

**PENENTUAN TARIF LONG SPEEDBOAT SRIWIJAYA DALAM STUDI
KASUS LINTASAN PALEMBANG - MAKARTI JAYA**

Kertas Kerja Wajib



Tugas Akhir Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program
Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau Dan
Penyebrangan

Diajukan Oleh:

Raffi Muhamad

NPT. 18 04 092

**PROGRAM DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD**

2021

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	viii
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Permasalahan	7
1.3 Tujuan Dan Manfaat	7
1.4 Ruang Lingkup.....	8
BAB II LANDASAN HUKUM	9
2.1 Landasan Hukum.....	9
2.2 Landasan Teori	11
BAB III METODE PENELITIAN	21

3.1	Prosedur Penelitian.....	21
3.2	Metode Pengumpulan Data	22
BAB IV OBJEK PENELITIAN.....		24
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	24
4.2	Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	30
4.3	Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	31
4.4	Kondisi Pelaksanaan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	39
BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH		52
5.1	Analisa Load Factor.....	52
5.2	Perhitungan Biaya Operasional Kapal.....	56
5.3	Analisa Pendapatan	66
5.4	Analisa Break Even Point.....	68
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....		74
6.1	Kesimpulan	74
6.2	Saran.....	75
DAFTAR PUSTAKA		76
LAMPIRAN		1

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Karakteristik <i>Long Speedboat</i> Sriwijaya.....	2
Tabel 1. 2 Tarif <i>Long Speedboat Lintasan Palembang - Makarti</i>	6
Tabel 4. 1 Batas Wilayah Administrasi Kota Palembang	24
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk per Kecamatan	26
Tabel 4. 3 Karakteristik <i>Long Speedboat</i> di Dermaga 16 Ilir Palembang	31
Tabel 4. 4 Kondisi Fasilitas Daratan dan Perairan	38
Tabel 4. 5 Keberangkatan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Sungai 16 Ilir.....	46
Tabel 4. 6 Kedatangan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Sungai 16 Ilir.....	46
Tabel 4. 7 Produktivitas Penumpang <i>Long Speedboat</i> selama 14 Hari dermaga 16 Ilir.....	48
Tabel 4. 8 Trayek Palembang – Makarti Jaya.....	49
Tabel 4. 9 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang <i>Long Speedboat</i> Trayek Palembang – Makarti Jaya	50
Tabel 4. 10 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang <i>Long Speedboat</i> Trayek Palembang – Makarti Jaya	51
Tabel 5. 1 Data Produktivitas Penumpang dan <i>Long Speedboat</i> Trayek Palembang – Makarti Jaya.....	53
Tabel 5. 2 Data Biaya Operasional <i>Long speedboat</i> Sriwijaya.....	54
Tabel 5. 3 Rincian Harga Kapal <i>Long Speedboat</i> Sriwijaya.....	57
Tabel 5. 4 Perhitungan Tarif Penumpang <i>Long Speedboat</i> Trayek Palembang – Makarti Jaya Berdasarkan Load Factor Penumpang.....	66
Tabel 5. 5 Tingkat Pendapatan Operator <i>Long Speedboat</i> dengan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kapal.....	69
Tabel 5. 6 Tingkat Pendapatan Operator <i>Long Speedboat</i> Berdasarkan.....	70
Tabel 5. 8 Perbandingan Tarif Existing dengan Tarif Berdasarkan Perhitungan BOK KM 73 Tahun 2004.....	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 <i>Long Speedboat</i> Sriwijaya.....	3
Gambar 1. 2Peta Lintasan Trayek Palembang – Makarti Jaya	5
Gambar 3. 1 Bagan Alur Penelitian	21
Gambar 4. 1 Peta Geografis Kota Palembang.....	25
Gambar 4. 2 Long Speed Boat di Dermaga 16 Ilir	30
Gambar 4. 3 Ringkasan Teknis	32
Gambar 4. 4 Kondisi Di Dermaga 16 Ilir Palembang.....	33
Gambar 4. 5 Kantor Administrasi	33
Gambar 4. 6 Ruang Tunggu Penumpang.....	34
Gambar 4. 7 Toilet	35
Gambar 4. 8 Musala	35
Gambar 4. 9 Lapangan Parkir	36
Gambar 4. 10 Catwalk.....	37
Gambar 4. 11 Bolder	37
Gambar 4. 12 Fender.....	38
Gambar 4. 13 Struktur Organisasi	39
Gambar 4. 14 Grafik Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir Di UPTD Pelabuhan Sungai 16 Ilir	47
Gambar 4. 15 Grafik Produktivitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir Di UPTD Pelabuhan Sungai 16 Ilir	47

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Palembang merupakan ibukota dari Provinsi Sumatera Selatan yang terdiri dari 14 kecamatan seluas 400,61 Km² dengan jumlah penduduk 1.451.776 jiwa. Secara geografis terletak pada posisi antara 2° 52' - 3° 5' LS dan 104° 37' 4°52" BT. Kota Palembang memiliki beberapa sungai salah satunya yaitu Sungai Musi yang merupakan sungai terpanjang di Sumatera. Mempunyai panjang keseluruhan yang mencapai ±700 km dan yang dapat dilayari ± 450 km menjadikan Sungai Musi mempunyai peranan penting dalam menunjang perekonomian masyarakat Kota Palembang.

Angkutan sungai yang berada di Sungai Musi melayari berbagai lokasi atau daerah yang berada di sepanjang aliran sungai musu yang belum bisa ditempuh melalui jalur darat dan perjalanan yang di nilai lebih ekonomis ditimbang dengan angkutan sarana lainnya. Terdapat beberapa jenis moda angkutan sungai yang dapat digunakan dalam melakukan pergerakan di sungai musu, antara lain jukung, *speedboat*, *long speedboat* dan ketek di Dermaga 16 Ilir trayek lintasan terdapat bermacam tujuan contohnya Palembang - Makarti Jaya, Palembang - Karang Agung, Palembang - Jalur 8 dan lain-lain. Lintasan Palembang - Makarti Jaya merupakan lintasan yang menghubungkan simpul antar kabupaten di daerah Sumatera Selatan. Lintasan Palembang – Makarti dapat ditempuh dengan menggunakan *Long Speedboat* dengan waktu tempuh 90 menit. Jalur Kecamatan Makarti Jaya merupakan salah satu daerah yang tidak dapat di jangkau melalui angkutan lainnya kecuali angkutan sungai karena letaknya dikelilingi oleh Sungai Musi yang bermuara di daerah Sungsang, Kecamatan Banyuasin II dan muara sebelahnya bermuara di Upang Marga

Kabupaten Banyuasin. Berikut karakteristik *Long speedboat* Sriwijaya lintasan Palembang – Makarti Jaya :

Tabel 1. 1 Karakteristik *Long Speedboat* Sriwijaya

1.	NAMA KAPAL	SRIWIJAYA
2.	PEMILIK	SUMARMAN
3.	GROSS TONAGE (GT)	6 GT
4.	MEREK MESIN	YAMAHA
5.	TAHUN PEMBUATAN MESIN	TAHUN 2019
6.	HARGA MESIN	152 JUTA
7.	HARGA BODY KAPAL	43 JUTA
8.	BAHAN BODY KAPAL	KAYU MERANTI BUNGO
9.	KAPASITAS MESIN	200 PK
10.	PANJANG	12,50 METER
11.	LEBAR	2,50 METER
12.	DRAFT	1,25 METER
13.	PENUMPANG	28 ORANG
14.	JUMLAH ABK	2 ORANG
15.	JUMLAH MESIN	1 UNIT
16.	LINTASAN	PALEMBANG – MAKARTI JAYA

Sumber, Dinas Perhubungan Kota Palembang 2021



Gambar 1. 1 *Long Speedboat* Sriwijaya

Long speedboat Sriwijaya adalah salah satu *long speedboat* yang memiliki *demand* setiap harinya karena keberangkatannya pada pagi hari sehingga para penumpang tidak lama menunggu dan memiliki jadwal tetap yang konsisten dalam keberangkatannya dari Dermaga 16 Ilir Palembang menuju Makarti Jaya yang menempuh jalur yang tidak singkat oleh karena itu penumpang lebih memilih *long speedboat* sebagai moda transportasi yang lebih diminati oleh dengan dilakukan survei dengan *stakeholder* alasan yang diberikan adalah sebagai berikut :

1. Kecepatan Moda *Long Speedboat*
2. Kenyamanan di dalam pelayaran dalam menghantam gelombang tidak menimbulkan guncangan yang berarti
3. Kenyamanan di dalam ruang *long speedboat* yang memiliki atap dan tembok menghindari percikan air akibat gelombang.

Dengan adanya beberapa moda angkutan sungai maka di buatlah berbagai dermaga oleh pemerintah guna memenuhi kebutuhan sandar kapal - kapal sungai yang di kelola oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang dalam pengawasan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) yang berfungsi dalam melaksanakan teknis operasional dinas dilapangan berikut dermaga yang termasuk dalam pengawasan Dinas Perhubungan Kota Palembang :

1. UPTD Pelabuhan Sungai 16 Ilir
2. UPTD Pelabuhan Sungai 7 ulu
3. UPTD Pelabuhan Sungai 36 Ilir
4. UPTD Pelabuhan Sungai Jakabaring
5. UPTD Pelabuhan Sungai Kertapati
6. UPTD Pelabuhan Sungai Sungai Lais
7. UPTD Pelabuhan Sungai Pulau Kemaro
8. UPTD Pelabuhan Sungai 35 Ilir
9. UPTD Pelabuhan Sungai Pulo Kerto

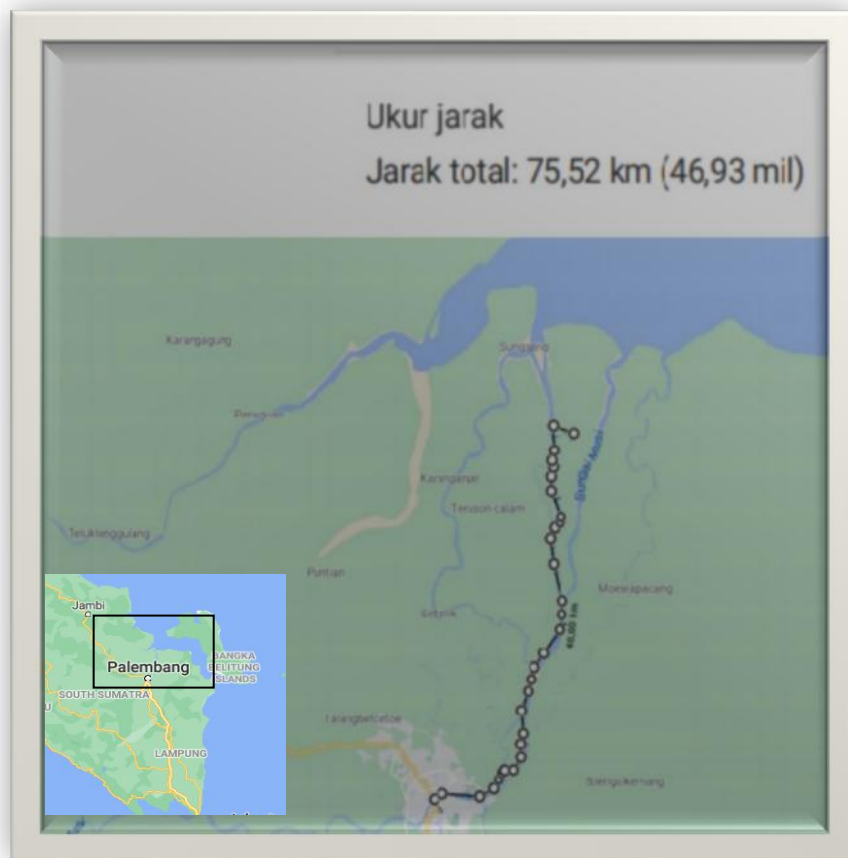
Long speedboat Sriwijaya adalah salah satu yang beroperasi di Sungai Musi dengan alur pelayaran sungai dengan trayek Palembang - Makarti Jaya. Dampak dari virus *covid-19* memberikan efek negatif bagi penyedia jasa *long speedboat* karena menurunnya permintaan pengguna jasa *long speedboat* akibat pembatasan jumlah penumpang, dan larangan larangan mudik untuk menghindari penyebaran virus *covid-19* menyebabkan penurunan tingkat produktivitas *long speedboat* Di Sungai Musi. Dinas Perhubungan Kota Palembang sebagai pengelola retribusi angkutan sungai sesuai Perda Sumsel No.17 Tahun 2011 sebagai retribusi dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebagaimana dalam jasa tambat/sandar kapal angkutan sungai di Dermaga 16 Ilir Palembang dikenakan biaya satu kali sandar menggunakan karcis dikenakan biaya :

- 1) Rp.5.000,- untuk Kapal jenis *Speedboat*
- 2) Rp.1.500,- untuk Kapal jenis Ketek
- 3) Rp.10.000 untuk Kapal jenis Jukung

Sedangkan di Makarti Jaya tidak memerlukan biaya sandar karena mayoritas penduduk di Makarti Jaya mempunyai rumah di daerah tepi sungai sebagaimana ciri khas dari masyarakat Sumatera Selatan jadi *Long speedboat* tidak memerlukan waktu sandar melainkan hanya mengantarkan penumpang di depan tempat tinggal masyarakat yang memiliki tangga tradisional untuk naik turun orang dari sungai menuju ke darat, apabila penumpang memiliki rumah di daerah daratan maka tempat sandar yang

dipilih adalah tempat terdekat dari rumah penumpang. Makarti Jaya adalah daerah perkebunan padi, kelapa, sawit, pohon karet, walet dll. tempat yang memiliki nilai ekonomis tinggi di wilayah Sumatera Selatan terutama bagi masyarakat maupun perusahaan.

Gambar 1. 2 Peta Lintasan Trayek Palembang – Makarti Jaya



Jarak dari dermaga asal menuju dermaga tujuan berjarak 75,52 km yang di ukur menggunakan *google maps* dengan mengikuti alur lintasan Palembang – Makarti Jaya yang berangkat dari dermaga 16 Ilir Palembang menuju dermaga Pasar Makarti Jaya.

