

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. *Review* Penelitian Sebelumnya

*Review* penelitian merupakan kumpulan dari penelitian – penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus belajar dari peneliti lain, untuk menghindari pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang dibuat oleh peneliti sebelumnya.

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya

No	Perbedaan	Raffi Muhammad	Penulis
1	Judul Kertas Kerja Wajib	Penentuan Tarif <i>Long Speedboat</i> Sriwijaya Dalam Studi Kasus Lintasan Palembang - Makarti Jaya	Evaluasi Perhitungan Tarif KMP. Bili Pada Lintasan tebas Kuala-Perigi Piai Provinsi Kalimantan Barat
2	Lokasi PKL	Palembang,Sumatera Selatan	Sambas,Kalimantan Barat
3	Jenis Kapal	<i>Loang Speedboat</i>	Kapal Motor Penggerak (KMP)

Perbedaan penulis dengan penelitian sebelumnya terletak pada waktu penelitian , lokasi penelitian dan anggota atau kelompok penelitian serta jenis kapal yang diteliti. Pada penelitian sebelumnya lokasi PKL dilakukan di Palembang, serta jenis kapal yang diteliti adalah *Long Speedboat*.

## B. Landasan Teori

Pada penelitian kali ini penulis mendapatkan landasan teori diantaranya:

### 1. Dasar Hukum

Landasan hukum yang digunakan pada penelitian ini sebagai berikut:

#### a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

##### 1) Pasal 35

a) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif penumpang dan tarif angkutan barang;

b) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah.

#### b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

##### 1) Pasal 1 ayat 1

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

##### 2) Pasal 17

a) Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kendaraan beserta muatannya.

b) Tarif Angkutan Penyeberangan beserta muatannya ditetapkan berdasarkan golongan kendaraan.

## 3) Pasal 20

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

- a) Menteri, untuk angkutan lintas penyeberangan antar negara dan/ atau antar provinsi;
- b) Gubernur, untuk angkutan lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi; atau
- c) Bupati/Walikota, untuk angkutan lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

## 1) Pasal 17 ayat 1

Tarif Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) dihitung berdasarkan satuan unit produksi per mil dengan faktor muat sebesar 60% (enam puluh persen).

## 2) Biaya Langsung

## a) Biaya Tetap

(1) Biaya Penyusutan Kapal

$$= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \quad (2.1)$$

(2)Biaya Bunga Modal

$$= \frac{\frac{N+1}{2} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \text{Tingkat Bunga/Tahun}}{\text{Jangka Waktu Pinjaman ( N )}} \quad (2.2)$$

(3)Biaya Asuransi Kapal per Tahun

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

(4)Biaya ABK

(a) Gaji ABK

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

(b) Tunjangan

1. Uang makan

$$= \text{Uang Makan/Orang/Hari} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan.} \quad (2.5)$$

2. Premi layar

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

3. Kesehatan

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

4. Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ Stel/Orang/Tahun}$$

5. BPJS Ketenagakerjaan

$$= 5\% \times \text{Gaji ABK} \quad (2.8)$$

6. Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 (satu) Bulan Gaji}$$

b) Biaya Tidak Tetap

(1) Biaya BBM

(a) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \times \text{Jam Layar/Trip} \times \text{Jumlah Trip/Hari} \times \text{Hari Operasi setahun} \times \text{Harga BBM/Liter} \quad (2.9)$$

## (b) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/Jam} \times \text{Jam Kerja Mesin /Hari} \times \text{Hari Operasi setahun} \times \text{Harga BBM/Liter} \quad (2.10)$$

## (2) Biaya Pelumas

## (a) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jam Layar/Trip} \times \text{Jumlah Trip/Hari} \times \text{Hari Operasi setahun} \times \text{Harga Pelumas/Liter} \quad (2.11)$$

## (b) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jam Kerja Mesin /Hari} \times \text{Hari Operasi setahun} \times \text{Harga Pelumas/Liter.} \quad (2.12)$$

## (3) Biaya Gemuk

$$= \text{Jumlah Pemakaian Gemuk/Bulan} \times \text{Jumlah Operasi Kapal/Bulan} \times \text{Harga Gemuk/Kg} \quad (2.13)$$

## (4) Biaya Air Tawar

## (a) Untuk ABK

$$= \text{Jumlah ABK} \times \text{Jumlah Pemakaian Air/Orang/Hari} \times \text{hari Operasi/Tahun} \times \text{Harga Air Tawar/Liter} \quad (2.14)$$

