

**EVALUASI TARIF PENUMPANG SPEEDBOAT TRAYEK TULUNG
SELAPAN – SUNGAI LUMPUR**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan oleh :

NAMA : LEWIS KASARI

NPT : 18 04 062

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

2021

**EVALUASI TARIF PENUMPANG SPEEDBOAT TRAYEK TULUNG
SELAPAN – SUNGAI LUMPUR**

KERTAS KERJA WAJIB

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Ahli Madya
Pada Jurusan Diploma III
Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan**



Diajukan oleh :

NAMA : LEWIS KASARI

NPT : 18 04 062

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

2021

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : LEWIS KASARI
NPT : 18 04 062
Program Studi : D III LLASDP
Judul KKW : EVALUASI TARIF PENUMPANG SPEEDBOAT
TRAYEK TULUNG SELAPAN - SUNGAI LUMPUR

Menyatakan dengan sesungguhnya serta sebenarnya bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) penelitian saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar merupakan hasil karya sendiri.

Palembang, 30 Agustus 2021

Pembuat Pernyataan,

LEWIS KASARI
NPT. 18 04 062

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbilalamin

Puji syukur penulis hanturkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan penulisan Kertas KerjaWajib (KKW) yang berjudul **“EVALUASI TARIF PENUMPANG SPEEDBOAT TRAYEK TULUNG SELAPAN – SUNGAI LUMPUR ”** tepat pada waktunya.

KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salahsatu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan. Selain itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Dermaga Tulung Selapan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan serta pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Kedua orangtua dan keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan.
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Bapak H. Irwan,SH, M.Pd, M.Mar.E.
3. Antonio Romadhon, S.SOS., M. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir.
4. Seluruh Dosen Pengajar dan Seluruh Pengasuh Taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;
5. Bapak Santoso, SE.,M.Si dan ibu Dahlia Dewi Apriani., ST,MT selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
6. Dinas Perhubungan Ogan Komering Ilir beserta seluruh pegawai yang telah membantu, mengarahkan dan memberikan banyak pelajaran mengenai dunia kerja selama melaksanakan PKL dan Magang.
7. Ikatan Alumni LLASDP Ogan Komering Ilir yang telah membantu selama PKL dan Magang;
8. Tim PKL Ogan Komering Ilir yang telah bersama-sama disaat susah maupun senang selama pelaksanaan PKL dan Magang.

9. Rekan-rekan satu angkatan XXIX yang telah bersama-sama berjuang selama tiga tahun.
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi.

Palembang, Agustus 2021

Penulis,

LEWIS KASARI
NPT. 18 04 062

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 biaya perawatan kapal (sesuai jenis kapal).....	13
Tabel 2.2 Faktor Beban	14
Tabel 2.2 Faktor Beban	14
Tabel 3.1 Komponen Biaya Operasional Kapal	18
Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Kecamatan di Kabupaten Ogan Komering Ilir	22
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Per- Kecamatan.....	24
Tabel 4.3 Karakteristik Kapal Jukung	26
Tabel 4.4 Karakteristik Kapal <i>Speedboat</i>	27
Tabel 4.5 Karakteristik Kapal <i>Speedboat</i> Di Dermaga Tulung Selapan	29
Tabel 4.6 Fasilitas Sisi Darat Dermaga Tulung Selapan	33
Tabel 4.7 Karakteristik Dermaga di Dermaga Tulung Selapan	37
Tabel 4.8 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir 2020	42
Tabel 4.9 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir 2019	43
Tabel 4.10 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir 2018	44
Tabel 4.11 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir 2017	45
Tabel 4.12 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir 2016	46
Tabel 4.13 Jumlah keberangkatan dan kedatangan Kapal dan penumpang di dermaga Tulung Selapan	47
Tabel 4.14 Jumlah keberangkatan dan kedatangan Penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur	48
Tabel 4.15 Jumlah keberangkatan dan kedatangan Penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur.....	51

Tabel 5.1 Komponen Biaya Operasional	54
Tabel 5.2 Perhitungan Tarif Penumpang Kapal <i>Speedboat</i> Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur Berdasarkan <i>Load Factor</i> Penumpang	62
Tabel 5.3 Tingkat Pendapatan Operator <i>Speedboat</i> dengan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kapal.....	65
Tabel 5.4 Tingkat Pendapatan Operator <i>Speedboat</i> Berdasarkan Tarif yang Berlaku Saat ini.....	66
Tabel 5.5 Tarif yang Berlaku Pada Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian	16
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Ogan Komering Ilir.....	21
Gambar 4.4 Peta Lintasan Tulung Selapan-Sungai Lumpur	32
Gambar 4.5 Layout Dermaga Tulung Selapan.....	33
Gambar 4.6 Pos Jaga di Dermaga Tulung Selapan	34
Gambar 4.7 Toilet di Dermaga Tulung Selapan	35
Gambar 4.8 Lapangan Parkir di Dermaga Tulung Selapan	35
Gambar 4.9 <i>Trestle</i> di Dermaga Tulung Selapan	36
Gambar 4.10 Taman di Dermaga Tulung Selapan	37
Gambar 4.11 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir.....	38

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

1.1.1 Gambaran Umum

Transportasi mempunyai kedudukan yang strategis, hampir semua aspek kehidupan manusia dipengaruhi oleh transportasi. Transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam keberhasilan pembangunan suatu daerah, yang mempunyai peranan sebagai penghubung satu daerah dengan daerah lain yang dipisahkan oleh adanya perairan, peranan transportasi juga sangat erat kaitannya dalam pengembangan, serta merangsang aktivitas-aktivitas yang baru dalam pengembangan perekonomian suatu daerah. Kebutuhan transportasi pada suatu daerah disebabkan oleh adanya interaksi antara aktivitas sosial dan ekonomi di daerah tersebut, keinginan manusia untuk melakukan perjalanan tidak pernah ada akhirnya dan juga banyaknya alasan yang menyebabkan barang diangkut dari satu tempat ke tempat yang lain.

Transportasi air memegang salah satu peran yang sangat penting sebagai penunjang perpindahan penumpang dan barang di Kabupaten Ogan Komering Ilir, hal ini dikarenakan transportasi air merupakan penghubung bagi transportasi yang tidak bisa dijangkau oleh jalur darat karena terputus oleh adanya perairan dan belum adanya jalur darat untuk dilalui, khususnya untuk menuju ke berbagai wilayah yang belum bisa dijangkau oleh jalur darat.

Terkait belum adanya tarif angkutan sungai yang diterapkan di Kabupaten Ogan Komering Ilir oleh pemerintah setempat dan dinas terkait tentang angkutan sungai, dimana angkutan sungai ini adalah jalur utama yang dilalui masyarakat yang memiliki tujuan pada trayek tertentu yang tidak bisa dilalui jalur darat ataupun jalanan yang belum memadai untuk diakses memakai kendaraan pribadi, dan memakan waktu yang lama jika dibandingkan dengan angkutan sungai inilah yang memicu permintaan (*Demand*) Di Dermaga Tulung Selapan

sebagai titik pusat pelayaran sungai, jumlah armada *speedboat* menuju Sungai Lumpur berjumlah 7 Kapal dengan mesin 40 PK.

Jarak dari dermaga asal ke dermaga tujuan berjarak 87 km yang di ukur menggunakan *google earth* dengan mengikuti alur lintasan Tulung Selapan - Sungai Lumpur yang berangkat dari dermaga Tulung Selapan menuju dermaga Sungai Lumpur. Tarif sangat berpengaruh pada masyarakat yang tinggal di daerah tersebut bahwa ketentuan tarif angkutan sungai sudah diatur di Keputusan Menteri Perhubungan No.73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. Maka Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir sebagai pengelola Dermaga Tulung Selapan 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 dengan perhitungan KM No 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau dengan mempertimbangkan kemampuan ekonomi yang ada karena masyarakat desa yang tinggal di daerah tersebut mayoritas adalah nelayan, petani, buruh, dll. Besarnya tarif harus dibuat dan ditetapkan dengan aturan yang berlaku. Peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam hal penetapan tarif yang sesuai dengan aturan yang telah berlaku selama ini untuk menyelaraskan antara kepentingan pihak pengguna jasa dengan pihak penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

Tarif merupakan salah satu komponen terpenting dalam pemenuhan untuk pelayanan kepada masyarakat. Tarif sebaiknya diberlakukan berdasarkan perhitungan pasti dan memiliki dasar hukum agar tidak terjadi kesalahpahaman baik itu dibidang sosial ataupun politik. Selain itu kesesuaian penentuan tarif dianggap penulis penting demi keseimbangan antara pengguna jasa dan penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Namun tarif penumpang yang berlaku pada Dermaga Tulung Selapan belum ditetapkan oleh Peraturan Daerah yang dalam hal ini merupakan tarif penumpang berdasarkan kesepakatan antar operator Kapal tanpa ada perhitungan pasti dan dasar hukum yang berlaku.

Penelitian yang sama dengan penelitian ini pernah dilakukan oleh taruna angkatan 27 dengan meneliti tarif longboat pada trayek Sorong - Kalobo di Pelabuhan Remu Provinsi Papua Barat, perbedaan dengan penelitian ini ialah lokasi penelitian. Analisa yang digunakan untuk menentukan perhitungan tarif ialah dengan menggunakan analisa biaya operasional kapal, *load factor*, *break event point*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan operator kapal, tarif yang diberlakukan untuk *Speedboat* trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur sebesar Rp. 100.000,- yang ditentukan oleh operator kapal sejak pertama kali di Dermaga Tulung Selapan ini. Masalah yang sering muncul ialah tarif yang berlaku ini dianggap memberatkan pengguna jasa, karena tidak ada pilihan transportasi lain dikarenakan akses menuju Sungai Lumpur tidak dapat dilalui menggunakan jalur darat, sehingga pengguna jasa harus membayar tarif tersebut tidak ada ketetapan maupun sosialisasi dari pemerintah mengenai tarif tersebut. Tarif ini ditentukan sendiri oleh operator kapal tanpa adanya ketetapan dari pemerintah setempat. Berdasarkan permasalahan tersebut dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, maka penulis mengambil judul "Evaluasi Tarif Penumpang Speedboat Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur"

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah berdasarkan latar belakang diatas sebagai berikut:

1. Bagaimanakah Tarif yang sesuai Biaya Operasional Kapal (BOK) yang dihitung berdasarkan ?
2. Kapan *Break Event Point* (BEP) akan tercapai berdasarkan perhitungan KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan Penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis tarif yang sesuai biaya operasional kapal *Speedboat* trayek Tulung selapan – Sungai Lumpur Keputusan Menteri Perhubungan

Nomor: KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

2. Menganalisis tercapainya Analisa *Break Event Point* (BEP) akan tercapai berdasarkan perhitungan KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

I.3.2 Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

Manfaat dari penelitian ini antara lain yaitu:

1. Manfaat bagi Pengguna jasa

Agar pengguna jasa dapat mengetahui tarif yang sesungguhnya dan tidak ada kesalahpahaman dengan operator kapal.
2. Manfaat bagi instansi pemerintah

Sebagai masukan agar dapat menentukan tarif yang sesuai berdasarkan biaya operasional kapal *Speedboat*.
3. Bagi penulis

Menambah wawasan secara langsung dalam perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kapal.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) 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 Dermaga Tulung Selapan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatera Selatan.
2. Hal yang di teliti adalah Evaluasi Tarif Penumpang Speedboat Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur
3. Dasar hukum yang di gunakan untuk penelitian ini adalah sebagai berikut :
 - a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

1.5 Sistematika Penulisan

mempermudah dan memahami isi dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) nantinya diperlukan suatu sistem penulisan untuk memperoleh suatu pembahasan yang lebih literatur dan mencerminkan penyelesaian yang baik, adapun sistematika penulisan penelitian nantinya sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang pemilihan judul, rumusan masalah, tujuan dan manfaat, ruang lingkup, dan sistematika penulisan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Menguraikan tentang teori-teori yang mendasari pembahasan secara detail berupa definisi-definisi atau penjelasan materi judul yang langsung berkaitan dengan ilmu atau masalah yang diteliti termasuk landasan hukumnya.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang tindak lanjut dari metode penelitian yang dipakai termasuk cara memperoleh data primer dan data sekunder yang dihubungkan dengan teknik pengolahan data dengan menggunakan kajian teori analisis dan pada akhirnya dapat diambil sebuah kesimpulan.

