

**EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN
PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPIRIT
DI PROVINSI MALUKU**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

IVANA THERESHA HAWU

NPT. 1903106

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG**

TAHUN 2022

**EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN
PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPIRIT
DI PROVINSI MALUKU**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**IVANA THERESHA HAWU
NPT. 1903106**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN
PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA –
WAIPIRIT DI PROVINSI MALUKU

Nama Taruna/i : IVANA THERESHA HAWU

NPT : 19 03 106

Program Studi : D III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Noor Sulistiyono, S.SI.T., M.M., M.Mar.E.

NIP.19730430 200604 1 001

Febriansyah, ST, MT

NIP.19890213 201001 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transpoertasi Perairan Daratan

Surnata, S.SI.T., M.M

NIP. 196607191989031001

**EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPIRIT DI PROVINSI MALUKU**

Disusun dan Diajukan Oleh :

**IVANA THERESHA HAWU
NPT. 1903106**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 10 Agustus 2022

Penguji I

Menyetujui

Penguji II

Penguji III

Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si
NIP. 19641003 199403 1 001

Elfita Agustini, S.E., M.M.
NIP. 19710817 199203 2 002

Sri Kelana, S.Or., M.Pd
NIP. 19821115 200912 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SI.T., M.M
NIP. 196607191989031001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ivana Theresha Hawu
NPT : 19 03 106
Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPRIT DI PROVINSI MALUKU”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 10 Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

MATERAI 10.0000

() Ivana Theresha Hawu

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini: Disusun Oleh :

Nama : Ivana Theresha Hawu

NPT : 19 03 106

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPIRIT DI PROVINSI MALUKU

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 10 Agustus 2022

Materai 10.000

Ivana Theresha Hawu

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat-Nya dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul **“EVALUASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN PADA LINTASAN HUNIMUA – WAIPIRIT DI PROVINSI MALUKU”** ini tepat pada waktu yang telah ditentukan. Penulisan Tugas Akhir ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Bapak H. Irwan, SH, M.Pd, M. Mar.E, selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Handa Lesmana, ATD., M.T , selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku;
4. Bapak Farouk Suneth, ST., MT , selaku Kepala Seksi Lalu Lintas ASDP Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku serta pembimbing lapangan;
5. Bapak Andreas Widyakusuma, SE, MT , selaku Staf Seksi Lalu Lintas ASDP Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku serta pembimbing lapangan;
6. Wakil Direktur I Bapak Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar.E , Wakil Direktur II Bapak Chairul Insani Ilham, A.Td., MM. dan Wakil Direktur III Bapak Yohan Wibisosno, M.Pd Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
7. Bapak Noor Sulistiyono, S.Si.T.,M.M.,M.MAR.E sebagai Dosen Pembimbing I Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu

untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;

8. Bapak Febriansyah, ST., MT sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
9. Bapak Abdul Muchtar Pello, sebagai Kordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Hunimua Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku;
10. Para Dosen Program Studi Diploma III MTPD, yang telah membimbing selama pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
11. Kakak Alumni beserta staf pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku yang telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan ini;
12. Tim Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang di Ambon, Maluku yang telah banyak memberikan masukan dan bantuan dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini;
13. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terimakasih atas bantuan dan doanya;

Demikian, semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat serta menambah pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, 10 Agustus 2022

Penulis

IVANA THERESHA HAWU

NPT. 19 03 106

ABSTRAK

Evaluasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Hunimua – Waipirit
di Provinsi Maluku

Ivana Theresha Hawu

Dibimbing Oleh : Noor Sulistiyono,S.SI.T.M.M.,M.Mar.E.

Febriansyah,ST.,MT

Penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang terdapat di Kabupaten Maluku Tengah adalah penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Ambon dengan Pulau Seram. Kegiatan angkutan penyeberangan tersebut diperuntukan untuk menunjang kebutuhan wisata perairan guna meningkatkan wisatawan lokal dan asing dalam melakukan perjalanan wisata dan tulang punggung perekonomian. Tujuan penelitian ini adalah (1) Untuk mengetahui tarif angkutan penyeberangan pada lintasan Waipirit – Hunimua, (2) Untuk mengetahui apakah tarif yang berlaku sekarang sudah relevan dengan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Metode Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Sumber data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Penelitian ini dilakukan Melalui pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan. Analisa perolehan data dilakukan melalui uji Analisa *Load Factor* dan Analisis Biaya Operasional Kapal. Hasil Analisa menunjukkan bahwa perhitungan tarif pada lintasan Hunimua – Waipirit diperoleh besaran sebesar Rp.1.178/mil dimana besar Harga Pokok Produksi dalam lintasan tersebut sebesar RP.13.547. Analisa biaya operasional diperoleh biaya langsung sebesar Rp. 4.212.641.133, sedangkan biaya tidak langsung sebesar Rp. 3.023.044.289. Besaran total biaya operasional di Lintasan Hunimua-Waipirit sebesar Rp. 7.235.685.422. Berdasarkan hasil kajian lapang diperoleh hasil kajian bahwa tarif pada lintasan Hunimua – Waipirit belum relevan dengan kondisi saat ini karena terjadi perubahan Satuan Unit Produksi (SUP).

Kata Kunci : Angkutan Penyebrangan, Load Factor, Analisa Biaya Operasional, Tarif Angkutan, lintasan Hunimua – Waipirit

ABSTRACT

Evaluation of Calculation of Ferry Transport Fares On The Hunimua – Waipirit
Route In Maluku Province

Ivana Theresha Hawu

Dibimbing Oleh : Noor Sulistiyono,S.SI.T.,M.M.,M.Mar.E.

Febriansyah,ST.,MT

The operation of crossing transportation in Central Maluku Regency is the operation of crossing transportation that connects Ambon Island with Seram Island. The crossing transportation activity is intended to support the needs of marine tourism in order to increase local and foreign tourists in making tourist trips. The purpose of this study are (1) to find out the tariffs for crossing transportation on the Waipirit – Hunimua route, (2) to find out whether the current tariffs are relevant to the Ministerial Regulation Number 66 of 2019 concerning the Mechanism of Determining and Formulating the Calculation of Crossing Transport Tariffs. The type of research used in this research is quantitative research. Sources of data obtained from primary data and secondary data. This research was conducted through direct observation. Analysis of data acquisition was carried out through Load Factor Analysis and Ship Operational Cost Analysis. The results of the analysis show that the calculation of the tariff on the Hunimua – Waipirit route is obtained in the amount of Rp. 1,178/mile where the cost of production on the route is Rp. 13,547. Analysis of operational costs obtained direct costs of Rp. 4,212.641.133, while the indirect cost is Rp. 3.023.044.289. The total operational cost on the Hunimua-Waipirit route is Rp. 7.235.685.422. Based on the results of the field study, it was found that the tariff on the Hunimua – Waipirit route is not yet relevant to current conditions due to changes in the Production Units (SUP).

Keywords: Crossing Transportation, Load Factor, Operational Cost Analysis, Transport Fares, Hunimua – Waipirit trajectory

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUNG	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	v
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Batasan Masalah.....	4
BAB II	5
TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	5
B. Landasan Teori.....	6
1. Landasan Hukum.....	6
2. Landasan Teori	11

BAB III METODE KAJIAN.....	23
A. Jenis Penelitian.....	23
B. Sumber Data.....	23
C. Metode Pengumpulan Data.....	24
D. Teknik Analisis Data.....	25
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	28
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	28
B. Hasil Penelitian	55
1. Penyajian Data.....	55
2. Analisis Data	58
C. Pembahasan.....	90
BAB V PENUTUP.....	91
A. Kesimpulan	91
B. Saran.....	91
DAFTAR PUSTAKA	93

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bagan Alur Penelitian	22
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Maluku Tengah	29
Gambar 4. 2 Lintasan Hunimua - Waipirit Sumber : Google Maps Lintasan Hunimua – Waipirit.....	30
Gambar 4. 3KMP. Rokatenda	31
Gambar 4. 4 KMP. Terubuk.....	32
Gambar 4. 5 KMP. Inelika	34
Gambar 4. 6 KMP Tanjung Koako	36
Gambar 4. 7 Gedung Terminal	38
Gambar 4. 8 Lapangan Parkir	38
Gambar 4. 9 Lapangan Parkir Siap Muat.....	39
Gambar 4. 10 Ruang Tunggu	39
Gambar 4. 11 Loket	40
Gambar 4. 12 Plengsengan.....	41
Gambar 4. 13 Catwalk.....	41
Gambar 4. 14 Fender dan Bolder	42
Gambar 4. 15 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku	43
Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir	52

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Review Penelitian	5
Tabel 2. 2 Jenis Golongan Kendaraan dan Besaran Satuan Unit Produksi.....	10
Tabel 4. 2 Batas Administrasi Kabupaten Maluku Tengah.....	29
Tabel 4. 3 Karakteristik KMP. Rokatenda	31
Tabel 4. 4 Karakteristik KMP. Terubuk	33
Tabel 4. 5 Karakteristik KMP. Inelika	34
Tabel 4. 6 KMP. SARDINELA Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022	35
Tabel 4. 7 Karakteristik KMP. Sardinela	35
Tabel 4. 8 Karakteristik KMP. Tanjung Koako	37
Tabel 4. 9 Fasilitas Sisi Perairan	40
Tabel 4. 10 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir	50
Tabel 4. 11 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir	51
Tabel 4. 12 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 15 hari pada KMP. Inelika	53
Tabel 4. 13 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 15 hari pada KMP. Inelika	54
Tabel 4. 14 Tarif yang berlaku pada lintasan Hunimua – Waipirit.....	55
Tabel 4. 15 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 15 hari pada KMP. Inelika	56
Tabel 4. 16 Biaya Operasional KMP. Inelika	57
Tabel 4. 17 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Inelika.....	60
Tabel 4. 18 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Inelika	60
Tabel 4. 19 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Inelika.....	61
Tabel 4. 20 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Inelika	62

Tabel 4. 21 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut Kapal Lintas Hunimua - Waipirit	64
Tabel 4. 22 Load Factor kedatangan dan keberangkatan KMP. Inelika	65
Tabel 4. 23 Data Teknis Komponen BOK KMP. Inelika	66
Tabel 4. 24 Perhitungan Tarif Rencana Penumpang Berdasarkan Load Factor ...	81
Tabel 4. 25 Daftar Tarif yang diusulkan	87
Tabel 4. 26 Perbandingan Tarif.....	88
Tabel 4. 27 Perbandingan antara kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan	90

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

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

Provinsi Maluku merupakan provinsi kepulauan yang merupakan bagian dari Kepulauan Maluku, memiliki luas wilayah 62.946 km². Penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang terdapat di Kabupaten Maluku Tengah adalah penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Ambon dengan Pulau Seram. Kegiatan angkutan penyeberangan tersebut diperuntukan untuk menunjang kebutuhan wisata perairan guna meningkatkan wisatawan lokal dan asing dalam melakukan perjalanan wisata dan tulang punggung perekonomian daerah karena

menunjang seluruh kegiatan dan aktifitas masyarakat sehari-hari.

Unit Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan Hunimua dikelola PT. ASDP Indonesia Crossing (Persero) dan Unit Penyelenggara Teknisnya dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Crossing (Persero) Cabang Ambon. Kapal yang digunakan di pelabuhan ini adalah kapal crossing jenis Ro-Ro yang mengangkut penumpang, kendaraan dan barang. Terdapat 5 (lima) kapal penyeberangan yang beroperasi yaitu KMP Rokatenda, KMP. Terubuk, KMP. Inelika, KMP. Tanjung Koako dan KMP. Sardinela. Trayek lintasan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua adalah Lintasan Hunimua – Waipirit maupun sebaliknya.

Dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan tarif merupakan komponen terpenting dalam pemenuhan pelayanan terhadap penumpang, oleh karena itu tarif harus diberlakukan berdasarkan perhitungan pasti dan memiliki dasar hukum sehingga dapat terwujud keseimbangan antara pengguna jasa dan penyedia jasa agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

Tarif yang berlaku di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua saat ini ditetapkan oleh Peraturan Gubernur Maluku Nomor 31 Tahun 2015 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Untuk Kelas Ekonomi, Kendaraan, Alat – alat Berat atau Besar Pada Lintasan Penyeberangan Antara Kabupaten dan Kota di Provinsi. Dari keadaan ini, bahwa tarif yang berlaku di lintasan Hunimua – Waipirit sekarang merupakan tarif yang telah lama tidak dilaksanakan penyesuaian dengan peraturan yang berlaku yaitu yang dilakukan setiap enam bulan sekali. Selain itu juga, terjadinya

perubahan Satuan Unit Produksi (SUP) pada jenis golongan kendaraan sesuai dengan Lampiran I, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, peneliti bermaksud untuk menganalisa besaran tarif yang diberlakukan pada lintasan Waipirit – Hunimua dengan judul **“Evaluasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Hunimua – Waipirit di Provinsi Maluku”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal – hal yang telah diuraikan diatas, maka didapatkan perumusan masalah yaitu :

1. Berapakah tarif pada lintasan Hunimua - Waipirit berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan ?
2. Apakah tarif tersebut sudah relevan dengan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tarif angkutan penyeberangan pada lintasan Waipirit – Hunimua yang dihasilkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

2. Untuk mengetahui apakah tarif yang berlaku sekarang sudah relevan dengan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Bagi Taruna

Penelitian ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan serta, memenuhi salah satu persyaratan akhir dalam menyelesaikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

2. Manfaat Bagi Pengelola Angkutan

Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan bahan evaluasi tentang penetapan tarif angkutan penyeberangan bagi instansi pengelola/pembina angkutan penyeberangan.

3. Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat menjadi acuan untuk taruna/i untuk penulisan tugas akhir agar bermanfaat bagi penulis dan pengelola angkutan penyeberangan.

E. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun batasan masalah penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian adalah Pelabuhan Penyeberangan Hunimua di Provinsi Maluku
2. Objek penelitian dalam perhitungan tarif angkutan penyeberangan yaitu biaya operasional kapal KMP. Inelika
3. Hal yang diteliti adalah tarif angkutan penyeberangan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang didapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian dengan metode yang sama yang membahas masalah tarif angkutan penyeberangan. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Rizky Aprian (2020) dalam Kertas Kerja Wajib yang berjudul “EVALUASI TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTASAN ALALAK – JELAPAT PROVINSI KALIMANTAN SELATAN”.