## (b) Untuk Penumpang

$$= \text{Kapasitas angkut Penumpang} \times \text{Jumlah Pemakaian Air/Penumpang/Mil/trip} \times \text{Jumlah Trip/Hari} \times \text{Hari Operasi/Tahun} \times \text{Harga Air Tawar/Liter} \quad (2.15)$$

## (c) Untuk Cuci Dek Kapal

$$= \text{GT Kapal} \times \text{Jumlah Pemakaian/GT/Hari} \times \text{Hari Operasi Kapal/Tahun} \times \text{Harga Air Tawar/Liter} \quad (2.16)$$

## 3) Biaya Tidak Langsung

## a) Biaya Tetap

## (1) Biaya Pegawai Darat

## (a) Gaji Pegawai Darat

$$= \text{Gaji pegawai darat/orang/bulan} \times \text{Jumlah pegawai darat} \times 12 \text{ bulan} \quad (2.17)$$

## (b) Tunjangan

## 1. Uang Makan dan Transportasi

$$= \text{Uang Makan dan Transportasi/Orang/Hari} \times \text{Jumlah hari kerja} \times \text{jumlah Pegawai} \times 12 \text{ Bulan} \quad (2.18)$$

## 2. Kesehatan

$$= \text{Tunjangan Kesehatan/Orang/Bulan} \times \text{Jumlah pegawai} \times 12 \text{ Bulan} \quad (2.19)$$

## 3. Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ (dua) Stel/Orang/Tahun}$$

## 4. BPJS Ketenagakerjaan

$$= 5\% \text{ dari Gaji} \quad (2.20)$$

## 5. Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 (satu) Bulan Gaji}$$

## (2) Biaya Pengelolaan dan Manajemen

$$= 7\% \text{ dari Pendapatan Kapal sebelumnya} \quad (2.21)$$

## b) Biaya Tidak Tetap

## (1) Biaya Kantor Cabang

(2) Biaya Pemeliharaan (2.22)

$$= 10\% \text{ dari Biaya Sewa per tahun}$$

## (3) Biaya Alat Tulis Kantor dan Barang Cetak

## (4) Biaya telepon, Telegram, Pos, Listrik dan Air Tawar

## (5) Inventaris Kantor

$$= \text{Total Inventaris Kantor} \quad (2.23)$$

Umur Ekonomis

## (6) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

$$= \text{Biaya Tiket PP/1 (Satu) Kali Perjalanan/Orang} + \text{Biaya Lumpsum} / \text{Hari} \times \text{Jumlah Perjalanan Per Tahun} \quad (2.24)$$

Total Biaya Operasi Kapal Per Tahun

$$= \text{Biaya Langsung} + \text{Biaya Tidak Langsung} \quad (2.25)$$

Perhitungan Satuan Unit Produksi (SUP) kendaraan dan penumpang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penerapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

Tabel 2. 2 Jenis Golongan Kendaraan dan Besaran Satuan Unit Produksi

No	Golongan	Jenis Kendaraan dan/Ukuran	Besaran SUP
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Golongan I	Sepeda	2,23
2	Golongan II	Sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong	4,02
3	Golongan III	Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih 500 cc (lima ratus centimeter kubik) dan kendaraan roda tiga	8,67
4	Golongan IV	a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil jeep, sedan, minibus, dengan ukuran panjang sampai dengan 5 meter; atau	32,09
		b. Mobil barang berupa mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup dan mobil barang kabin ganda ( <i>double cabin</i> ) dengan panjang sampai dengan 5 meter	33,26
5	Golongan V	a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter; atau	60,48
		b. Mobil barang (truk)/tangki ukuran sedang, dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter;	61,55
6	Golongan VI	a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter; atau	100,51
		b. Mobil barang (truk)/tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan mobil penarik tanpa gandengan	103,19
7	Golongan VII	Mobil barang (truck) tronton, mobil tanki, mobil penarik berikut gandengan serta kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter	135,21
8	Golongan VIII	Mobil barang (truck) tronton, mobil tanki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 12 meter sampai dengan 16 meter	188,75
9	Golongan IX	Mobil barang (truck) tronton, mobil tanki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 16 meter	272,74

Sumber: Lampiran I Permenhub No. PM 66 tahun 2019

d. Peraturan Bupati Sambas Nomor 55 Tahun 2014 Tentang Tarif Angkutan Umum, Angkutan Sungai dan Penyeberangan di Kabupaten Sambas

Dalam Peraturan Bupati Sambas Nomor 55 Tahun 2014 disana diberitahukan tentang informasi tarif angkutan sungai dan penyeberangan yang beroperasi di kabupaten sambas.