BAB IV: OBJEK PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang ruang lingkup objek penelitian yang di dalamnya terdapat gambaran wilayah umum lokasi penelitian dan materi apa yang diteliti selama peneliti terjun ke lapangan.

BAB V: ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Pada bab ini membahas tentang capaian hasil yang digunakan sebagai analisis data sehingga dapat menghasilkan sebuah kesimpulan yang bermanfaat.

BAB VI: KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini membahas tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran yang bisa disampaikan kepada pihak terkait.

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 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. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, dijelaskan bahwa pada:

a. Pasal 171

- 1) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 170 terdiri atas jenis tarif untuk:
 - a. kelas ekonomi; dan
 - b. kelas non-ekonomi.
- 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan oleh Menteri.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

a. Pasal 2

Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

b. Pasal 52 Ayat (1)

Angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi kegiatan:

- a. angkutan sungai dan danau di dalam negeri;
- b. angkutan sungai dan danau antara negara Republik Indonesia dengan negara tetangga; dan
- c. angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri.

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau pada Lampiran VI Formula Perhitungan Biaya Operasional Kapal yang berisi tentang data umum kapal, perhitungan biaya, biaya penumpang per kilometer, dan biaya penumpang per kilometer berdasarkan faktor muat.

a. Pasal 61 Ayat (1)

Tarif angkutan sungai danau terdiri dari tarif penumpang serta tarif barang dan/atau hewan.

b. Pasal 61 Ayat (2)

Tarif Angkutan penumpang sebagaimana dimaksud 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.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat yang lain Salim 2013. Ada tiga hal yang berhubungan dengan pengertian transportasi diatas yaitu :

- a. Adanya muatan yang diangkut
- b. Adanya kendaraan sebagai alat angkut
- c. Adanya jalan yang dapat dilalui

2.2.2 Pengertian Evaluasi

Evaluasi adalah suatu proses identifikasi untuk mengukur/menilai apakah suatu kegiatan atau juga program yang dilaksanakan itu sesuai dengan perencanaan atau tujuan yang ingin dicapai. (KBBI,2020, <https://pendidikan.co.id/tag/pengertian-evaluasi-menurut-kbbi/> diakses tanggal 31 juli 2021)

2.2.3 Pengertian *Speedboat*

Menurut (Muhammad Akbar, 2014) *Speedboat* adalah jenis kapal terbuat dari fibreglass yang dilengkapi dengan mesin tempel 40 hingga 200 PK dengan kecepatan tinggi yang mempunyai kapasitas angkut maksimal hanya 6 sampai 8 orang. Hal ini memungkinkan karena ukuran dari kapal *speedboat* ini yang kecil sehingga mempermudah gerakan dari kapal *speedboat* tersebut.

2.2.4 Tarif Angkutan

Menurut Salim (2013:46) Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur.

Tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Tarif menurut kelas (*Class Rate*)

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 Rate*

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).

4. Jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a. 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).

b. Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

c. Tarif *Differensial*

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

d. 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.

2.2.5 *Load Factor* Kapal (Faktor Muat)

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2002) *load factor* merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam (%).

Formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap – tiap kapal adalah:

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\% \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan :

LF = Faktor Muat

KP = Kapasitas Terpakai

KT = Kapasitas Tersedia

Load factor yang akan dipakai di dalam perhitungan tarif adalah *load factor* rata-rata yang terjadi sesuai dengan kondisi sekarang, maka untuk mendapatkan *Load Factor* sesuai dengan yang dapat mewakili keseluruhan fluktuasi bulanan dan tahunan yang pernah ada, maka penulis melakukan perbandingan antara besarnya *Load Factor* yang menggunakan data produktivitas penumpang 15 hari dari hasil survey, perhitungan *Load factor* rata – rata dengan menggunakan data produktivitas penumpang selama 15 hari.

2.2.6 Biaya Operasional Kapal

Menurut Chairul I. Ilham *et al.*,(2017) Biaya Operasi Kapal merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan dan diperhitungkan dalam menghasilkan jasa angkutan, meliputi biaya modal untuk kapal, biaya operasional untuk bahan bakar.

Perhitungan tarif dilakukan berdasarkan dari besarnya BOK lintasan Tulung Selapan - Sungai Lumpur yang mengacu pada formula perhitungan tarif angkutan *speedboat* berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau sebagai berikut:

a. Biaya Langsung

Menurut Salim (2013:45) Biaya langsung adalah jumlah biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa-jasa angkutan misal untuk penerbangan biaya langsung terdiri dari bahan bakar, gaji awak, biaya pendaratan. Biaya langsung terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap.

- Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Menurut Salim (2013:44) Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulannya.

1) Biaya Penyusutan Kapal

$$\frac{\text{Harga Kapal}-\text{Nilai Residu (10\%)}}{\text{Umur ekonomis}} \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan: Harga Kapal terdiri atas Harga Body dan Harga Mesin

2) Bunga Modal

$$\frac{\frac{\text{Bunga}}{\text{th}} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \left(\frac{n+1}{2}\right)}{\text{Umur Ekonomis}} \dots\dots\dots (2.3)$$

3) Premi Asuransi Kapal

$$1,5 \% \times \text{Harga Kapal} \dots\dots\dots (2.4)$$

4) Biaya Awak Kapal

$$\text{Jml bln (12)} \times \text{Jml Awak Kapal} \times \text{Gaji awak Kapal / bln} \dots\dots\dots (2.5)$$

- Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*)

Menurut Salim (2013:44) Biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang besarnya berubah tergantung pada pengoperasian alat-alat pengangkutan. Biaya tidak tetap terdiri dari biaya bahan bakar, biaya gemuk, biaya perawatan kapal dan biaya pelabuhan.

1) Biaya Bahan Bakar

$$\text{Jml frekuensi per tahun} \times \text{jarak} \times \dots\dots\dots (2.6)$$

Ratio pemakaian RRM x Harga RRM / Liter

2) Biaya Gemuk, Oli Per bulan

$$\text{Jml bln (12)} \times \text{Biaya Gemuk / oli per bln} \dots\dots\dots (2.7)$$

3) Biaya Perawatan Kapal (sesuai jenis kapal)

Tabel 2.1
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 Perawatan	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

Sumber : KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau

4) Biaya Pelabuhan

$$\text{Jml hari operasi} \times \text{biaya pelabuhan per hari} \dots\dots\dots (2.9)$$

b. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung (indirect cost) adalah biaya yang sulit atau tidak dapat dihubungkan dan dibebankan secara langsung dengan unit produksi, dan secara akurat ditelusuri ke objek biaya. Biaya tidak langsung terdiri dari biaya pegawai darat, biaya kantor, biaya telepon, air, listrik dan biaya management dan pengelolaan.

1) Biaya Pegawai Darat

Jml bulan (12) x Jml Pegawai Darat x Gaji Pegawai Darat/bln

(2.10)

2) Biaya Kantor

Biaya sewa Kantor per Tahun (2.11)

3) Biaya Telepon, Air, Listrik

Jml bulan (12) x Biaya telepon, air, listrik / bln(2.12)

4) Biaya Management dan Pengelolaan

Jml bulan (12) x biaya management dan pengelolaan / bln (2.13)

Total BOK (*Total Cost = TC*) :

Total Biaya Langsung + Total Biaya Tidak Langsung (2.14)

*)): Biaya Tidak Langsung Sesuai Kebutuhan

1. Biaya Penumpang Per KM

a) Kapasitas Angkut Per Tahun

Kapasitas angkut kapal ... org x trip per tahun (2.15)

b) Biaya Penumpang Per Kilo Meter

Total Biaya

Kapasitas Angkut Kapal ... org/thn x jarak (2.16)

c) Pada Tingkat Faktor Beban

Tabel 2.2 Faktor Beban

No	Faktor Beban	Speed Boat/bis air/klotok/ truk air*) Rp/pnp km	Keterangan
1	100%		Penetapan tarif pd tingkat factor beban antara 60% s.d 70% sesuai dgn kondisi/kemampuan daerah
2	90%		
3	80%		
4	70%		
5	65%		
6	60%		

Sumber : KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau

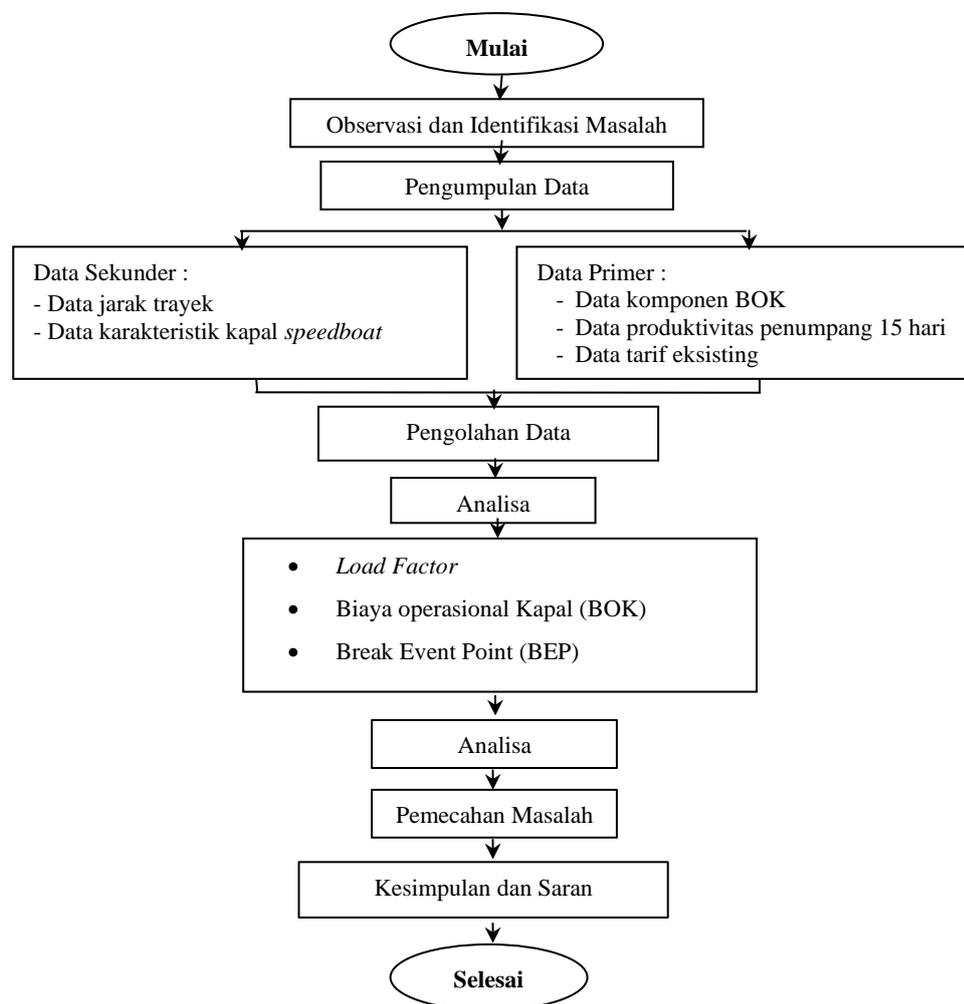
2.2.7 Faktor Muat *Break Event Point* (*BEP*)

Menurut Heru Meruta (2018) Analisa Break Even Point (BEP) adalah teknik analisa untuk mempelajari hubungan antara volume penjualan dan profitabilitas. Analisa ini disebut juga sebagai analisa impas, yaitu suatu metode untuk menentukan titik tertentu dimana penjualan dapat menutup biaya, sekaligus menunjukkan besarnya keuntungan atau kerugian perusahaan jika penjualan melampaui atau berada di bawah titik.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Penelitian

Penelitian ini dituangkan dalam bagan alir pada Gambar 3.1



Gambar 3.1
Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.2.1 Data Primer

Adalah data yang diambil secara langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan cara yang dilakukan untuk memperoleh data-data primer adalah sebagai berikut :

a. Observasi

Menurut Martono, (2014:86) Observasi merupakan sebuah proses pengamatan menggunakan panca indra kita.

b. Wawancara

Menurut Martono, (2014:81) Metode wawancara merupakan alat *re-checking* atau pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang diperoleh sebelumnya atau merupakan proses memperoleh keterangan yang diperoleh sebelumnya atau merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan dengan atau tanpa menggunakan pedoman wawancara.