Adapun perbedaan dari penelitian ini adalah lokasi penelitian, waktu penelitian dan anggota atau kelompok penelitian tersebut.

Tabel 2. 1 Review Penelitian

No	Nama	Wilayah	Tim PKL	Tahun
1	Rizky Aprian (XXVIII)	Pelabuhan Alalak, Provinsi Kalimantan Selatan	Tim PKL Kalimantan Selatan	2020
2	Ivana Theresha Hawu (XXX)	Pelabuhan Hunimua, Provinsi Maluku	Tim PKL Maluku	2022

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Landasan hukum yang dimiliki sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu :

a. Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Pasal – pasal dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berkaitan dengan landasan hukum penelitian ini adalah sebagi berikut :

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

Pasal – pasal dalam Peraturan Menteri Perhubunugan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan dijelaskasn bahwa :

1) Pasal 1 butir 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 19

- a) Direktur Jenderal melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap besaran Tarif Dasar yang ditetapkan oleh Menteri setiap 6 (enam) bulan.
- b) Kepala dinas provinsi atau kepala dinas kabupaten/kota yang mempunyai tugas dan fungsi di bidang Angkutan Penyeberangan melakukan pengawasan dan evaluasi

terhadap besaran Tarif dasar yang ditetapkan oleh gubernur atau bupati/wali kota setiap (enam) bulan.

- c) Perubahan pada point a dan b dilakukan untuk mengetahui perubahan biaya atau satuan unit produksi per mil karena perubahan satuan harga pada komponen biaya.

Berikut ini merupakan biaya operasional kapal yang diformulasikan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan adalah sebagai berikut :

1) Biaya Langsung

a) Biaya Tetap

- (1) Biaya Penyusutan Kapal
- (2) Biaya Bunga Modal
- (3) Biaya asuransi Kapal per Tahun
- (4) Biaya ABK
- (5) Tunjangan
 - a. Uang makan
 - b. Premi layar
 - c. Kesehatan
 - d. Pakaian Dinas
 - e. BPJS Ketenagakerjaan
 - f. Tunjangan Hari Raya

b) Biaya Tidak Tetap

- (1) Biaya BBM

- a. Mesin Induk
- b. Mesin Bantu
- (2) Biaya Pelumas
 - a. Mesin Induk
 - b. Mesin Bantu
- (3) Biaya Gemuk
- (4) Biaya Air Tawar
 - a. Untuk ABK
 - b. Untuk Penumpang
 - c. Untuk Cuci Dek Kapal
- 2) Biaya Tidak Langsung
 - a) Biaya Tetap
 - (1) Biaya Pegawai Darat
 - (2) Gaji Pegawai Darat
 - (3) Tunjangan
 - a. Uang makan dan Transportasi
 - b. Kesehatan
 - c. Pakaian Dinas
 - d. BPJS Ketenagakerjaan
 - e. Tunjangan Hari Raya
 - (4) Biaya Pengelolaan dan Manajemen
 - b) Biaya Tidak Tetap
 - (1) Biaya Kantor Cabang
 - (2) Biaya Pemeliharaan

- (3) Biaya Alat Tulis Kantor dan Barang Cetak
- (4) Biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar
- (5) Inventaris Kantor
- (6) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

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	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

No	Golongan	Jenis Kendaraan dan/Ukuran	Besaran SUP
		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. 66 tahun 2019

- d. Keputusan Gubernur Maluku Nomor 31 Tahun 2015 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Untuk Kelas Ekonomi, Kendaraan, Alat – Alat Berat atau Besar Pada Lintasan Penyeberangan Antara Kabupaten dan Kota di Provinsi.

Dalam Keputusan Gubernur Nomor 31 Tahun 2015 menjelaskan mengenai tarif yang ditetapkan untuk angkutan penyeberangan pada lintasan Waipirit – Hunimua.

2. Landasan Teori

a. Angkutan Penyeberangan

Menurut Miro Fadil (2010), angkutan penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk

mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

b. Tarif Angkutan

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

1) 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 Umum

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

4) Biaya Khusus

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

2) 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

b) Bunga Modal

c) Premi asuransi

d) Biaya pegawai

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.

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

a) Pengguna Jasa Angkutan

Pengguna jasa adalah seseorang yang mempunyai keinginan dalam melakukan sesuatu dengan bantuan suatu operator dengan harapan dapat dilayani dengan baik dan memandang biaya sebagai harga langsung yang dibayar untuk mendapatkan pelayanan jasa angkutan. Adapun hak pengguna 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 Pemakai Jasa

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

c. Biaya Operasional Kapal

Biaya Operasional Kapal merupakan biaya yang dikeluarkan

dalam menyelenggarakan angkutan yang besarnya dipengaruhi oleh biaya pemakaian bahan bakar, biaya pemeliharaan, biaya perawatan, biaya penyusutan dan lain – lain. Perhitungan yang dimaksud adalah merupakan uraian – uraian, metode dan asumsi – asumsi yang akan dipergunakan dalam perhitungan Biaya Operasional Kapal Penyeberangan. Berikut ini merupakan perhitungan biaya operasional kapal yang diformulasikan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

1) 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 Upah

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

(b) Tunjangan

i. Uang Makan

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

ii. Premi layar

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

iii. Kesehatan

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

iv. Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ (Dua) Stel/Orang/Tahun} \quad (2.8)$$

v. BPJS Ketenagakerjaan

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

vi. Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 (Satu) Bulan Gaji} \quad (2.10)$$

b) Biaya Tidak Tetap

(1) Biaya BBM

(a) Mesin Induk

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

(b) Mesin Bantu

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

(2) Biaya Pelumas

(a) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian} \\ \text{Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam Layar/Trip} \times \\ \text{Jumlah Trip/Hari} \times \text{Hari Operasi per tahun} \times \text{Harga} \\ \text{Pelumas/Liter} \quad (2.13)$$

(b) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian} \\ \text{Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam Kerja /Hari} \times \text{Hari} \\ \text{Operasi per tahun} \times \text{Harga Pelumas/Liter} \quad (2.14)$$

(3) Biaya Pemakaian Gemuk

$$= \text{Jumlah Pemakaian Gemuk/Bulan} \times \text{Jumlah Operasi} \\ \text{Kapal/Bulan} \times \text{Harga Gemuk/Kg} \quad (2.15)$$

(4) Biaya Air Tawar

(a) Untuk Crew Kapal

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

(b) Untuk Penumpang

$$= \text{Kapasitas jumlah penumpang} \times \text{Jumlah Pemakaian Air/Penumpang/Mil/trip} \times \text{Jumlah Trip/Hari} \times \text{Jumlah Hari Operasi/Tahun} \times \text{Harga Air Tawar/Liter} \quad (2.17)$$

(c) Untuk Cuci kapal

$$= \text{GT Kapal} \times \text{Jumlah Pemakaian/GT/Hari} \times \text{Hari Operasi Kapal/Tahun} \times \text{Harga Air Tawar/Liter} \quad (2.18)$$

(5) Biaya Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)

2) Biaya Tidak Langsung

a) Biaya Tetap

(1) Biaya Pegawai Darat Cabang (Kantor Cabang & Perwakilan)

(a) Gaji Upah

$$= \text{Gaji rata-rata/orang/bulan} \times \text{Jumlah pegawai} \times 12 \text{ bulan} \quad (2.19)$$

(b) Tunjangan

i. Makan dan Transport

$$= \text{Uang Makan} + \text{Transport/Orang/Hari} \times \text{Jumlah hari} \times \text{jumlah Pegawai} \times 12 \text{ Bulan} \quad (2.20)$$

ii. Kesehatan

$$= \text{Tunjangan Kesehatan/Orang/Bulan} \times \text{Jumlah pegawai} \times 12 \text{ Bulan} \quad (2.21)$$

iii. Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ (Dua) Stel/Orang/Tahun} \quad (2.22)$$

iv. Jamsostek

$$= 5\% \times \text{Gaji Pegawai} \quad (2.23)$$

v. Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Diberikan 1 (Satu) Bulan Gaji Rata-rata} \quad (2.24)$$

(2) Biaya Pengelolaan dan Manajemen

$$= 7\% \text{ dari Pendapatan Kapal sebelumnya} \quad (2.25)$$

b) Biaya Tidak tetap

(1) Biaya Kantor Cabang, Kantor Perwakilan, dan Rumah Dinas

Tiap kantor cabang diasumsikan mengoperasikan 2 (dua)

$$\text{kapal Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)} \quad (2.26)$$

(2) Biaya Pemeliharaan

$$= 10\% \text{ dari Biaya Sewa per tahun} \quad (2.27)$$

(3) Biaya Alat Tulis kantor dan barang percetakan

$$\text{Biaya/tahun} = 12 \times \text{biaya per bulan} \quad (2.28)$$

(4) Biaya Telepon, Telegram, Pos, Listrik dan Air Tawar

$$\text{Biaya/tahun} = 12 \times \text{biaya per bulan} \quad (2.29)$$

(5) Biaya administrasi tiket

(6) Inventaris Kantor

$$= \text{Total Nilai Inventaris} / \text{UmurEkonomis} \quad (2.30)$$

(7) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

$$= \text{Biaya Tiket PP/1 (Satu) Kali Perjalanan/Orang} + \text{Biaya Lamsun / Hari} \times \text{Jumlah Perjalanan Per Tahun} \quad (2.31)$$

3) Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

a) TOTAL BIAYA OPERASI KAPAL PER TAHUN

$$= \text{BIAYA LANGSUNG (A)} + \text{BIAYA TIDAK LANGSUNG (B)} \quad (2.32)$$

b) BIAYA PER SATUAN UNIT PRODUKSI PER MIL

$$= \frac{\text{TOTAL BIAYA OPERASI PER TAHUN}}{\text{TOTAL PRODUKSI PER TAHUN}} \quad (2.33)$$

d. *Load Factor* Kapal (Faktor Muat)

Menurut HMN. Nasution (1996), *load factor* adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan.

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

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\% \quad (2.34)$$

Keterangan :

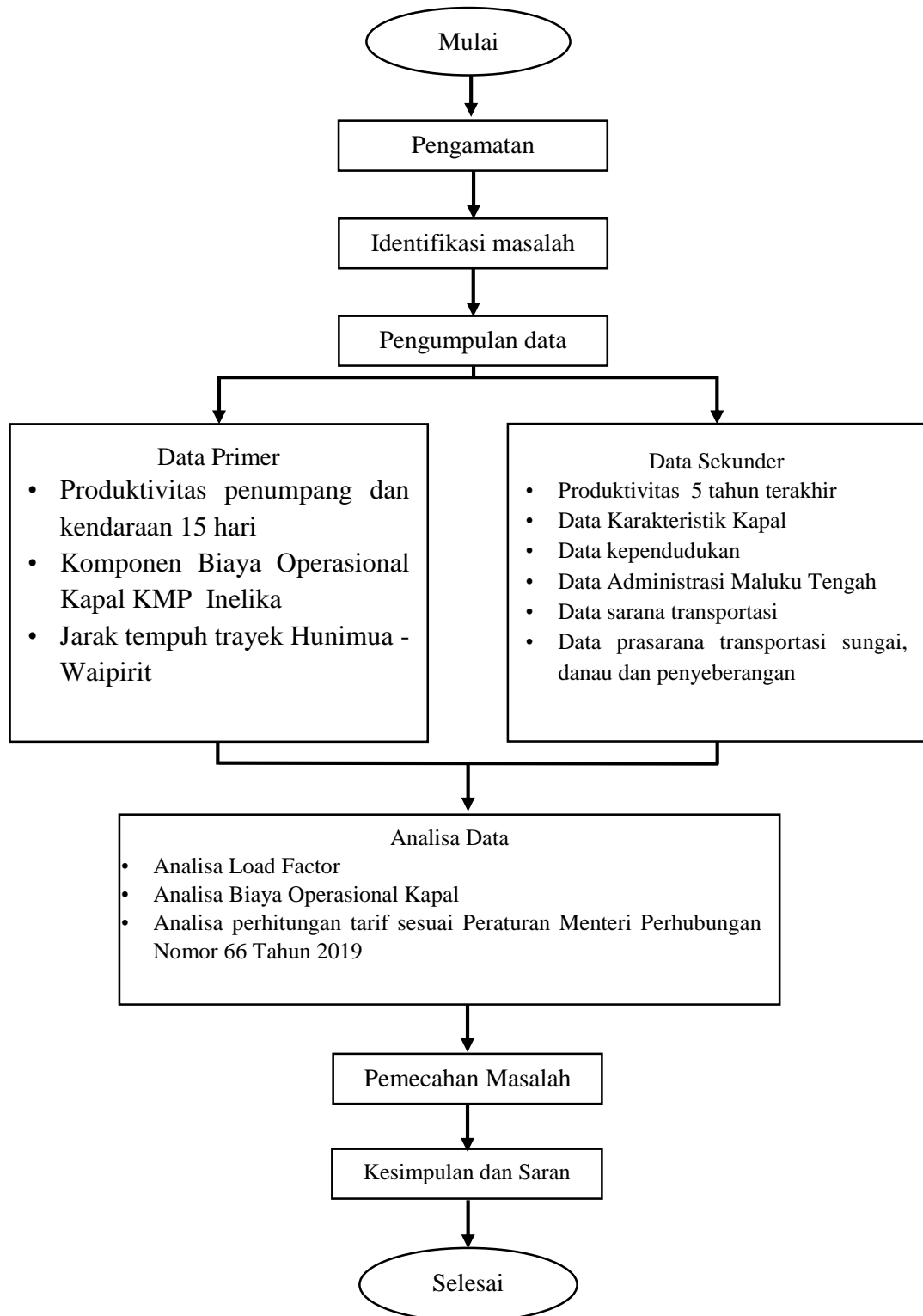
LF = Faktor Muat

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.

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Bagan Alur Penelitian

BAB III

METODE KAJIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif (Sudaryana,dkk,2022) adalah penelitian yang menekankan pada analisis data-data numerik (angka) yang diolah dengan metode statistik. Pada dasarnya, pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial (pengujian hipotesis) dan menyandarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis nol (nihil). Dengan metode kuantitatif, diperoleh signifikansi perbedaan kelompok atau hubungan antar variabel yang diteliti. Pada umumnya, penelitian kuantitatif merupakan penelitian sampel besar.