Tabel 1. 2 Tarif *Long Speedboat Lintasan Palembang - Makarti*

LINTASAN	TARIF LONG SPEEDBOAT
Palembang – Makarti Jaya	Rp. 80.000,-/Penumpang

Sumber, Hasil Survei Tim PKL Dishub Kota Palembang

Tarif sangat berpengaruh pada masyarakat yang tinggal di daerah aliran Sungai Musi karena berkaitan dengan ekonomi masyarakat agar tidak terjadi kerugian dari penyedia jasa dan pengguna jasa maka perlu ditetapkan tarif angkutan sungai sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dinas Perhubungan Kota Palembang sebagai pengelola Dermaga 16 Ilir berencana mengatur tarif angkutan sungai ke dalam suatu Peraturan Daerah yang mana selama ini dalam pelaksanaannya tarif yang berlaku sekarang merupakan hasil dari kesepakatan para pemilik kapal angkutan yang mematok harga sendiri dan tidak mengacu pada aturan yang terdapat di dalam perhitungan Pasal 61 tentang Tarif Angkutan Sungai Lampiran VI KM No 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Danau. Peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam hal penentuan tarif yang sesuai dengan aturan yang telah berlaku selama ini untuk menyalurkan antara kepentingan pihak pengguna jasa dengan pihak penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

Salah satunya angkutan yang dapat menuju ke Kecamatan Makarti Jaya adalah menggunakan angkutan sungai jenis *long speedboat*. Di dermaga 16 Ilir pengguna jasa memilih untuk menggunakan *long speedboat* sebagai moda angkutan untuk melakukan perpindahan, hal ini didasarkan *Long speedboat* lebih banyak diminati dibandingkan moda lain yang dalam tarifnya sama sedangkan waktu tempuh yang jauh berbeda untuk waktu tempuh *long speedboat* adalah 90 menit sedangkan *speedboat* adalah 150 menit.

Tarif penumpang ditetapkan oleh pemilik kapal untuk melakukan perpindahan yang ada tentu saja dikeluarkan biaya atau uang sebagai

timbang balik dari jasa angkutan yang diberikan operator. Penentuan tarif trayek juga tergantung dari beberapa hal atau faktor-faktor dalam penentuannya dan bukannya keinginan dari operator kapal.

Dalam Studi Kasus *Long Speedboat* trayek Palembang (16 Iir Palembang) – Makarti Jaya (Dermaga Pasar Makarti Jaya) akan ditetapkan tarif terbaru yang sesuai dengan KM 73 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai danau Lampiran VI . Dalam peraturan tersebut sudah dijelaskan komponen-komponen yang harus diperhitungkan dalam menetapkan tarif.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dibuat usulan judul untuk kertas kerja wajib dengan judul ” Penentuan Tarif *Long Speedboat* Sriwijaya Dalam Studi Kasus Lintasan Palembang - Makarti Jaya ”.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka diperoleh beberapa rumusan masalah yaitu :

1. Berapakah tarif penumpang pada *long speedboat* Sriwijaya lintasan Palembang – Makarti Jaya sesuai dengan peraturan yang berlaku ?
2. Berapakah biaya operasional *long speedboat* Sriwijaya berdasarkan peraturan yang berlaku ?
3. Berapakah penentuan tarif *long speedboat* Sriwijaya lintasan Palembang - Makarti Jaya ?

1.3 Tujuan Dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Dengan adanya usaha dari pemerintah Kota Palembang dalam hal meninjau tarif angkutan sungai yang berlaku di Sungai Musi maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis tarif penumpang pada *long speedboat* Sriwijaya lintasan Palembang – Makarti Jaya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

2. Untuk menganalisis biaya operasional pada *long speedboat* Sriwijaya berdasarkan peraturan yang berlaku.
 3. Untuk menganalisis penentuan tarif *long speedboat* Sriwijaya lintasan Palembang – Makarti Jaya.
- 1.3.2 Manfaat yang diharapkan pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat antara lain :
1. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan.
 2. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai tarif di lintasan aliran Sungai Musi dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.
 3. Bagi Instansi, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai acuan bagi Pemerintah Daerah Kota Palembang untuk menentukan tarif yang seharusnya berlaku untuk kapal yang beroperasi di aliran Sungai Musi.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan. Dalam Penulisan Kertas Kerja Wajib ini diberikan batasan pembahasan terhadap:

1. Lokasi yang diteliti adalah Sungai Musi Kota Palembang Provinsi Sumatera Selatan.
2. Hal yang diteliti adalah tarif penumpang *Long speedboat* Sriwijaya dalam studi kasus Lintasan Palembang – Makarti Jaya.
3. Perhitungan tarif penumpang berdasarkan KM No.73 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau.

BAB II LANDASAN HUKUM

2.1 LANDASAN HUKUM

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008, dijelaskan bahwa pada:
 - a. Pasal 35
 - 1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif penumpang dan tarif angkutan barang
 - 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004. Terdapat pada BAB VI Pasal 61 tentang tarif angkutan sungai dan danau yang menjelaskan bahwa:
 - a. Tarif angkutan sungai dan danau terdiri dari tarif penumpang serta tarif barang dan/atau hewan.
 - b. Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh :
 - 1) bupati/walikota untuk angkutan sungai dan danau dalam kabupaten/kota;
 - 2) gubernur untuk angkutan sungai dan danau lintas kabupaten/kota dalam provinsi;
 - 3) menteri untuk angkutan sungai dan danau lintas antar provinsi atau antar negara didekonsentrasikan kepada pemerintah provinsi, sesuai tempat domisili perusahaan/pemilik kapal berdasarkan formula tarif sebagaimana terlampir dalam Lampiran VI Keputusan ini.
 - c. Tarif angkutan barang dan hewan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa.

3. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 96/PMK.03/2009 menjelaskan bahwa:
Semua jenis usaha
 - a. Mebel dan peralatan dari logam termasuk meja, bangku, kursi, lemari dan sejenisnya yang bukan merupakan bagian dari bangunan. Alat pengatur udara seperti AC, kipas angin dan sejenisnya.
 - b. Mobil, bus, truk, speedboat dan sejenisnya
 - c. Container dan sejenisnya
4. Peraturan Gubernur Sumatera Selatan No. 12 Tahun 2015 yang menjelaskan bahwa :
 - d. Tarif angkutan sungai dan danau terdiri dari tarif penumpang serta tarif barang dan/atau hewan.
 - e. Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh :
 - 1) bupati/walikota untuk angkutan sungai dan danau dalam kabupaten/kota;
 - 2) gubernur untuk angkutan sungai dan danau lintas kabupaten/kota dalam provinsi;
 - 3) menteri untuk angkutan sungai dan danau lintas antar provinsi atau antar negara didekonsentrasikan kepada pemerintah provinsi, sesuai tempat domisili perusahaan/pemilik kapal berdasarkan formula tarif sebagaimana terlampir dalam Lampiran VI Keputusan ini
 - 4) Tarif angkutan barang dan hewan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa.

2.2 LANDASAN TEORI

1 Pengertian Transportasi

Menurut Miro (2008:184) Angkutan Transportasi sungai merupakan kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai atau danau, waduk, rawa, kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai atau perseorangan. Untuk menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di alur pelayaran sungai dan danau wajib dilengkapi fasilitas alur pelayaran sungai dan danau. Salah satu fasilitas alur pelayaran sungai yaitu adanya rambu-rambu yang dipasang di alur pelayaran sungai. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ketempat yang lain. Ada tiga hal yang berhubungan dengan pengertian transportasi diatas yaitu:

- 1) Adanya muatan yang diangkut
- 2) Adanya kendaraan sebagai alat angkut
- 3) Adanya jalan yang dapat dilalui

2 Kategori Tarif Angkutan

Menurut Salim (2013:45), Tarif merupakan harga atau sejumlah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas penggunaan jasa angkutan yang ditentukan oleh pemerintah. Tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut :

1) 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.

2) Tarif pengecualian

Tarif pengecualian merupakan tarif yang lebih rendah dari pada *Class Rute*.

3) Tarif perjanjian atau 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, angkutan pipa)

3 Jenis tarif Angkutan

Menurut Salim (2013:46) tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi (*what the traffic willbear*)

yang berlaku dapat 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 Differensial

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

4) Tarif peti kemas

Adalah tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak atau box diatas truk berdasarkan ukuran kotak atau box yang diangkut dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang.

4 Studi Kasus

Studi kasus menurut Chang (2014:29) menegaskan. “Kasus yang diangkat menjadi objek penelitian disoroti secara tajam dan mendalam”. Studi kasus adalah salah satu metode penelitian dalam ilmu sosial. Dalam riset yang menggunakan metode ini, dilakukan pemeriksaan

longitudinal yang mendalam terhadap suatu keadaan atau kejadian yang disebut sebagai kasus dengan menggunakan cara-cara yang sistematis dalam melakukan pengamatan, pengumpulan data, analisis informasi, dan pelaporan hasilnya. Sebagai hasilnya, akan diperoleh pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi dan dapat menjadi dasar bagi riset selanjutnya. Studi kasus dapat digunakan untuk menghasilkan dan menguji hipotesis

Pendapat lain menyatakan bahwa studi kasus adalah suatu strategi riset, penelaahan empiris yang menyelidiki suatu gejala dalam latar kehidupan nyata. Strategi ini dapat menyertakan bukti kuantitatif yang bersandar pada berbagai sumber dan perkembangan sebelumnya dari proposisi teoretis. Studi kasus dapat menggunakan bukti baik yang bersifat kuantitatif maupun kualitatif. Penelitian dengan subjek tunggal memberikan kerangka kerja statistik untuk membuat inferensi dari data studi kasus kuantitatif.

5 Kebijakan Penentuan Tarif

Menurut Salim (2013:73) Kebijakan dalam menentukan tarif angkutan didasarkan atas :

1) *Cost of Service Pricing* (perhitungan tarif 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.

Komponen biaya tetap adalah :

- a) Biaya Penyusutan Kapal
- b) Biaya Kepegawaian
- c) Bunga Modal
- d) Premi Asuransi

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. Dalam sub Bab ini dijelaskan besaran penggunaan Bahan Bakar dan biaya Asuransi.

Komponen Biaya Variabel atau Biaya Tidak Tetap adalah , sebagai berikut :

- a) Biaya Bahan Bakar
- b) Biaya Pelumas
- c) Biaya Pelabuhan
- d) Biaya Perawatan

C. Biaya Umum

Biaya ini merupakan biaya yang tidak dapat dialokasikan pada tiap – tiap jasa angkutan karena penggunaan yang sama atas fasilitas angkutan tersebut.

D. 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*

Menentukan tarif berdasarkan basis ini yaitu menentukan untuk tiap barang atau penumpang yang diangkut pada tingkat sedemikian rupa sehingga dapat memberikan sumbangan yang terbesar untuk menutupi fixed cost. Dalam penetapan tarif harus diperhatikan besarnya volume angkutan, sebab hal ini mempengaruhi besarnya penerimaan perusahaan. Tingkat tarif yang wajar berada di antara batas minimum dan maksimum.

4) Pendapatan

Pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu.

5 Faktor Beban (*Load Factor*)

Menurut Nasution (2004:194) *Load factor* adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang tersedia. Formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap – tiap kapal adalah :

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

Dimana, Keterangan :

LF = *Load Factor* (faktor muat)

KP = Jumlah kapasitas yang terpakai

KT = Jumlah kapasitas yang tersedia

Load factor yang akan dipakai di dalam perhitungan tarif adalah *load factor* rata-rata yang terjadi sesuai dengan kondisi sekarang.

6 Biaya Operasional Kapal

Perhitungan biaya operasional yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menyelenggarakan angkutan tersebut yang besarnya dipengaruhi oleh biaya bahan bakar, biaya perawatan, biaya penyusutan dan lain – lain.

Formulasi biaya operasional kapal menggunakan perhitungan sesuai pada rumusan penetapan tarif yang tercantum pada Lampiran VI Pasal 61 KM 73 Tahun 2004, dimana dasar perhitungannya adalah sebagai berikut :

I. DATA UMUM :

- 1 Jenis Kapal : Speed boat / Bis Air / Truk Air / Klotok*)
- 2 Trayek :
- 3 Jarak : km
- 4 Frekuensi /Thn : trip
- 5 Bahan Bakar : Solar / Premium campur
- 6 Kapasitas Angkut : - Orang
- ton
- 7 Jumlah Awak Kapal : orang, rata-rata gaji per bulan
Rp. orang/bulan
- 8 Pegawai Darat : orang, rata-rata gaji per bulan
Rp. orang/bulan
- 9 Harga Kapal : Rp.
- 10 Umur Ekonomis : tahun

II. PERHITUNGAN BIAYA

A. Biaya Langsung :

- i. . Biaya Tetap
- ii. Biaya Tidak Tetap

a. Biaya Tetap

1. Penyusutan Kapal

$$= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu (10 \%)} }{\text{Umur Ekonomis}} = \dots$$

2. Bunga Modal

$$= \frac{\text{Bunga/th} \times (65 \% \times \text{Harga Kapal}) \times \{(n+1)/2\}}{\text{Umur Ekonomis}} = \dots$$

3. Premi Asuransi Kapal

$$= 1,5 \% \times \text{Harga Kapal Tahun Berjalan} = \dots$$

4 Biaya Awak Kapal

$$= \text{Jml bln (12)} \times \text{Jml Awak Kpl} \times \text{Gaji Awak Kpl / bln} = \dots$$

$$\text{Jumlah Biaya Tetap (a)} = \dots$$

b. Biaya Tidak Tetap

1. Biaya Bahan Bakar (BBM)

$$= \text{Jml frekuensi pertahun} \times \text{Jarak} \times \text{Ratio Pemakaian BBM} \\ \times \text{Harga BBM / liter} = \dots$$

2 Biaya Gemuk, Oli per bulan ;

$$= \text{Jml bln (12)} \times \text{Biaya Gemuk / Oli per bln (sesuai jenis kapal)} = \dots$$

3 Biaya Perawatan Kapal (sesuai jenis kapal)

NO.	Jenis Perawatan	Speed Boat / Klotok
1	Service kecil	Tiap 10.000 km
2	Service Besar	Tiap 25.000 km
3	General Over Houll	Tiap 60.000 km
NO.	Jenis perawaratan	Bis air & truk air
1	Service kecil	Tiap 15.000 km
2	Service Besar	Tiap 30.000 km
3	General Over Houll	Tiap 75.000 km

4 Biaya Pelabuhan

$$\text{Jml hari operasi per tahun} \times \text{biaya pelabuhan per hari} = \dots$$

$$\text{Jumlah Biaya Tidak Tetap (b)} = \dots$$

$$\text{Biaya Langsung (A = a + b)} = \dots$$

B. Biaya Tidak Langsung *):

1 Biaya Pegawai Darat

$$= \text{Jml bln (12)} \times \text{Jml Pegawai Darat} \times \text{Gaji Pegawai Darat / bln} = \dots$$

2 Biaya Kantor

= Biaya Sewa Kantor per tahun = ...

3 Biaya Telepon, Air, Listrik

= Jml bln (12) x Biaya telepon, Air, Listrik / bln = ...

4 Biaya management dan Pengelolaan

= Jml bln (12) x biaya management dan pengelolaan / bln = ...

Biaya Tidak Langsung (B) = ...