Tabel 2. 3 Tarif Angkutan Penyeberangan Sambas

No	Jenis Tiket	Tarif (Rp)
<b>I</b>	<b>PENUMPANG</b>	
1	Dewasa	3.000
2	Anak	1.400
<b>II</b>	<b>KENDARAAN</b>	
1	Golongan I	3.500
2	Golongan II	7.000
3	Golongan III	13.000
4	Golongan IV a	40.000
5	Golongan IV b	40.000
6	Golongan V a	70.000
7	Golongan V b	70.000
8	Golongan VI a	146.000
9	Golongan VI b	146.000
10	Golongan VII	-
11	Golongan VIII	-
12	Golongan IX	-
<b>III</b>	<b>BARANG</b>	
1	Barang (Per Ton/m <sup>3</sup> )	7.000

Sumber : Peraturan Bupati Sambas No 55 Tahun 2014



## 2. Landasan Teori

### a. Tarif Angkutan

Tarif angkutan penyeberangan adalah suatu besaran tarif yang ditetapkan untuk angkutan penumpang, kendaraan dan barang/hewan yang diangkut diatas kendaraan. Tarif angkutan kendaraan beserta muatannya ditetapkan berdasarkan golongan kendaraan atas ruang kapal yang digunakan. (Abubakar,2013:206)

Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan Pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif. (Warpani,2002:149).

Tarif adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut sebuah perusahaan bersedia memberikan jasa kepada pelanggannya (Gani, 1995).

Menurut Sobri (1997:71) tarif yaitu suatu pembebanan atas barang yang melintasi daerah pabean (*costum area*). Daerah pabean adalah suatu daerah geografis, yang mana barang-barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai (bea pabean).

Tarif merupakan harga atau sejumlah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas pengguna jasa angkutan yang ditentukan oleh

Pemerintah. Menurut Siregar (2012) 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 daripada *Class Rate*.

3) Tarif Perjanjian Kontrak

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

4) Jenis Tarif 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 transportasi tersebut (km/jam)

b) Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

c) Tarif *Differential*

Adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi menurut

jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

#### 5) Negosiasi Tarif

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

#### 6) Dasar Kebijakan Penentuan Tarif

a) *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:

##### (1) 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.

##### (2) 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.

(3) Biaya Khusus

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

b) *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.

c) *What The Traffic Will Bear*

Tarif yang dibentuk berdasarkan nilai jasa transportasi akan menghasilkan tingkat tarif maksimum. Batas tarif terendah terbentuk jika ditetapkan berdasarkan pendekatan biaya operasi. Tingkat tarif yang berada antara batas maksimum dan minimum itu adalah tarif yang ditetapkan berdasarkan prinsip *what the traffic will bear* adalah mengenakan tarif atas barang atau kelompok

barang tertentu yang dapat memberikan penerimaan terbesar untuk menutupi biaya tetap perusahaan. Dalam penetapan tarif ini harus diperhatikan besarnya volume angkutan, sebab hal ini mempengaruhi besarnya penerimaan perusahaan.

#### 7) Biaya Operasional Kapal

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

##### a) Biaya Langsung (*Direct Cost*)

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

##### (1) Komponen Biaya Tetap

(a) Penyusutan mesin kapal

(b) Bunga Modal

(c) Premi Asuransi kapal

(d) Biaya Awak Kapal

##### (2) Komponen Biaya Tidak Tetap

(a) Biaya bahan bakar

(b) Biaya pelumas

(c) Biaya perawatan

## (d)Biaya Pelabuhan

b) Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

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

8) Adapun unsur-unsur yang terlibat atau yang perlu diperhatikan dalam penetapan biaya transportasi adalah:

## a) Pemakai Jasa Angkutan

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

## b) Perusahaan-Perusahaan Jasa Angkutan

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

## c) Pemerintah

Pemerintah memandang biaya angkutan untuk menentukan subsidi,

baik terhadap perusahaan maupun terhadap pengguna jasa angkutan.

d) Daerah

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

e) Masyarakat di luar pengguna jasa

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

b. Evaluasi

Menurut Adler (1983:22) evaluasi adalah tindakan mengukur biaya – biaya dan manfaat-manfaatnya sebagai aspek keseluruhan guna menentukan sebuah manfaat dan merupakan suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah tercapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itu bila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh sedangkan Arikunto dan Cepi (2008:18) evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif tepat dalam mengambil sebuah keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan

informasi-informasi yang berguna bagi pihak *decision maker* untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

Menurut Husein Umar (2000:25) dalam buku Evaluasi kinerja Perusahaan, evaluasi adalah suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah tercapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itu bila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh.