B. Sumber Data

Sumber data yang didapat pada penelitian ini berasal dari beberapa data, yaitu :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018:456), Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018:456), data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.

C. Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Melalui kegiatan observasi peneliti dapat belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut.

Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan naik turun penumpang serta transaksi pembayaran tarif antara pengguna jasa dan penyedia jasa maupun antara penyedia jasa dengan pihak penyelenggara.

Adapun data yang didapatkan melalui metode observasi adalah data produktivitas penumpang dan kendaraan di KMP. Inelika selama satu bulan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Provinsi Maluku dan jarak serta waktu tempuh lintasan Hunimua – Waipirit.

2. Metode Kepustakaan (*literature*)

Menurut J.Supranto seperti yang dikutip Ruslan dalam bukunya metode penelitian *public relations* dan komunikasi, bahwa studi kepustakaan adalah dilakukan mencari data atau informasi riset melalui membaca jurnal ilmiah, buku – buku referensi dan bahan – bahan publikasi yang tersedia di perpustakaan (Ruslan,2008:31)

Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori serta data yang terkait dalam

pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

3. Metode Institusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu:

- a) PT. ASDP Indonesia Crossing (Persero) Cabang Ambon yaitu data produktivitas 5 tahun terakhir, Biaya Operasional Kapal KMP. Inelika, Karakteristik Kapal.
- b) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku yaitu data sarana dan prasarana Pelabuhan Hunimua.
- c) Badan Pusat Statistik Kabupaten Maluku Tengah yaitu Data Administrasi, dan Data Kependudukan.

D. Teknik Analisis Data

1. Analisa *Load Factor*

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

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\% \quad (3.1)$$

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 penulis menggunakan data produktivitas penumpang selama satu bulan terakhir dari hasil survei.

2. Analisis Biaya Operasional Kapal

Berikut ini merupakan biaya operasional kapal yang diformulasikan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

a. Biaya Langsung

1) Biaya Tetap, terdiri dari:

- a) Biaya Penyusutan Kapal;
- b) Biaya Bunga Modal;
- c) Biaya Asuransi Kapal;
- d) Biaya Anak Buah Kapal (ABK).

2) Biaya Tidak Tetap, terdiri dari:

- a) Biaya BBM;
- b) Biaya Pelumas;
- c) Biaya Gemuk;
- d) Biaya Air Tawar;
- e) Biaya *Repairs, Maintenance*, dan *Supply*.

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya Tetap, terdiri dari:

- a) Biaya Pegawai Darat Cabang (Kantor Cabang dan Perwakilan);
- b) Biaya Pengelolaan dan Manajemen;

2) Biaya Tidak Tetap, terdiri dari:

- a) Biaya Kantor Cabang dan Perwakilan;

- b) Biaya Pemeliharaan Kantor Cabang dan Perwakilan;
- c) Biaya Alat Tulis Kantor dan Barang Cetak;
- d) Biaya Telepon, Pos, Listrik, dan Air Tawar;
- e) Biaya Administrasi Tiket;
- f) Inventaris Kantor;
- g) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Kabupaten Maluku Tengah adalah salah kabupaten di Provinsi Maluku dengan ibukota kabupaten ini terletak di Masohi dan sebagian wilayahnya berada di Pulau Seram yaitu Kecamatan Amahai, dan Tehoru, serta Kota Masohi. Ada 3 (tiga) kecamatan yang terletak di Pulau Ambon yaitu Kecamatan Leihitu, Leihitu Barat, dan Salahutu. Serta 4 (empat) kecamatan lainnya terletak di Kepulauan Lease (Kecamatan Haruku, Nusalaut, Saparua, dan Saparua Timur).

Dengan luas wilayah Kabupaten Maluku Tengah seluruhnya kurang lebih 275.907 km² yang terdiri dari luas laut 264.311,43 km² dan luas daratan 11.595,57 km². ini berarti wilayah Kabupaten Maluku Tengah adalah wilayah dengan luas lautan sebesar 95,8% dari luas keseluruhannya. Sesuai hasil survei persemaukuran Tahun 1954 didapati luas masing – masing pulau yang terdapat di wilayah Kabupaten Maluku Tengah sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Luas Wilayah di Kabupaten Maluku Tengah

No	Pulau atau Kepulauan	Luas (Km ²)
1	Pulau Ambon	384
2	Pulau Haruku	150
3	Pulau Saparua dan Nusalaut	175
4	Pulau Nusalaut	34
5	Kepulauan Banda	172
6	Pulau Seram dan Pulau – pulau kecil	10.680,57
Jumlah		11.595,57

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Maluku Tengah, 2022

Dari deratan pulau – pulau yang tersebar di daerah Maluku Tengah yang jumlahnya 49 buah, dimana yang dihuni sebanyak 14 buah sedangkan yang tidak berpenghuni sebanyak 35 buah. Tercatat sebanyak 2 (dua) daratan, 3 (tiga) gunung, 2 (dua) danau dan 144 (seratus empat puluh empat) sungai berada di wilayah Kabupaten Maluku Tengah.

2. Batas Administrasi

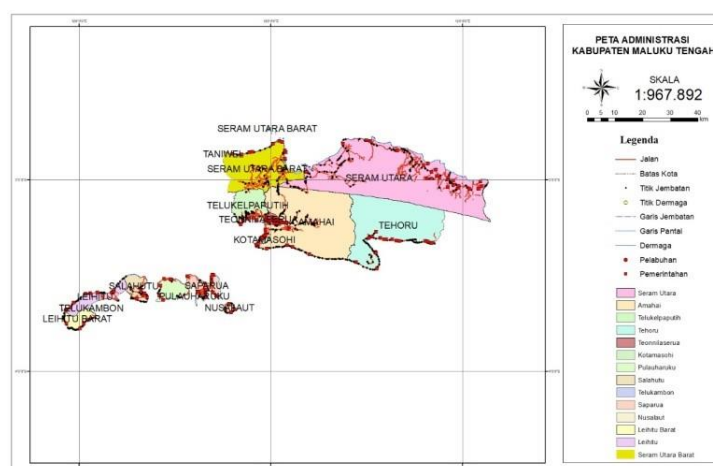
Sesuai Undang – Undang Republik Indonesia No. 40 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Seram Bagian Timur (SBT), Seram Bagian Barat (SBB) dan Kepulauan Aru maka wilayah Kabupaten Maluku Tengah yang tersisa memiliki perbatasan sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Batas Administrasi Kabupaten Maluku Tengah

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Laut Seram
Selatan	Laut Banda
Barat	Kab. Seram Bagian Barat
Timur	Kab. Seram Bagian Timur

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Maluku Tengah,2022

Berikut peta administrasi Kabupaten Maluku Tengah



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Maluku Tengah
Sumber : : Badan Pusat Statistik Kabupaten Maluku Tengah,2022

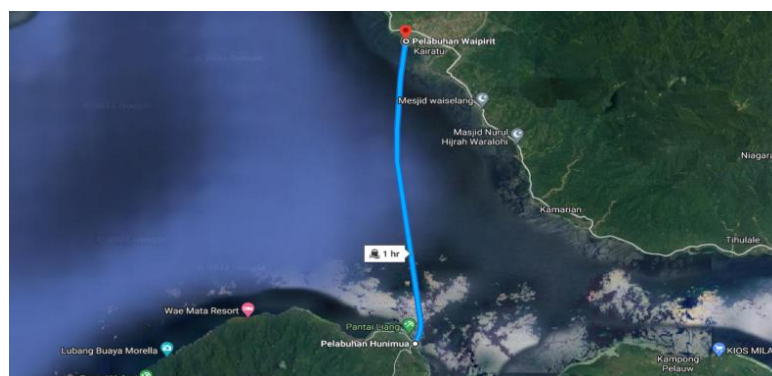
3. Kependudukan

Penduduk Kabupaten Maluku Tengah tahun 2021 berjumlah 424.730 jiwa yang tersebar sebanyak 18 kecamatan, kecamatan Salahutu yang mempunyai kepadatan penduduk terbesar 54.978 jiwa. Data pertumbuhan penduduk dan laju pertumbuhan penduduk dapat dilihat dalam lampiran.

Dari lampiran dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Salahutu dengan jumlah penduduk mencapai 55.080 jiwa dari 424.730 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kabupaten Maluku Tengah. Sedangkan untuk kecamatan dengan laju pertumbuhan penduduk terbanyak ialah kecamatan Seram Utara Barat dengan laju pertumbuhan 2,56 %

4. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Hunimua melayani satu lintasan penyeberangan. Objek pada penulisan ini adalah Trayek di lintasan Hunimua – Waipirit. Berikut peta jaringan trayek dari Hunimua menuju Waipirit adalah sebagai berikut :



Gambar 4. 2 Lintasan Hunimua - Waipirit
Sumber : Google Maps Lintasan Hunimua – Waipirit

5. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan pelayaran

Sarana yang digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua untuk melayani lintasan penyeberangan Hunimua – Waipirit yaitu kapal crossing tipe Ro-ro. Adapun kapal yang berlayar pada trayek tersebut terdapat 5 kapal dan digunakan sebagai analisa data yaitu Kapal KMP. Roka Tenda, KMP. Terubuk, KMP. Inelika, KMP. Tanjung Koaka, dan KMP. Sardinela.



Gambar 4. 3KMP. Rokatenda
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

Tabel 4. 3 Karakteristik KMP. Rokatenda

KARAKATERISTIK KMP. ROKATENDA	
Tempat Pembuatan	PT. NOSHTU SHIPYARD / 1992
Tanda Panggilan/Call Sign	YEYW
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	526
Panjang seluruhnya (LOA)	45,35 meter
Lebar (B)	12,00 meter
Merk mesin induk	NIIGATA
Type	6 NSD – UTE
Tenaga Kuda (PK)	650 HP

KARAKATERISTIK KMP. ROKATENDA	
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasionall	7,5 knot
Rotasi per Menit (RPM)	1450
Jenis Bahan Bakar	HSD
Nomor Mesin	Kanan : 20386 (PS) Kiri : 20385(SB)
Merk mesin bantu/ HP	PERKINS
Type	T 6 3544 M
Jumlah Mesin	2 unit
Tenaga Kuda (PK)	77 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500
Kapasitas Tangki BBM	32 Ton
Jumlah Penumpang	312 Orang
Jumlah Kendaraan	Golongan IV = 14 Unit Golongan V = 6 Unit Golongan VI = 2 Unit Total 22 Unit
Jumlah ABK	20 Orang

Sumber : Hasil Survei TIM PKL Maluku, 2022



Gambar 4. 4 KMP. Terubuk

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

Tabel 4. 4 Karakteristik KMP. Terubuk

KARAKATERISTIK KMP. TERUBUK		
Tempat Pembuatan	PT. NAJATIM DOCKYARD SURABAYA /1990	
Tanda Panggilan/Call Sign	YEZX	
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit	
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry	
GRT	338	
Panjang seluruhnya (LOA)	38,30 meter	
Lebar (B)	10,50 meter	
Merk mesin induk	YANMAR	
Type	6 LAA – UTE	
Tenaga Kuda (PK)	530 HP	
Jumlah Mesin	2 unit	
Kecepatan Operasionall	7,5 knot	
Rotasi per Menit (RPM)	1850	
Merk mesin bantu/ HP	YANMAR	PERKINS
Type	4 TNE 106 T – G1A	
Jumlah Mesin	1 unit	1 unit
Tenaga Kuda (PK)	77 HP	77 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500	
Kapasitas Tangki BBM	40 Ton	
Jumlah Penumpang	212 Orang	
Jumlah Kendaraan	Golongan IV = 7 Unit Golongan V = 6 Unit Golongan VI = 2 Unit Total 15 Unit	
Jumlah ABK	19 Orang	

Sumber : Hasil Survei TIM PKL Maluku, 2022



Gambar 4. 5 KMP. Inelika
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

Tabel 4. 5 Karakteristik KMP. Inelika

KARAKATERISTIK KMP. INELIKA	
Tempat Pembuatan	PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA U. PANDANG / 1995
Tanda Panggilan/Call Sign	YEHO
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	672
Panjang seluruhnya (LOA)	45,35 meter
Lebar (B)	12 meter
Merk mesin induk	NIGATA
Type	6 NSD – M
Tenaga Kuda (PK)	650 HP
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasionall	9 knot
Rotasi per Menit (RPM)	2300
Tahun Pembuatan Mesin	1994

Jenis Bahan Bakar	HSD
Nomor Mesin	Kanan : 23145 (PS) Kiri : 21346(SB)
Merk mesin bantu/ HP	YANMAR
Type	6 CHL 2 HTNA
Jumlah Mesin	2 unit
Tenaga Kuda (PK)	91 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1800
Kapasitas Tangki BBM	30 Ton
Jumlah Penumpang	364 Orang
Jumlah Kendaraan	Golongan V = 9 Unit

Sumber : Hasil Survei TIM PKL Maluku, 2022



Tabel 4. 6KMP. SARDINELA

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

Tabel 4. 7 Karakteristik KMP. Sardinela

KARAKTERISTIK KMP. SARDINELA	
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT
Tanda Selar	GT. 1029 No. 2818 / KA
Nama Panggilan	JZBJ

KARAKTERISTIK KMP. SARDINELA	
Galangan Pembangunan	PT. ADILUHUNG SARANA SEGERA/ 2013
Bendera / Konstruksi	RI / Baja
Operator	PD. Panca Karya
Type	RO – RO
Panjang Kapal Keseluruhan	49,15 Meter
Lebar Kapal	14,00 Meter
Mesin Induk	BOUDOUDIN, MODEL: 12 M 26 SPP, DAYA; 2x 1000 HP / 1900 RPM x 2 UNIT
Mesin Bantu	PERKINS, TYPE 6 TG 2AM, DAYA: 2 x 124 HP / 1500RPM
Kebutuhan BBM	110 Liter / Jam x 2 Unit
Jumlah Awak Kapal	22 Orang
Jumlah Kapasitas Penumpang	196 Orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	15 Truk dan 10 Sedan

Sumber : Hasil Survei TIM PKL Maluku, 2022



Gambar 4. 6 KMP Tanjung Koako

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

Tabel 4. 8 Karakteristik KMP. Tanjung Koako

KARAKTERISTIK KMP. TANJUNG KOAKO	
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT
Tanda Selar	GT. 1148 No. 1267 / FT
Nama Panggilan	PNGH
Galangan Pembangunan	PT. SANUR MARINDO SHIPYARD – TEGAL / 2009
Operator	PD. Panca Karya
Type	RO – RO
Panjang Kapal Keseluruhan	47,20 Meter
Lebar Kapal	12 Meter
Mesin Induk	YANMAR 6AYM-ETE/ 829 HP x 2 Unit
Mesin Bantu	MITSUBISHI 6 D 16 / 2 X 90 HP
Kebutuhan BBM	80 Liter / Jam x 2 Unit
Jumlah Awak Kapal	18 Orang
Jumlah Kapasitas Penumpang	214 Orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	12 Truk dan 7 Sedan

Sumber : Hasil Survei TIM PKL Maluku, 2022

6. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Untuk menunjang kegiatan di pelabuhan penyeberangan Hunimua tentunya diperlukan sarana dan prasarana yang baik. Pada pelabuhan penyeberangan Hunimua tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang

dan kendaraan. Fasilitas di pelabuhan dibagi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Berikut karakteristik fasilitas dan layout di pelabuhan penyeberangan Hunimua :

a. Fasilitas Sisi Daratan

1) Gedung Terminal

Gedung terminal ini memiliki luas . di dalam gedung terminal terdapat ruang tunggu penumpang, loket dan toilet penumpang.