Total Biaya (A + B) = ...

III. BIAYA PENUMPANG PER KM

A. Kapasitas Angkut per tahun

= Kapasitas angkut kapal ... org x trip per tahun = ... org

B. Biaya penumpang per km

=
$$\frac{\text{Total Biaya}}{\text{Kapasitas Angkut kapal... org/Tahun x jarak}} = \dots / \text{org}$$

IV. BIAYA PENUMPANG PER KM

No.	Faktor Beban	Speed Boat/Bis Air/klotok/truk Air *) Rp/pnp km	Keterangan
1.	100 %		Penetapan Tarif pada tingkat faktor beban antara 60% s.d. 70% dengan kondisi/ Kemampuan daerah
2.	90 %		
3.	80		
4.	70		
5.	65		
6.	60		

Keterangan :

a. *) Coret yang tidak perlu

b. *) Biaya tidak langsung sesuai kebutuhan

c. Ratio pemakaian bahan bakar

Solar ; 1 : 1,7 untuk Klotok

; 1 : 0,6 untuk Bis Air / Truk Air

Premium Campur; 1 :1

7 Analisa Tarif Dasar Penumpang per Km

Untuk dapat mengetahui besaran tarif yang akan di berlakukan perlu adanya analisa berdasarkan *load factor* penumpang yang beroperasi agar pada saat terjadinya *load factor* terendah pengusaha tidak rugi, maka analisa yang digunakan adalah dengan cara mengetahui besaran tarif per Penumpang dengan *Load factor* sebesar 100% sampai dengan *load factor* terendah pada saat survey. Setelah didapat besaran *load factor* maka diambil tarif berdasarkan *load factor* yang sesuai agar pada saat *load factor* terendah pengusaha tidak rugi. Berikut adalah analisa yang akan digunakan :

- (1) Analisa Tarif Berdasarkan *Load factor* 100%

$$\frac{\text{Total BOK per Km}}{\text{Load Faktor 100\%} \times \text{Jarak Tempuh}}$$

Tarif angkutan penumpang *speedboat* dengan *Load factor* penumpang 100% dalam 1 (satu) kali perjalanan adalah :

$$= \text{Tarif penumpang per Km} \times \text{Jarak tempuh}$$

- (2) Analisa Tarif Angkutan *speedboat* Berdasarkan *Load factor* tertinggi , maka tarif yang berlaku adalah :

$$\frac{\text{Total BOK per Km}}{\text{Load Faktor Tertinggi} \times \text{Jarak Tempuh per Km}}$$

8 Faktor Muat *BREAK EVEN POINT (BEP)*

Faktor muat *Break Even Point (BEP)* merupakan suatu tingkat factor muat kapal dimana tingkat produksi / besarnya pendapatan sama dengan besarnya pengeluaran yang dilakukan oleh proyek, sehingga pada keadaan tersebut proyek tidak mengalami kerugian dan tidak mendapatkan keuntungan. Dengan kata lain biaya operasional kapal (BOK) dan pendapatan adalah seimbang. Formula yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$LF\ BEP = \frac{BOK}{PDT}$$

Keterangan : *LF BEP = Load Factor Break Even Point*

BOK = Biaya Operasional Kapal

PDT = Pendapatan

Analisa Tarif Berdasarkan Keuntungan :

- (1) Analisa Keuntungan dengan *Load factor* terendah

$$\frac{(\text{Tarif yang berlaku} \times \text{jumlah penumpang})}{\text{BOK per trip}}$$

- (2) Analisa Keuntungan dengan *Load factor* 100%

$$\frac{(\text{Tarif yang berlaku} \times \text{jumlah penumpang})}{\text{BOK per trip}}$$

- (3) Analisa Keuntungan dengan *Load factor* rata – rata

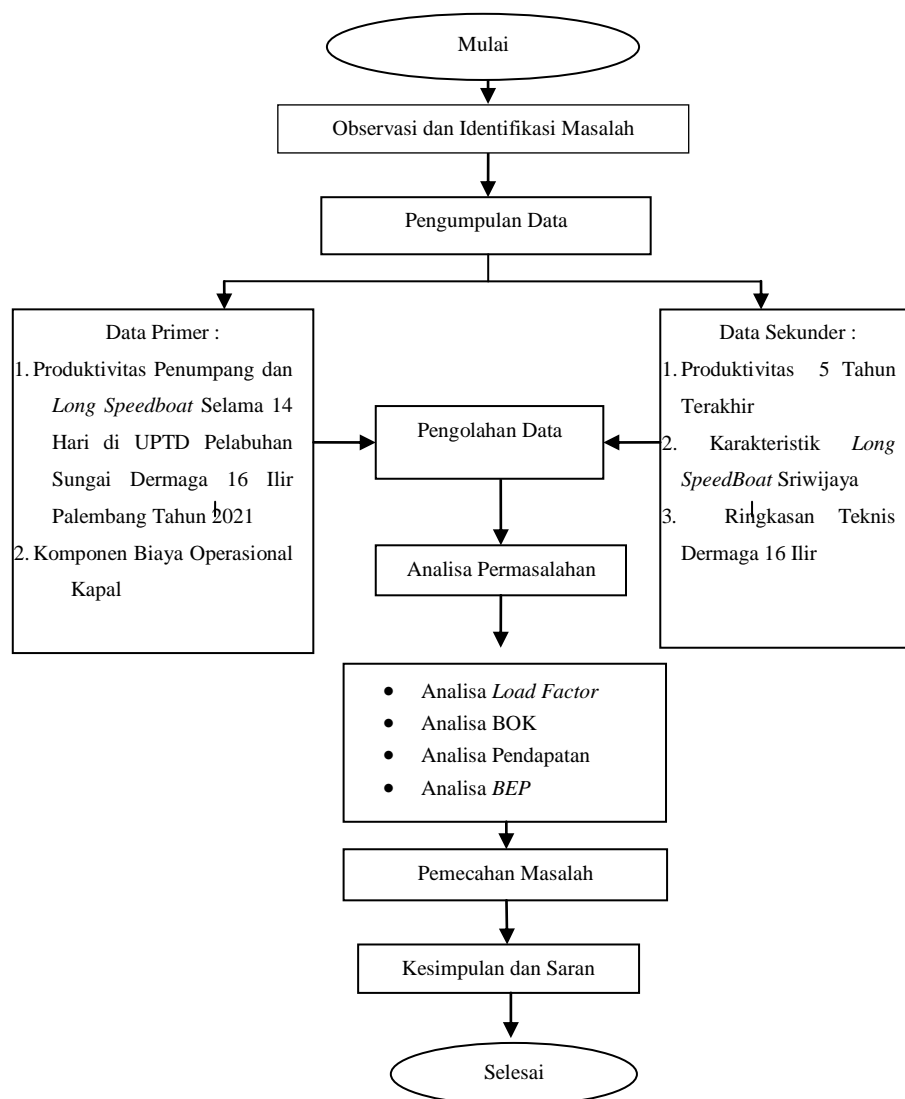
$$\frac{(\text{Tarif yang berlaku} \times \text{jumlah penumpang})}{\text{BOK per trip}}$$

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Prosedur Penelitian

Agar penulisan ini terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka penulis menyusun bagan alur penulisan. Adapun bagan alur penulisan dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah :

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif, Gabungan kedua metode penelitian yang “metode kualitatif menjadi fasilitator penelitian kuantitatif, sedangkan metode kuantitatif sebagai fasilitator penelitian kualitatif. Kedua pendekatan mendapat tekanan setara dan bisa saling memperkaya ” (Chang, 2014: 32).

3.2.1 Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:39) menegaskan, “data primer yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya”.

- 1) “Metode pengamatan digunakan sebagai metode utama, di samping wawancara tak berstruktur untuk mengumpulkan data” (Bungin, 2015:138) ini dilakukan secara langsung melihat kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan naik turun penumpang serta transaksi pembayaran tarif antara pengguna jasa dan penyedia jasa maupun antara penyedia jasa dengan pihak penyelenggara.
- 2) Menurut Bungin (2015:155) Menegaskan, “Metode wawancara adalah proses percakapan dengan maksud untuk mengonstruksi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, motivasi, peasaan dan sebagainya yang dilakukan dua pihak” yaitu :
 - a) Pewawancara (*interviewer*)
 - b) Orang yang diwawancarai (*interviewee*)

Dalam penelitian ini metode wawancara digunakan untuk mendapatkan informasi tentang alasan *stakeholder* memilih angkutan *long speedboat* sebagai moda transportasi terpilih data yang didapatkan melalui metode wawancara dan alasan para penumpang menggunakan angkutan *long speedboat* dan wawancara dengan pemilik kapal untuk mendapatkan data biaya operasional kapal.

3.2.2 Data Sekunder

Menurut Suryabrata (2016:39) menegaskan, “ data sekunder itu biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen dokumen, misalnya data mengenai keadaan demografis suatu daerah, data mengenai produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan sebagainya”.

BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Kondisi Geografis

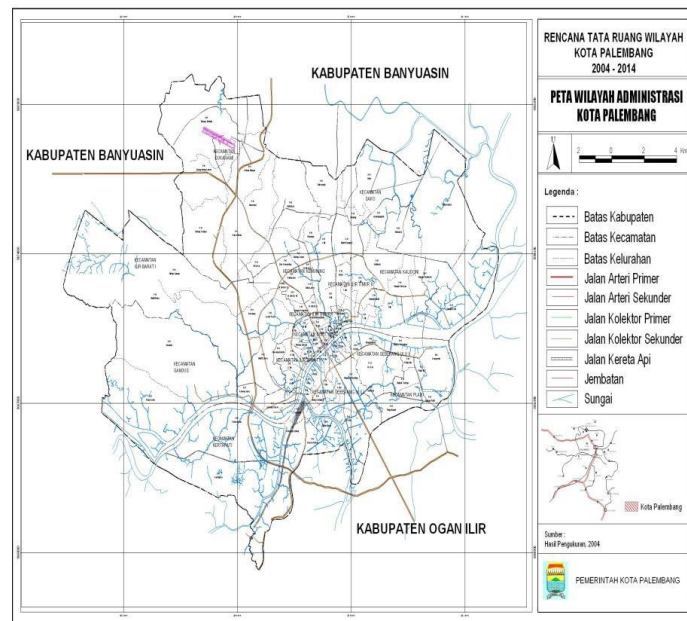
Keberadaan wilayah geografis Kota Palembang terletak antara $2^{\circ} 52'$ - $3^{\circ} 5'$ Lintang Selatan dan $104^{\circ} 37'$ - $104^{\circ} 52'$ Bujur Timur dan luas Kota Palembang 40,061 Ha atau 400,61 Km² .Pada Tahun 2007 Kota Palembang dibagi 16 kecamatan dan 107 kelurahan. Pada Tahun 2018, terbentuk Kecamatan Jakabaring yang merupakan pemekaran dari Kecamatan seberang Ulu I dan Kecamatan Ilir timur Tiga yang merupakan pemekaran dari Kecamatan Ilir timur II, sehingga saat ini wilayah administrasi Kota Palembang terbagi menjadi 18 kecamatan dan 107 kelurahan. Luas wilayah Kota Palembang adalah 400,61 km² dimana Kecamatan Gandus memiliki luas terbesar dibandingkan kecamatan lainnya (68,78 km² / 17,17 %) dan Kecamatan Ilir Barat II merupakan kecamatan dengan luas wilayah terkecil (6,22 km² / 1,55%) Berdasarkan posisi geografisnya, Kota Palembang memiliki batas-batas: Utara, Timur, Barat - Kabupaten Banyuasin, Selatan - Kabupaten Muara Enim dan Kabupaten Ogan Ilir.

Tabel 4. 1 Batas Wilayah Administrasi Kota Palembang

Arah Mata Angin	Perbatasan
Utara	Kota Palembang
Selatan	Kabupaten Muara Enim dan Kabupaten Ogan
Timur	Kabupaten Banyuasin
Barat	Kabupaten Banyuasin

4.1.2 Batas Adminitrasi

Secara Administrasi Kota Palembang terdiri dari 18 Kecamatan, yaitu: Iilir Barat Dua, Gandus, Seberang Ulu Satu, Kertapati, Jakabaring, Seberang Ulu Dua, Plaju, Iilir Barat Satu, Bukit Kecil, Iilir Timur Satu, Kemuning, Iilir Timur Dua, Kalidoni, Iilir Timur Tiga, Sako, Sematang Borang, Sukarami, dan Alang-Alang Lebar.



Gambar 4. 1 Peta Geografis Kota Palembang

4.1.3 Kependudukan

Salah satu pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yaitu sumber daya manusia yang meliputi penduduk yang tinggal di wilayah tersebut. Sebagai unsur yang paling menentukan dalam pembangunan maka pemerintah dalam hal ini harus memperhatikan laju pertumbuhan penduduk yang mesti terkendali, mengingat banyak aspek yang berkaitan langsung dengan masalah kependudukan seperti penyediaan bahan makanan, perumahan, pendidikan, kesehatan serta penyiapan lapangan pekerjaan disamping juga faktor keamanan dan lain sebagainya.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk per Kecamatan

No	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk Per Km
1	Iilir barat dua	4,11	10679
2	Gandus	4,23	993
3	Seberang ulu Satu	5,56	10854
4	Kertapati	5,48	2.085
5	Jakabaring	5,37	9480
6	Seberang ulu dua	6,12	9247
7	Plaju	5,68	6045
8	Iilir barat satu	8,57	7005
9	Bukit kecil	2,38	2881
10	Iilir timur satu	4,16	10330
11	Kemuning	5,02	9006
12	Iilir timur dua	5,26	7857
13	Kalidoni	7,29	4217
14	Iilir timur tiga	4,54	4966
15	Sako	6,44	5765
16	Sematang boring	3,17	1383
17	Sukarami	10,71	3361
18	Alang alang lebar	6,16	2879

Sumber : BPS Kota Palembang 2020

4.1.4 Komoditas Daerah

1) Pertanian dan Perkebunan

Luas lahan di Kota Palembang masih didominasi, karet merupakan komoditas yang berproduksi secara signifikan dibandingkan komoditas perkebunan lainnya. Areal perkebunan karet paling luas berada di kecamatan Gandus yaitu 231,50 hektar, disusul Kecamatan Ilir Barat Satu yaitu 127,18 hektar.