3.2.2 Data sekunder

Menurut Suryabrata (2016:39) data yang biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen misalnya data-data produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan sebagainya, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Kepustakaan

Data sekunder didapat dari literatur atau buku-buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan buku-buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

b. Metode Institusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian, yaitu Kantor Dinas Perhubungan Ogan Komering Ilir, untuk mengetahui Karakteristik kapal, serta trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur dan jarak trayek.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

Populasi adalah sekelompok unsur atau elemen yang dapat berbentuk manusia atau individu, binatang, tumbuh-tumbuhan, lembaga atau institusi, kelompok, dokumen, kejadian, sesuatu hal, gejala, atau berbentuk konsep yang menjadi obyek penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah 37 kapal speedboat yang beroperasi pada Dermaga Tulung Selapan .

3.3.2 Sampel

Sampel adalah suatu prosedur dimana hanya sebagian populasi saja yang di ambil dan dipergunakan untuk menentukan sifat ciri yang dikehendaki dari suatu populasi. Dalam penelitian ini responden ditentukan diambil berdasarkan kriteria inklusi

3.3.2.1 Kriteria inklusi

Kriteria inklusi adalah karakteristik sampel yang dapat dimasukkan atau yang layak untuk diteliti. Dalam penelitian ini kriteria inklusinya adalah:

- 1) Bersedia untuk menjadi responden.
- 2) Merupakan Pemilik atau Operator Kapal

Penentuan ukuran sampel dengan menggunakan rumus :

$$n = \frac{N}{1 + N(e)}$$

$$\frac{37}{1 + 37(0.05)}$$

$$= 97.36$$

Keterangan :

n = Besar sampel

N = Besar populasi

e = Tingkat ketepatan/ batas ketelitian yang diinginkan yaitu 5%

Jadi sampel yang diambil dalam penelitian ini 97,36 operator kapal speedboat yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan.

3.4 Analisa Data

Analisa data yang digunakan ialah sebagai berikut :

3.3.1 Analisa Pemecahan Masalah

a. Analisa *Load Factor*

Formula yang digunakan untuk menentukan *load factor* kapal dapat dilihat pada rumus 2.2.3.

b. Analisa Biaya Operasional Kapal

Untuk menghitung besar biaya operasional kapal digunakan rumus yang terdapat pada Keputusan Menteri Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Komponen Biaya Operasional Kapal

No	Komponen BOK	Formulasi
A.	DATA UMUM	
1.	Jenis Kapal	Speedboat/ Bis Air / Truk Air / <i>Longboat</i> *)
2.	Trayek
3.	Jarak km
	Frekuensi/Thn trip
	Bahan Bakar	
	Kapasitas Angkut	- orang
		- ton
	Jumlah Awak Kapal orang (Rp.

No	Komponen BOK	Formulasi
		orang/bulan)
	Harga Kapal	Rp.
	Harga Mesin (type)	Rp. x Jumlah Mesin
	Umur Ekonomis tahun
B.	BIAYA LANGSUNG	
	BIAYA TETAP	
1.	Biaya Penyusutan Kapal	(Harga Kapal - Nilai Residu (10%)) / Umur Ekonomis
2.	Biaya Bunga Modal	(Bunga/thn x (65% x Harga Kapal) x ((n+1)/2)) / Umur Ekonomis
3.	Biaya Premi Asuransi	1,5 % x Harga Kapal
4.	Biaya Awak Kapal	Jml bln (12) x Jml Awak Kapal x Gaji awak Kapal / bln
	BIAYA TIDAK TETAP	
1.	Biaya Bahan Bakar	Jumlah Frekuensi per Tahun x Jarak x Ratio Pemakaian BBM x Harga BBM/Liter
2.	Biaya Gemuk, Oli per bulan	Jumlah bulan (12) x Biaya Gemuk/Oli per bln (sesuai jenis Kapal)
3.	Biaya Perawatan Kapal	Biaya Perawatan Per Bulan x Jumlah bulan (12)
	1. Service Kecil	
	2. Service Besar	
	3.General Over Houll	
4.	Biaya Pelabuhan	Jumlah hari operasi per tahun x biaya pelabuhan per hari
B.	BIAYATIDAK LANGSUNG**))	
1.	Biaya Pegawai Darat	Jml bulan (12) x Jml Pegawai Darat x Gaji Pegawai Darat/bln
2.	Biaya Kantor	Biaya sewa Kantor per Tahun
3.	Biaya Telepon, Air, Listrik	Jml bulan (12) x Biaya telepon, air,

No	Komponen BOK	Formulasi
		listrik / bln
4.	Biaya Management dan Pengelolaan	Jml bulan (12) x biaya management dan pengelolaan / bln

Sumber: KM Nomor 73 Tahun 2004

*)): Biaya Tidak Langsung Sesuai Kebutuhan

c. Analisa *Break Event Point*

Berikut adalah formula faktor muat *break event point* :

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

Keterangan :

LF BEP = *Load factor break event point*

BOK = Biaya operasional kapal

PDT = Pendapatan

LF = Load factor kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 39 tahun 2015 luas daratan masing-masing Kecamatan yang berada di Kabupaten Ogan Komering Ilir, yaitu:

Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Kecamatan di Kabupaten Ogan Komering Ilir, 2020

Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Luas
Lempuing	Tugumulyo	295,61
Lempuing Jaya	Lubuk Seberuk	505,80
Mesuji	Pematang Panggang	642,42
Sungai Menang	Sungai Menang	2.305,42
Mesuji Makmur	Catur Tunggal	493,14
Mesuji Raya	Kemang Indah	515,85
Tulung Selapan	Tulung Selapan Ulu	5.363,65
Cengal	Cengal	3.038,66
Padamaran	Menang Raya	376,68
Padamaran Timur	Sumber Hidup	692,79
Tanjung Lubuk	Tanjung Lubuk	219,97
Teluk Gelam	Seriguna	169,29
Kota Kayu Agung	Cinta Raja	224,45
Sirah Pulau Padang	Tarate	102,08
Jejawi	Jejawi	237,98
Pampangan	Pampangan	483,42
Pangkalan Lampam	Pangkalan Lampam	1.104,75
Air Sugihan	Kertamukti	2.251,07
Ogan Komering Ilir	Kota Kayu Agung	19.023,47

Sumber: Badan Pusat Statistik Kab.Ogan Komering Ilir, OKI 2020

Berdasarkan tabel luas daerah dan jumlah pulau menurut kecamatan di Kabupaten Ogan Komering Ilir 2020, kecamatan yang memiliki daerah terluas ialah Kecamatan Tulung Selapan dengan luas 5.363,65.

4.1.2 Batas Administrasi

Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Ogan Komering Ilir memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- Utara : Kabupaten Banyuasin Kabupaten Ogan Ilir dan Kota Palembang
- Selatan : Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur dan Provinsi Lampung
- Barat : Kabupaten Ogan Ilir
- Timur : Selat Bangka dan Laut Jawa

4.1.3 Kependudukan

Penduduk Kabupaten Ogan Komering Ilir berdasarkan data dari Hasil Sensus Penduduk 2020 (SP2020) September, sebanyak 769.348 jiwa yang terdiri atas 396.310 jiwa penduduk laki-laki dan 373.038 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan jumlah penduduk hasil Sensus Penduduk 2010 (SP2010) Mei, penduduk Kabupaten Ogan Komering Ilir mengalami pertumbuhan sebesar 0,54 persen. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2020 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 106. Kepadatan penduduk di Kabupaten Ogan Komering Ilir tahun 2020 mencapai 40 jiwa/km². Kepadatan penduduk di 18 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Sirah Pulau Padang dengan kepadatan sebesar 442 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Tulung Selapan sebesar 9 jiwa/km².

Table 4.2 Jumlah Penduduk Per- Kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)
1.	Lempuing	9,49
2.	Lempuing Jaya	8,13
3.	Mesuji	5,35
4.	Sungai Menang	4,53
5.	Mesuji Makmur	7,32
6.	Mesuji Raya	4,93
7.	Tulung Selapan	6,05
8.	Cengal	4,84
9.	Pedamaran	5,79
10.	Pedamaran Timur	2,84
11.	Tanjung Lubuk	4,60
12.	Teluk Gelam	3,21
13.	Kota Kayuagung	9,88
14.	Sirah Pulau Padang	5,87
15.	Jejawi	5,07
16.	Pampangan	3,88
17.	Pangkalan Lampam	3,57
18.	Air Sugihan	4,65

Sumber : Badan Pusat Statistik Kab.Ogan Komering Ilir, OKI 2020

Berdasarkan Tabel Jumlah Penduduk Per- Kecamatan, kecamatan yang memiliki penduduk terbanyak ialah kecamatan Kayuagung dengan jumlah penduduk 9.88 penduduk.

4.2 Sarana Transportasi Sungai

Angkutan merupakan sarana transportasi penghubung dari satu tempat ke tempat lainnya yang tidak bisa dilalui dengan menggunakan transportasi darat. Kabupaten Ogan Komering Ilir memiliki angkutan sungai berupa kapal jukung dan kapal *speedboat*. Kapal jukung dan kapal *speedboat* di Kabupaten Ogan Komering Ilir, digerakkan dengan tenaga manusia ataupun dengan tenaga mesin. Kapal jukung dan kapal *speedboat* tersebut tersebar di beberapa sungai. beberapa sungai besar yaitu sungai Komering yang mengalir mulai dari Kecamatan Tanjung Lubuk, Pedamaran, Kayuagung, Sirah Pulau Padang dan Kecamatan Jejawi serta bermuara di Sungai Musi di Kota Palembang, Sungai Mesuji mengalir dari Kecamatan Mesuji sampai Kecamatan Sungai Menang yang merupakan perbatasan Kabupaten Ogan Komering Ilir dengan Kabupaten Tulang Bawang Provinsi Lampung. Sedangkan sungai lainnya antara lain sungai Lempuing, Air Sugihan, Sungai Jeruju, Sungai Riding, Sungai Lebong Hitam, Sungai Lumpur, dan Sungai tulung selapan. Kapal jukung dan kapal *speedboat* dioperasikan di berbagai daerah di Kabupaten Ogan Komering Ilir guna untuk menjangkau tempat yang tidak dapat dilalui menggunakan transportasi darat, selain itu memangkas jarak dan waktu perjalanan masyarakat yang akan keluar ataupun masuk ke wilayah Kabupaten Ogan Komering Ilir.