Gambar 4. 7 Gedung Terminal

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

2) Lapangan Parkir

Lapangan parkir di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua.



Gambar 4. 8 Lapangan Parkir

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

3) Areal Parkir Siap Muat

Areal parkit merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan di pelabuhan untuk menunggu masuk ke dalam kapal atau biasa disebut parkir siap muat.



Gambar 4. 9 Lapangan Parkir Siap Muat
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

4) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah membeli tiket di loket-loket yang tersedia.



Gambar 4. 10 Ruang Tunggu
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

5) Loker .

Loker penumpang merupakan tempat penumpang membeli tiket. Setiap penumpang yang akan naik ke kapal terlebih dahulu harus membeli tiket di loket penumpang.



Gambar 4. 11 Loket

Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

b. Fasilitas Sisi Perairan

Adapun fasilitas – fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yakni :

Tabel 4. 9 Fasilitas Sisi Perairan

NO	Jenis Fasilitas	Dimensi	Satuan
1	Dermaga Plengsengan	2	Unit
2	Bolard	4	Unit
3	Fender	4	Unit
4	Breasting Dolphin	2	Unit
5	Mooring Dolphin	3	Unit
6	Cat Walk	36	M ²

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Maluku

1) Dermaga

Pelabuhan penyeberangan Hunimua merupakan pelabuhan dengan tipe dermaga pelengsengan yang berjumlah dua unit.



Gambar 4. 12 Plengsengan
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

2) Catwalk

Catwalk sebagai jalan kecil yang digunakan oleh kapal untuk mengikat tali tambat kapal ke border. Catwalk di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua mempunyai luasan dengan kondisi baik.



Gambar 4. 13 Catwalk
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

3) Fender dan Bolder

Fender adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah, dan system fender ini menerima gaya horizontal dari benturan kapal. Di pelabuhan penyeberangan Hunimua terdapat 4 (empat) unit

fender dengan kondisi yang sudah rusak dan digantikan dengan ban.

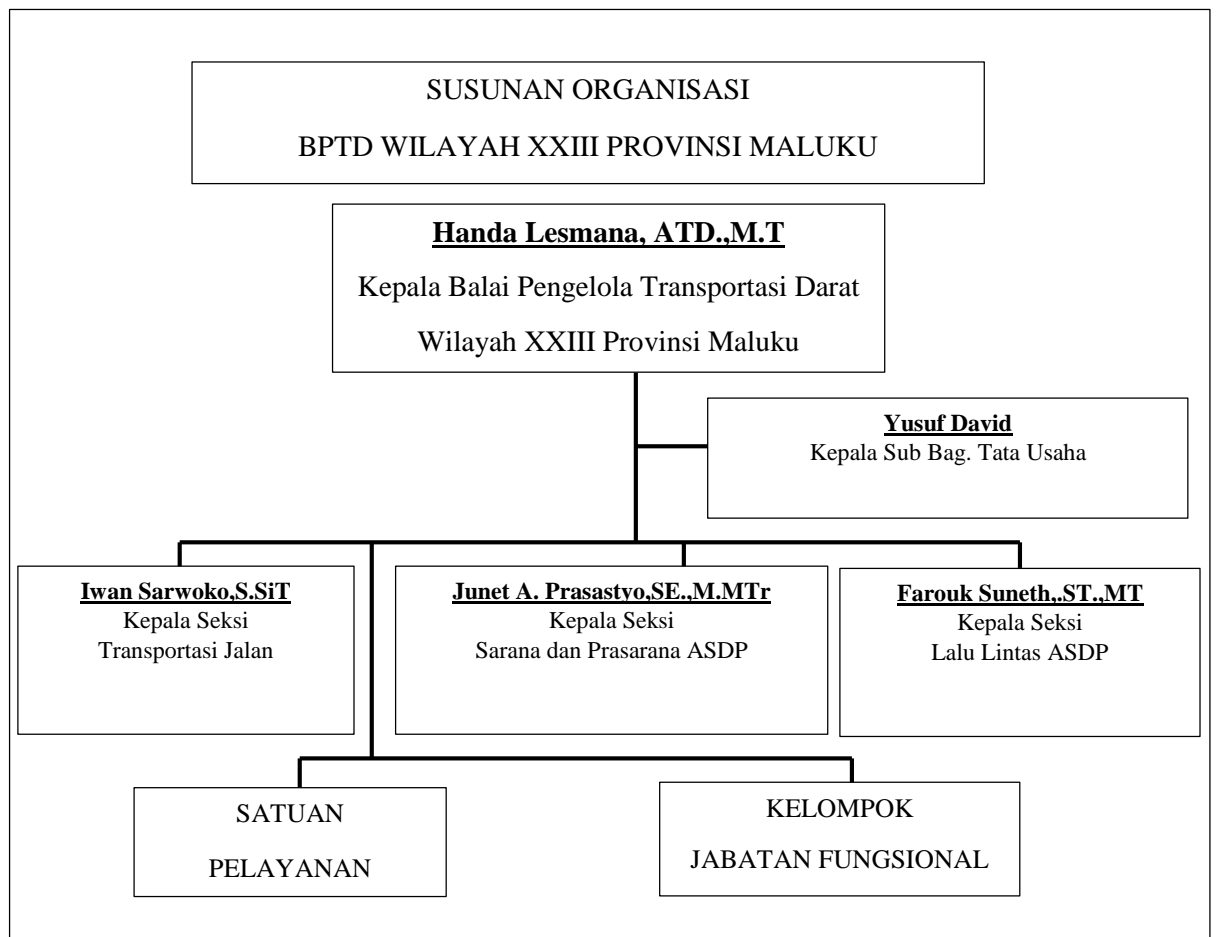
Bolder adalah alat penambat yang ditanam di bagian tepi dermaga yang berfungsi untuk menambat kapal – kapal yang berlabuh, supaya tidak terjadi suatu penggeseran atau penggoyangan yang besar.



Gambar 4. 14 Fender dan Bolder
Sumber : Dokumentasi TIM PKL Maluku 2022

7. Instansi Pembina Transportasi

- a) Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Adapun struktur organisasi yang terdapat di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XXIII Provinsi Maluku bagian Angkutan Penyeberangan, sebagai berikut:



Gambar 4. 15 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku
Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Maluku

b) Profil Balai Pengelola Transportasi Darat

Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat atau selanjutnya disingkat Kantor BPTD adalah Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku terbentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

c) Visi dan Misi Balai Pengelola Transportasi Darat

▪ Visi

Menetapkan Pembangunan Maluku yang Rukun, Religius, Damai, Sejahtera, Aman, Berkualitas dan Demokratis dijiwai semangat Siwalima berbasis Kepulauan secara berkelanjutan.

▪ Misi

- Menetapkan masyarakat Maluku yang rukun, religius, berkualitas dan sejahtera;
- Menjadikan Maluku sebagai Provinsi yang aman dan damai;
- Mewujudkan pembangunan yang adil dan demokratis berbasis kepulauan secara berkelanjutan.

d) Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat

Melaksanakan Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai Danau dan Penyeberangan, serta Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan Pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial dan Pelabuhan yang Belum Diusahakan Secara Komersial.

e) Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat

- Penyusunan Rencana, Program dan Anggaran;
- Pelaksanaan Pembangunan, Pemeliharaan, Penyelenggaraan, dan Pengawasan Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, Pelaksanaan Pemeriksaan Fusuk Rancang

Bangun Sarana Angkutan jalan di nalan Nasional dan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan Karoseri;

- Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Pengawasan Angkutan Jalan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, Angkutan Barang, Penyidikan dan Pengusulan Sanksi administrasi Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan jalan (LLAJ), Peningkatan Kinerja dan Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Peningkatan Kinerja dan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, serta Pengawasan Tarif Angkutan Jalan;
- Pelaksanaan Pembangunan , Pemeliharaan, Peningkatan Penyelenggaraan dan Pengawasan Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan yang Diusahakan Secara Komersial serta Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan dan yang Diusahakan Secara Komersial dan yang belum Diusahakan secara komersial, Penjaminan Keamanan dan Ketertiban, Penyidikan dan Pengusulan Sanksi Administrasi Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan diBidang Lalu Lintas dan Angkutan, Pelayanan Jasa Kepelabuhan serta Pengusulan dan Pemantauan Tarif dan Penjadwalan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (SDP) yang Diusahakan Secara Komersial dan Belum Komersial;

- Pelaksanaan Urusan Tata Usaha, Rumah Tangga, Kepegawaian, Keuangan, Hukum, dan Hubungan Masyarakat; dan
 - Pelaksanaan Evaluasi dan Pelaporan.
- f) Adapun tugas dan wewenang pada kantor BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku antara lain:

1) Kepala BPTD

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan BPTD.

2) Subbagian Tata Usaha

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

3) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksana 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 LLAJ

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan lintas batas negara dan/atau antar kota dan antar provinsi, angkutan 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 TSDP Komersil 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 tarif 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 BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.

8. Produktivitas Angkutan

a) Produktivitas Kapal

Pada lintasan Hunimua – Waipirit tiap harinya terdapat 4(empat) kapal yang berlayar dan 1 (satu) kapal yang beristirahat dengan trip per hari yakni 11 trip per hari. Untuk mengetahui kondisi langsung produktivitas penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada table berikut ini :

1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir.

Data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir didapatkan dari PT. ASDP Indonesia Crossing (Persero) Cabang Ambon.

Berikut data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4.7 dan 4.8

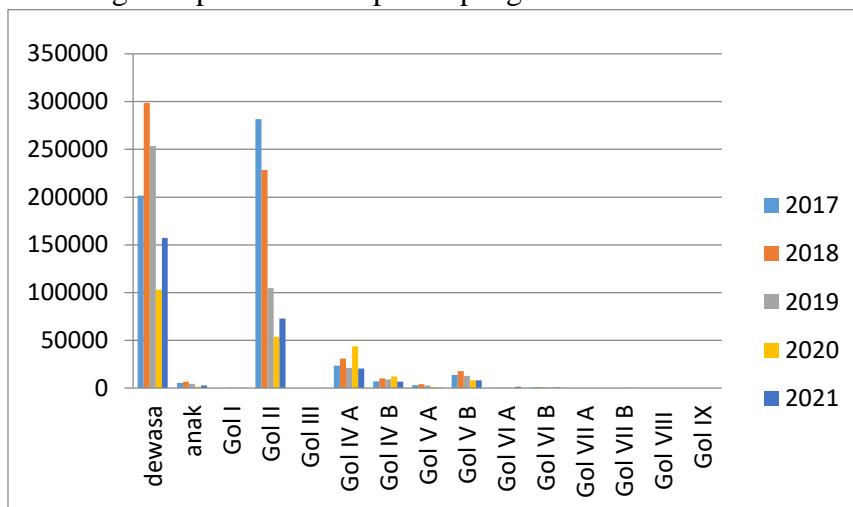
Tabel 4. 10 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir

KEBERANGKATAN															
No	Tahun	Trip	PNP (Jiwa)	Golongan Kendaraan											
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	2017	4.350	207.167	0	281.612	0	23.643	7.070	3.034	13.612	55	669	0	0	0
2	2018	3.847	305.552	0	228.178	0	30.984	9.991	4.032	17.685	23	1.018	0	0	0
3	2019	3.077	260.576	1	106.774	0	21.116	8.933	2.853	12.711	11	820	0	0	0
4	2020	2.059	104.380	0	43.551	0	43.551	12.045	1.077	8.156	389	468	1	0	0
5	2021	2.516	169.062	0	72.670	0	20.346	6.874	287	7.924	1.411	722	0	0	0

Tabel 4. 11 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir

KEDATANGAN															
No	Tahun	Trip	PNP (Jiwa)	Golongan Kendaraan											
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	2017	4.354	293.247	0	102.633	1	859	534	67	3308	20	83	0	0	10
2	2018	3.864	287.604	0	114.077	0	949	358	87	3488	13	99	0	0	0
3	2019	3.083	221.285	0	98.421	0	21.060	8.063	2.859	13.344	2	224	0	0	0
4	2020	2.070	188.050	0	39.037	0	12.005	6.190	1.117	8.680	466	185	5	0	0
5	2021	2.552	154.207	0	69.424	0	20.513	6.061	303	8.629	1.546	246	0	0	0

Berikut grafik produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir :



Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir

Berdasarkan tabel grafik produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir diatas, dapat dilihat bahwa tingkat produktivitas setiap tahunnya cenderung berubah. Selain itu juga terlihat bahwa tingkat produktivitas tertinggi kendaraan golongan II pada tahun 2017.