Jika dilihat dari luas panen Selama tahun 2020, karet, kelapa sawit, dan kelapa merupakan komoditas yang berproduksi secara signifikan dibandingkan komoditas perkebunan lainnya. Areal perkebunan karet paling luas berada di kecamatan Gandus yaitu 300,75 hektar, disusul Kecamatan Ilir Barat I yaitu 58,93 hektar. Kangkung, ketimun dan terung merupakan tanaman sayuran yang banyak ditanam oleh petani di kota Palembang dibandingkan tanaman sayuran lainnya. Pada tahun 2020, ketiga komoditas yang tersebut diatas memiliki luas panen sebesar 138 ha. Pada tahun 2020 produksi kangkung tercatat sekitar 1.275 kuintal meningkat sekitar 35 persen dibandingkan dengan tahun 2018 sebesar 945 kuintal. Komoditas sayuran lainnya yang diproduksi di Kota Palembang adalah ketimun. Tahun 2018 produksi ketimun sekitar 623 kuintal meningkat menjadi sekitar 1.650 kuintal di tahun 2020. Produksi terung tercatat sekitar 1.961 kuintal meningkat sekitar 281 persen dibandingkan dengan tahun 2018 sebesar 515 kuintal.

2) Kehutanan

Hasil hutan kota Palembang dalam buku BPS tahun 2020 tidak terlali lengkap dibandingkan sector lain. Data yang ada hanya menunjukkan produksi kayu bulat, data kayu bulat Kota Palembang tahun 2015 – 2020

3) Peternakan

Setiap tahun populasi ternak di Kota Palembang terus meningkat populasi sapi potong tahun 2019 yaitu 4.338 ekor, hal. Untuk domba sebanyak 192 pada tahun 2019. Pada sisi unggas seluruhnya mengalami peningkatan di Kota Palembang. Populasi ayam pedaging di Kota Palembang sebanyak, ayam kampung 56.329 ekor, ayam petelur 490.160 ekor, ayam pedaging 253.530 ekor, Itik.sebanyak 1.917.

4) Perikanan

Produksi perikanan Kota Palembang pada tahun 2020 yaitu 4.291 ton Kecamatan kertapati menjadi yang terbanyak sebagai pemasok perikanan di Kota Palembang dan diikuti Kecamatan seberang ulu 1, gandum, dan kalidoni Kecamatan tersebut memasok hampir sebagian besar kebutuhan ikan masyarakat Kota Palembang. Adapun untuk produksi perikanan budidaya menurut kecamatan dan jenis budidaya kota Palembang 2020 sebanyak 872.00.

5) Perekonomian

Perekonomian di suatu wilayah. Selama lima tahun terakhir, PDRB Kota Palembang dengan migas atas dasar harga berlaku mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 nilai tambah yang terbentuk sebesar 118.344,29 miliar rupiah. Pada tahun 2017, angka ini sebesar 129.400,33 miliar rupiah, tahun 2018 sebesar 141.908,62 miliar rupiah dan tahun 2019 sebesar 154.392,82 miliar rupiah. Pada tahun 2020, nilainya menjadi sebesar 155.822,33 miliar rupiah.

Berdasarkan harga berlaku dengan migas, terdapat tiga sektor yang memberikan sumbangan cukup besar terhadap PDRB. Pada tahun 2020, tiga sektor yang memberikan sumbangan terbesar adalah sektor industri pengolahan, diikuti oleh sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor serta sektor konstruksi. Pada tahun 2020 kontribusi masing-masing sektor di atas secara berurutan adalah 31,26 persen, 17,51 persen dan 17,19persen (lihat tabel 12).

6) Perindustrian

Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu: industri besar (100 orang pekerja atau lebih), industri sedang/menengah (20–99 orang pekerja), industri kecil (5–19 orang pekerja), dan industri mikro (1–4 orang pekerja). Industri Pengolahan; Pengadaan Listrik dan Gas; Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang; Konstruksi; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; Transportasi dan Pergudangan; Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum; Informasi dan Komunikasi; Jasa Keuangan dan Asuransi; Real Estat; Jasa Perusahaan; Administrasi Pemerintahan/Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib; Jasa Pendidikan; Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial; dan Jasa lainnya.

7) Perdagangan

Perusahaan perdagangan di Kota Palembang terdiri dari tiga kategori perdagangan, yaitu : perdagangan besar, perdagangan menengah, dan perdagangan kecil. Seperti di daerah lainnya perdagangan kecil lah yang paling banyak jumlahnya dan paling tinggi pertumbuhannya di Kota Palembang yakni sebanyak 4.979 pedagang pada tahun 2017.

8) Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

a. Transportasi Darat

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan adanya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Total Panjang jalan di Kota Palembang adalah 1.283.33 km , terbagi menjadi jalan negara 86.69 m, jalan provinsi 365.03 km, jalan kabupaten/kota 831.61 km.

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan

Sarana transportasi adalah bagian terpenting dalam mendorong kegiatan transportasi di Provinsi Sumatera Selatan. Kapal Penumpang yang beroperasi di lintasan Palembang – Makarti Jaya adalah *long speedboat*.

Kapal yang beroperasi di daerah aliran sungai musi adalah kapal dibawah GT 7 (GT 7) sehingga penerbitan sertifikasi dilaksanakan di Pemerintahan Kota. Berikut data karakteristik kapal di yang terdaftar di Dinas Perhubungan Kota Palembang :



Gambar 4. 2 Long Speedboat di Dermaga 16 Ilir

Berikut merupakan tabel karakteristik *Long Speedboat* adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Karakteristik *Long Speedboat* di Dermaga 16 Ilir Palembang

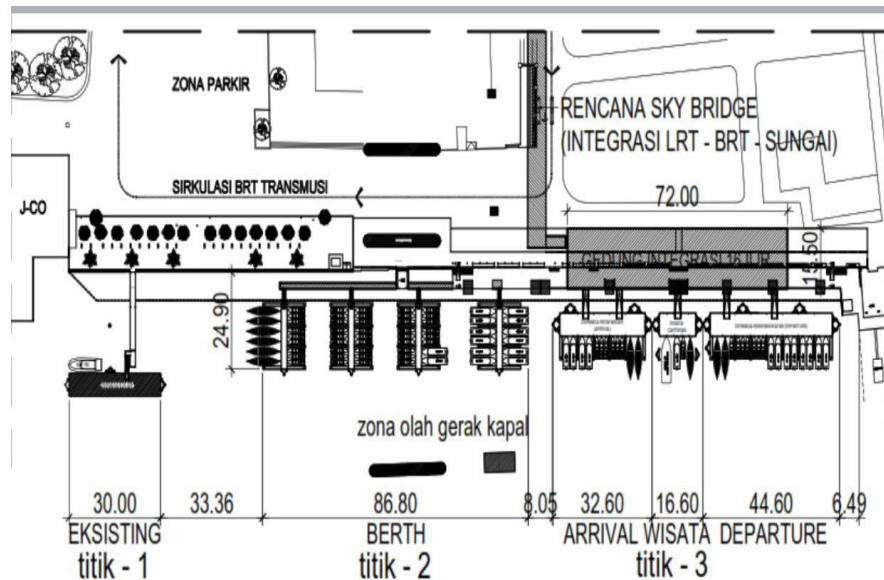
NO	NAMA KAPAL	LOA (m)	Beam (m)	Draft (m)	Kapasitas Muatan (orang)
1	SRIWIJAYA	12.00 M	2.50 M	1.25 M	28
2	CINTA JAYA	10.00 M	2.50 M	0.80 M	28
3	WAWAN PUTRA	10.00 M	2.00 M	1.00 M	28
4	GIRI INDAH	12.00 M	3.40 M	0.80 M	28
5	FAMILI	12.00 M	1.00 M	1.00 M	28
6	FAMILI 02	12.00 M	1.00 M	1.00 M	28
7	HARAS GROUP	8.00 M	1.25 M	1.00 M	28
8	SERIBU DINAR	10.00 M	2.00 M	1.00M	28
9	BIRU LAUT	12.00 M	1.80 M	1.50 M	28
10	BARCELONA	10.00 M	2.50 M	1.00 M	28
11	SEI SEMBILANG	12.00 M	2.00 M	1.00 M	28
12	AWARA	10.00 M	1.00 M	1.00 M	28

Sumber, Dinas Perhubungan Kota Palembang ,2021

4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasana merupakan sesuatu penunjang terutama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Pada Pelabuhan Sungai 16 ilir Palembang ini terdapat prasarana pendukung aktifitas pelabuhan seperti Gedung kantor , Gedung terminal penumpang , Gedung ruang penerangan, lapangan parkir,, toilet dan musholla. Pada dermaga pelabuhan memiliki Dermaga Ponton. Berikut merupakan merupakan keadaan serta data

prasarana ringkasan teknis yang ada di Pelabuhan sungai 16 Ilir Palembang:



Gambar 4. 3 Ringkasan Teknis

a) Fasilitas Sisi Daratan

1) Dermaga

Dermaga merupakan suatu prasarana yang dapat menunjang berlangsungnya kegiatan transportasi. Dermaga UPTD 16 Ilir Palembang saat ini adalah dermaga ponton yang di manfaati untuk tempat tambat kapal dan aktifitas bongkar muat barang serta turun naik penumpang.



Gambar 4. 4 Kondisi Di Dermaga 16 Ilir Palembang

2) Kantor Administrasi Pelaksana Teknis Dinas

Pelabuhan sungai 16 ilir Palembang membutuhkan manajemen yang baik. Untuk menunjang hal tersebut membutuhkan sebuah bangunan sebagai pusat kendali operasional yaitu kantor administrasi yang dipergunakan untuk aktivitas pelabuhan dalam rangka menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pengguna jasa.



Gambar 4. 5 Kantor Administrasi

3) Ruang tunggu penumpang

Fasilitas penumpang adalah fasilitas yang diberikan oleh pihak pelabuhan kepada penumpang sehingga memberikan pelayanan yang lebih baik yang dipergunakan oleh penumpang pada saat akan berangkat menuju tujuan maupun pada saat tiba di pelabuhan tujuan. Ruang tunggu penumpang merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyebrang setelah membeli tiket di loket loket yang tersedia.



Gambar 4. 6 Kondisi Ruang Tunggu Penumpang

4) Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang disediakan untuk penumpang baik ketika hendak naik atau turun dari kapal.



Gambar 4. 7 Kondisi Toilet

5) Musala

Musala adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat ibadah bagi umat islam.



Gambar 4. 8 Kondisi Musala

6) Lapangan parkir

Areal parkir merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan penumpang yang akan berangkat dari Pelabuhan Sungai 16 Iir.



Gambar 4. 9 Lapangan Parkir

b) Fasilitas Perairan

1) *Catwalk*

Catwalk adalah jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju *dolphin* /*mooring dolphin* dari dermaga. *Catwalk* digunakan petugas untuk menuju *bolder* yang terletak di *dolphin* pada saat kapal akan sandar dan pada saat kapal mulai berlayar.



Gambar 4. 10 *Catwalk*

2) *Bolder*

Bolder adalah perangkat pelabuhan untuk menambatkan(tambat) kapal di dermaga atau perangkat untuk mengikatkan tali di kapal.



Gambar 4. 11 *Bolder*

3) *Fender*

Fender adalah *bumper* yang digunakan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kapal akan merapat ke dermaga atau pada saat kapal yang sedang ditambatkan tergoyang oleh gelombang atau arus yang terjadi di pelabuhan.



Gambar 4. 12 *Fender*

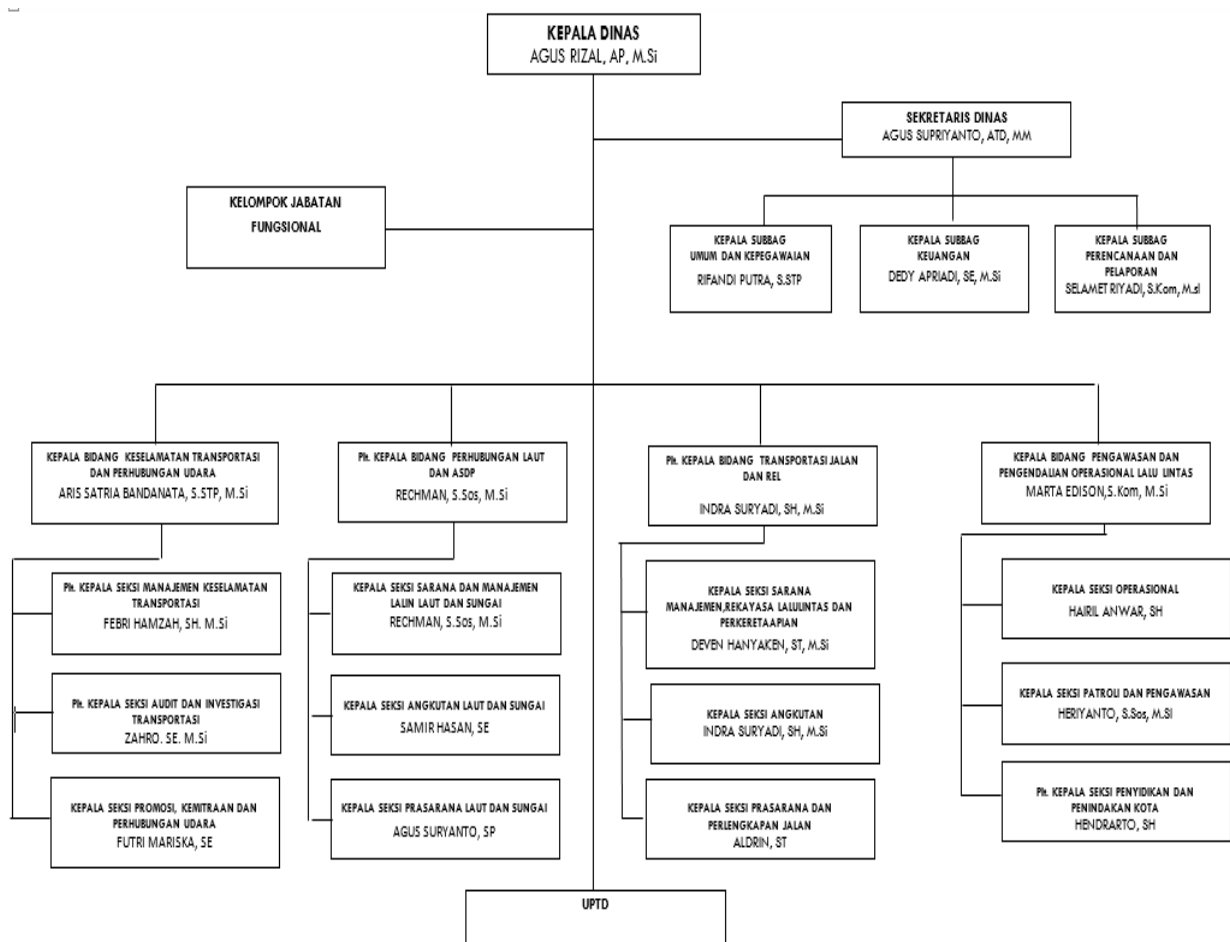
Tabel 4. 4 Kondisi Fasilitas Daratan dan Perairan

NO	FASILITAS	KONDISI
1	Ruang Tunggu	Baik
2	Perkantoran	Baik
3	Dermaga	Baik
4	Border	Baik
5	Fender	Baik
6	Catwalk	Baik
7	Musholla	Baik
8	Toilet/WC	Baik

4.4 Kondisi Pelaksanaan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

a. Struktur Organisasi

Suatu instansi harus memiliki struktur organisasi karena struktur organisasi karena struktur organisasi pada suatu organisasi sangat di perlukan untuk memperjelas kedudukan kerja, tugas pokok dan fungsi pada setiap bagian kerjanya. Karena apabila suatu organisasi tidak memiliki struktur yang jelas maka kinerja tidak akan teratur. Berikut organisasi seksi transportasi sungai, danau dan penyeberangan Dinas Perhubungan Kota Palembang :



Gambar 4. 13 Struktur Organisasi

b. Tugas dan Fungsi

Adapun uraian pembagian tugas dan fungsi berdasarkan struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Palembang adalah sebagai berikut:

1) Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas melaksanakan kewenangan otonomi daerah dalam rangka pelaksanaan tugas desentralisasi di bidang Perhubungan. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud di atas Kepala Badan mempunyai fungsi :

1. Melaksanakan sebagian tujuan walikota di bidang perhubungan.
2. Merumuskan kebijakan teknis di bidang Perhubungan.
3. Memberikan perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum di bidang Perhubungan.
4. Mengelola urusan ketatausahaan Dinas.
5. Membina Unit Pelaksana Teknis Dinas.
6. Melaksanakan penegakkan hukum di Bidang Perhubungan.