1. Kapal Jukung

Kapal jukung yang beroperasi pada Dermaga Tulung Selapan digunakan untuk mengangkut barang dari desa Tulung Selapan menuju Sungai Lumpur dengan waktu tempuh 6 jam, berikut adalah salah satu kapal jukung yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan :



Gambar 4.2 Kapal Jukung

Tabel 4.3 Karakteristik Kapal Jukung

Nama Kapal	LANGKAH BERSAMA
Pemilik	SUMARNO
Tahun	2013
Gross Tonage (GT)	252 GT
Merek mesin	PANTER 2B
Tahun pembuatan mesin	1989
Harga mesin	40 juta
Harga body kapal	40 juta
Bahan body kapal	Kayu
PK	40 PK
Panjang	14 meter

Lebar	3,2 meter
Kapasitas Barang	4 ton
Penumpang	9 Orang
Jumlah ABK	3 Orang
Jumlah mesin	1 unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

2. Kapal *Speedboat*

Kapal *Speedboat* yang beroperasi pada Dermaga Tulung Selapan digunakan untuk mengangkut penumpang dari desa Tulung Selapan menuju Sungai Lumpur dengan waktu tempuh 2 jam, berikut adalah salah satu kapal *Speedboat* yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan :



Gambar 4.3 Kapal *Speedboat*

Tabel 4.4 Karakteristik Kapal *Speedboat*

Nama Kapal	DEDET TAXI
Pemilik	DEDET
Tahun	2019
Gross Tonage (GT)	GT
Merek mesin	YAMAHA
Tahun pembuatan mesin	2018

Harga mesin	107 juta
Harga body kapal	12,5 juta
Bahan body kapal	Kayu
PK	40 PK
Panjang	6 meter
Lebar	1,4 meter
Kapasitas Barang	1 ton
Penumpang	9 Orang
Jumlah ABK	0
Jumlah mesin	1 unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berikut data karakteristik kapal *Speedboat* yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan :

Tabel 4.5 Karakteristik Kapal *Speedboat* Di Dermaga Tulung Selapan

NO	NAMA PEMILIK	NAMA KAPAL	GT/PK	DIMENSI			KAPASITAS (PNP)
				PANJANG (L)	LEBAR (B)	DALAM	
1.	Den	Buah Hati	1/40	6	1,5	1	9
2.	Hendrik	Buah Hati II	1/40	5	1,5	1	9
3.	Sucih	3 Saudara	1/40	5,25	1,3	0,7	9
4.	Yamin Rahman	Lenykah Besona	1/40	5,25	1,3	0,7	9
5.	Surip	Hayla Dhelfi	1/40	6	1,5	1	9
6.	Aan	Mandy	1/40	8	2	1	9
7.	Deny	Empuh Sanly	1/40	5,25	1,26	0,7	9
8.	Asep	Jihan	1/40	6	1,5	1	9
9.	Amin	Berry & Jeki	1/40	5	1,5	1	9
10.	Tami	Tiga Putri	1/40	5,25	1,3	0,7	9
11.	Robinson	Taxi Boat Conek	1/40	8	2	1	9
12.	Ari	Oka Barokah	1/40	6	1,5	1	9
13.	Junaidi	Ranes	1/40	5,25	1,26	0,7	9

14.	Muhammad Liansa	2 Putra 2 Putri	1/40	5,25	1,3	0,7	9
15.	Amar Sholihin	Naura	1/40	5,25	1,3	0,7	9
16.	Taufik	Naifah & Teanta	1/40	8	2	1	9
17.	Aziz	Lia & Tegar	1/40	6	1,5	1	9
18.	Samsul	Bukit Berkah	1/40	5,25	1,3	0,7	9
19.	Ismail	Hiara	1/40	8	2	1	9
20.	Dedi	Dedet Taxi	1/40	6	1,5	1	9
21.	Husein	Mimpi Terindah	1/40	5,25	1,3	0,7	9
22.	Raufik	Bujang Telang	1/40	8	2	1	9
23.	Mukhlis	Bunga Indah	1/40	6	1,5	1	9
24.	Asmadi	Bukit Batu Internusa	2/200	8,50	1,5	1	30
25.	Bahri	Rilona	1/40	8	2	1	9
26.	Rohim	Putri Wakila	1/40	6	1,5	1	9
27.	Abdul	Lupia Sania	1/40	5,25	1,26	0,7	9
28.	Gunadi	4 Saudara	1/40	5,25	1,26	0,7	9
29.	Alex	Bany Mandira	1/40	5	1,5	1	9
30.	Alam	Alnisa	1/40	6	1,5	1	9
31.	Ahmad	Bapak Jihan	1/40	5,25	1,26	0,7	9
32.	Romi	Dolor Gale	1/40	8	2	1	9
33.	Kadir	Anggik Anggala	1/40	5,25	1,3	0,7	9
34.	Ibnu	Gemilang Mandi	1/40	8	2	1	9
35.	Kitno	Anugrah Ilahi	1/40	5	1,5	1	9
36.	Ujang	4 Putri	1/40	5	1,5	1	9
37.	Zainal	Gemilang Dunia	1/40	6	1,5	1	9

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI, 2021

Berdasarkan data karakteristik *speedboat* pada dermaga Tulung Selapan, *Speedboat* yang beroperasi pada Dermaga Tulung Selapan memiliki mesin 40 PK dengan panjang 5 - 8.50 M dan lebar 1.3 - 2 M.

4.3 Jarak Lintasan Trayek

Jarak merupakan salah satu komponen yang terdapat dalam perhitungan biaya operasional kapal dalam menentukan besaran tarif angkutan yang akan di berlakukan, karena semakin jauh jarak yang ditempuh oleh kapal maka semakin besar biaya operasional yang akan dikeluarkan oleh suatu kapal sehingga tarif akan besar juga. Adapun jarak lintasan trayek ialah Tulung Selapan - Sungai Lumpur dengan jarak 87 KM.

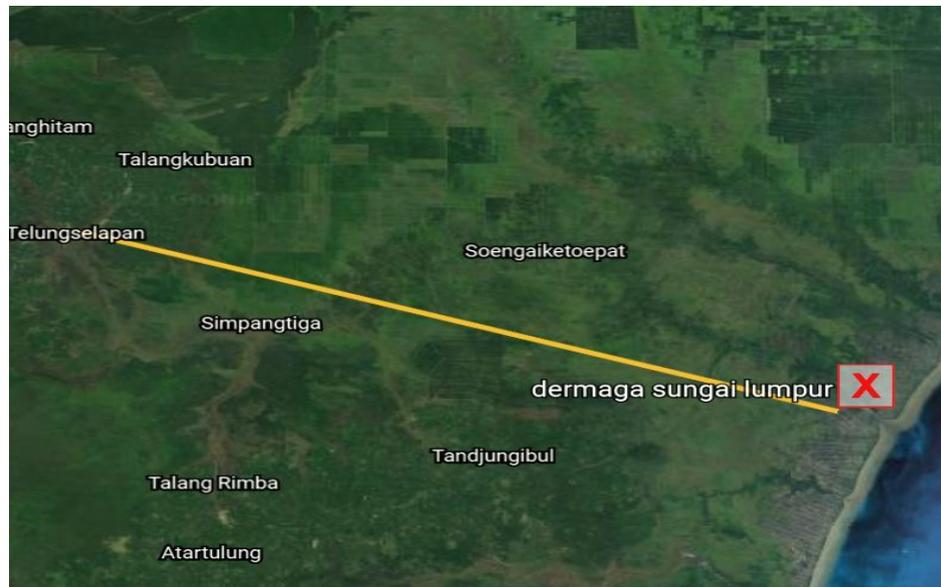
4.4 Prasarana Transportasi Sungai

Prasarana segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Prasarana Dermaga Tulung Selapan dan Sungai Lumpur belum lengkap. Dermaga Tulung Selapan hanya memiliki prasarana pendukung aktifitas Dermaga yaitu Pos jaga, Lapangan Parkir, *Gangway*, Toilet, Kantin dan Taman. Sedangkan Dermaga Sungai Lumpur hanya memiliki prasarana pendukung aktifitas Dermaga yaitu Dermaga Ponton, Jembatan Penghubung, Ruang Kantor, Toilet, Kantin dan *Trestel*.

A. Alur

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan, khususnya pada penyelenggaraan angkutan sungai yang ada di Dermaga lintasan Tulung Selapan - Sungai Lumpur, alur pelayaran merupakan jalur yang berpotensi meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya. Jarak tempuh untuk lintasan Tulung Selapan – Sungai Lumpur ditempuh dalam waktu 2 jam pelayaran menggunakan kapal *Speedboat* dan 6 jam pelayaran menggunakan kapal Jukung.

Berikut ini adalah peta alur pelayaran angkutan sungai di Tulung Selapan - Sungai Lumpur adalah sebagai berikut:



Sumber: Google Maps, 2021

Gambar 4.4 Peta Lintasan Tulung Selapan-Sungai Lumpur

B. Dermaga

Dermaga yang digunakan untuk kegiatan angkutan sungai di wilayah Kabupaten Ogan Komering Ilir merupakan dermaga umum. Untuk menunjang kegiatan angkutan sungai di dermaga Kabupaten Ogan Komering Ilir diperlukan prasarana yang baik. Pada dermaga Kabupaten Ogan Komering Ilir tersedia beberapa fasilitas untuk menjalankan kegiatan operasional dermaga seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Fasilitas di dermaga Kabupaten Ogan Komering Ilir dibagi menjadi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Adapun fasilitas di dermaga Kabupaten Ogan Komering Ilir.

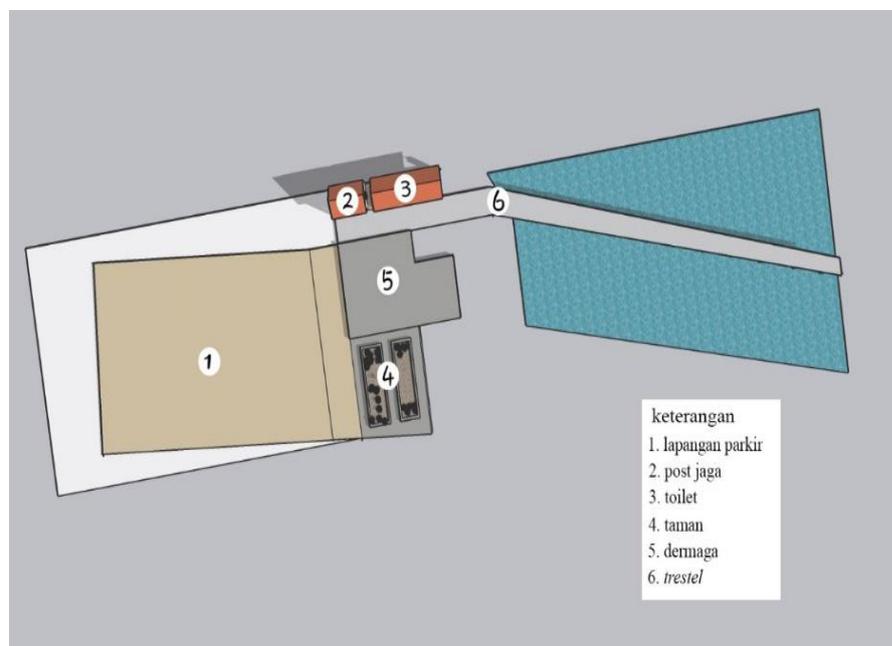
a. Fasilitas Daratan Dermaga Tulung Selapan

Berikut merupakan fasilitas sisi daratan yang terdapat di dermaga tulung selapan :

Tabel 4.6 Fasilitas Sisi Darat Dermaga Tulung Selapan

NO	FASILITAS	INVENTARIS		LUAS (M ²)
		PANJANG	LEBAR	
1	Pos jaga	2,6	4,7	12,22
2	Lapangan Parkir	29,7	21	623,7
3	Trestle	66,5	2,6	172,9
4	Toilet	1,6	3	4,8
5	Taman	11,1	9,7	107,67

Sumber: Hasil Perhitungan Tim PKL OKI, 2021



Gambar 4. 5 Layout Dermaga Tulung Selapan

1) Pos jaga

Sebuah dermaga membutuhkan manajemen yang baik. Untuk menunjang hal tersebut membutuhkan sebuah bangunan sebagai pusat kendali operasional yaitu pos jaga yang dipergunakan untuk aktivitas angkutan sungai dalam rangka menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pelayanan pengguna jasa. Dermaga tulung selapan merupakan salah satu dermaga yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir yang memiliki luas 12,22 m².



Gambar 4.6 Pos Jaga di Dermaga Tulung Selapan

2) Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang disediakan di terminal penumpang baik untuk penumpang yang hendak naik ke kapal ataupun penumpang yang turun dari kapal. Luas toilet di terminal penumpang adalah Toilet pria di dermaga Tulung Selapan berjumlah 1 toilet dan toilet wanita berjumlah 1 toilet. Berikut merupakan gambar toilet di terminal penumpang dermaga Tulung Selapan:



Gambar 4.7 Toilet di Dermaga Tulung Selapan

3) Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Lapangan parkir yang tersedia di dermaga Tulung Selapan adalah sebagai tempat parkir kendaraan pengantar dan penjemput serta kendaraan roda dua. Karena Dermaga Tulung Selapan merupakan dermaga umum, maka secara keseluruhan luas lapangan parkir dermaga Tulung Selapan sebesar 623,7 m². Berikut ini adalah gambar lapangan parkir yang terdapat di Dermaga Tulung Selapan :



Gambar 4.8 Lapangan Parkir di Dermaga Tulung Selapan

4) *Trestle/Causeway*

Trestle/Causeway merupakan jembatan penghubung ke dermaga kapal. Panjang dari *trestle* yang ada di Dermaga Tulung Selapan yaitu 31 m². dimana saat ini jalur untuk penumpang menuju kapal belum tersedia sehingga penumpang yang akan menuju kapal akan bertemu dengan kendaraan yang akan menyeberang. Kondisi dari *trestle* di Dermaga Tulung Selapan tidak memiliki pembatas, sehingga hal tersebut membahayakan bagi pengguna jasa.