- a) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Provinsi Maluku Tahun 2022
- Penulis telah melakukan survei produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang dan kendaraan selama 15 hari pada KMP. Inelika dimulai dari tanggal 2 Mei 2022 sampai 16 Mei 2022. Data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama dua minggu dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. 12 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 15 hari pada KMP. Inelika

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG		KENDARAAN (UNIT)										TOTAL KENDARAAN	
			DWS (Jiwa)	ANAK (Jiwa)	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII		VIII
1	02-Mei-22	2	608	13	0	192	0	41	5	0	0	0	0	0	0	238
2	03-Mei-22	3	629	11	0	217	0	60	4	0	0	0	0	0	0	281
3	04-Mei-22	3	631	12	0	201	0	65	7	1	1	0	0	0	0	275
4	05-Mei-22	3	448	11	0	130	0	31	11	0	6	3	0	0	0	181
5	06-Mei-22	2	204	4	0	31	0	17	3	0	8	2	0	0	0	61
6	07-Mei-22	4	916	19	0	243	0	41	7	0	10	6	0	0	0	307
7	08-Mei-22	3	657	10	0	218	0	44	5	0	4	1	0	0	0	272
8	09-Mei-22	3	497	6	0	164	0	32	9	0	8	4	0	0	0	217
9	10-Mei-22	2	242	1	0	68	0	18	3	1	7	6	0	0	0	103
10	11-Mei-22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	12-Mei-22	3	407	9	0	101	0	44	9	0	24	1	1	0	0	180
12	13-Mei-22	3	425	2	0	133	0	27	11	1	5	2	1	0	0	180
13	14-Mei-22	3	770	2	0	275	0	53	11	0	7	0	0	0	0	346
14	15-Mei-22	2	452	8	0	98	0	35	6	0	3	4	1	0	0	147
15	16-Mei-22	1	79	2	0	8	0	23	5	0	1	0	0	0	0	37
JUMLAH		37	6965	110	0	2079	0	531	96	3	84	29	3	0	0	2825

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku

Tabel 4. 13 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 15 hari pada KMP. Inelika

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG		KENDARAAN (UNIT)										TOTAL KENDARAAN	
			DWS (Jiwa)	ANAK (Jiwa)	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII		VIII
1	02-Mei-22	2	301	3	0	102	0	27	2	0	5	1	0	0	0	137
2	03-Mei-22	2	426	15	0	150	0	26	0	2	0	1	0	0	0	179
3	04-Mei-22	3	752	18	0	208	0	58	3	1	3	4	0	0	0	277
4	05-Mei-22	4	778	21	0	245	0	80	8	0	5	2	0	0	0	340
5	06-Mei-22	2	462	0	0	139	0	51	7	0	0	0	0	0	0	197
6	07-Mei-22	3	1354	32	0	313	0	60	7	1	3	1	0	0	0	385
7	08-Mei-22	4	1172	7	0	301	0	86	10	0	6	2	0	0	0	405
8	09-Mei-22	2	552	3	0	133	0	36	5	0	5	2	1	0	0	182
9	10-Mei-22	3	399	0	0	114	0	22	3	1	22	5	1	0	0	168
10	11-Mei-22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	12-Mei-22	3	446	3	0	143	0	36	7	2	18	4	0	0	0	210
12	13-Mei-22	2	320	3	0	81	0	23	5	0	10	3	0	0	0	122
13	14-Mei-22	4	1036	9	0	157	0	71	13	1	14	1	0	0	0	257
14	15-Mei-22	2	450	2	0	144	0	29	6	0	4	1	0	0	0	184
15	16-Mei-22	1	144	0	0	19	0	22	5	0	4	1	0	0	0	50
JUMLAH		37	8592	116	0	2249	0	627	81	8	99	27	2	0	0	3093

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Data yang diperoleh dari perumusan masalah mengenai tarif angkutan penyeberangan disebabkan oleh sudah lamanya tidak dilakukan evaluasi perhitungan tarif yang seharusnya dilakukan evaluasi setiap enam bulan sampai satu tahun sekali.

Tabel 4. 14 Tarif yang berlaku pada lintasan Hunimua – Waipirit

No	Jenis Tiket	Tarif
Penumpang		
1.	Kelas Eksekutif Dewasa	Rp. 33.000
	Anak	Rp. 29.000
2.	Kelas Bisnis Dewasa	Rp. 24.000
	Anak	Rp. 22.000
3.	Kelas Ekonomi Dewasa	Rp. 17.500
	Anak	Rp. 13.000
Kendaraan		
1	Golongan I	Rp. 21.000
2	Golongan II	Rp. 40.500
3	Golongan III	Rp. 70.000
4	Golongan Iva	Rp. 189.500
	Golongan IVb	Rp. 192.500
5	Golongan Va	Rp. 267.000
	Golongan Vb	Rp. 322.000
6	Golongan VI a	Rp. 418.000
	Golongan VI b	Rp. 428.500
7	Golongan VII	Rp. 682.500
8	Golongan VIII	Rp. 794.500
9	Golongan IX	Rp. 1.131.500

Sumber : Peraturan Gubernur Maluku Nomor 31 Tahun 2015

a) Data Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 15 hari di pelabuhan penyeberangan Hunimua

Tabel 4. 15 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 15 hari pada KMP. Inelika

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG		KENDARAAN (UNIT)										TOTAL KENDARAAN	
			DWS (Jiwa)	ANAK (Jiwa)	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII		VIII
1	02-Mei-22	2	608	13	0	192	0	41	5	0	0	0	0	0	0	238
2	03-Mei-22	3	629	11	0	217	0	60	4	0	0	0	0	0	0	281
3	04-Mei-22	3	631	12	0	201	0	65	7	1	1	0	0	0	0	275
4	05-Mei-22	3	448	11	0	130	0	31	11	0	6	3	0	0	0	181
5	06-Mei-22	2	204	4	0	31	0	17	3	0	8	2	0	0	0	61
6	07-Mei-22	4	916	19	0	243	0	41	7	0	10	6	0	0	0	307
7	08-Mei-22	3	657	10	0	218	0	44	5	0	4	1	0	0	0	272
8	09-Mei-22	3	497	6	0	164	0	32	9	0	8	4	0	0	0	217
9	10-Mei-22	2	242	1	0	68	0	18	3	1	7	6	0	0	0	103
10	11-Mei-22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	12-Mei-22	3	407	9	0	101	0	44	9	0	24	1	1	0	0	180
12	13-Mei-22	3	425	2	0	133	0	27	11	1	5	2	1	0	0	180
13	14-Mei-22	3	770	2	0	275	0	53	11	0	7	0	0	0	0	346
14	15-Mei-22	2	452	8	0	98	0	35	6	0	3	4	1	0	0	147
15	16-Mei-22	1	79	2	0	8	0	23	5	0	1	0	0	0	0	37
JUMLAH		37	6965	110	0	2079	0	531	96	3	84	29	3	0	0	2825

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku,2022

a) Data biaya operasional kapal pada KMP.Inelika

Tabel 4. 16 Biaya Operasional KMP. Inelika

KOMPONEN	NILAI VARIABEL	SUMBER
(1)	(2)	(3)
BIAYA LANGSUNG		
1. Biaya Tetap		
a. Harga Kapal per GT	Rp. 11.144.779	PT.ASDP Cabang Ambon
b. Gross Tonage (GT)	672	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
c. Jumlah ABK	18	PT.ASDP Cabang Ambon
d. Rata – Rata Gaji ABK	Rp.2.565.552	Rata – Rata Slip Gaji
e. Tunjangan Awak		
1. <i>Uang makan per orang/hari</i>	Rp.75.000	PT. ASDP Cabang Ambon
2. <i>Premi layar per orang/hari</i>	Rp.21.609	PT.ASDP Cabang Ambon
3. <i>Kesehatan per orang/bulan</i>	Rp.450.000	PT. ASDP Cabang Ambon
4. <i>Pakaian Dinas per tahun/orang</i>	Rp.610.000	PT.ASDP Cabang Ambon
6. <i>BPJS Ketenagakerjaan</i>	5% Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
7. <i>THR</i>	1 x Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
2. Biaya Tidak Tetap		
2.1. Spesifikasi Teknis		
a. Kecepatan Kapal (Knot)	9 knot	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
b. Kapasitas Angkut (GT)		
2.1. Spesifikasi Teknis		
1. <i>Penumpang</i>	364 SUP	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
2. <i>Kendaraan</i>	544,32 SUP	Perhitungan Kapasitas Angkut Kendaraan
c. Operasional Kapal		
1. <i>Hari Siap Ops/tahun</i>	330	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
2. <i>Rata2 trip ops/hr/kpl</i>	3	Hasil survei
2.2. Harga Dan Perhitungan		
a. Harga BBM per liter	Rp. 5.150	PT.ASDP Cabang Ambon
b. Ratio pakai BBM	0,13	PM 66 Tahun 2019
c. Harga pelumas perliter	Rp.60.000	PT. ASDP Cabang Ambon
d. Harga gemuk	Rp.40.000	PT.ASDP Cabang Ambon

e. Harga air tawar	Rp.100/liter	PT.ASDP Cabang Ambon
f. Biaya Repair Maintenace Sparepart (RMS)	Rp. 1.750.715.009	PT.ASDP Cabang Ambon
BIAYA TIDAK LANGSUNG		
(Biaya Overhead)		
<i>1. Biaya Pegawai Darat</i>		
a. Gaji pegawai darat per bulan	Rp.2.157.857	Rata – Rata Slip Gaji
b. Tunjangan Pegawai Darat		
b.1. Uang makan per orang/hari b.2. Uang mobilitas per orang / bulan	Rp.75.000/ hari Rp.450.000	PT.ASDP Cabang Ambon PT.ASDP Cabang Ambon
b.3. Kesehatan per orang / bulan	Rp.400.000	PT. ASDP Cabang Ambon
b.4. Pakaian Dinas per orang / tahun	Rp.610.000	PT. ASDP Cabang Ambon
b.5. BPJS Ketenagakerjaan	5% Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
b.6. THR	1 bulan Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019

2. Analisis Data

1) Analisis *Load Factor*

Untuk mengetahui Load Factor kapal penyeberangan lintasan Hunimua – Waipirit ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu, banyaknya penumpang dan kendaraan serta kapasitas dari kapal penyeberangan yang mengangkut penumpang dan kendaraan tersebut. Banyaknya penumpang dan kendaraan yang diangkut mempengaruhi Load Factor kapal penyeberangan lintas Hunimua – Waipirit di Provinsi Maluku.

Setiap harinya terdapat 4 kapal yang penyeberangan yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit maupun sebaliknya dan dalam sehari dapat melakukan perjalanan sebanyak sebelas kali dengan total operasi 84 dalam satu minggu. Sehingga untuk mengetahui Load

Factor rata – rata kapal penyeberangan yang datang dan berangkat tersebut dapat dicari menggunakan rumus berikut ini :

$$Load\ Factor = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\ \% \quad (4.1)$$

Dengan SUP kapal Tersedia merupakan perbandingan antara luasan kapal dengan besaran untuk 1 SUP dikali dengan jumlah trip kapal. Dimana, 1 SUP = 0,78 m². Ketentuan ini didapatkan dari Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019. Sedangkan SUP kapal terpakai didapatkan dari jumlah hasil pengalihan antara jumlah keseluruhan kendaraan yang dibongkar muat dengan SUP kapal.

$$SUP\ Terpakai = \text{Jumlah kendaraan yang dibongkar muat} \times SUP\ \text{masing – masing kapal} \quad (4.2)$$

Dapat dicari dengan rumus dibawah ini :

$$SUP\ Tersedia = \frac{Luas\ Geladak\ Kendaraan}{1\ SUP} \quad (4.3)$$

a) Analisis Load Factor berdasarkan Data Suvei

Perhitungan pada saat survei berdasarkan produktivitas angkutan selama 15 hari yang dilakukan pada lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL) pada lintasan Hunimua – Waipirit terhadap Load Factor kapal. untuk menentukan Load Factor kapal, sebelumnya harus mengetahui SUP terpakai pada kapal dan SUP tersedia pada kapal, maka sebelum menghitung besaran SUP tersebut maka harus diketahui kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP.

(1) Kapasitas Terpakai

Berdasarkan survei selama satu bulan didapatkan kapasitas terpakai produktivitas bongkar dan muat kendaraan sebagai berikut :

a. Penumpang

Tabel 4. 17 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Inelika

KEBERANGKATAN (MUAT)				
NO	TANGGAL	KMP. INELIKA		
		PENUMPANG (SUP)		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA (Jiwa)	ANAK (Jiwa)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	02-Mei-22	608	13	621
2	03-Mei-22	629	11	640
3	04-Mei-22	631	12	643
4	05-Mei-22	448	11	459
5	06-Mei-22	204	4	208
6	07-Mei-22	916	19	935
7	08-Mei-22	657	10	667
8	09-Mei-22	497	6	503
9	10-Mei-22	242	1	243
10	11-Mei-22	0	0	0
11	12-Mei-22	407	9	416
12	13-Mei-22	425	2	427
13	14-Mei-22	770	2	772
14	15-Mei-22	452	8	460
15	16-Mei-22	79	2	81
TOTAL		6965	110	7075

Sumber : Hasil Analisa oleh peneliti,2022

Tabel 4. 18 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Inelika

KEDATANGAN (BONGKAR)				
NO	TANGGAL	KMP. INELIKA		
		PENUMPANG (SUP)		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA (Jiwa)	ANAK (Jiwa)	
1	02-Mei-22	301	3	304
2	03-Mei-22	426	15	441
3	04-Mei-22	752	18	770
4	05-Mei-22	778	21	799
5	06-Mei-22	462	0	462
6	07-Mei-22	1354	32	1386
7	08-Mei-22	1172	7	1179
8	09-Mei-22	552	3	555
9	10-Mei-22	399	0	399
10	11-Mei-22	0	0	0
11	12-Mei-22	446	3	449
12	13-Mei-22	320	3	323
13	14-Mei-22	1036	9	1045
14	15-Mei-22	450	2	452
15	16-Mei-22	144	0	144
TOTAL		8592	116	8708