2) Sekretariat Dinas

Sekretariat Dinas mempunyai tugas melaksanakan urusan kepegawaian, keuangan, hukum, dan humas serta urusan umum. Untuk melaksanakan tugas tersebut sekretariat dinas mempunyai fungsi :

1. Melaksanakan pengelolaan administrasi kepegawaian.
2. Melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan.
3. Melaksanakan pengelolaan administrasi hukum dan humas.

3) Subbag Umum

Subbag umum Dinas Perhubungan Kota Palembang mempunyai tugas mengurus surat-menyurat, baik surat masuk maupun surat

keluar dan mengelola arsip serta pemberian laporan kegiatan Dinas Perhubungan Kota Palembang.

4) Subbag Kepegawaian

Subbag kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Palembang mempunyai tugas melakukan pengelolaan urusan kepegawaian, yaitu mengelola data absen pegawai baik absen masuk maupun absen pulang, dan bagian kepegawaian juga mempunyai tugas yaitu mengurus masalah izin pegawai (izin cuti, usulan pensiun, surat tugas,dll), penempatan pegawai honor, dan penetapan siswa maupun mahasiswa magang di Dinas Perhubungan Kota Palembang.

5) Subbag Keuangan

Subbag keuangan mempunyai tugas melaksanakan seluruh urusan pengelolaan keuangan, seperti administrasi pemasukan dari UPTD masing-masing, mengelola pengeluaran Dinas Perhubungan Kota Palembang, serta pencatatan laporan dari seluruh penerimaan yang akan dilaporkan kepada kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang.

6) Bidang perencanaan dan Perhubungan Udara

Bidang perencanaan dan perhubungan udara mempunyai tugas melaksanakan pengumpulan data dan info dalam rangka penyusunan rencana dan program kerja, melakukan pemantauan dan pengendalian pengawasan serta evaluasi pelaporan serta kegiatan retribusi yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Sedangkan bidang perencanaan dan perhubungan udara mempunyai fungsi :

1. Menyiapkan bahan penyusunan rencana dan program kerja.
2. Menyiapkan bahan pelaksanaan pemantauan dan

pengendalian pelaksanaan program.

3. Menyiapkan bahan pelaksanaan evaluasi, pelaporan kegiatan dan mengelola retribusi di Bidang Perhubungan.

7) Bidang Perhubungan Laut dan ASDP

Bidang perhubungan laut dan ASDP mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan perhubungan laut serta lalu lintas angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Sedangkan fungsi dari bidang perhubungan laut dan ASDP adalah :

1. Penyusunan perencanaan pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan lalu lintas dan lalu lintas angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
2. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan angkutan laut dan lalu lintas angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
3. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan penyediaan prasarana dan sarana perhubungan laut dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.
4. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan untuk menunjang keselamatan lalu lintas laut dan angkutan Sungai, danau dan penyeberangan.

Adapun pembagian seksi di bidang perhubungan laut dan ASDP adalah sebagai berikut :

- Seksi Sarana dan Manajemen Lalu Lintas Laut dan Sungai
Seksi sarana dan manajemen lalu lintas laut dan sungai

mempunyai tugas menyiapkan bahan pembinaan, inventarisasi serta pembinaan terhadap pelaksanaan hubungan laut dan angkutan sungai, danau, dan penyebrangan.

- Seksi Angkutan Laut dan Sungai

Seksi angkutan laut dan sungai mempunyai tugas menyiapkan bahan pemberian izin dan penetapan trayek angkutan laut, pengendalian angkutan, perumusan kebijakan angkutan dan bahan pembinaan pelaksanaan angkutan.

- Seksi Prasarana Laut dan Sungai

Seksi prasarana laut dan sungai mempunyai tugas menyiapkan bahan rumusan kebijaksanaan penetapan dan penyediaan prasarana laut dan sungai serta bahan pemantauan dan analisis kinerja prasarana laut dan sungai.

8) Bidang Transportasi Jalan dan Rel

Bidang transportasi jalan dan rel mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pembinaan, pengawasan dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan manajemen lalu lintas, teknik sarana transportasi jalan dan rel. Sedangkan fungsi dari bidang transportasi jalan dan rel adalah sebagai berikut :

1. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan manajemen rekayasa lalu lintas.
2. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan sarana transportasi jalan dan rel.
3. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan penyediaan prasarana LLAJ
4. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, pengendalian

dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan penyediaan angkutan di bidang transportasi jalan dan rel.

9) Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional Lalu Lintas Kota

Bidang pengawasan dan pengendalian operasional lalu lintas kota mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengaturan, pengawasan, pengendalian dan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas angkutan jalan, angkutan laut, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan jalan, udara, pos dan telekomunikasi serta menyiapkan keselamatan dan penertiban pada sektor perhubungan. Sedangkan fungsi dari bidang pengawasan dan pengendalian operasional lalu lintas kota adalah sebagai berikut :

1. Penyusunan rencana pembinaan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas angkutan jalan, angkutan laut dan lalu lintas Angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan jalan rel, udara, pos dan telekomunikasi.
2. Penyusunan rencana bimbingan keselamatan lalu lintas angkutan jalan, angkutan laut dan lalu lintas Angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan jalan rel, udara, pos dan telekomunikasi.
3. Penyusunan rencana pembinaan dan pelaksanaan kegiatan patroli, pengawalan dan penegakan hukum di bidang perhubungan.

10) Unit Pelaksana Teknis Dinas

Unit pelaksana teknis dinas mempunyai tugas melaksanakan tugas dinas disatu/beberapa wilayah kecamatan dalam satu daerah,

dan dari tugas tersebut unit pelaksana teknis dinas juga memiliki fungsi :

1. Melaksanakan sebagian tugas dinas sesuai bidangnya.
2. Melaksanakan urusan administrasi.

11) UPTD Dermaga (Pelabuhan Sungai)

Tugas UPTD dermaga (Pelabuhan Sungai) adalah :

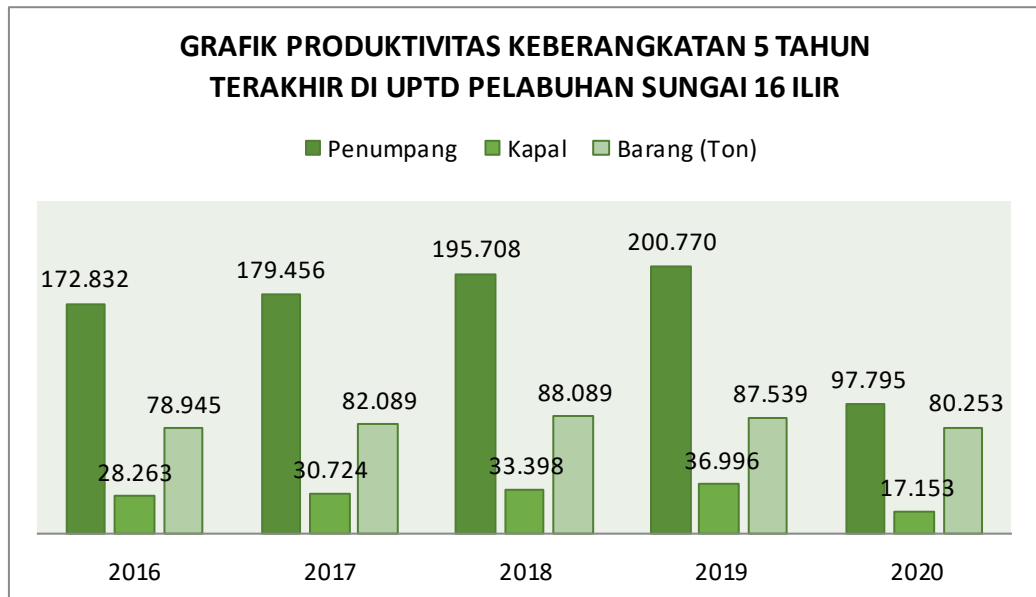
1. Melaksanakan kegiatan operasional dermaga.
2. Membina pengemudi angkutan sungai di dermaga.
3. Mengatur jadwal keberangkatan angkutan sungai di dermaga.
4. Memantau tarif angkutan sungai di dermaga.
5. Melaksanakan pemungutan retribusi dermaga.

Tabel 4. 5 Keberangkatan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Sungai 16 Ilir

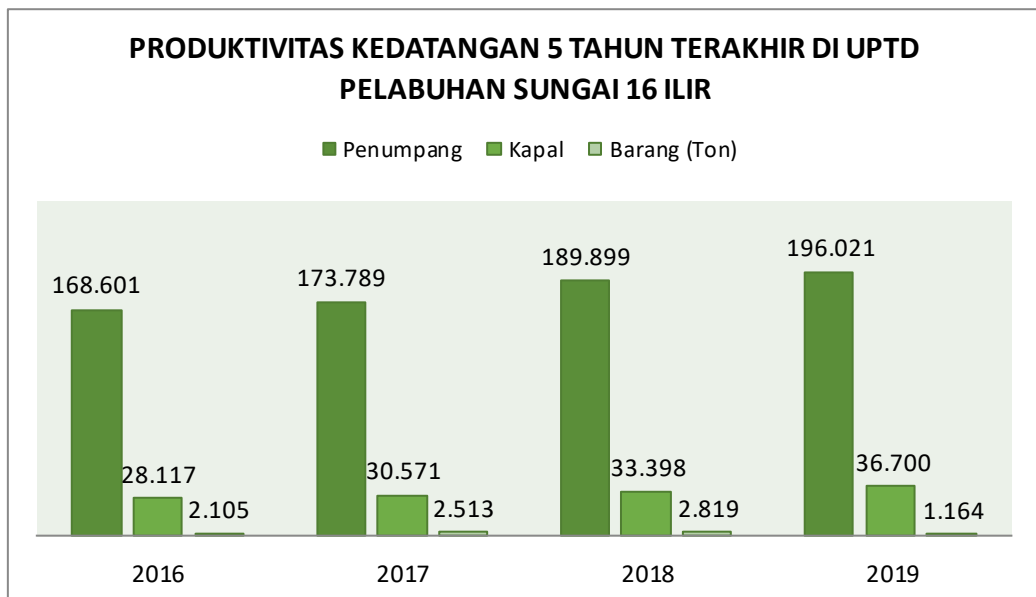
Tahun	Penumpang	Kapal	Barang (Ton)
2016	172.832	28.263	78.945
2017	179.456	30.724	82.089
2018	195.708	33.398	88.089
2019	200.770	36.996	87.539
2020	97.795	17.153	80.253

Tabel 4. 6 Kedatangan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Sungai 16 Ilir

Tahun	Penumpang	Kapal	Barang (Ton)
2016	168.601	28.117	2.105
2017	173.789	30.571	2.513
2018	189.899	33.398	2.819
2019	196.021	36.700	1.164
2020	97.198	17.005	2.116



Gambar 4. 14 Grafik Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir



Gambar 4. 15 Grafik Produktivitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4. 7 Produktivitas Penumpang *Long Speedboat* selama 14 Hari dermaga 16 Ilir

Tanggal	HARI	PENUMPANG	
		KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
03-Apr-21	Senin	401	417
04-Apr-21	Selasa	426	394
05-Apr-21	Rabu	492	466
06-Apr-21	Kamis	446	423
07-Apr-21	Jum'at	462	352
08-Apr-21	Sabtu	353	341
09-Apr-21	Minggu	334	295
10-Apr-21	Senin	383	379
11-Apr-21	Selasa	403	402
12-Apr-21	Rabu	424	358
13-Apr-21	Kamis	465	398
14-Apr-21	Jum'at	411	320
15-Apr-21	Sabtu	498	446
16-Apr-21	Minggu	381	363
Total		5879	5354

Tabel 4. 8 Trayek Palembang – Makarti Jaya

No	Hari/ Tanggal		
		Jumlah	Trip/Hari
1	Senin / 3 April 2021	195	12
2	Selasa / 4 April 2021	264	14
3	Rabu / 5 April 2021	159	10
4	Kamis / 6 April 2021	165	10
5	Jumat / 7 April 2021	241	14
6	Sabtu / 8 April 2021	136	8
7	Minggu / 9 April 2021	95	6
8	Senin / 10 April 2021	128	8
9	Selasa / 11 April 2021	166	10
10	Rabu / 12 April 2021	106	6
11	Kamis / 13 April 2021	167	10
12	Jumat / 14 April 2021	128	8
13	Sabtu / 15 April 2021	126	8
14	Minggu / 16 April 2021	156	10
Total		2.232	134
Rata- Rata		159	10

Sumber : Hasil Survei, 2021

Data diatas adalah data produktivitas *long speedboat* Lintasan Palembang – Makarti Jaya

Tabel 4. 9 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang Long Speedboat Trayek Palembang – Makarti Jaya

Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Sriwijaya	Sriwijaya (Enduro)	Haras Group	Jawal Cinta Jaya	Cinta Jaya	Dela Marinda	Sei Sembilang
Kedatangan		Jumlah Penumpang						
Senin / 3 April 2021	28	16	15	17	15	-	20	17
Selasa / 4 April 2021	28	17	16	16	16	17	17	16
Rabu / 5 April 2021	28	17	15	15	16	15	16	17
Kamis / 6 April 2021	28	17	15	16	16	-	-	16
Jumat / 7 April 2021	28	17	19	15	18	17	19	18
Sabtu / 8 April 2021	28	17	18	-	15	-	15	14
Minggu / 9 April 2021	28	14	-	-	-	-	12	17
Senin / 10 April 2021	28	15	17	-	-	-	16	14
Selasa / 11 April 2021	28	16	17	18	17	-	14	-
Rabu / 12 April 2021	28	17	-	19	17	16	-	-
Kamis / 13 April 2021	28	17	-	16	17	-	17	17
Jumat / 14 April 2021	28	17	17	16	-	-	-	16
Sabtu / 15 April 2021	28	17	-	16	-	17	16	-
Minggu / 16 April 2021	28	17	-	15	15	-	16	16
Jumlah		231	149	179	162	82	178	178
LF Kedatangan Kapal		59,2%	59,1%	58,1%	57,8%	58,5%	57,7%	57,7%
LF Rata Rata Kedatangan = 58,3%								

Sumber, hasil survei 2021

Tabel 4. 10 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang *Long Speedboat*
Trayek Palembang – Makarti Jaya

Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Sriwijaya	Sriwijaya (Enduro)	Haras Group	Jawal Cinta Jaya	Cinta Jaya	Dela Marinda	Sei Sembilang
Keberangkatan		Jumlah Penumpang						
Senin / 3 April 2021	28	16	17	15	13	-	17	17
Selasa / 4 April 2021	28	18	16	17	17	16	17	16
Rabu / 5 April 2021	28	15	16	17	15	16	16	15
Kamis / 6 April 2021	28	18	16	17	17	-	-	17
Jumat / 7 April 2021	28	17	17	17	17	17	17	16
Sabtu / 8 April 2021	28	15	17	-	23		16	16
Minggu / 9 April 2021	28	16	-	-	-	-	19	17
Senin / 10 April 2021	28	16	16	-	-	-	16	16
Selasa / 11 April 2021	28	18	16	17	15	-	17	-
Rabu / 12 April 2021	28	16	-	18	16	17	-	-
Kamis / 13 April 2021	28	18	-	16	17	-	16	16
Jumat / 14 April 2021	28	14	16	17	-	-	-	16
Sabtu / 15 April 2021	28	16	-	15	-	15	14	-
Minggu / 16 April 2021	28	15	-	15	15	-	15	17
Jumlah		228	147	181	165	81	181	179
LF Kedatangan Kapal		58,4%	58,3%	58,7 %	58,9%	57,8%	58,7%	58,1%
LF Rata Rata Kedatangan = 58,4%								

Sumber , hasil survei 2021

Data tabel diatas merupakan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan Kapal selama 14 hari Keberangkatan adalah data keberangkatan Kapal dari Palembang ke Makarti Jaya sedangkan tabel Kedatangan adalah kedatangan Kapal dari makarti menuju Palembang.

BAB V

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Load Factor

Load factor adalah perbandingan antara banyaknya muatan yang diangkut dengan kapasitas angkut. Untuk mengetahui load faktor pada kapal *long speedboat* lintasan Palembang – Makarti Jaya ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu banyaknya penumpang dan kapasitas dari kapal yang mengangkut penumpang tersebut. Banyaknya penumpang yang diangkut mempengaruhi besarnya Faktor muat *long speedboat*.

Sehingga formulasi dari *load factor long speedboat* Trayek Palembang – Makarti Jaya :

$$= \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapal} \times \text{kapasitas Tersedia} \times \text{hari survey} \times \text{Trip/hari}} \times 100 \%$$

- Data *load factor* keberangkatan dan kedatangan penumpang dapat dilihat pada tabel 4.9 dan tabel 4.10

Diketahui bahwa *LF* kedatangan penumpang *Long speedboat* adalah sebesar 58,3 % dan untuk *LF* keberangkatan penumpang adalah sebesar 58,4%. Sehingga *LF* rata – rata didapatkan dengan rumus

$$\text{Lf rata – rata} = \frac{\text{Lf Kedatangan} + \text{Lf Keberangkatan}}{2}$$

$$\begin{aligned} \text{LF rata – rata} &= \frac{58,3 \% + 58,4\%}{2} \\ &= \mathbf{58,4 \%} \end{aligned}$$

Jadi *Load Factor* rata – rata penumpang *Long speedboat* Trayek Palembang – Makarti Jaya menurut data hasil survey dilapangan untuk penumpang adalah sebesar **58,4 %**

Tabel 5. 1 Data Produktivitas Penumpang dan *Long Speedboat* Trayek Palembang – Makarti Jaya

No	Hari/ Tanggal	Nama Kapal													
		Sriwijaya		Sriwijaya (Enduro)		Haras Group		Jawal Cinta Jaya		Cinta Jaya		Dela Marinda		Sei Sembilang	
		D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
1	Senin / 3 April 2021	16	16	15	17	17	15	15	13	-	-	20	17	17	17
2	Selasa / 4 April 2021	17	18	16	16	16	17	16	17	17	16	17	17	16	16
3	Rabu / 5 April 2021	17	15	15	16	15	17	16	15	15	16	16	16	17	15
4	Kamis / 6 April 2021	17	18	15	16	16	17	16	17	-	-	-	-	16	17
5	Jumat / 7 April 2021	17	17	19	17	15	17	18	17	17	17	19	17	18	16
6	Sabtu / 8 April 2021	17	15	18	17	-	-	15	23	-	-	15	16	14	16
7	Minggu / 9 April 2021	14	16	-	-	-	-	-	-	-	-	12	19	17	17
8	Senin / 10 April 2021	15	16	17	16	-	-	-	-	-	-	16	16	14	16
9	Selasa / 11 April 2021	16	18	17	16	18	17	17	15	-	-	14	17	-	-
10	Rabu / 12 April 2021	17	16	-	-	19	18	17	16	16	17	-	-	-	-
11	Kamis / 13 April 2021	17	18	-	-	16	16	17	17	-	-	17	16	17	16
12	Jumat / 14 April 2021	17	14	17	16	16	17	-	-	-	-	-	-	16	16
13	Sabtu / 15 April 2021	17	16	-	-	16	15	-	-	17	15	16	14	-	-
14	Minggu / 16 April 2021	17	15	-	-	15	15	15	15	-	-	16	15	16	17
Jumlah Pnp		231	228	149	147	179	181	162	165	82	81	178	181	178	179
LF Datang		59,2%		59,1%		58,1%		57,8%		58,5%		57,7%		57,7%	
LF Rata Rata Kedatangan = 58,3%															
LF Berangkat		58,4%		58,3%		58,7%		58,9%		57,8%		58,7%		58,1%	
LF Rata Rata Keberangkatan = 58,4%															
LF RATA RATA															58,4%

Jadi *load factor* rata-rata penumpang *long speedboat* trayek Palembang – Makarti Jaya menurut data hasil survey dilapangan adalah sebesar 58,4 %

Tabel 5. 2 Data Biaya Operasional *Long speedboat* Sriwijaya

No	Uraian	Keterangan	Sumber
1	Nama Pemilik Kapal	Sumarman	Data Hasil Survei
2	Merk Mesin/ Jumlah Mesin	Yamaha 200 PK/ 1 Mesin	Data Hasil Survei Lapangan
3	Harga Mesin	Rp. 152.000.000,-	Harga Pasar Mesin Setempat
4	Harga Body	Rp.43.000.000,-	Data Hasil survey Harga Kapal setempat (Galangan Kapal Tradisional)
5	Umur Ekonomis		
	- Mesin	- 8 Tahun	Data Hasil menurut PMK No.96/PMK.03/2009
	- Body Kapal	- 1 Tahun	
6	Setir Hydraulic	Rp. 6.000.000,-	Harga Pasar Spare Part Setempat
7	Jumlah Nahkoda	1 Orang	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal
8	Jumlah Operator	1 Orang	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal
9	Gaji Nahkoda/ hari	Rp 125.000,-	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal
10	Gaji Operator per Hari per Orang	Rp 75.000,-	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal
11	Harga BBM	Rp 8.000,- 80 Liter/ Trip	Harga Pasar Peralite eceran Kios Setempat
12	Harga Oli campur	Rp 47.000,- Oli Yamalube 4 Liter/Trip	Harga Pasar Oli setempat
13	Harga Pelumas	Rp. 40.000/Bln 1 liter/bulan	Harga Pasar Oli setempat
13	Jumlah Hari Operasi/ Kapal/	168 Hari	Data Hasil Wawancara dengan

	Tahun		operator kapal
14	Jumlah trip/Hari	2	Data Hasil Survei
15	Kapasitas Penumpang <i>Long speedboat</i>	28 Orang	Data dari Dinas Perhubungan Kota Palembang
16	Jarak Pelayaran	75,52 km	Data Hasil Survei pelayaran Palembang – Makarti Jaya
17	Waktu Tempuh	1,5 Jam	Data Hasil Survei pelayaran Palembang – Makarti Jaya
18	Uang Makan/hari/orang	Rp.25.000,- x 2 Pegawai	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal
19	Perawatan/ Tahun	Busi Rp.180.000/100 jam 7 x 180.000 = Rp. 1.260.000,- Pax Deksel Rp.1.200.000,- Total Rp. 2.460.000,-	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal Dan bengkel mesin tradisional
20	Spare Part/ Tahun	Piston 1 bh/bln Rp.650.000,- x 12bln = Rp.7.800.000,- Ring Piston (6 Silinder) 6 ring x 4 x /thn =Rp.250.000 x 6 x 250.000 = Rp. 6.000.000,- Total 13.800.000/ thn	Data Hasil Wawancara dengan operator kapal dan Bengkel Mesin Tradisional
21	Biaya asuransi	Rp. 300.000/Bulan	Data Hasil Wawancara dengan Operator Kapal
22	Biaya Pelabuhan	Rp. 5000,-/Hari	Biaya Sandar Kapal Retribusi Dishub Kota Palembang
23	Load Factor	58,4%	Hasil Analisa <i>Load Factor</i> Rata-Rata

Sumber : Hasil Wawancara dan Survey Lapangan, 2021

5.2.1 Masa Penyusutan Ekonomis per Jam

Tabel 5. 3 Rincian Harga Kapal *Long Speedboat* Sriwijaya

MEREK	DAYA	BAHAN BAKAR	OLI	HARGA MESIN	KETERANGAN
1. Yamaha	200 PK	BENSIN	YAMALUBE	Rp152.000.000	Tipe 200 AETX ClockWise
Lain Lain					
2. Steer Hydraulic	Merk : Eaton Cylinder			Harga :	
				Rp. 6.000.000,-	
3. Body Kapal	Bahan : Kayu Meranti			Harga :	
				Rp.43.000.000,-	
4. Harga Kapal	total			@Rp.201.000.000,-	

Sumber : Hasil Survey tim PKL Dishub Kota Palembang, 2021

a) Penyusutan Mesin (jam/tahun)

$$= 504 \text{ jam/tahun} \times 8 \text{ tahun}$$

$$= \mathbf{4032 \text{ jam}}$$

b) Penyusutan Body kapal (jam)

$$= 504 \text{ jam/tahun} \times 1 \text{ tahun}$$

$$= \mathbf{504 \text{ jam}}$$

5.2.2 Biaya tetap (*fixed cost*)

1. Biaya Penyusutan kapal per jam dapat dihitung berdasarkan data dari tabel IV.1 adalah sebagai berikut:

(a) Mesin Kapal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{(\text{Harga Mesin} \times \text{jumlah mesin}) - (\text{Nilai Residu} \times \text{Harga Mesin} \times \text{jumlah mesin})}{\text{Penyusutan Mesin Kapal per jam per Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.158.000.000,-} \times 1 - (10\% \times \text{Rp.158.000.000,-} \times 1)}{4032 \text{ jam}} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 35.268,- /jam}}
 \end{aligned}$$

(b) Body Kapal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Harga Body Kapal} - (\text{Nilai Residu} \times \text{Harga Body})}{\text{Penyusutan Body Kapal per jam per Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.43.000.000,00} - (10\% \times \text{Rp.43.000.000,00})}{504 \text{ jam}} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 76.786,- /jam}}
 \end{aligned}$$

Total dari jumlah biaya penyusutan kapal adalah

$$\begin{aligned}
 &= \text{Penyusutan Mesin / jam} + \text{Penyusutan Body Kapal / jam} \\
 &= \text{Rp. 35.268,- /jam} + \text{Rp.76.786,-/jam} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 112.054,- per jam}}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan total penyusutan mesin ditambah penyusutan body kapal diatas didapatkanlah total penyusutan Kapal dengan hasil satuan perjam adalah **Rp.112.054,-/jam**

2. Bunga Modal

$$\begin{aligned}
&= \frac{\frac{N + 1}{2} \times (65\% \times \text{Harga kapal}) \times \text{Tingkat bunga per tahun}}{\text{Umur Ekonomis}} \\
&= \frac{\frac{7 + 1}{2} \times (65\% \times \text{Rp. 201.000.000}) \times 15\%}{8 \text{ Tahun}} \\
&= \frac{\text{Rp.78.390.000}}{4032 \text{ jam}} \\
&= \mathbf{\text{Rp.19.442,- per jam}}
\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan Bunga Modal menggunakan rumus yang ada pada Lampiran VI KM No.73 Tahun 2004 dengan penyesuaian tingkat bunga bank pertahun 15% didapatlah Hasil bunga modal/tahun adalah **Rp.19.442,-/jam**

3. Premi Asuransi *long speedboat*

$$\begin{aligned}
&\text{Premi asuransi /tahun} \\
&\frac{1,5\% \times \text{Harga Kapal}}{\text{Hari Operasi/ Pertahun}} \\
&= 1,5\% \times \text{Rp.201.000.000,-} \\
&= \text{Rp.3.015.000,-} \\
&= \frac{\text{Rp.3.015.000,-}}{504 \text{ jam per tahun}} \\
&= \mathbf{\text{Rp.5.982,-/jam}}
\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan premi asuransi menggunakan rumus yang ada pada Lampiran VI KM No.73 Tahun 2004 dengan didapatlah Hasil Premi Asuransi/tahun adalah **Rp.5.982,-/jam**

4. Biaya Asuransi

$$\begin{aligned}
&= \frac{\text{Biaya Asuransi/Thn}}{\text{Hari Operasi/thn}} \\
&= \frac{\text{Rp.3.600.000,-}}{504 \text{ jam per tahun}} \\
&= \mathbf{\text{Rp. 7.143,-/jam}}
\end{aligned}$$

Berdasarkan biaya Asuransi Jasa Raharja pada *long speedboat* sriwijaya perbulannya adalah Rp.300.000,-/bulan hasil perhitungan analisa diatas menggunakan rumus rata rata pertahun didapatlah Hasil biaya Asuransi/tahun dengan satuan jam adalah **Rp.7.143,-/jam**