Gambar 4.9 *Trestle* di Dermaga Tulung Selapan

5) Taman

Taman merupakan area yang berisikan komponen material keras dan lunak yang saling mendukung satu sama lainnya yang di sengaja dibuat di dekat dermaga. Taman yang berada di dermaga Tulung Selapan memiliki luas 107,67 m²



Gambar 4.10 Taman di Dermaga Tulung Selapan

b. Fasilitas Perairan

Berikut merupakan fasilitas sisi perairan yang terdapat di dermaga Tulung Selapan:

Tabel 4.7 Karakteristik Dermaga di Dermaga Tulung Selapan

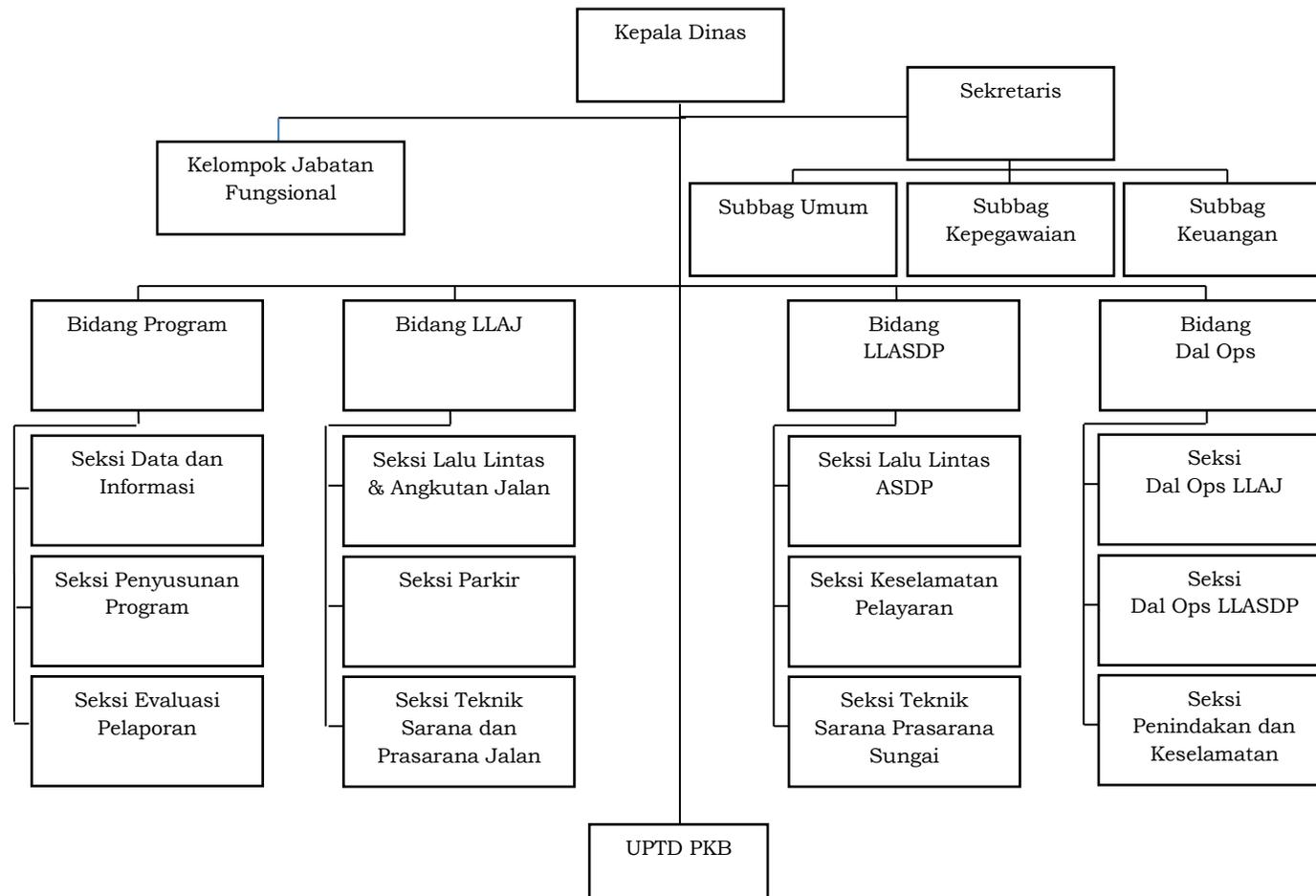
No	Uraian	Dermaga Tulung Selapan
1	Panjang Dermaga	15,6 m
2	Lebar Dermaga	9,6 m
3	Jumlah Bolder	3 buah

Sumber: Dinas perhubungan Kabupaten Ogan Komering, OKI, 2021

4.5 Instansi Pembina Transportasi

Suatu instansi harus memiliki struktur organisasi karena struktur organisasi pada suatu organisasi sangat diperlukan untuk memperjelas kedudukan

kerja, tugas pokok dan fungsi pada setiap bagian kerjanya. Berikut struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir :



Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, 2021

Gambar 4.11 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir

Tugas dan Wewenang

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas menyampaikan laporan mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala Dinas harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan Dinas Perhubungan.

2. Sub Bagian Tata Usaha

Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hokum dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan.

3. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi Saranan dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaanm peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksanan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

4. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas negara dan/atau antar kota anatar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan

sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

5. Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis

Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tariff dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

6. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Satuan Pelayanan

Satuan Pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala Dinas.

4.6 Produktivitas Angkutan

Kapal *speedboat* yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan terdapat 37 kapal *speedboat* yang beroperasi di Dermaga Tulung Selapan, *speedboat* melakukan 2 trip perhari. Berikut adalah data produktivitas penumpang kapal *Speedboat* di Dermaga Tulung Selapan 5 tahun dan 15 hari terakhir.

1. Produktivitas Penumpang 5 Tahun Terakhir di Dermaga Tulung Selapan

Berdasarkan data yang didapatkan dari Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, didapatkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang selama 5 tahun terakhir. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan tertinggi didapatkan pada tahun 2020 dengan jumlah 44.591 dan produktivitas kedatangan tertinggi didapatkan pada tahun 2020 dengan jumlah 44.561. Data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dapat dilihat pada Tabel 4.9.

**Tabel 4.8 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan
Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir Tahun 2020**

BULAN	KAPAL		PENUMPANG	
	BERANGKAT (TRIP)	DATANG (TRIP)	BERANGKAT (ORANG)	DATANG (ORANG)
1	2	3	4	5
Januari	573	562	3.735	3.662
Februari	544	552	3.437	3.521
Maret	565	559	3.669	3.582
April	539	548	3.356	3.416
Mei	541	534	3.481	3.415
Juni	627	636	4.367	4.392
Juli	556	548	3.515	3.492
Agustus	623	629	4.219	4.278
September	561	554	3.632	3.581
Oktober	511	520	3.176	3.238
November	572	564	3.735	3.696
Desember	620	625	4.269	4.288
JUMLAH	6.832	6.831	44.591	44.561

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berdasarkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal tahun 2020 yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada bulan juni .

**Tabel 4.9 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan
Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir Tahun 2019**

BULAN	KAPAL		PENUMPANG	
	BERANGKAT (TRIP)	DATANG (TRIP)	BERANGKAT (ORANG)	DATANG (ORANG)
1	2	3	4	5
Januari	544	533	3.548	3.478
Februari	516	524	3.265	3.344
Maret	536	531	3.485	3.402
April	512	520	3.188	3.245
Mei	513	507	3.306	3.244
Juni	595	604	4.148	4.172
Juli	528	520	3.339	3.317
Agustus	591	597	4.008	4.064
September	532	526	3.450	3.401
Oktober	485	494	3.017	3.076
November	543	535	3.548	3.511
Desember	589	593	4.055	4.073
JUMLAH	6.484	6.848	42.357	42.327

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berdasarkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal tahun 2019 yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada bulan juni.

**Tabel 4.10 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan
Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir Tahun 2018**

BULAN	KAPAL		PENUMPANG	
	BERANGKAT (TRIP)	DATANG (TRIP)	BERANGKAT (ORANG)	DATANG (ORANG)
1	2	3	4	5
Januari	516	506	3.370	3.304
Februari	490	497	3.101	3.176
Maret	509	504	3.310	3.231
April	486	494	3.028	3.082
Mei	487	481	3.140	3.081
Juni	565	573	3.940	3.963
Juli	501	494	3.172	3.151
Agustus	561	567	3.807	4.860
September	505	499	3.277	3.230
Oktober	460	469	2.866	3.922
November	515	508	3.370	3.335
Desember	559	563	3.855	4.869
JUMLAH	6.154	6.155	40.236	40.204

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berdasarkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal tahun 2018 yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada bulan desember.

**Tabel 4.11 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan
Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir Tahun 2017**

BULAN	KAPAL		PENUMPANG	
	BERANGKAT (TRIP)	DATANG (TRIP)	BERANGKAT (ORANG)	DATANG (ORANG)
1	2	3	4	5
Januari	490	480	3.201	3.138
Februari	465	472	2.945	3.017
Maret	483	478	3.144	3.069
April	461	469	2.876	3.975
Mei	462	456	2.983	3.926
Juni	536	544	3.743	3.764
Juli	475	469	3.013	2.993
Agustus	532	538	2.932	3.667
September	479	474	3.113	3.068
Oktober	437	445	2.722	2.775
November	490	482	3.201	3.168
Desember	531	534	3.662	3.675
JUMLAH	5.841	5.841	38.535	38.235

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berdasarkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal tahun 2017 yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada bulan desember.

**Tabel 4.12 Jumlah Keberangkatan Dan Kedatangan
Kapal Dan Penumpang Di Dermaga Selapan Ilir Tahun 2016**

Bulan	Kapal		Penumpang	
	BERANGKAT (TRIP)	DATANG (TRIP)	BERANGKAT (ORANG)	DATANG (ORANG)
1	2	3	4	5
Januari	441	432	2.880	2.824
Februari	418	424	2.650	2.715
Maret	434	430	2.829	2.762
April	414	422	2.588	3.577
Mei	415	410	2.684	3.533
Juni	482	489	3.368	3.387
Juli	427	422	2.711	2.693
Agustus	478	484	2.638	3.300
September	431	426	2.861	2.761
Oktober	393	400	2.494	2.497
November	441	433	2.880	2.851
Desember	479	480	3.295	3.307
Jumlah	5.253	5.252	33.818	36.207

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, OKI 2021

Berdasarkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal tahun 2016 yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada bulan juni.

Berdasarkan kesimpulan dari data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kapal 5 tahun terakhir yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ilir, dapat disimpulkan bahwa produktivitas keberangkatan dan kedatangan tertinggi pada tahun 2020 .