Sumber : Hasil Analisa oleh peneliti,2022

a. Kendaraan

Tabel 4. 19 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Inelika

NO	TANGGAL	KENDARAAN (SUP)											TOTAL SUP
		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
1	02-Mei-22	0	771.84	0	1315.69	166.3	0	0	0	0	0	0	2253.83
2	03-Mei-22	0	872.34	0	1925.4	133.04	0	0	0	0	0	0	2930.78
3	04-Mei-22	0	808.02	0	2085.85	232.82	60.48	61.55	0	0	0	0	3248.72
4	05-Mei-22	0	522.6	0	994.79	365.86	0	369.3	301.53	0	0	0	2554.08
5	06-Mei-22	0	124.62	0	545.53	99.78	0	492.4	201.02	0	0	0	1463.35
6	07-Mei-22	0	976.86	0	1315.69	232.82	0	615.5	603.06	0	0	0	3743.93
7	08-Mei-22	0	876.36	0	1411.96	166.3	0	246.2	100.51	0	0	0	2801.33
8	09-Mei-22	0	659.28	0	1026.88	299.34	0	492.4	402.04	0	0	0	2879.94
9	10-Mei-22	0	273.36	0	577.62	99.78	60.48	430.85	603.06	0	0	0	2045.15
10	11-Mei-22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	12-Mei-22	0	406.02	0	1411.96	299.34	0	1477.2	100.51	103.19	0	0	3798.22
12	13-Mei-22	0	534.66	0	866.43	365.86	60.48	307.75	201.02	103.19	0	0	2439.39
13	14-Mei-22	0	1105.5	0	1700.77	365.86	0	430.85	0	0	0	0	3602.98
14	15-Mei-22	0	393.96	0	1123.15	199.56	0	184.65	402.04	103.19	0	0	2406.55
15	16-Mei-20	0	32.16	0	738.07	166.3	0	61.55	0	0	0	0	998.08
TOTAL		0	8357.58	0	17039.79	3192.96	181.44	5170.79	2914.79	309,57	0	0	37166.33

Sumber : Hasil analisa oleh peneliti,2022

Tabel 4. 20 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Inelika

NO	TANGGAL	KENDARAAN (SUP)											TOTAL SUP
		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	
1	02-Mei-22	0	410.04	0	866.43	66.52	0	307.75	100.51	0	0	0	1751.25
2	03-Mei-22	0	603	0	834.34	0	120.96	0	100.51	0	0	0	1658.81
3	04-Mei-22	0	836.16	0	1861.22	99.78	60.48	184.65	402.04	0	0	0	3444.33
4	05-Mei-22	0	984.9	0	2567.2	266.08	0	307.75	201.02	0	0	0	4326.95
5	06-Mei-22	0	558.78	0	1636.59	232.82	0	0	0	0	0	0	2428.19
6	07-Mei-22	0	1258.26	0	1925.4	232.82	60.48	184.65	100.51	0	0	0	3762.12
7	08-Mei-22	0	1210.02	0	2759.74	332.6	0	369.3	201.02	0	0	0	4872.68
8	09-Mei-22	0	534.66	0	1155.24	166.3	0	307.75	201.02	103.19	0	0	2468.16
9	10-Mei-22	0	458.28	0	705.98	99.78	60.48	1354.1	502.55	103.19	0	0	3284.36
10	11-Mei-22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	12-Mei-22	0	574.86	0	1155.24	232.82	120.96	1107.9	402.04	0	0	0	3593.82
12	13-Mei-22	0	325.62	0	738.07	166.3	0	615.5	301.53	0	0	0	2147.02
13	14-Mei-22	0	631.14	0	2278.39	432.38	60.48	861.7	100.51	0	0	0	4364.6
14	15-Mei-22	0	578.88	0	930.61	199.56	0	246.2	100.51	0	0	0	2055.76
15	16-Mei-22	0	76.38	0	705.98	166.3	0	246.2	0	0	0	0	1194.86
TOTAL		0	9040.98	0	20120.43	2694.06	483.84	6093.45	2713.7 7	206,38	0	0	41352,91

Sumber : Hasil analisa oleh peneliti,2022

1. Kapasitas Tersedia

Untuk kapasitas yang tersedia pada masing-masing kapal yang telah didapatkan kapasitas kendaraan dari spesifikasi kapal, maka kapasitas yang tersedia dalam SUP tiap tiap kapal adalah sebagai berikut. Untuk kapasitas yang tersedia berdasarkan luas deck kapal adalah:

a. Penumpang

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Angkut (SUP)} &= 364 \text{ penumpang} \\ &= 364 \times 1 \text{ SUP} \\ &= 364 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk Penumpang di KMP. Inelika sebesar 364 SUP

b. Kendaraan

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Angkut} &= \text{Golongan V (60,48)} = 9 \text{ unit} \times 60,48 \text{ SUP} \\ &= 544,32 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk kendaraan di KMP. Inelika sebesar 544.32 SUP

c. Luas Geladak

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Angkut} &= \text{Panjang (LBP)} = 41.35 \text{ m} \\ &\text{Lebar (B)} = 12 \text{ m} \\ &\text{Luas Geladak (m}^2\text{)} = 496,2 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{SUP Tersedia} &= \frac{\text{Luas Geladak Kendaraan}}{1 \text{ SUP}} \\ &= \frac{41,35 \text{ m} \times 12 \text{ m}}{0,78 \text{ m}^2} \\ &= 636.15 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk kendaraan berdasarkan luas geladak kapal adalah sebesar 636.15 SUP.

Berdasarkan produktivitas bongkar muat kendaraan 15 hari terakhir, serta berdasarkan luasan geladak kendaraan dan kapasitas kapal dalam satuan SUP, maka dapat ditentukan besaran SUP dari SUP terpakai dan SUP tersedia pada kapal yaitu sebagai berikut :

Besaran Satuan Unit Produksi (SUP) Kapasitas Tersedia :

a. Penumpang = 364 SUP

= Jumlah Trip x Kapasitas

= 45 x 364 SUP

= 16.364 SUP

b. Kendaraan = 544,32 SUP

= Jumlah Trip x kapasitas tersedia

= 45 x 544,32 SUP

= 24.494,4 SUP

Berdasarkan tabel 4.11, tabel 4.12, tabel 4.13, dan tabel 4.14 bahwa kapasitas berdasarkan SUP pada penumpang dan kendaraan yaitu sebesar :

Tabel 4. 21 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut Kapal Lintas Hunimua - Waipirit

NAMA KAPAL	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
	<i>(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)</i>	Bongkar	Muat
PENUMPANG			
KMP. Inelika	16.364	8708	7075
	KENDARAAN		
	24.494,4	41352.9	37166.33

Sumber : Hasil analisa oleh penulis,2022

Dari tabel 5.5 maka dapat dihitung *load factor* bongkar dan muat penumpang dan kendaraan yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui *load factor* kedatangan (bongkar) penumpang dan kendaraan pada KMP. Inelika dapat menggunakan rumus :

1. Untuk mengetahui *load factor* kedatangan (bongkar) penumpang dan kendaraan pada KMP. Inelika dapat menggunakan rumus :

a. Penumpang

$$\begin{aligned} \text{LF} &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{8708}{16.364} \times 100\% \\ &= 53\% \end{aligned}$$

b. Kendaraan

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{41352.9}{24.494,4} \times 100\% \\ &= 168\% \end{aligned}$$

2. Untuk mengetahui *load factor* keberangkatan (muat) penumpang dan kendaraan pada KMP. Inelika dapat menggunakan rumus :

a. Penumpang

$$\begin{aligned} \text{LF} &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{7075}{16.364} \times 100\% \\ &= 43\% \end{aligned}$$

b. Kendaraan

$$\begin{aligned} \text{LF} &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{37166.33}{24.494,4} \times 100\% \\ &= 151\% \end{aligned}$$

Tabel 4. 22 Load Factor kedatangan dan keberangkatan KMP. Inelika

Nama kapal	<i>Load Factor</i>		<i>Load Factor</i>	
	Kedatangan (Bongkar)		Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP. Inelika	53%	168%	43%	151%

Sumber : Hasil analisa oleh peneliti,2022

2) Analisis Biaya Operasional Kapal

Perhitungan biaya operasional kapal yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menghitung tarif angkutan penyeberangan. Adapun data dalam perhitungan biaya operasional kapal sebagai berikut :

Tabel 4. 23 Data Teknis Komponen BOK KMP. Inelika

No (1)	Komponen (2)	Besaran (3)	Satuan (4)
1	Jarak Lintasan	11.5	Mile
2	Tonage Kapal Penyeberangan	672	GT
3	Kecepatan operasional	9	Knot
4	Motor Induk a. Ukuran Mesin b. Jumlah Mesin	650 2	HP Unit
5	Motor Bantu a. Ukuran mesin b. Jumlah Mesin	91 2	HP Unit
6.	Ratio Pemakaian BBM	0.11	Liter/HP/Jam
7	Ratio Pemakaian Pelumas	0.0033	Liter/HP/Jam
8	Ratio Pemakaian Gemuk	50	Kg/Bulan
9	Ratio Pemakaian Air Tawar a. Untuk awak kapal b. Untuk penumpang	200 0.5	Liter/Orang/Hari Liter/Orang/Mile/Trip
10	Jasa Sandar	119	GT/Call
11	Jumlah Awak Kapal	18	Orang
12	Jumlah pegawai darat	16	Orang
13	Kapasitas angkut a. Penumpang b. Kendaraan (campuran)	364 9	364 SUP Unit
14	Hari Operasi	330	Hari

No	Komponen	Besaran	Satuan
(1)	(2)	(3)	(4)
15	Frekuensi Angkut		
	Frekuensi rata – rata per hari	3	Trip
	Frekuensi rata – rata per tahun	990	Trip
16	Produksi Angkut (Total SUP x jumlah trip x jarak)		
	a. Produksi mile per hari	31.337,04	SUP mile
	b. Produksi mile per tahun	10.341.223,2	SUP mile

Sumber : Analisa oleh peneliti,2022

Analisis Biaya Operasional Kapal Berdasarkan Formulasi

Perhitungan Tarif pada Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019

Perhitungan Biaya Operasional yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menyelenggarakan angkutan penyeberangan yang besarnya dipengaruhi oleh komponen biaya yang terjadi saat ini pada kapal KMP Inelika lintasan Hunimua – Waipirit, seperti pada perhitungan dibawah ini :

1. BIAYA LANGSUNG

a. Biaya Tetap

1) Biaya Penyusutan Kapal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Harga Kapal per GT} \times \text{GT Kapal} - (5\% \times \text{harga Kapal})}{20 \text{ tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.11.144.779} \times 672 \text{ GT} - (\text{Rp.0})}{20 \text{ tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.7.489.291.666} - \text{Rp. 0}}{20 \text{ tahun}} \\
 &= \text{Rp. 374.464.583}
 \end{aligned}$$

2) Biaya Bunga Modal

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

$$= \frac{\frac{20+1}{1} \times (65\% \text{ Rp.7.489.291.666}) \times 15\%}{20 \text{ Tahun}} = \frac{10,5 \times \text{Rp.4.868.039.582} \times 15\%}{20 \text{ Tahun}}$$

$$= \text{Rp. 100.403.316}$$

3) Biaya Asuransi Kapal

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

$$= 1,5\% \times \text{Rp. 7.489.291.666}$$

$$= \text{Rp. 112.339.375}$$

4) Biaya ABK

Terdiri dari :

a) Gaji Upah

$$= \text{Gaji rata – rata ABK/Orang/Bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 2.565.552} \times 18 \text{ orang} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 554.159.232}$$

b) Tunjangan

(1) Makan

$$= \text{Uang Makan/orang/hari} \times \text{Jumlah Hari} \times \text{Jumlah ABK} \times$$

$$12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 75.000} \times 30 \text{ hari} \times 18 \text{ orang} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 486.000.000}$$

(2) Premi Layar

$$= \text{Premi Layar/orang/hari} \times \text{jumlah hari} \times \text{jumlah ABK} \times 11$$

$$\text{bulan}$$

(a) Premi Layar Nahkoda

$$= \text{Rp. } 45.207 \times 30 \text{ hari} \times 1 \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 14.918.330$$

(b) Premi Layar Mualim

1. Mualim I

$$= \text{Rp. } 27.501 \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 9.075.330$$

2. Mualim II

$$= \text{Rp. } 24.999 \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 8.249.670$$

3. Mualim III

$$= \text{Rp. } 24.999 \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 8.249.670$$

(c) Premi Layar Serang dan Juru Mudi

$$= \text{Premi Layar Serang} + \text{Premi Layar Juru Mudi}$$

$$= \text{Rp. } 13.749 \times 30 \text{ hari} \times 4 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 18.148.680$$

(d) Premi Layar KKM / Masinis I

$$= \text{Premi Layar KKM} \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 32.499 \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 10.724.670$$

(e) Premi Layar Masinis II, III, IV

$$= \text{Premi Layar Masinis} \times 30 \text{ hari} \times 3 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 27.501 \times 30 \text{ hari} \times 3 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 27.225.990$$

(f) Premi Layar Mandor Mesin, Juru Minyak, Juru Masak

$$= \text{Premi Layar} \times 30 \text{ hari} \times 6 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 13.749 \times 30 \text{ hari} \times 4 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 18.148.680$$

$$\text{Total Premi Layar} = \text{Rp. } 114.741.000$$

(3) Kesehatan

$$= \text{Tunjangan Kesehatan/orang/bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 450.000 \times 18 \text{ Orang} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 97.200.000$$