c. 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. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari – hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung mau pun tidak langsung. (Umar, 2000)

d. Biaya Operasional Kapal

Biaya operasional kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran. (Muslihati, 2012:104)



e. *Load factor* Kapal (Faktor Muat)

Menurut Abu Bakar (2010) *load factor* adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang tersedia di kapal adalah:

Keterangan:

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

(2.26)

LF : Faktor Muat

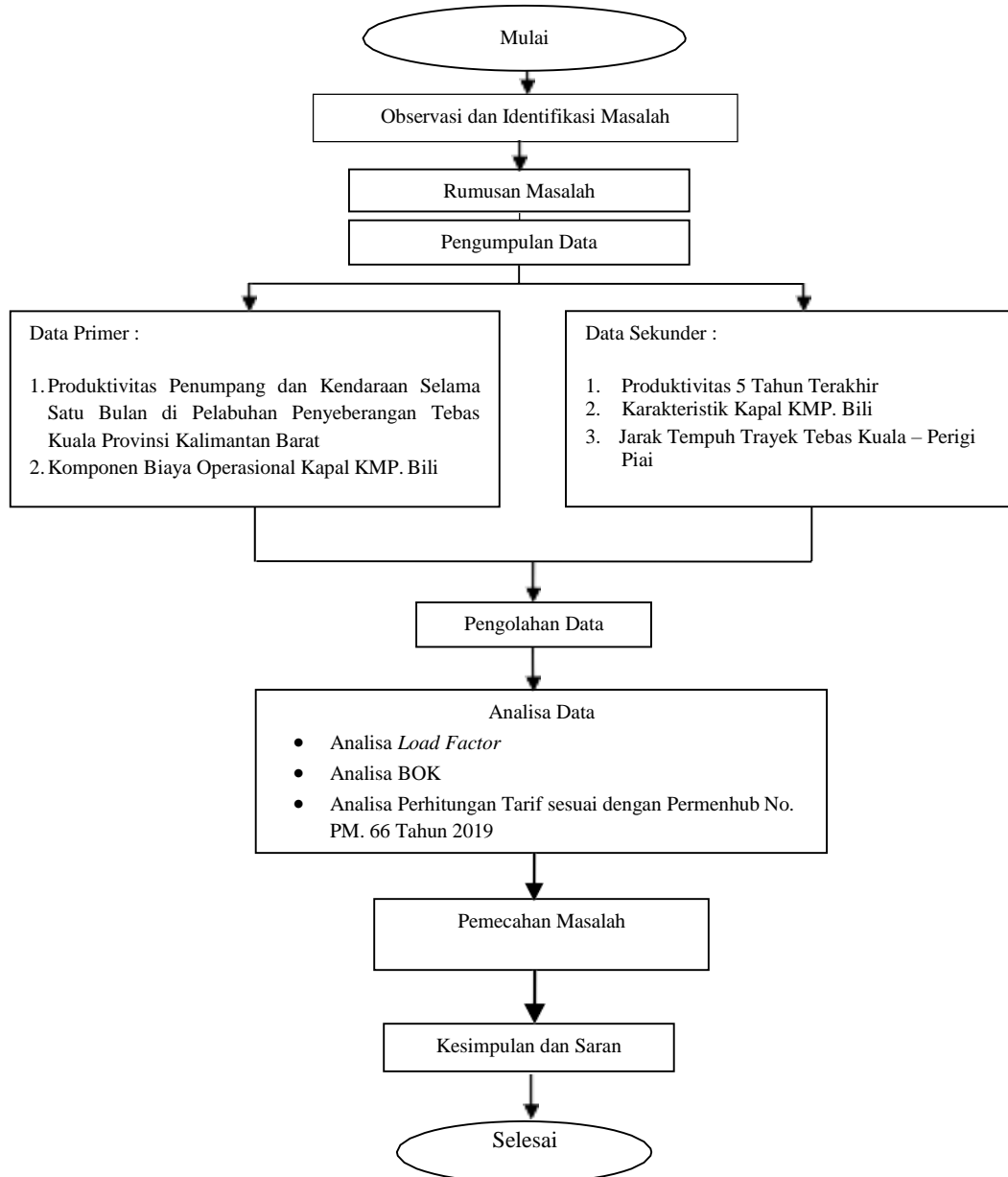
KP : Kapasitas Terpakai

KT : Kapasitas Tersedia

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

### C. Kerangka Penelitian

Agar penelitian terarah dan juga dapat mencapai target yang diinginkan, maka penulis menyusun bagan alir penelitian. Adapun bagan alir penelitian dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 1 Bagan Alir Penelitian