2. Produktivitas Penumpang selama 15 Hari

Peneliti telah melakukan survey produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang selama 15 hari dimulai dari tanggal 17 mei sampai 31 mei di Dermaga Tulung Selapan, didapatkan hasil bahwa jumlah produktivitas keberangkatan penumpang di Dermaga Tulung Selapan 101 orang dan hasil produktivitas kedatangan penumpang terbesar di Dermaga Tulung Selapan 89 orang. Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang selama 15 hari dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.13 Jumlah keberangkatan dan kedatangan Kapal dan penumpang di dermaga Tulung Selapan

NO	TANGGAL	KAPAL		PENUMPANG	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1	17 mei 2021	7	8	61	60
2	18 Mei 2021	8	10	60	76
3	19 Mei 2021	8	9	70	74
4	20 Mei 2021	10	10	88	84
5	21 Mei 2021	6	7	41	48
6	22 Mei 2021	8	8	67	63
7	23 Mei 2021	11	12	99	87
8	24 Mei 2021	7	9	59	77
9	25 Mei 2021	9	7	71	49
10	26 Mei 2021	9	8	69	52
11	27 Mei 2021	7	9	56	55
12	28 Mei 2021	8	8	57	43
13	29 Mei 2021	7	6	48	35
14	30 Mei 2021	12	12	101	89
15	31 Mei 2021	9	7	73	62
Jumlah		126	130	1020	954

3. Data Produktivitas dan *Load Factor* penumpang *SpeedBoat* trayek Tulung Selapan-Sungai Lumpur 15 hari

Peneliti telah melakukan survey produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur selama 15 hari dimulai dari tanggal 17 mei sampai 31 mei, didapatkan hasil bahwa jumlah produktivitas keberangkatan penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur berjumlah 371 orang dan hasil produktivitas kedatangan penumpang berjumlah 398 orang. Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang selama 15 hari pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.14 Jumlah keberangkatan dan kedatangan Penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur

No	Tanggal	Nama Kapal	Kapasitas (Orang)	Tujuan	
				Datang	Berangkat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	17 Mei 2021	Bunga Indah	9	7	5
2		Hiara	9	7	6
3		3 Saudara	9	4	5
4		Dolor Gale	9	5	5
1	18 Mei 2021	Gemilang Dunia	9	9	6
2		3 Saudara	9	5	5
3		Empuh Sanly	9	9	5
4		Bunga Indah	9	5	6
1	19 Mei 2021	Anugrah Ilahi	9	6	6
2		Hiara	9	5	5
3		Dedet Taxi	9	4	6
4		Bunga Indah	9	5	5
5		Dolor Gale	9	6	5
1	20 Mei 2021	Gemilang Dunia	9	5	4
2		3 Saudara	9	5	5
3		Dedet Taxi	9	9	5
4		Empuh Sanly	9	4	4
1	21 Mei 2021	Dolor Gale	9	9	5
2		Hiara	9	5	5
3		Dedet Taxi	9	6	6

4		Bunga Indah	9	5	5
1	22 Mei 2021	Anugrah Ilahi	9	8	5
2		Gemilang Dunia	9	5	5
3		Empuh Sanly	9	6	6
4		3 Saudara	9	5	5
5		Hiara	9	4	6
1	23 Mei 2021	Dolor Gale	9	5	5
2		Dedet Taxi	9	5	6
3		3 Saudara	9	6	6
4		Hiara	9	6	6
5		Anugrah Ilahi	9	4	5
6		Gemilang Dunia	9	6	6
1	24 Mei 2021	Anugrah Ilahi	9	5	5
2		Gemilang Dunia	9	5	5
3		Hiara	9	6	6
4		Dolor Gale	9	8	5
5		Bunga Indah	9	6	6
1	25 Mei 2021	3 Saudara	9	5	6
2		Empuh Sanly	9	6	6
3		Dedet Taxi	9	4	5
4		Bunga Indah	9	5	5
1	26 Mei 2021	Gemilang Dunia	9	6	6
2		Anugrah Ilahi	9	9	6
3		Hiara	9	5	5
4		Dolor Gale	9	6	5
1	27 Mei 2021	Bunga Indah	9	5	5
2		Dedet Taxi	9	6	6
3		3 Saudara	9	6	6
4		Empuh Sanly	9	5	6
1	28 Mei 2021	Anugrah Ilahi	9	5	4
2		Hiara	9	5	5
3		Gemilang Dunia	9	6	6
4		3 Saudara	9	5	6
1	29 Mei 2021	Empuh Sanly	9	6	6
2		Dedet Taxi	9	5	5
3		Anugrah Ilahi	9	6	6
4		Dolor Gale	9	6	6
5		Bunga Indah	9	6	5
1	30 Mei 2021	Gemilang Dunia	9	5	5
2		Hiara	9	5	5
3		3 Saudara	9	6	6
4		Dedet Taxi	9	6	6

5		Dolor Gale	9	6	6
6		Anugrah Ilahi	9	9	6
1	31 Mei 2021	Empuh Sanly	9	5	6
2		Bunga Indah	9	6	6
3		Hiara	9	9	6
4		Gemilang Dunia	9	9	6
TOTAL 15 HARI SURVEY				398	371
RATA-RATA PERHARI				26	24
RATA-RATA 1 KAPAL					

Sumber: Hasil Survey, 2021

4. Data produktivitas kapal *speedboat* trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur 15 hari

Peneliti telah melakukan survey produktivitas keberangkatan dan kedatangan kapal pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur selama 15 hari dimulai dari tanggal 17 Mei sampai 31 Mei, didapatkan hasil bahwa jumlah produktivitas keberangkatan kapal pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur berjumlah 63 kapal dan hasil produktivitas kedatangan berjumlah 73 kapal. Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan kapal selama 15 hari pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.15 Jumlah keberangkatan dan kedatangan
Penumpang pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur**

NO	TANGGAL	KAPAL	
		Datang	Berangkat
1	17 mei 2021	5	4
2	18 Mei 2021	4	4
3	19 Mei 2021	6	6
4	20 Mei 2021	5	5
5	21 Mei 2021	4	4
6	22 Mei 2021	3	3
7	23 Mei 2021	4	4
8	24 Mei 2021	6	6
9	25 Mei 2021	6	6
10	26 Mei 2021	3	3
11	27 Mei 2021	5	4
12	28 Mei 2021	6	5
13	29 Mei 2021	6	5
14	30 Mei 2021	4	4
15	31 Mei 2021	6	5
Jumlah		73	63
Rata - rata		5	4

4.7 Data Tarif Eksisting

Tarif yang berlaku di Dermaga Tulung Selapan merupakan tarif berdasarkan kesepakatan antar operator kapal yang belum berlandaskan dasar hukum KM No. 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. Tarif yang berlaku sekarang merupakan tarif umum yang berlaku untuk semua kalangan tanpa ada pengecualian. Tarif yang berlaku pada Dermaga Tulung Selapan sekarang sebesar Rp. 100.000.

BAB V

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa *Load Factor speedboat* pada Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur

Load factor pada kapal *Speedboat* trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu banyaknya penumpang dan kapasitas dari kapal yang mengangkut penumpang tersebut. Banyaknya penumpang yang diangkut mempengaruhi besarnya *load factor Speedboat*.

Dari data yang terdapat pada BAB IV yang memperoleh data produktivitas dan kemudian diolah menjadi *load factor* rata – rata penumpang naik dan turun, maka didapatkan hasil sebagai berikut :

Diketahui bahwa Lf kedatangan penumpang *Speedboat* adalah sebesar 60,58% dan untuk Lf keberangkatan penumpang adalah sebesar 65,43% . Sehingga Lf rata – rata sebesar 63,01%. Perhitungan Lf *Speedboat* adalah sebagai berikut :

$$\text{Lf Kedatangan} = \frac{\text{Jumlah kedatangan Penumpang}}{\text{Jumlah kedatangan kapal x kapasitas}}$$

$$\text{Lf Kedatangan} = \frac{398}{73 \times 9}$$

$$\text{Lf Kedatangan} = 60,58 \%$$

$$\text{Lf Keberangkatan} = \frac{\text{Jumlah keberangkatan Penumpang}}{\text{Jumlah keberangkatan kapal x kapasitas}}$$

$$\text{Lf Keberangkatan} = \frac{371}{63 \times 9}$$

$$\text{Lf Keberangkatan} = 65,43\%$$

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

$$\begin{aligned} \text{Lf rata - rata} &= \frac{60,58\% + 65,43\%}{2} \\ &= 63,01\% \end{aligned}$$

5.2 Analisa Biaya Operasional Kapal *speedboat* pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur

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

Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap operator kapal, kapal *Speedboat* beroperasi 144 hari dalam setahun. Adapun perhitungan untuk biaya operasional sesuai dengan Keputusan Menteri No 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau pada Lampiran VI, sebagai berikut :

Tabel 5.1 Komponen Biaya Operasional Kapal

No	Uraian	Keterangan	Sumber
1	Merk Mesin/ Jumlah Mesin	Yamaha 40 PK/ 1 Mesin	Data Hasil Observasi Lapangan
2	Harga Mesin	Rp. 48.000.000,00,-	Harga Pasar Mesin Setempat
3	Harga Body	Rp. 25.000.000,00,-	Data Hasil survey Harga Kapal setempat (Galangan Kapal Tradisional)
4	Jumlah Nahkoda	1 Orang	Data hasil wawancara dengan operator kapal
5	Jumlah Operator	-	Data hasil wawancara dengan operator kapal
6	Gaji Nahkoda/ hari	Rp. 80.000,00,-/ trip	Data hasil wawancara dengan operator kapal
7	Gaji Operator perhari (1	-	Data hasil wawancara dengan operator

	Orang)		kapal
8	Harga BBM	Rp. 8000,00,-/ 25 liter/ trip	Harga Pertamina Apung Setempat (Eceran)
9	Harga Oli	Rp 35.000,00,-/2 liter/hari	Harga Pasar Oli setempat
10	Jumlah Hari Operasi/ Kapal/ Tahun	144 hari	Data Hasil Wawancara dengan Operator Kapal
(1)	(2)	(3)	(4)
11	Jumlah trip/Hari	2	Data Hasil Wawancaradengan Operator Kapal
12	Kapasitas Penumpang <i>Speedboat</i>	9 Orang	Data dari Dinas Perhubungan Ogan Komerling Ilir
13	Jarak Pelayaran	87 KM	Data dari Dinas Perhubungan Ogan Komerling Ilir
14	Waktu Tempuh	120 Menit	Data dari Dinas Perhubungan Ogan Komerling Ilir
15	Uang Makan/hari/orang	Rp. 40.000,00,-/hari	Data hasil wawancara dengan operator kapal
16	Perawatan /4 bulan	Rp. 2.500.000,00,-	Data hasil wawancara dengan operator kapal
17	Premi asuransi	Rp. 3.802.-/jam	Perhitungan KM 73 Tahun 2004
18	Biaya Pelabuhan	0	Pelabuhan tidak memungut biaya sandar
19	Load Factor	63,01%	Hasil analisa

5.2.1 Produktivitas *speedboat* dalam 1 (satu) tahun

a. Satu Hari = $2 \text{ jam/trip} \times 2 \text{ trip/hari}$
= 4 jam/hari

b. Satu Tahun = $4 \text{ jam/hari} \times 144 \text{ hari/tahun}$

$$= 576 \text{ jam/tahun}$$

$$\text{c. Trip per Tahun} = 2 \text{ trip/hari} \times 144 \text{ hari operasi/tahun}$$

$$= 288 \text{ trip/tahun}$$

5.2.2 Masa Penyusutan Ekonomi per Jam

a. Penyusutan Mesin (jam/tahun)

$$= 576 \text{ jam/tahun} \times 4 \text{ tahun}$$

$$= 2.304 \text{ jam/ tahun}$$

b. Penyusutan Body kapal (jam)

$$= 576 \text{ jam/tahun} \times 3 \text{ tahun}$$

$$= 1.728 \text{ jam/ tahun}$$

5.2.3 Biaya tetap (*fixed cost*)

a. Biaya penyusutan kapal /tahun

1. Mesin Kapal

=

$$\frac{(\text{Harga Mesin} \times \text{jumlah mesin} - (\text{Nilai Residu} \times \text{Harga Mesin} \times \text{jumlah mesin}))}{\text{Penyusutan Mesin Kapal per jam per Tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp.48.000.000} \times 1 - (10\% \times \text{Rp.48.000.000} \times 1)}{2.304 \text{ jam}}$$

$$= \text{Rp. 18,750} \text{ --/jam}$$

2. Body Kapal

$$= \frac{\text{Harga Body Kapal} - (\text{Nilai Residu} \times \text{Harga Body})}{\text{Penyusutan Body Kapal per jam per Tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp.25000.000,00} - (10\% \times \text{Rp.25.000.000,00})}{1.728 \text{ jam}}$$

$$= \text{Rp. 13.021} \text{ , --/jam}$$

Total dari jumlah biaya penyusutan kapal adalah

$$\begin{aligned}
&= \text{Penyusutan Mesin / jam} + \text{Penyusutan Body Kapal / jam} \\
&= \text{Rp. 18.750,- /jam} + \text{Rp. 13.021,-/jam} \\
&= \text{Rp. 31.771,-/jam}
\end{aligned}$$

b. Bunga Modal

$$\begin{aligned}
&= \frac{\text{Bunga per tahun} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \left\{ \frac{(n+1)}{2} \right\}}{\text{Umur Ekonomis}} \\
&= \frac{15\% \times (65\% \times \text{Rp}73.000.000,00) \times \left\{ \frac{(7+1)}{2} \right\}}{\text{umur ekonomis}} \\
&= \frac{15\% \times \text{Rp.47.450.000} \times 4}{4 \text{ tahun}} \\
&= \frac{\text{Rp.28.470.000 per tahun}}{4 \text{ tahun}} \\
&= \frac{\text{Rp.9.490.000 per tahun}}{576} \\
&= \text{Rp. 12.357,-/jam}
\end{aligned}$$

c. Premi Asuransi

$$\begin{aligned}
&= 1,5\% \times \text{Harga Speedboat} \\
&= 1,5\% \times \text{Rp.73.000.000,00} \\
&= \frac{\text{Rp.1.095.000}}{576 \text{ jam per tahun}} \\
&= \text{Rp. 1.901,-/jam}
\end{aligned}$$

d. Biaya kepegawaian**1. Gaji Nahkoda**

$$\begin{aligned}
 &= \text{Gaji Nahkoda} \times \text{Jumlah hari operasi/tahun} \times 1 \text{ Orang} \\
 &= \text{Rp. } 80.000,00 \times 144 \times 1 \text{ Orang} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. } 11.520.000,00,-/ \text{ Tahun}}
 \end{aligned}$$