(4) Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ stel pakaian dinas/orang/tahun} \times \text{Jumlah ABK}$$

$$= \text{Rp. } 610.000 \times 18 \text{ Orang}$$

$$= \text{Rp. } 10.980.000$$

(5) BPJS Ketenagakerjaan

$$= 5\% \times \text{Gaji ABK}$$

$$= 5\% \times \text{Rp. } 554.159.232$$

$$= \text{Rp. } 27.707.961$$

(6) Tunjangan Hari Raya

$$= \text{Gaji ABK} \times 1 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 554.159.232 / 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 46.179.936$$

$$\text{Total biaya ABK} = \text{Biaya Gaji} + \text{Biaya Tunjangan}$$

$$= \text{Rp. } 554.159.232 + \text{Rp. } 782.808.897$$

Total Biaya ABK = Rp. 1.336.968.129

Total Biaya Tetap = Rp.1.924.175.403

b. Biaya Tidak Tetap

1) Biaya BBM

a) Mesin Induk

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian BBM/PK/Jam
x Jumlah Jam Layar/trip x Jumlah trip/hari x Hari Operasi/Tahun
x Harga BBM/liter

$$= 2 \text{ unit} \times 650 \text{ PK} \times 0,1 \times 1,5 \text{ jam} \times 3 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp.}5.150$$

$$= \text{Rp. } 994.207.500$$

b) Mesin Bantu

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian BBM/PK/Jam
x Jumlah jam kerja mesin/hari x Hari Operasi/tahun x Harga
BBM/liter

$$= 2 \text{ unit} \times 91 \text{ PK} \times 0,1 \times 12 \text{ jam} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp. } 5.150$$

$$= \text{Rp. } 371.170.800$$

Total biaya BBM = **Rp. 1.365.378.300**

2) Biaya Pelumas

a) Mesin Induk

=Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian
Pelumas/PK/Jam x Jumlah Jam Layar/trip x Jumlah trip/hari x
Hari Operasi/Tahun x Harga Pelumas/Liter

$$= 2 \text{ unit} \times 650 \text{ PK} \times 0,0033 \times 1,5 \text{ jam} \times 3 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times$$

$$\text{Rp.}60.000$$

$$= \text{Rp.} 382.239.000$$

b) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian}$$

$$\text{Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam Kerja/ hari} \times \text{Hari}$$

$$\text{Operasi/tahun} \times \text{Hari BBM/liter}$$

$$= 2 \text{ unit} \times 91 \text{ PK} \times 0,0033 \times 1,5 \text{ jam} \times 3 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp.}$$

$$60.000$$

$$= \text{Rp.} 142.702.560$$

Total Biaya Pelumas = Rp. 524.941.560

3) Biaya Gemuk

$$= \text{Jumlah Pemakaian Gemuk/bulan} \times \text{Jumlah operasi}$$

$$\text{kapal/bulan} \times \text{Harga Gemuk/Kg}$$

$$= 50 \text{ kg} \times 12 \text{ bulan} \times \text{Rp.} 40.000$$

$$= \text{Rp.} 24.000.000$$

4) Air Tawar

a) Untuk ABK

$$= \text{Jumlah ABK} \times \text{Jumlah Pemakaian air/orang/hari} \times \text{Hari}$$

$$\text{operasi kapal/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

$$= 18 \text{ Orang} \times 200 \text{ liter} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp.}100$$

$$= \text{Rp.} 118.800.000$$

b) Untuk Penumpang

$$\begin{aligned}
 &= \text{Kapasitas angkut penumpang} \times \text{Jumlah pemakaian air} \\
 &\quad \text{tawar/penumpang/mil/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{jumlah} \\
 &\quad \text{hari operasi/tahun} \times \text{harga air tawar/liter} \\
 &= 315 \text{ orang} \times 0,5 \text{ liter} \times 3 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp. 100/ liter} \\
 &= \text{Rp. 15.592.500}
 \end{aligned}$$

c) Untuk Cuci

$$\begin{aligned}
 &= \text{GT Kapal} \times \text{Jumlah pemakaian /GT/Hari} \times \text{Hari Operasi} \\
 &\quad \text{kapal/tahun} \times \text{Harga Air Tawar/liter} \\
 &= 672 \text{ GT} \times 5 \text{ liter} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp. 100/ liter} \\
 &= \text{Rp. 110.880.000}
 \end{aligned}$$

Total = Rp. 242.154.000

5) Biaya Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)

a) Pemeliharaan harian kapal terdiri dari

$$\text{Cleaning service, pengecatan rutin, majun} = \text{Rp. 393.271.950}$$

b) Pemeliharaan peralatan keselamatan

$$\text{Service ILR, service alat MPK dll} = \text{Rp. 313.822.230}$$

c) Peralatan perlengkapan kapal

$$\text{Tali tross, peta, buku navigasi dll} = \text{Rp. 49.585.022}$$

d) Alat Keselamatan

$$\text{Life jacket} = \text{Rp. 157.752.400}$$

e) Mobilisasi, docking tahunan

$$\text{Pengurusan dokumen kapal} = \text{Rp. 836.283.497}$$

$$\text{Total Biaya RMS} = \text{Rp. 1.750.715.099}$$

Total biaya tidak tetap = Rp. 2.307.188.959

Total biaya langsung = total biaya tetap + total biaya tidak tetap
= Rp.1.924.175.403 + Rp.2.307.188.959
= Rp. 4.231.364.362

2. BIAYA TIDAK LANGSUNG

a. Biaya Tetap

1) Biaya Pegawai Darat

a) Gaji Pegawai Darat

= Gaji pegawai darat/orang/bulan x Jumlah pegawai darat x 12
 bulan

= Rp.2.157.857 x 33 orang x 12 bulan

= Rp. 854.511.372

b) Tunjangan

(1) Uang Makan dan Transportasi

(a) Uang Makan

= Uang Makan x Jumlah Hari Kerja x jumlah pegawai x
 12 bulan

= RP. 75.000 x 30 hari x 33 Orang x 12 bulan

= Rp. 891.000.000

(b) Uang Transportasi (Mobilitas)

= Rp. 450.000/ bulan x 33 orang x 12 bulan

= Rp. 178.200.000

(2) Kesehatan

= Tunjangan kesehatan/Orang/Bulan x Jumlah Pegawai x 12
bulan

= Rp. 450.000 x 33 Orang x 12 bulan

= Rp. 178.200.000

(3) Pakaian Dinas

= 2 Stel Baju/Orang/Tahun x Jumlah Pegawai

= Rp. 610.000 x 33 Orang

= Rp. 20.130.000

(4) BPJS Ketenagakerjaan

= 5% dari gaji

= 5% x Rp. 854.511.372

= Rp. 42.725.568

(5) Tunjangan Hari Raya

= Gaji 1 bulan x Jumlah Pegawai

= Rp. 2.157.857 x 33 Orang

= Rp. 71.209.281

Total Tunjangan = Rp. 1.381.464.849

Total Biaya Pegawai Darat = Total Gaji + Total Tunjangan

= Rp. 854.511.372 + Rp. 1.381.464.849

= **Rp. 2.235.976.221**

2) Biaya Pengelolaan dan Manajemen

= Pembebanan biaya per kapal dihitung rata – rata 7% dari pendapatan kapal (berdasarkan pendapatan kapal periode sebelumnya x 7%)

$$= (\text{Rp. } 9.270.208.000 + \text{Rp. } 1.401.272.355) \times 7\%$$

$$= \text{Rp. } 747.003.624$$

TOTAL BIAYA TETAP = Rp. 2.982.979.845

b. Biaya Tidak Tetap

1) Biaya Sewa Rumah Dinas

Sewa Rumah Dinas pertahun 2 lokasi

$$= 2 \times \text{Rp. } 11.200.000$$

$$= \text{Rp. } 22.400.000$$

Beban Biaya Perkapal PerTahun adalah

$$= \frac{\text{Total biaya sewa}}{3 \text{ kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 22.400.000}{3 \text{ kapal}} = \text{Rp. } 7.466.666$$

2) Biaya Pemeliharaan

(pemeliharaan rumah dinas ditanggung oleh penghuni rumah dinas tersebut)

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah : Rp. 7.466.666

3) Biaya Alat Tulis kantor dan barang cetakan

$$= \text{Biaya ATK per bulan} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 1.620.000 \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 12.960.000$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah

$$= \frac{\text{Biaya Alat Tulis Kantor}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{Rp.12.960.000}{9 \text{ kapal}}$$

$$= Rp. 1.440.000$$

4) Biaya Telepon, Telegram, Pos, Listrik dan Air Tawar

$$= \text{Total biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar}$$

$$\text{per bulan} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= Rp. 19.440.000 \times 12 \text{ bulan}$$

$$= Rp. 233.280.000$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

$$= \frac{\text{biaya telepon,telegram,pos,Listrik,Air tawar}}{9 \text{ kapal}}$$

$$= \frac{Rp.233.280.000}{9 \text{ kapal}}$$

$$= Rp. 25.920.000$$

5) Inventaris Kantor

$$= \frac{\text{total nilai inventaris kantor}}{\text{umur ekonomis}}$$

$$= \frac{Rp.52.500.000}{5 \text{ tahun}}$$

$$= Rp. 10.500.000$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

$$= \frac{\text{biaya inventaris kantor}}{9 \text{ kapal}}$$

$$= \frac{Rp.10.500.000}{9 \text{ kapal}}$$

$$= Rp. 1.166.666$$

6) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

a) Biaya tiket rata – rata 1 kali perjalanan = Rp. 6.000.000

b) Biaya Lumpsum/orang/hari = Rp. 300.000

c) Jumlah rata – rata perjalanan dinas perorang = 6 kali dalam setahun

d) Jumlah rata – rata hari perjalanan dinas = 4 hari

Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas per tahun

= Biaya Tiket PP/1 (Satu) Kali Perjalanan/Orang + Biaya

Lumsump/ Hari x Jumlah Perjalanan/Tahun

= (Rp.5.000.000 x 6 kali) + ((Rp. 560.000 x 4 hari) x 6

kali)

= Rp. 79.200.000

= Total Biaya Perjalanan Dinas :
9 Kapal

Beban Biaya Perkapal PerTahun adalah

$$= \frac{Rp.79.200.000}{9 \text{ kapal}}$$

= Rp. 8.800.000

TOTAL BIAYA TIDAK TETAP = Rp. 44.793.332

TOTAL BIAYA TIDAK LANGSUNG

= BIAYA TETAP + BIAYA TIDAK TETAP

= Rp.2.982.979.845 + Rp. 404.793.332

= Rp. 3.027.773.177

a. Total Biaya Operasi Per Tahun

Total Biaya Operasional per tahun lintas Hunimua - Waipirit, yaitu :

= Biaya langsung (a) + Biaya tidak langsung (b)

= Rp. 4.212.641.133 + Rp. 3.027.773.177

= **Rp. 7.240.414.310** per tahun

b. Biaya Per Satuan Unit Per Mil

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Total biaya operasional/tahun}}{\text{SUP /tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 7.240.414.310}}{908,32 \text{ SUP x trip per tahun x jarak}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 7.240.414.310}}{908,32 \text{ SUP x } 990 \text{ x } 11,5} \\
 &= \frac{\text{Rp. 7.240.414.310}}{10.341.223,2 \text{ SUP}}
 \end{aligned}$$

= Rp. 700,15 / Satuan Unit Produksi

c. PPh Pelayaran

$$\begin{aligned}
 &= 1,2 \% \text{ dari biaya per SUP} \\
 &= 1,2\% \times \text{Rp. 700,15,-} \\
 &= \text{Rp. 8,4,-}
 \end{aligned}$$

d. Biaya Pokok per Satuan Unit Produksi per Mil Pada tingkat Load Factor

60% - 100%

1) Load Factor 60%

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{load faktor } 100 \%}{\text{load faktor } 60 \%} \times (\text{biaya Per SUP} + \text{PPH pelayaran}) \\
 &= \frac{100\%}{60\%} \times (\text{Rp. 700,15} + \text{Rp. 8,4}) \\
 &= \text{Rp. 1.182/mil}
 \end{aligned}$$

2) Load Factor 70%

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{load faktor } 100 \%}{\text{load faktor } 70 \%} \times (\text{biaya Per SUP} + \text{PPH pelayaran}) \\
 &= \frac{100 \%}{70 \%} \times (\text{Rp. 700,15} + \text{Rp. 8,4}) \\
 &= \text{Rp. 1,013,-/mil}
 \end{aligned}$$

3) Load Factor 80%

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{load factor } 100\%}{\text{load factor } 80\%} \times (\text{biaya Per SUP+PPH pelayaran}) \\
 &= \frac{100\%}{80\%} \times (\text{Rp. } 700,15 + \text{Rp. } 8,4) \\
 &= \text{Rp. } 886/\text{mil}
 \end{aligned}$$

4) Load Factor 90%

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{load factor } 100\%}{\text{Load Factor } 90\%} \times (\text{Biaya per SUP} + \text{PPH pelayaran}) \\
 &= \frac{100\%}{90\%} \times (\text{Rp. } 700,15 + \text{Rp. } 8,4) \\
 &= \text{Rp. } 788/\text{mil}
 \end{aligned}$$

5) Load Factor 100%

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{load factor } 100\%}{\text{load factor } 100\%} \times (\text{Biaya per SUP} + \text{PPH pelayaran}) \\
 &= \frac{100\%}{100\%} \times (\text{Rp. } 700,15 + \text{Rp. } 8,4) \\
 &= \text{Rp. } 709 /\text{mil}
 \end{aligned}$$

Analisis Satuan Tarif Berdasarkan *Load Factor*

1. Analisis Tarif Penumpang

Lintasan Hunimua - Waipirit berjarak 11.5 mil dan kapasitas penumpang 315 orang untuk analisis ini, maka tarif yang berlaku sebagai berikut :

a. Berdasarkan *Load Factor* 70 %

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP pnp} \\
 &= \text{Rp. } 1.012 \times 11.5 \text{ mil} \times 1 \text{ SUP} \\
 &= \text{Rp. } 11.638,-/\text{penumpang/trip}
 \end{aligned}$$

b. Berdasarkan *Load Factor* 60 %

$$= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP pnp}$$

$$= \text{Rp. } 1.180 \times 11.5 \text{ mil} \times 1 \text{ SUP}$$

$$= \text{Rp. } 13.570,-/\text{penumpang}/\text{trip}$$

Berdasarkan perhitungan diatas maka untuk mengetahui tarif berdasarkan *load factor* adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 24 Perhitungan Tarif Rencana Penumpang Berdasarkan Load Factor

No	<i>Load Factor</i>	Biaya per Mil	Jarak Lintasan	SUP	Tarif
1	100	709	11.5	1	8,154
2	90	788	11.5	1	9,059
3	80	886	11.5	1	10,192
4	70	1013	11.5	1	11,649
5	65	1091	11.5	1	12,544
6	60	1182	11.5	1	13.593
7	55	1289	11.5	1	14,825
8	50	1418	11.5	1	16,307

Sumber : hasil analisa oleh peneliti,2022

Keterangan : Warna merah adalah tarif berdasarkan *load factor* 60%, warna biru adalah batas atas dan batas bawah.

Berdasarkan perhitungan biaya operasional kapal, didapatkan besaran tarif dasar pada *load factor* 60% yaitu sebesar Rp.13.593 dimana tarif tersebut dibulatkan keatas menjadi Rp. 14.000. Karena kelas yang disediakan KMP Inelika pada lintasan Hunimua – Waipirit terdapat kelas *Executive* dan bisnis yang merupakan kelas nonekonomi, maka untuk perhitungan tarif digunakan struktur yang terdiri

dari tarif dasar dan tarif pelayanan tambahan. Adapun pelayanan tambahan yang dimaksud paling sedikit yaitu :

- a. Memiliki tempat duduk yang lebih nyaman
- b. Memiliki pengatur suhu udara ruangan
- c. Tersedia pertunjukan hiburan.