5. Biaya Kepegawaian

(a) Gaji Nahkoda

$$= \frac{\text{Gaji Nahkoda per Orang per Hari} \times \text{Jumlah Hari operasi per tahun} \times n \text{ orang}}{\text{Jam Operasi/ Hari}}$$

$$= \frac{\text{Rp.125.000,-} \times 168 \times 1 \text{ orang}}{504 \text{ Jam}}$$

$$= \text{Rp.41.666 /jam}$$

(b) Gaji ABK

$$= \text{Gaji Nahkoda per Orang per Hari} \times \text{Jumlah jam operasi/ Tahun} \times \text{Orang}$$

$$= \frac{\text{Rp.25.000} \times 168 \times 1 \text{ orang}}{504 \text{ jam/thn}}$$

$$= \text{Rp.16.667,- / jam}$$

(c) Uang Makan Awak Kapal

$$= \text{Uang makan / hari / orang} \times \text{hari operasi / tahun} \times n \text{ Orang}$$

$$= \text{Rp. 25.000,-} \times 168 \text{ hari} \times 2 \text{ Orang}$$

$$= \frac{\text{Rp.8.400.000,-/ Tahun}}{504 \text{ /jam}}$$

$$= \text{Rp. 16.666,-/jam}$$

Total Biaya Kepegawaian / jam adalah

Gaji Nahkoda + Gaji ABK + Uang Makan

$$\text{Rp.41.666} + \text{Rp.16.667} + \text{Rp.16.667}$$

$$= \text{Rp83.333.- / jam}$$

Dari Hasil Analisa perhitungan diatas biaya kepegawaian pertahun adalah total rata rata pertahun dari Gaji Nahkoda , Gaji ABK , dan Uang Makan dengan satuan jam maka didapatkan total biaya kepegawaian pertahun adalah **Rp.83.333,-/Jam**

5.2.3 Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*)

1. Biaya bahan bakar

(a) Biaya Peralite/jam

$$\begin{aligned}
 &= \frac{1\text{jam}}{\text{Waktu tempuh}} \times \text{Peralite/trip} \times \text{Harga Peralite(Rp. 8.000)} \\
 &= \frac{1 \text{ jam}}{1,5 \text{ jam}} \times 80 \text{ liter/ Trip} \\
 &= 53 \text{ Liter} \times \text{Rp.8.000,-} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 426,667 ,-/jam}}
 \end{aligned}$$

Dari Hasil Analisa perhitungan diatas biaya peralite adalah pemakaian peralite pertrip dikalikan frekuensi pemakaian peralite perjam maka didapatkan total biaya peralite adalah Rp.426.667,- /Jam

(b) Biaya oli campur/jam

$$\begin{aligned}
 &= \frac{1\text{jam}}{\text{Waktu tempuh}} \times \text{oli/trip} \times \text{harga oli} \\
 &\frac{1\text{jam}}{1,5 \text{ Jam}} \times 4 \text{ liter/trip} \times \text{Harga Oli} \\
 &2,6 \text{ Liter} \times \text{Rp.47.000,-} = \mathbf{\text{Rp.125,333,-/jam}}
 \end{aligned}$$

Dari Hasil Analisa perhitungan diatas biaya oli campur adalah pemakaian Oli campur pertrip dikalikan frekuensi pemakaian oli campur perjam maka didapatkan total biaya oli campur adalah **Rp.125.333,- /Jam**

Total Pemakaian Bahan Bakar / jam :

= Biaya Peralite per jam +Biaya Oli Mesin per jam

= Rp. 426.667,-/jam + Rp. 125,333,-/jam

= **Rp. 552,000 ,-/jam**

2. Biaya Perawatan

a) Biaya Perawatan Kapal

= $\frac{\text{Biaya Perawatan kapal/tahun}}{\text{jam operasi per tahun}}$

= $\frac{\text{Rp. 2.100.000} -}{504 \text{ jam per tahun}}$

= **Rp. 4.166,- / jam**

Hasil dari Analisa biaya perawatan kapal per jam adalah menggunakan dari hasil jumlah biaya perawatan Kapal pertahun dibagikan jam operasi pertahun maka didapatlah hasil biaya perawatan Kapal perjam sebesar Rp. 4.166,-/jam

b) Biaya *Spare Part*/ Tahun

= $\frac{\text{Biaya Spare Part}}{\text{Jam operasi/thn}}$

= $\frac{\text{Rp. 13.800.000,} -}{504 \text{ jam per tahun}}$

= $\frac{\text{Rp. 13.800.000,} -}{504 \text{ jam per tahun}}$

= **Rp.27.381,- /jam**

Hasil dari Analisa biaya *spare part* kapal per jam adalah menggunakan rumus dari hasil jumlah biaya *spare part* Kapal pertahun dibagikan jam operasi pertahun maka didapatlah hasil biaya *spare part* Kapal perjam sebesar **Rp. 27.381,-/jam**

Total Biaya Perawatan Kapal/ jam adalah

= Biaya Perawatan kapal + Biaya *Spare Part*

= Rp.4.166/jam + Rp.27.381 /jam

= **Rp.31.548 /jam**

3. Biaya Pelabuhan

$$\begin{aligned} & \text{Biaya Pelabuhan/Hari} \times \text{Hari Operasi} / \text{Jam operasi/ tahun} \\ & = \frac{\text{Rp.5000,-} \times 168 \text{ Hari}}{504 \text{ jam}} \\ & = \mathbf{\text{Rp. 1.666,-/jam}} \end{aligned}$$

Analisa biaya pelabuhan per jam adalah menggunakan perhitungan dari hasil jumlah biaya pelabuhan pertahun dibagikan jam operasi pertahun maka didapatkan hasil biaya pelabuhan per jam adalah sebesar **Rp. 1.666,-/jam**

4. Biaya Oli Mesin

$$\begin{aligned} & = \frac{\text{Biaya Oli Mesin per bulan} \times \text{pemakaian oli per tahun}}{\text{jam operasi per tahun}} \\ & = \frac{\text{Rp.40.000} \times 12 \text{ bulan}}{504 \text{ jam}} \\ & = \mathbf{\text{Rp.952/jam}} \end{aligned}$$

Analisa biaya oli mesin adalah menggunakan perhitungan dari hasil jumlah biaya oli Mesin pertahun dibagikan jam operasi pertahun maka didapatkan hasil biaya oli adalah sebesar **Rp. 952,-/jam**

Total Biaya Tetap (Total Fixed Cost)

$$\begin{aligned} & = \text{Biaya Penyusutan Kapal per jam} + \text{Biaya Bunga Modal} + \text{Biaya Premi} \\ & \quad \text{Asuransi} + \text{Biaya Asuransi Kapal} + \text{Biaya Kepegawaian} \\ & = \text{Rp. 112,054 ,- / jam} + \text{Rp. 19,442 ,- / jam} + \text{Rp. 5,982 ,- / jam} + \text{Rp.7,143 ,-} \\ & \quad \text{/jam} \\ & \quad + \text{Rp.83.333,-/jam} \\ & = \mathbf{\text{Rp.227,954 / jam}} \end{aligned}$$

Total Biaya Tidak Tetap (Total Variable Cost)

$$= \text{Biaya Bahan Bakar} + \text{Biaya Perawatan} + \text{Biaya pelabuhan} + \text{Biaya Oli Mesin}$$

$$= \text{Rp.}552.000,- / \text{jam} + \text{Rp.} .31.548 \text{ ,-} / \text{jam} + \text{Rp.}1.666,- / \text{Jam} + \text{Rp.}952,- / \text{jam}$$

$$= \text{Rp.} 586,167 \text{ ,-} / \text{jam}$$

Total BOK (Total Cost = TC)

$$= \text{Total Biaya Tetap} + \text{Total Biaya Tidak Tetap}$$

$$= \text{Rp.} \text{Rp.}227,954 \text{ ,-} / \text{jam} + \text{Rp.} = \text{Rp.} 586,167 \text{ ,-} / \text{jam}$$

$$= \text{Rp.} 814,121 \text{ ,-} / \text{jam}$$

$$= \text{Rp.}1,221,181 \text{ ,-} / \text{Trip}$$

Besarnya tarif angkutan untuk tiap kilometer dimana dalam 90 menit perjalanan dapat menempuh jarak 75,52 kilometer, maka didapatkan 1 jam perjalanan *long speedboat* tersebut dapat menempuh jarak 50,34 kilometer. Jika *Load Factor* penumpang adalah 100%. Maka tarif yang berlaku adalah :

Tarif Penumpang Per km Kapal *Long Speedboat*

Long Speedboat berjumlah 7 kapal dalam trayek Palembang – Makarti Jaya dimana kapasitasnya adalah 28 penumpang.

$$= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{Load Faktor } 100\% \times \text{Jarak Tempuh per Jam}}$$

$$= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{Load Faktor } 100\% \times \text{Jarak Tempuh per jam}}$$

$$= \text{Rp.}578,- \text{ per penumpang per km}$$

Jadi tarif angkutan penumpang *Long speedboat* per kilometer pada trayek Palembang – Makarti Jaya dengan *Load Factor* 100% adalah sebesar Rp. 578,- per penumpang per km. Berdasarkan dari analisa di atas dapat diperoleh tarif *Long speedboat* dengan *Load Factor* 100% per trip adalah :

$$= \text{Tarif penumpang per kilometer} \times \text{jarak tempuh}$$

$$= \text{Rp.} 578,- \text{ per penumpang per km} \times 75,52 \text{ km}$$

$$= \text{Rp.} 43,614 \text{ ,-} / \text{penumpang per trip}$$

Untuk dapat mengetahui besaran tarif yang akan diberlakukan perlu adanya analisa berdasarkan *load factor* penumpang *long speedboat* yang beroperasi agar pada saat terjadinya *load factor* terendah pengusaha tidak mengalami kerugian, maka analisa yang digunakan adalah dengan cara mengetahui besaran tarif per penumpang dengan *load factor* sebesar 100% sampai dengan *load factor* terendah pada saat survey. Setelah didapat besaran *load factor*nya maka diambil tarif berdasarkan *load factor* yang sesuai agar pada saat *load factor* terendah pengusaha tidak rugi.

Berikut adalah analisa yang akan digunakan :

Analisa Tarif Berdasarkan *Load Factor* hasil survey

Berdasarkan hasil survey produktivitas selama 14 hari, maka didapatkan *load factor* dari *Long speedboat* Trayek Palembang – Makarti selama hari survei *LF* rata – rata adalah 58,4 %

$$= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{Load Faktor } 58,4\% \times \text{Jarak Tempuh per Jam}}$$

$$= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{Load Faktor } 58,4\% \times \text{Jarak Tempuh per jam}}$$

$$= \mathbf{Rp.1.011 / Penumpang per km}$$

Jadi tarif angkutan penumpang *Long speedboat* per kilometer pada trayek Palembang – Makarti Jaya dengan *Load Factor existing* adalah 58,4 % sebesar Rp. 1.011,- per penumpang per km.

Berdasarkan dari analisa di atas dapat diperoleh tarif *Long speedboat* dengan *Load Factor* 100% per trip adalah :

Tarif penumpang per kilometer \times jarak tempuh

$$= \text{Rp. 1.011,- per penumpang per km} \times 75,52 \text{ km}$$

$$= \mathbf{Rp. 76,324 \text{ ,- / penumpang per trip}}$$

Jadi, tarif angkutan penumpang *Long speedboat* per Trip pada trayek Palembang – Makarti Jaya dengan *Load Factor existing* adalah 58,4 % sebesar Rp. 76,324,- per penumpang pertrip.

Untuk mengetahui analisa tarif penumpang *Long speedboat* berdasarkan *load factor*, dapat dilihat pada tabel tarif berdasarkan *load factor* dibawah ini :

Tabel 5. 4Tarif Penumpang *Long speedboat* Trayek Palembang – Makarti Jaya

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Tarif / Km (Rp)	Tarif/ penumpang (Rp)
1	100%	28	578	43,614
2	90%	25	647	48,847
3	80%	22	735	55,508
4	70%	19	851	64,273
5	60%	17	951	71,834
6	50%	14	1,155	87,227
7	40%	11	1,470	111,016
8	30%	8	2,021	152,648
9	20%	5	3,234	244,236
10	10%	3	5,390	407,060

Dalam penentuan Tarif pada tingkat 60% sampai dengan 70%, sesuai dengan kondisi. Dari perhitungan diatas, dapat dilihat bahwa tarif penumpang *Long Speedboat* Palembang – Makarti Jaya pada saat *load factor* 58,4 % adalah sebesar Rp. 76,324 ,- per penumpang per trip dibulatkan menjadi Rp.77.000,- per penumpang per trip, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini.

5.3 Analisa Pendapatan

Pada sub bab penulis akan menjelaskan perbandingan antara keuntungan yang dilihat dari tarif yang berlaku sekarang dan tarif yang dihitung berdasarkan Biaya Operasional kapal menurut KM No. 73 Tahun 2004. Dari hasil survei didapatkan bahwa *Load Factor* untuk penumpang, *Long speedboat* sebesar 58,4%

Untuk menghitung besaran pendapatan, digunakan rumus perhitungan sebagai berikut ¹:

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = Total Revenue atau Pendapatan

P = Harga Jual Satuan (Tarif yang berlaku)

Q = Volume Produksi (Total Produksi Angkutan)

5.3.1 Analisa Keuntungan Tarif *Long speedboat* Berdasarkan BOK

a) Pendapatan Operator/Trip

= Tarif (LF × kapasitas)

= Rp. 77.000,- (58,4% (16pnp) × 28)

= **Rp. 1.232.000,- per trip**

b) Biaya Operasional Kapal / trip

= **Rp. 1,221,281,- / Trip**

c) Keuntungan

= Rp. 1.232.000,- per trip – Rp. 1,221,181 per trip

= **Rp.10.819,- per trip**

Jadi operator kapal mendapatkan keuntungan sebesar Rp 10.819 pertrip atau sekitar 0,008% dari BOK.

¹ Kosasih Engkos, 2007, *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.79

5.3.2 Analisa Keuntungan Tarif *Long speedboat* Berdasarkan Tarif yang Berlaku

a) Pendapatan Operator Trip/jam

= Tarif (LF × kapasitas)

= Rp. 80.000,- (58,4% × 28)

= **Rp.1.280.000,- per trip**

b) Biaya Operasional Kapal / trip

= **Rp. 1.221.181,- / Trip**

c) Keuntungan

= Pendapatan per trip – BOK per trip

= Rp. 1.280.000,- per trip – Rp. 1,221.181,- per trip

= **Rp. 51,819 ,- per trip**

Jadi operator kapal mendapatkan keuntungan sebesar Rp.51,819 /trip atau sekitar 0,04% dari BOK.