2. Uang Makan Awak Kapal

$$\begin{aligned}
 &= \text{Uang makan/hari/orang} \times \text{hari operasi / tahun} \times 1 \text{ Orang} \\
 &= \text{Rp. } 40.000,00 \times 144 \text{ hari} \times 1 \text{ Orang} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. } 5.760.000,00,-/ \text{ Tahun}}
 \end{aligned}$$

Total Biaya Kepegawaian / jam adalah

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Gaji Nakoda /tahun} + \text{Uang makan /tahun}}{\text{Jam Operasi Per tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 11.520.000 + \text{Rp. } 5.760.000}{576 \text{ jam per tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 17.280.000}{576 \text{ jam per tahun}} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. } 30.000,-/ \text{ jam}}
 \end{aligned}$$

5.2.4 Biaya tidak tetap (*fixed cost*)

a. Biaya bahan bakar

1. Biaya Premium/jam

$$\begin{aligned}
 &\frac{\text{pemakaian BBM/trip} \times \text{Jumlah trip/tahun} \times \text{harga BBM/ liter}}{\text{jam/tahun}} \\
 &\frac{25 \text{ liter} \times 288 \text{ trip} \times 8000}{576 \text{ trip}}
 \end{aligned}$$

$$= \mathbf{\text{Rp. } 100.000,00,- / \text{ jam}}$$

2. Biaya Oli mesin

$$= \text{oli mesin perbulan} \times \text{harga oli} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= 48 \times \text{Rp. } 35.000 \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 20.160.000 \text{ pertahun}$$

Total pemakaian oli per trip

$$\frac{20.160.000}{288 \text{ trip per tahun}}$$

$$= \text{Rp. } 70.000,-/\text{trip}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 70.000,-}{2 \text{ jam}}$$

$$= \text{Rp. } 35.000,-/\text{jam}$$

Total Pemakaian Bahan Bakar / jam :

$$= \text{Biaya Premium per jam} + \text{Biaya Oli Mesin per jam}$$

$$= \text{Rp. } 100.0000/\text{jam} + \text{Rp. } 35.000/\text{jam}$$

$$= \text{Rp. } 135.000, / \text{jam}$$

b. Biaya Perawatan Kapal per Jam

$$= \frac{\text{Biaya Perawatan Mesin+Body per 1 tahun}}{\text{jam operasi per tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 2.500.000,-}{576 \text{ jam per tahun}}$$

$$= \text{Rp. } 4.340,-/ \text{jam}$$

Total Biaya Tetap (Total Fixed Cost)

$$= \text{Biaya Penyusutan per jam} + \text{Biaya Bunga Modal} + \text{Biaya Premi Asuransi} + \text{Biaya Kepegawaian}$$

$$= \text{Rp. } 31.771,-/\text{jam} + \text{Rp. } 12.357,-/\text{jam} + \text{Rp. } 1.901,-/\text{jam} + \text{Rp. } 30.000,-/\text{jam}$$

$$= \text{Rp. } 76.029,- / \text{jam}$$

Total Biaya Tidak Tetap (Total Variable Cost)

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya Bahan Bakar} + \text{Biaya Perawatan} \\
 &= \text{Rp. } 135.000,-/\text{jam} + \text{Rp. } 4.340,-/\text{jam} \\
 &= \text{Rp. } 139.340,-/\text{jam}
 \end{aligned}$$

Total BOK (Total Cost = TC)

$$\begin{aligned}
 &= \text{Total Biaya Tetap} + \text{Total Biaya Tidak Tetap} \\
 &= \text{Rp. } 76.029,-/\text{jam} + \text{Rp. } 139.340,-/\text{jam} \\
 &= \text{Rp. } 215.369,-/\text{jam} \\
 &= \text{Rp. } 430.738,-/\text{trip}
 \end{aligned}$$

5.3 Analisa Tarif Penumpang per km

Besarnya tarif angkutan untuk tiap kilometer dimana dalam 2 jam perjalanan *Speedboat* dapat menempuh jarak 87 kilometer, maka didapatkan 1 jam perjalanan *Speedboat* tersebut dapat menempuh jarak 43.5 kilometer. Jika *Load Factor* penumpang adalah 100%. Maka tarif yang berlaku adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{Kapasitas angkut kapal} \times \text{Jarak Tempuh per jam}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 215.369 \text{ per jam}}{9 \text{ pnp} \times \text{km per jam}} \\
 &= \text{Rp. } 550.11 \text{ per penumpang per km}
 \end{aligned}$$

Jadi tarif angkutan penumpang *Speedboat* per kilometer pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur dengan *Load Factor* 100% adalah sebesar Rp. 550.11 per penumpang per km.

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

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

$$= \text{Rp. 550.11 per penumpang per km} \times 87 \text{ km}$$

$$= \text{Rp. 47.860 / penumpang per trip}$$

Untuk dapat mengetahui besaran tarif yang akan diberlakukan perlu adanya analisa berdasarkan *load factor* penumpang *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 survei. Setelah didapat besaran *load factor* nya maka diambil tarif berdasarkan *load factor* yang sesuai agar pada saat *load factor* terendah pengusaha tidak rugi.

5.4 Analisa Tarif Berdasarkan *Load Factor*

Berdasarkan hasil survey produktivitas selama 15 hari, maka didapatkan *load factor* dari Kapal *speedboat* trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur adalah LF keberangkatan sebesar 65,43% dan LF kedatangan sebesar 60,58% , sehingga LF rata- ratanya adalah sebesar 63.01%.

$$= \frac{\text{Total BOK per Jam}}{\text{apasitas angkut kapal} \times \text{Jarak Tempuh per jam}} \times \text{jarak tempuh}$$

$$= \frac{\text{Rp.215.369 per jam}}{7 \text{ pnp} \times 43.5 \text{ km per jam}} 87 \text{ km}$$

$$= \text{Rp. 61. 534 , -/ penumpang per trip}$$

Untuk mengetahui analisa tarif penumpang Kapal *speedboat* berdasarkan *load factor*, dapat dilihat pada tabel tarif berdasarkan *load factor* di bawah ini :

Tabel 5.2
Perhitungan Tarif Penumpang Kapal *Speedboat* Trayek Tulung Selapan -
Sungai Lumpur Berdasarkan *Load Factor* Penumpang

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Tarif / Km (Rp)	Tarif/ penumpang (Rp)
1	100%	9	550.12	47.860
2	90%	8	618.87	53.842
3	80%	7	707,28	61.534
4	70%	6	825,16	71.789
5	60%	5	990,20	86.147
6	50%	4	1.237	107.684
7	40%	4	1.237	107.684
8	30%	3	1.650	143.579
9	20%	2	2.475	215.369
10	10%	1	4.951	430.738

Menurut Tabel 5.1 dalam penetapan Tarif pada tingkat 80% sampai dengan 90%, sesuai dengan kondisi. Dari perhitungan di atas, dapat dilihat bahwa tarif penumpang Kapal *Speedboat* Tulung Selapan - Sungai Lumpur pada saat *load factor* 63,01% adalah sebesar Rp.61.534 ,- per penumpang per trip dibulatkan menjadi Rp.62.000,- per penumpang per trip. Sedangkan menurut KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau penetapan tarif pada tingkat faktor beban 60% sampai dengan 70% sesuai dengan kondisi atau kemampuan daerah.

5.5 Analisa Pendapatan Tarif *Speedboat* Berdasarkan Biaya Operasional Kapal

Pada sub bab penulis akan menjelaskan perbandingan antara pendapatan yang dilihat dari tarif yang berlaku sekarang dan tarif yang dihitung berdasarkan Biaya Operasional kapal menurut KM No. 73 Tahun 2004. Dari hasil survey didapatkan bahwa *Load Factor* untuk penumpang, *Speedboat* sebesar 63,01%.

Untuk menghitung besaran pendapatan digunakan rumus perhitungan sebagai berikut :

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = Total Reveune atau Pendapatan

P = Harga Jual Satuan (Tarif yang berlaku)

Q = Volume Produksi (Volume Kapasitas Angkutan)

5.5.1 Analisa pendapatan Tarif *Speedboat* Berdasarkan BOK

a. Pendapatan Operator/Trip

$$= \text{Tarif} \times \text{kapasitas}$$

$$= \text{Rp. } 62.000,- \times 7$$

$$= \text{Rp. } 434.000,-/\text{trip}$$

b. Biaya Operasional Kapal / trip

$$= \text{Rp.}, 430.738,- / \text{Trip}$$

5.5.2 Analisa Pendapatan Tarif *Speedboat* Berdasarkan Tarif yang Berlaku

a. Pendapatan Operator Trip/jam

$$= \text{Tarif} \times \text{kapasitas}$$

$$= \text{Rp. } 100.000,- \times 7$$

$$= \text{Rp. } 700.000,-/\text{trip}$$

b. Biaya Operasional Kapal / trip

$$= \mathbf{Rp.430.738,- / Trip}$$

c. Keuntungan

$$= \text{Pendapatan per trip} - \text{BOK per trip}$$

$$= \text{Rp. 700.000 ,-/ trip} - \text{Rp. 430.738,-/trip}$$

$$= \mathbf{Rp. 269.262 , -/ trip}$$

Jadi operator kapal mendapatkan keuntungan sebesar Rp. 269.262,-/trip.

5.6 *Loadfactor Speedboat Berdasarkan Break Event Point*

5.6.1 *Break Event 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 Event Point Speedboat* sebagai berikut :

LF BEP Speedboat Berdasarkan BOK

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

$$LF\ BEP = \frac{Rp.430.738,-}{Rp.434.000,-} \times 63,01\%$$

$$= \mathbf{62,53\ \%}$$

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

Tabel 5.3
Tingkat Pendapatan Operator *Speedboat* dengan Tarif
Berdasarkan Biaya Operasional Kapal

No	Load Factor	Jumlah Penumpang	Total BOK	Pendapatan	Keuntungan
1	100%	9	Rp. 430.738	558.000	Untung
2	90%	8	Rp. 430.738	496.000	Untung
3	80%	7	Rp. 430.738	434.000	Untung
4	70%	6	Rp. 430.738	372.000	Rugi
5	60%	5	Rp. 430.738	310.000	Rugi
6	50%	4	Rp. 430.738	248.000	Rugi
7	40%	4	Rp. 430.738	248.000	Rugi
8	30%	3	Rp. 430.738	186.000	Rugi
9	20%	2	Rp. 430.738	124.000	Rugi
10	10%	1	Rp. 430.738	62.000	Rugi

Dari hasil perhitungan diatas, diketahui bahwa operator *Speedboat* akan

Mengalami Break Event Point (BEP) pada saat *Load Factor* penumpang berada di antara 70% sampai 80% yaitu sebesar 62,53% atau 7 penumpang, seperti terlihat pada Tabel di atas.

