp. 4.500	
Golongan II	Rp. 6.000	Rp. 7.000	Rp. 21.000	

Sumber: Hasil Perhitungan , 2021

5.4 Pemecahan Masalah

Disarankan untuk menetapkan tarif sesuai dengan besaran harga komponen saat ini yang akan direncanakan untuk pemberlakuan tarif angkutan penyeberangan lintasan Banjar Raya - Sakakajang dihitung sesuai dengan Biaya Operasional Kapal Penyeberangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019. Berdasarkan analisis perhitungan tarif adalah Rp. 4.500/trip/dewasa, Rp. 4.500/trip/anak dan Rp. 21.000/trip/kendaraan (Gol.II) untuk mengusulkan diberlakukannya tarif rencana tiap golongan kendaraan. Selain itu juga perlu dilakukan sosialisasi kepada pengguna jasa mengenai pemberlakuan tarif yang baru agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan antara operator dan pengguna jasa.