Berikut pelayanan tambahan untuk kelas executive dan bisnis pada KMP

Inelika yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit :

Tabel 4. 25 Pelayanan Tambahan untuk kelas Executive dan Bisnis

No	Executive	Penambahan Tarif	Bisnis	Penambahan tarif
1.	Terdapat tempat tidur untuk penumpang	Rp. 15.000	Memiliki tempat duduk yang lebih nyaman	Rp. 5.000
2.	Memiliki 2 pengatur suhu ruangan	Rp. 10.000	Memiliki pengatur suhu ruangan	Rp. 5.000
3.	Tersedia hiburan berupa televise	Rp. 10.000	Tersedia hiburan berupa televisi	Rp. 10.000
Jumlah		Rp. 35.000	Jumlah	Rp. 20.000

Sumber : Hasil perhitungan Penulis, 2022

Berdasarkan perhitungan tarif dasar dan tarif pelayanan tambahan, maka dapat diperhitungkan tarif kelas *executive* dan kelas bisnis adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Kelas Executive} &= \text{Tarif dasar} + \text{Tarif Pelayanan tambahan} \\
 &= \text{Rp. 14.000} + \text{Rp. 35.000} \\
 &= \text{Rp. 49.000}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Kelas Bisnis} &= \text{Tarif dasar} + \text{Tarif pelayanan tambahan} \\
 &= \text{Rp. 14.000} + \text{Rp. 20.000} \\
 &= \text{Rp. 34.000}
 \end{aligned}$$

2. Analisis Tarif Kendaraan

Dengan rumus yang sama juga, dapat dihitung tarif untuk kendaraan berdasarkan golongan masing - masing per trip dengan perhitungan yang didasarkan pada *load factor* 60% sampai 70%. Untuk tarif per kendaraan per trip berdasarkan *load factor* 60% sampai 100% adalah sebagai berikut:

a. Golongan II

1) *Load Factor* 60%

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 1.182,-} \times 11,5 \text{ mil} \times 4,02 \\
 &= \text{Rp. 54.458,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

2) *Load Factor* 70%

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP} \\
 &\quad \text{kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 1.010,-} \times 11,5 \text{ mil} \times 4,02 \\
 &= \text{Rp. 46.692,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

3) *Load factor* 80%

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP} \\
 &\quad \text{kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 884,-} \times 11,5 \text{ mil} \times 4,02 \\
 &= \text{Rp. 40.867,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

4) *Load factor 90%*

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP} \\
 &\text{kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 786,- x 11,5 mil x 4,02} \\
 &= \text{Rp. 36.336,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

5) *Load Factor 100%*

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP} \\
 &\text{kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 707- x 11,5 mil x 4,02} \\
 &= \text{Rp. 32.684,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

b. Golongan III

1) *Load Factor 60%*

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 1.178,- x 11,5 mil x 8,67} \\
 &= \text{Rp. 117.851,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

2) *Load Factor 70%*

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP} \\
 &\text{kendaraan} \\
 &= \text{Rp. 1.010,- x 11,5 mil x 8,67} \\
 &= \text{Rp. 101.001,-/kendaraan/trip}
 \end{aligned}$$

3) *Load factor 80%*

$$\begin{aligned}
 &= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP} \\
 &\text{kendaraan}
 \end{aligned}$$

$$= \text{Rp. } 884,- \times 11,5 \text{ mil} \times 8,67$$

$$= \text{Rp. } 88.339,-/\text{kendaraan/trip}$$

4) *Load factor 90%*

$$= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP kendaraan}$$

$$= \text{Rp. } 786,- \times 11,5 \text{ mil} \times 8,67$$

$$= \text{Rp. } 78.568,-/\text{kendaraan/trip}$$

5) *Load Factor 100%*

$$= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP kendaraan}$$

$$= \text{Rp. } 707,- \times 11,5 \text{ mil} \times 8,67$$

$$= \text{Rp. } 70.691,-/\text{kendaraan/trip}$$

c. *Golongan IV A*

1) *Load Factor 60%*

$$= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP kendaraan}$$

$$= \text{Rp. } 1.178,- \times 11,5 \text{ mil} \times 32,09$$

$$= \text{Rp. } 436.199,-/\text{kendaraan/trip}$$

2) *Load Factor 70%*

$$= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil} \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP kendaraan}$$

$$= \text{Rp. } 1.010,- \times 11,5 \text{ mil} \times 32,09$$

$$= \text{Rp. } 373.832,-/\text{kendaraan/trip}$$

3) *Load factor 80%*

= Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP
kendaraan

= Rp. 884,- x 11,5 mil x 32,09

= Rp. 326.965,-/kendaraan/trip

4) *Load factor 90%*

= Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP
kendaraan

= Rp. 786,- x 11,5 mil x 32,09

= Rp. 290.800,-/kendaraan/trip

5) *Load Factor 100%*

= Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP
kendaraan

= Rp. 707- x 11,5 mil x 32,09

= Rp. 261.646,-/kendaraan/trip

Dari hasil perhitungan tarif kendaraan didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 4. 26 Daftar Tarif yang diusulkan

GOL	SUP	LOAD FACTOR 50%	LOAD FACTOR 55%	LOAD FACTOR 60%	LOAD FACTOR 70%	LOAD FACTOR 80%	LOAD FACTOR 90%	LOAD FACTOR 100%
I	2.23	Rp 36,364.61	Rp 33,056	Rp 30,312.39	Rp 25,978.39	Rp 22,721	Rp 20,208	Rp 18,182
II	4.02	Rp 65,554.14	Rp 59,590	Rp 54,643.86	Rp 46,830.99	Rp 40,960	Rp 36,429	Rp 32,777
III	8.67	Rp 141,381.69	Rp 128,520	Rp 117,851.31	Rp 101,001.17	Rp 88,339	Rp 78,568	Rp 70,691
IV A	32.09	Rp 523,291.63	Rp 475,686	Rp 436,199.37	Rp 373,832.46	Rp 326,965	Rp 290,800	Rp 261,646
IV B	33.26	Rp 542,370.82	Rp 493,030	Rp 452,103.18	Rp 387,462.37	Rp 338,886	Rp 301,402	Rp 271,185
V A	60.48	Rp 986,247.36	Rp 896,525	Rp 822,104.64	Rp 704,561.76	Rp 616,231	Rp 548,070	Rp 493,124
V B	61.55	Rp 1,003,695.85	Rp 912,386	Rp 836,649.15	Rp 717,026.73	Rp 627,133	Rp 557,766	Rp 501,848
VI A	100.51	Rp 1,639,016.57	Rp 1,489,910	Rp 1,366,232.43	Rp 1,170,891.25	Rp 1,024,096	Rp 910,822	Rp 819,508
VI B	103.19	Rp 1,682,719.33	Rp 1,529,637	Rp 1,402,661.67	Rp 1,202,111.91	Rp 1,051,403	Rp 935,108	Rp 841,360
VII	135.21	Rp 2,204,869.47	Rp 1,998,066	Rp 1,831,689.87	Rp 1,575,128.90	Rp 1,377,655	Rp 1,225,273	Rp 1,102,435
VIII	188.75	Rp 3,077,946.25	Rp 2,789,253	Rp 2,556,996.25	Rp 2,198,843.13	Rp 1,923,174	Rp 1,710,453	Rp 1,538,973
IX	272.74	Rp 4,447,571.18	Rp 4,030,415	Rp 3,694,808.78	Rp 3,177,284.63	Rp 2,778,948	Rp 2,471,570	Rp 2,223,786

Sumber : hasil analisa dari peneliti, 2022

Berdasarkan perhitungan diatas didapatkan besaran tarif dari perhitungan komponen biaya operasional kapal sebagai dasar untuk menentukan besaran usulan tarif yang digunakan. Sehingga, tarif yang digunakan peneliti dalam perhitungan analisis adalah tarif dengan *load factor* 60% yang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan pada pasal 17 ayat 1 bahwa tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam pasal 16 ayat (2) dihitung berdasarkan satuan unit produksi per mil dengan faktor muat sebesar 60% (enam puluh persen).

Berikut merupakan perbandingan tarif penumpang yang sekarang berlaku dengan tarif hasil perhitungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

Tabel 4. 27 Perbandingan Tarif

No	Jenis Tiket	Tarif Sekarang	Tarif Hasil Perhitungan <i>Load Factor</i> 60% (Peraturan Menteri No. PM. 66 Tahun 2019)	Selisih
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Penumpang				
1	Ekonomi Dewasa	Rp 17.500	Rp. 13.593	-Rp. 3.907
	Ekonomi Anak	Rp.13.000	Rp.12.233	-Rp. 767

Kendaraan				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Golongan I	Rp 21.000	Rp 30,312.39	Rp 9,312
2	Golongan II	Rp 40.500	Rp 54,643.86	Rp 14,144
3	Golongan III	Rp 70.000	Rp 117,851.31	Rp 47,851
4	Golongan IV A	Rp 189.500	Rp 436,199.37	Rp 246,699
	Golongan IV B	Rp. 192.500	Rp 452,103.18	Rp 259,603
5	Golongan V A	Rp 267.000	Rp 822,104.64	Rp 555,105
	Golongan V B	Rp. 322.000	Rp 836,649.15	Rp 514,649
6	Golongan VI A	Rp 418.000	Rp 1,366,232.43	Rp 948,232
	Golongan VI B	Rp. 428.500	Rp 1,402,661.67	Rp 974,662
7	Golongan VII	Rp 682.500	Rp 1,831,689.87	Rp 1,155,410
8	Golongan VIII	Rp 794.500	Rp 2,556,996.25	Rp 1,771,179

Sumber : Hasil analisa oleh peneliti,2022

3. Analisa kemampuan pengguna jasa

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis selama melakukan penelitian dapat disimpulkan dengan tarif yang berlaku saat ini, bagi para pengguna jasa khususnya pedagang yang menuju Pulau Seram tidak merasa keberatan dengan tarif yang berlaku saat ini.

Penyesuaian tarif yang berlaku perlu dilihat dari segi keinginan masyarakat dan kemampuan masyarakat dalam menggunakan transportasi penyeberangan di Pelabuhan Hunimua. Untuk mengetahui kondisi tersebut perlu dilaksanakannya survei mengenai kemauan dan kemampuan pengguna jasa yang disebut sebagai survei Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP).

C. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisa permasalahan diatas, maka dapat diambil pemecahan masalah sebagai berikut :

- 1) Tarif pada lintasan Hunimua – Waipirit berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan yaitu sebesar Rp.1.182/mil. Dengan batas bawah yaitu sebesar Rp. 1.013 pada *load factor* 70% dan batas atas yaitu sebesar Rp. 1.418 pada *load factor* 50%. Hasil perhitungan tarif yaitu dari Rp. 17.500 menjadi Rp.13.593 Harga Pokok Produksi.
- 2) Tarif pada lintasan Hunimua – Waipirit belum relevan dengan kondisi saat ini karena terjadi perubahan Satuan Unit Produksi (SUP).

Berikut ini adalah tabel yang menjelaskan tentang perbedaan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang akan direncanakan.

Tabel 4. 28 Perbandingan antara kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan

Kondisi Saat Ini	Kondisi Rencana
Tarif yang berlaku di lintasan Hunimua – Waipirit merupakan tarif yang masih menggunakan acuan perhitungan tarif berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2012 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan	Perlu ditetapkan tarif yang baru di lintasan Hunimua – Waipirit sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 bahwa tarif sekarang mengalami kenaikan satuan unit produksi dari terdahulu.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan pada bab penelitian sebelumnya, maka terdapat kesimpulan pada penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Hasil perhitungan tarif pada lintasan Hunimua – Waipirit berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan didapatkan sebesar Rp.1.178/mil dimana besar Harga Pokok Produksi dalam lintasan tersebut sebesar RP.13.547. dengan batas atas pada load factor 50% sebesar Rp. 16.307 dan batas bawah yaitu pada load factor 70% sebesar Rp. 11.649
2. Tarif yang ditetapkan belum relevan dengan kondisi saat ini dikarenakan telah terjadi perubahan satuan harga pada komponen biaya tidak tetap dalam Biaya Operasional besaran gaji yang diterima oleh pegawai darat.

B. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan diatas, maka dapat diberikan saran yaitu :

1. Agar dilakukannya pengawasan dan evaluasi terhadap besaran tarif dasar yang ditetapkan oleh Menteri setiap enam bulan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
2. Untuk Operator Pelabuhan Penyeberangan sebaiknya melakukan koordinasi dengan pihak pemerintah daerah atas pemberlakuan tarif

yang baru agar tidak terjadi ketimpangan dan kesalahpahaman bagi pengguna jasa, sehingga tidak menimbulkan persepsi berat sebelah atas perubahan tarif khususnya tarif angkutan golongan I - IX

3. Perlu dilakukannya sosialisasi kepada stakeholder terkait mengenai penyesuaian tarif angkutan penyeberangan supaya tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____,2008.*Undang-Undang Nomor 17 tentang Pelayaran.*
- _____, 2017. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.*
- _____,2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.*
- _____,2015. *Peraturan Gubernur Maluku Nomor 31 Tahun tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Untuk Kelas Ekonomi, Kendaraan, Alat – Alat Berat atau Besar Pada Lintasan Penyeberangan Antara Kabupaten dan Kota di Provinsi.*
- Miro,F.(2010). *Perencanaan Transportasi.* Jakarta:Erlangga.
- Siregar,M.(2012). *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi.* Jakarta: Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
- Nasution,M.(2015). *Manajemen Transportasi.* Jakarta: Galhia Indonesia.
- Yusuf,M.(2016). *Metode Penelitian.* Jakarta: Kencana.
- Sugiyono.(2018). *Metode Penelitian Kuantitatif.* Bandung: Alfabeta.
- Supranto.J (2000). *Statistik Teori dan Aplikasi Edisi Keenam Jilid 1.* Jakarta: Erlangga.
- Ruslan,Rosady (2008). *Metodologi Penelitian Public Relations dan Komunikasi.*Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sudaryana.B (2018). *Metode Penelitian : Teori dan Praktek Kuantitatif dan Kualitatif.* Yogyakarta:Deepublish Publisher