5.6.2 *LF BEP Speedboat* Berdasarkan Tarif yang Berlaku

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

$$LF\ BEP = \frac{Rp. 430.738,-}{Rp. 700.000,-} \times 63,01\%$$

$$= 38,77\%.$$

Berikut hasil analisa pendapatan operator *Speedboat* berdasarkan tarif yang berlaku sekarang:

Tabel 5.4
Tingkat Pendapatan Operator *Speedboat* Berdasarkan Tarif yang Berlaku Saat ini

No	Load Factor	Jumlah Penumpang	Total BOK	Pendapatan	Keuntungan
1	100%	9	Rp. 430.738	900.000	Untung
2	90%	8	Rp. 430.738	800.000	Untung
3	80%	7	Rp. 430.738	700.000	Untung
4	70%	6	Rp. 430.738	600.000	Untung
5	60%	5	Rp. 430.738	500.000	Untung
6	50%	4	Rp. 430.738	400.000	Rugi
7	40%	4	Rp. 430.738	400.000	Rugi
8	30%	3	Rp. 430.738	300.000	Rugi
9	20%	2	Rp. 430.738	200.000	Rugi

10	10%	1	Rp. 430.738	100.000	Rugi
----	-----	---	-------------	---------	------

Dari hasil perhitungan diatas, diketahui bahwa operator *Speedboat* akan mengalami Break Event Point (BEP) pada saat *Load Factor* berada diantara 50 % sampai 60 % yaitu sebesar 38,77% atau 5 penumpang.

5.6.3 Analisa *Break Event Point* (BEP)

5.6.3.1 *Break Event Point* Berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK)

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

Total BOK per Tahun

$$\begin{aligned}
 &= \text{Total BOK per Trip} \times \text{Jumlah Trip per Tahun} \\
 &= \text{Rp. 430.738,- per jam} \times 288 \text{ per tahun} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 124.052.544,- per tahun}}
 \end{aligned}$$

Break Event Point Speedboat Berdasarkan BOK

a) Pendapatan Operator *Speedboat* per Hari

$$\begin{aligned}
 &= \text{Pendapatan Operator per trip} \times \text{Trip per hari} \\
 &= \text{Rp. 434.000,- per trip} \times 2 \text{ trip per hari} \\
 &= \mathbf{\text{Rp. 868.000,- per hari}}
 \end{aligned}$$

b) Jangka Waktu *Break Event Point*

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Total BOK per tahun}}{\text{Pendapatan per hari}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 124.052.544,- per tahun}}{\text{Rp. 868.000,- per hari}} \\
 &= 142,9 \text{ hari} \rightarrow 143 \text{ hari}
 \end{aligned}$$

Diketahui bahwa dengan tarif penumpang yang dihitung berdasarkan biaya operasional kapal, operator *Speedboat* akan mengalami *Break Event Point* pada hari operasi yang ke 143 atau sama dengan melakukan operasi sebanyak 286 trip.

5.6.3.2 *Break Event Point* Berdasarkan Tarif yang Berlaku Sekarang

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

a) Total BOK per Tahun

$$\begin{aligned} &= \text{Total BOK per Trip} \times \text{Jumlah Trip per Tahun} \\ &= \text{Rp. 430.738,- per jam} \times 288 \text{ per tahun} \\ &= \mathbf{\text{Rp. 124.052.544,- per tahun}} \end{aligned}$$

b) Pendapatan Operator *Speedboat* per Hari

$$\begin{aligned} &= \text{Pendapatan Operator per trip} \times \text{Trip per hari} \\ &= \text{Rp. 700.000 - per trip} \times 2 \text{ trip per hari} \\ &= \text{Rp. 1.400.000,- per hari} \end{aligned}$$

c) Jangka Waktu *Break Event Point*

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Total BOK per tahun}}{\text{Pendapatan per hari}} \\ &= \frac{\text{Rp. 124.052.544,- per tahun}}{\text{Rp. 1.400.000 - per hari}} \\ &= 88,6 \text{ hari} \rightarrow 89 \text{ hari} \end{aligned}$$

Diketahui bahwa dengan tarif penumpang yang dihitung berdasarkan tarif yang berlaku saat ini, operator *Speedboat* akan mengalami *Break Event Point* pada saat hari operasi yang ke 89 hari atau sama dengan melakukan operasi sebanyak 178 trip.

5.7 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem yang ada dengan kondisi rencana

5.5.1 Kondisi Sekarang

Tarif yang berlaku bagi pengguna jasa khususnya pada trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur saat ini berdasarkan ketetapan dari penyedia jasa, yaitu sebesar Rp. 100.000,- per penumpang per trip. Tarif yang ditetapkan oleh penyedia jasa tersebut belum berdasarkan perhitungan sesuai dengan biaya operasional kapal berdasarkan KM. No 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

5.5.2 Kondisi Rencana

Tarif yang berlaku sekarang tidak sesuai perhitungan Biaya Operasional Kapal berdasarkan Keputusan Menteri 73 Tahun 2004. Disarankan untuk menetapkan tarif sesuai dengan besaran harga komponen saat ini yang akan direncanakan untuk pemberlakuan tarif angkutan sungai di Dermaga Tulung Selapan khususnya trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur. Tarif yang di terapkan harus sesuai dengan *Load Factor* yang ada, dapat dilihat pada table 5.2 agar operator kapal dan penumpang tidak ada yang dirugikan. Selain itu perlu dilakukan sosialisasi kepada pengguna jasa mengenai pemberlakuan tarif yang baru agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan antara operator dan pengguna jasa.

Tabel 5.5
Tarif yang Berlaku Pada Trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur

Tarif yang Berlaku	Perhitungan BOK
Rp. 100.000,-/ trip/ pnp	Rp. 62.000,-/ trip/ pnp

5.8 Usulan Pemecahan Masalah

Peran Pemerintah sangat dibutuhkan dalam penanganan dalam bidang transportasi, khususnya angkutan perairan. Hal ini dikarenakan untuk menghindari

monopoli tarif yang dilakukan oleh pengusaha angkutan dan operator atau Motoris. Hal yang paling utama untuk dilakukan bagi pemerintah setempat adalah menetapkan trayek yang sesuai dan disahkan secara hukum menurut KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau. Dikarenakan agar tidak terjadi monopoli tarif yang dapat merugikan kedua belah pihak yaitu pengguna jasa maupun operator kapal mengingat dari hasil survei yang dilakukan memiliki produktivitas penumpang yang lumayan tinggi. Untuk menghindarinya perlu adanya campur tangan dari pihak Pemerintah untuk melakukan penentuan tarif yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan adanya pengawasan yang serius dalam bidang transportasi agar tarif yang telah ditetapkan dapat diterapkan dengan sebagaimana mestinya tanpa adanya penambahan biaya pada saat penumpang membeli tiket angkutan.

Kabupaten Ogan Komering Ilir khususnya di daerah Tulung Selapan memiliki sejumlah penduduk yang bersekolah dan ingin menjual hasil tani mereka ke desa Sungai Lumpur, selain itu juga akses untuk menuju ke desa Sungai Lumpur tidak bisa dilewati melalui darat dan hanya bisa dilalui menggunakan transportasi sungai, hal ini menimbulkan banyaknya bangkitan pergerakan transportasi baik angkutan penumpang maupun angkutan barang. Angkutan penumpang yang ada di Dermaga Tulung Selapan yang saat ini banyak digunakan oleh sebagian besar masyarakat adalah angkutan penumpang *Speedboat*.

Perlu adanya Penetapan tarif angkut penumpang resmi. Dengan tidak adanya tarif resmi yang dikeluarkan oleh Pemerintah, membuat operator *Speedboat* menetapkan tarif berdasarkan kesepakatan telah dipertimbangkan sejak pertama kali berdirinya dermaga tersebut, dan tidak sesuai dengan perhitungan KM Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

Tarif angkutan penumpang *Speedboat* yang ada di trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur yang berlaku saat ini adalah sebesar Rp. 100.000,- dengan jarak tempuh adalah 87 KM dan waktu tempuh selama 120 menit perjalanan /trip.

Berdasarkan kondisi ini perlu diadakan analisa perhitungan tarif yang benar berdasarkan BOK *Speedboat* sehingga didapatkan hasil analisa perhitungan tarif berdasarkan pada KM 73 Tahun 2004 sesuai dengan *load faktor* penumpang rata-

rata adalah Rp. 62.000/trip/penumpang. Tarif ini lebih solusi agar pengguna jasa tidak terlalu keberatan, yaitu dengan tarif yang berlaku sekarang sebesar Rp. 100.000.

Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut maka dapat di usulkan alternatif kepada Pemerintah setempat agar dibuatnya suatu ketetapan yang mengatur tentang tarif angkutan penumpang, khususnya pada tarif *Speedboat* trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur Kabupaten Ogan Komering Ilir dalam bentuk Surat Keputusan Bupati dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

BAB VI PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

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

1. Tarif yang diperoleh berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kapal yang terdapat pada Lampiran VI KM Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau adalah sebesar Rp. 62.000,- / trip per penumpang. Tarif berdasarkan perhitungan BOK lebih rendah Rp. 38.000,- dari tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp. 100.000,-/ trip per penumpang.
2. Perbandingan antara Biaya Operasional Kapal (BOK) dan pendapatan operator sesuai dengan tarif yang berdasarkan hasil analisa, titik keseimbangan atau *Break Event Point* (BEP) akan dicapai pada saat kapal mengalami *Load Factor* penumpang sebesar 62,53% dan operator akan mengalami *Break Event Point* pada saat hari operasi yang ke 143 atau sama dengan melakukan operasi sebanyak 286 trip. Sedangkan jika berdasarkan tarif yang berlaku pada saat ini *Break Event Point* akan dicapai apabila *Load Factor* penumpang sebesar 38,77% operator akan mempunyai jangka waktu untuk pengembalian modal adalah hanya selama 89 hari atau dengan melakukan operasi sebanyak 178 trip.

6.2 SARAN

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

1. Menentukan tarif penumpang *Speedboat* dengan melakukan perhitungan sesuai pada Lampiran VI Keputusan Menteri Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan baik itu Pengguna jasa maupun pihak penyedia jasa.
2. Membuat suatu ketetapan atau Peraturan Tentang Penyesuaian Tarif Penumpang *Speedboat* khususnya trayek Tulung Selapan - Sungai Lumpur dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

DAFTAR PUSTAKA

- Republik Indonesia 2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*, Jakarta : Presiden
- Republik Indonesia 2010. *Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang angkutan Di Perairan*, Jakarta : Menteri Perhubungan
- Republik Indonesia 2011. *Peraturan Menteri Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Di Perairan*, Jakarta : Menteri Perhubungan
- Republik Indonesia 2004. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau*, Jakarta: Menteri Perhubungan
- Republik Indonesia 2002. *Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkut Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- Salim, Abbas, 2013, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo
- Martono, Nanang 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : PT. Raja Grafindo
- Kamus Besar Bahasa Indonesia 2020, <https://pendidikan.co.id/tag/pengertian-evaluasi-menurut-kbbi/> diakses tanggal 31 juli 2021
- Chang, William. 2014, *Metodologi Penulisan Ilmiah*. Jakarta: Erlangga
- Suryabrata, Sumadi. 2016. *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Heru, Maruta. 2018. *Analisa Break Event Point (BEP) Sebagai Dasar Perencanaan Laba Bagi Manajemen..*
- Chairul I. Ilham. 2017 *Analisis Komparasi Tarif Sewa Angkutan Wisata Air Dalam Kota Palembang*
- Muhammad Akbar. 2014. *Studi Tentang Pengawasan Operasional Kapal Speed Boat Oleh Sub Bidang Perhubungan Laut Dishubbupdar Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Pada Dermaga Speed Boat Penajam Di Kabupaten Penajam Paser Utara*.