5.4 Analisa *Break Even Point*

Penetapan tarif jasa angkutan dengan tepat dan benar sangat penting untuk menentukan keberlangsungan hidup perusahaan dalam jangka panjang. Jurnal Penetapan tarif minimum dapat dilakukan melalui sebuah analisis yang dikenal dengan istilah *break even point* atau analisis titik impas.²

5.4.1 Analisa *Break Even Point* Berdasarkan *Load factor*

Analisa ini digunakan untuk mengetahui berapa besaran *break even point* berdasarkan *load factor* kondisi *existing* sebagai berapa besaran perbandingan keuntungan dari tarif BOK dan Tarif *existing*.

² Immas Nurhayati, 2017, *Analisis Break Even Point (Bep) Dalam Penetapan Tarif Jasa Transportasi Pada Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor*, vol.1 : (6-7)

5.4.1.1 Break Even Point Berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK)

Berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK) yang telah didapat pendapatan operator kapal berdasarkan Biaya Operasional Kapal sehingga dapat diketahui faktor muat *Break Even Point Long speedboat* sebagai berikut :

- *LF BEP Long speedboat* Berdasarkan BOK

$$LF BEP = \frac{BOK}{Pendapatan} \times LF$$

$$LF BEP = \frac{Rp.1.221.181,-}{Rp1.232.000,-} \times 58,4\%$$

$$= 58 \%$$

Berikut hasil analisa pendapatan operator kapal berdasarkan tarif Biaya Operasional Kapal (BOK)

Tabel 5. 5 Tingkat Pendapatan Operator *Long Speedboat* dengan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kapal

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Total BOK	Pendapatan	Keterangan
1	100%	28	Rp. 1,221,181	Rp2,156,000	Untung
2	90%	25	Rp.1,221,181	Rp 1,925,000	Untung
3	80%	22	Rp. 1,221,181	Rp 1,694,000	Untung
4	70%	19	Rp. 1,221,181	Rp.1,463,000	Untung
5	60%	17	Rp. 1,221,181	Rp.1,309,000	Untung
6	50%	14	Rp. 1,221,181	Rp.1,078,000	rugi
7	40%	11	Rp. 1,221,181	Rp. 847,000	Rugi
8	30%	8	Rp. 1,221,181	Rp.616,000	Rugi
9	20%	5	Rp. 1,221,181	Rp. 385,000	Rugi
10	10%	3	Rp. 1,221,181	Rp. 231,000	Rugi

Dari hasil perhitungan diatas, diketahui bahwa operator *Long speedboat* akan mengalami *Break Even Point (BEP)* pada saat *Load Factor* penumpang berada diantara 50 % sampai 60% yaitu sebesar 58 % atau 16 penumpang, seperti terlihat pada grafik berikut.

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui nilai *Break Even Point* berdasarkan pada biaya operasional kapal terdapat pada *Load Factor* 58% dengan pendapatan Rp. 1.232.000,-

- *LF BEP long speedboat Berdasarkan Tarif Existing*

$$LF BEP = \frac{BOK}{Pendapatan} \times LF$$

$$LF BEP = \frac{Rp. 1.221.181,-}{Rp. 1.280.000,-} \times 58,4\%$$

$$= 56 \%$$

Berikut hasil analisa pendapatan operator *Long speedboat* berdasarkan tarif *existing*:

Tabel 5. 6 Tingkat Pendapatan Operator *Long Speedboat* Berdasarkan Tarif *Existing*

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Total BOK	Pendapatan	Keterangan
1	100%	28	Rp 1,221,181	Rp.2,240,000	Untung
2	90%	25	Rp 1,221,181	Rp.2,000,000	Untung
3	80%	22	Rp 1,221,181	Rp.1,760,000	Untung
4	70%	19	Rp 1,221,181	Rp.1,520,000	Untung
5	60%	17	Rp 1,221,181	Rp.1,360,000	Untung
6	50%	14	Rp 1,221,181	Rp.1,120,000	rugi
7	40%	11	Rp 1,221,181	Rp.880,000	Rugi
8	30%	8	Rp 1,221,181	Rp.640,000	Rugi
9	20%	5	Rp 1,221,181	Rp.400,000	Rugi
10	10%	3	Rp 1,221,181	Rp.240,000	Rugi

Dari hasil perhitungan diatas, diketahui bahwa operator *Long speedboat* akan mengalami *Break Even Point (BEP)* pada saat *Load Factor* berada diantara 50 % sampai 60 % yaitu sebesar 56 % atau 15 penumpang.

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui nilai *Break Even Point* berdasarkan pada tarif yang berlaku sekarang terdapat pada *Load Factor* 56 % dengan pendapatan Rp. 1.280.000,-

5.4.2 Analisa *Break Even Point* dalam satu tahun

Analisa ini digunakan untuk mengetahui berapa besaran *break even point* dalam rentang waktu satu tahun sebagai berapa besaran perbandingan jangka waktu *Break even point* dari tarif BOK dan Tarif *existing*..

5.4.2.1 *Break Even Point* Berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK)

Jangka waktu *Break Even Point* (BEP) berdasarkan tarif yang dihitung sesuai dengan biaya operasional kapal, maka BOK per tahunnya adalah :

Total BOK per Tahun

= Total BOK per Trip × Jumlah Trip per Tahun

= Rp. 1.221.181,- per Trip × 336 trip per tahun

= Rp. 410,316,750 ,- per tahun

Break Even Point Long speedboat Berdasarkan BOK

a) Pendapatan Operator *Long Speedboat* per Hari

= Pendapatan Operator per trip × Trip per hari

= Rp. 1.232.000,- per trip × 2 trip per hari

= Rp. 2.464.000,- per hari

b) Jangka Waktu *Break Even Point*

$$= \frac{\text{Total BOK per tahun}}{\text{Pendapatan per hari}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 410,316,750 , - per tahun}}{\text{Rp. 2.464.000, - per hari}}$$

$$= 166,5 \text{ hari} \rightarrow \mathbf{167 \text{ hari}}$$

Diketahui bahwa dengan tarif penumpang yang dihitung berdasarkan biaya operasional kapal, operator *Long speedboat* akan mengalami *Break Even Point* pada hari operasi yang ke 167 atau sama dengan melakukan operasi sebanyak 334 trip.

5.4.2.2 *Break Even Point* Berdasarkan Tarif *Existing*

Sedangkan jangka waktu *Break Even Point* jika dihitung berdasarkan tarif yang berlaku pada saat ini, maka BOK per tahunnya adalah :

a) Total BOK per Tahun

$$\begin{aligned} &= \text{Total BOK per Trip} \times \text{Jumlah Trip per Tahun} \\ &= \text{Rp. 1.226.752,- per jam} \times 336 \text{ trip per tahun} \\ &= \text{Rp. 410,316,750,- per tahun} \end{aligned}$$

b) Pendapatan Operator *Long Speedboat* per Hari

$$\begin{aligned} &= \text{Pendapatan Operator per trip} \times \text{Trip per hari} \\ &= \text{Rp. 1.280.000,- per trip} \times 2 \text{ trip per hari} \\ &= \text{Rp. 2.560.000,- per hari} \end{aligned}$$

c) Jangka Waktu *Break Even Point*

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Total BOK per tahun}}{\text{Pendapatan per hari}} \\ &= \frac{\text{Rp. 410,316,750, - per tahun}}{\text{Rp. 2.560.000, - per hari}} \\ &= 161 \text{ hari} \rightarrow \mathbf{161 \text{ hari}} \end{aligned}$$

Diketahui bahwa dengan tarif penumpang yang dihitung berdasarkan tarif *existing*, operator *Long Speedboat* akan mengalami *Break Even Point* pada saat hari operasi yang ke 161 atau sama dengan melakukan operasi sebanyak 322 trip.

5.4.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem yang Ada Dengan Kondisi Rencana

1. Kondisi *Existing*

- a. Tarif yang berlaku saat ini adalah tarif berdasarkan hasil kesepakatan antara operator kapal yaitu sebesar Rp. 80.000,- per penumpang per trip. Kesepakatan
- b. Tarif antar operator kapal tersebut masih berdasarkan ketentuan pemilik Kapal dan belum mengacu pada perhitungan biaya operasional kapal berdasarkan KM. No 73 Tahun 2004.

2. Kondisi Rencana

- a. Dibuatnya suatu Surat Keputusan (SK) ataupun Peraturan tentang tarif angkutan penumpang *Long speedboat* sebagai dasar hukum yang ada berdasarkan perhitungan BOK dan mempertimbangkan keuntungan operator kapal maka untuk angkutan penumpang *Long speedboat* Trayek Palembang – Makarti Jaya adalah sebesar Rp.77.000,-/ penumpang per trip, yang telah sesuai dengan perhitungan BOK pada KM 73 Tahun 2004.
- b. Penerapan tarif yang sesuai BOK dan *Load Factor* yang berdasarkan ketentuan hukum yang dibuat oleh pemerintah setempat nantinya dari SK yang sudah ditetapkan.

Tabel 5. 7 Perbandingan Tarif Existing dengan Tarif Berdasarkan Perhitungan BOK

Tarif Trayek Palembang – Makarti Jaya	
Tarif yang Berlaku	Perhitungan BOK
Rp. 80.000,-/ trip/ pnp	Rp. 77.000,-/ trip/ pnp

BAB VI PENUTUP

6.1 +

-Setelah dilakukan penelitian dan melihat data dari hasil survei serta hasil analisa data, maka dari permasalahan yang ada dapat disimpulkan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut :

1. Tarif penumpang *Long Speedboat* pada trayek Palembang – Makarti Jaya saat ini merupakan tarif berdasarkan ketentuan dari operator kapal yaitu sebesar Rp. 80.000,-/ trip per penumpang dan belum sesuai dengan perhitungan yang terdapat pada Lampiran VI KM No. 73 Tahun 2004.
2. Tarif yang diperoleh berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kapal pada lampiran VI di KM Nomor 73 Tahun 2004 adalah sebesar Rp.77.000,-/ trip per penumpang. Tarif berdasarkan perhitungan BOK lebih rendah Rp. 3.000,- dari tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp. 80.000,-/ trip per penumpang.
3. Perbandingan antara Biaya Operasional Kapal (BOK) dan pendapatan operator sesuai dengan tarif yang berdasarkan hasil analisa, titik keseimbangan atau *Break Even Point* (BEP) akan dicapai pada saat kapal mengalami *Load Factor* penumpang sebesar 58% atau 16 Penumpang. Sedangkan jika berdasarkan tarif yang berlaku pada saat ini *Break Even Point* akan dicapai apabila *Load Factor* penumpang sebesar 56 % atau 15 Penumpang.

-o.	Tarif BOK	Tarif Existing
Hari BEP	Hari Ke – 167	Hari Ke - 161
Trip BEP	Trip Ke – 334	Trip Ke -322

6.2 Saran

Berdasarkan dari kesimpulan diatas maka dapat diberikan beberapa saran, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Melakukan observasi dan pengawasan secara rutin tentang tarif di lapangan agar tidak ada pihak yang merasa di rugikan baik Pemilik Kapal maupun *Stake Holder*.
2. Melakukan perhitungan besaran tarif penumpang per trip pada lintasan Palembang – Makarti Jaya sesuai dengan Formulasi pada Lampiran VI Keputusan Menteri Perhubungan No.73 Tahun 2004.
3. Merekomendasikan pembuatan Surat Keputusan yang ditujukan kepada kepala daerah tentang penetapan tarif angkutan penumpang khususnya *Long Speedboat* Pada Lintasan Palembang – Makarti Jaya.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008. *Undang – undang No 17 tentang pelayaran*. Jakarta : Menteri Perhubungan .
- _____, 2004, *Keputusan Menteri Perhubungan NO. 73 Tentang Penyelenggara Angkutan Sungai dan Danau*.
- _____, 2009, *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 96/PMK.03/2009 Tentang Jenis- Jenis Harta Yang Termasuk Dalam Kelompok Harta Bukan Bangunan Untuk Keperluan Penyusutan*.
- _____, 2015, *Peraturan Gubernur Sumatera Selatan 12 Tahun 2015 Tentang Penyelenggara Angkutan Sungai dan Danau*.
- Bungin, Burhan. 2015, *Metodologi penelitian kualitatif* , Jakarta: PT. RajaGrafindoPersada
- Chang, William. 2014, *Metodologi Penulisan Ilmiah*, Jakarta: Erlangga
- H.N.M Nasution. 2004, *Manajemen Transportasi Edisi 2* , Jakarta: PT. GhaliaPersada.
- Kosasih Engkos, 2007,*Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, PT RajaGrafindoPersada, Jakarta.
- Immas Nurhayati, 2017, *Analisis Break Even Point (Bep) Dalam Penetapan Tarif Jasa Transportasi Pada Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor*, vol.1 : (6-7)
- Miro, Fidel. 2013 , *Perencanaan Transportasi* , PT. RajaGrafindoPersada, Jakarta.
- Salim, Abbas H. A. 1993, *ManajemenTransportasi*, PT. Raja GrafindoPersada, Jakarta.
- Salim, Abbas H. A. 2013, *ManajemenTransportasi*, PT. Raja GrafindoPersada, Jakarta.
- Suryabrata, Sumadi. 2016, *Metodologi Penelitian*, PT. RajaGrafindoPersada, Jakarta.

LAMPIRAN I
DOKUMENTASI TARUNA



Gambar 1.
Taruna di galangan Mesin Kapal



Gambar 2.
Wawancara taruna dengan pemilik kapal



Gambar 3.
Taruna sedang mengukur dimensi kapal

LAMPIRAN II
FORMULIR SURVEI YANG DIPAKAI

Formulir Survey BOK Berdasarkan KM No.73 Tahun 2004

Hari/Tanggal :

Surveyor :

Nama Kapal :

Pemilik Kapal :

No	Uraian	Keterangan
1	Merk Mesin/ Jumlah Mesin	/ Mesin
2	Harga Mesin	Rp.
3	Harga body	Rp.
4	Umur ekonomis 1. Body 2. Mesin	tahun tahun
5	Jumlah awak kapal	orang
6	Jumlah trip/hari	trip
7	Gaji Awak Kapal per Bulan per Orang	Rp.
8	Kapasitas penumpang	Orang
9	Uang makan/ hari	Rp
10	<i>Load faktor</i>	%
11	Waktu tempuh	Jam menit
12	Hari operasi	hari
13	Panjang lintasan	Km
14	Pemakaian bbm a. Pertalite/trip = b. Oli/trip =	@ Rp @ Rp
15	Spare part/tahun	Rp.
16	Perawatan/tahun	Rp.

LAMPIRAN III

JADWAL KEGIATAN MAGANG DAN PKL

LAMPIRAN IV

HARGA MESIN KAPAL DAN OLI KAPAL

