

KESEIMBANGAN ANTARA PENDAPATAN DAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS JANGKAR – KALIANGET

by Chairul Insani Ilham, Wawan

Submission date: 08-Sep-2020 10:55AM (UTC+0300)

Submission ID: 1381861269

File name: Keseimbangan_ant_Pend_Biaya_8Sep20.pdf (998.49K)

Word count: 3470

Character count: 19243

KESEIMBANGAN ANTARA PENDAPATAN DAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS JANGKAR – KALIANGET

Chairul Insani Ilham, Wawan D

Staf Pengajar Prodi LLASDP

Sekolah Tinggi Transportasi Darat Kementerian Perhubungan

Jl Sabar Jaya 116 Mariana Palembang, e mail : ilham_chairul@yahoo.co.id

ABSTRACT

Pelabuhan Jangkar is one of the Regional Technical Implementation Unit (UPTD) of Transport Community Regional Situbondo as government agencies that provide public service to the community . The existence of Pelabuhan Jangkar has a very important role in supporting economic activity and distribution of development in Situbondo because water transportation is one mode of transport that connects Java and Madura Island . Productivity freight traffic that serve this Kalianget port towards the decline of both passenger and freight transport , the shipping company serving crossing Jangkar - Kalianget decline the average income of the ship is equal to 16.6 % .Based on the results of transport demand forecasting , BEP(break even point) load factor is equal to 64.21 % achieved in 2011 . In 2012 while the next transport companies suffered losses in terms of operating income due to productivity freight ships are increasing in decline . It is known that in 2012 the shipping company suffered losses which found that large vessel operating expenses exceed the revenue of the ship (BOK > revenue) that vessel operating expenses amounting to Rp. 2,977,643,505,- and the vessel revenue of Rp. 2709255500,-By considering the rate of revenue decline in 2012 , it is necessary to subsidize the ferry transport sustainability framework that ferry transport activities on cross Jangkar - Kalianget - Sapudi Island which is still running on the track still has the potential transport demand is still needed surrounding communities .

Key word : Break-even point, transport, costs, revenues, rates.

I.PENDAHULUAN

Transportasi adalah suatu kegiatan perpindahan barang atau penumpang secara fisik dari suatu tempat ke tempat lain yang menggunakan alat angkut dan berperan sangat penting terhadap pembangunan ekonomi, sosial dan politik bagi suatu negara. Dengan adanya transportasi pendistribusian barang dan hasil-hasil produksi dapat dilakukan keseluruh daerah secara merata yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan regional dan membuka daerah yang terisolir serta menambah pemasukan bagi daerah setempat dan negara secara makro.

Semakin meningkatnya interaksi transportasi antara aktifitas ekonomi dan sosial di suatu daerah menyebabkan makin dibutuhkannya suatu peranan transportasi yang berguna untuk membantu pergerakan pada daerah tersebut. Perkembangan perekonomian dan sosial suatu daerah juga sangat dipengaruhi oleh kinerja transportasi yang akhirnya akan meningkatkan pembangunan wilayah tersebut. Keberhasilan pembangunan suatu daerah sangat dipengaruhi peranan transportasi sebagai urat nadi kehidupan di suatu daerah baik kehidupan politik, ekonomi, sosial dan budaya serta pertahanan dan keamanan.

Untuk mewujudkan misi yang diperjuangkan oleh perhubungan yaitu meningkatkan kualitas pelayanan dan pengelolaan jasa Perhubungan yang

handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah yang mampu mendukung pemulihan perekonomian Nasional, khususnya dibidang Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) maka, pelabuhan sebagai salah satu simpul transportasi dianggap perlu untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas serta kinerja dalam melayani pengguna jasa pelabuhan.

Pelabuhan Jangkar adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Situbondo sebagai instansi Pemerintah yang memberikan pelayanan publik terhadap masyarakat diharapkan mampu menjalankan fungsinya dengan memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa. Pelabuhan Jangkar terdiri dari dua jenis pelabuhan yaitu Pelabuhan Penyeberangan Lintas Kabupaten / Kota yang melayani Selat Madura yaitu dari Jangkar, Situbondo ke Kalianget, Sumenep dan Pulau Sapudi. Pelabuhan Laut Lokal namun berkembang menjadi Pelabuhan Pelayaran Rakyat Regional. Adapun jenis armada yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yaitu Kapal Motor Penyeberangan dan Kapal Layar Motor. Keberadaan Pelabuhan Jangkar mempunyai peranan yang sangat penting dalam menunjang kegiatan perekonomian dan pemerataan pembangunan di Kabupaten Situbondo karena transportasi air merupakan salah satu moda angkut yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Madura.

Berdasarkan hasil survai dilapangan diketahui bahwa terjadinya penurunan dari produktifitas angkutan di Pelabuhan Penyeberangan lintas Jangkar – Kalianget. Sehingga adanya penurunan pendapatan yang dialami oleh perusahaan pelayaran yang melayani lintas penyeberangan Jangkar - Kalianget. Hal ini disebabkan beberapa faktor yang menyebabkan penurunan produktifitas angkutan yang melayani lintas Jangkar – Kalianget yaitu adanya akses jalan darat menuju Pulau Madura yaitu dibangunnya Jembatan Surabaya – Madura (Suramadu).

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. PENGERTIAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL

Menurut Drs. H. A. Abbas Salim dengan bukunya Manajemen Transportasi, mengatakan “ biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektifitas dan efisien “. Dalam kegiatan operasional, biaya dapat dibagi menjadi :

- 1) Biaya Tetap
Biaya tetap adalah komponen yang jumlahnya tidak tergantung pada besarnya produksi atau volume produksi atau tingkat produksi.
- 2) Biaya Tidak Tetap
Biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah secara langsung berkaitan dengan jumlah keluaran volume produksi.

2.2. Faktor Muat Break Even Point

Faktor Muat Break Even Point yaitu suatu tingkat faktor muat kapal, dimana posisi antara biaya operasional kapal (BOK) dan pendapatan adalah seimbang. Formula yang digunakan adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

LF BEP = Load factor break event point

BOK = Biaya operasional kapal

PDT = Pendapatan

LF = Load factor

2.3. Peramalan Pertumbuhan Penumpang dan Kendaraan

Menurut Supranto (1990) peramalan pengguna jasa dimasa yang akan datang dapat dilakukan dengan menggunakan metode regresi linier, untuk melihat perkembangan penumpang dan kendaraan pada beberapa tahun mendatang berdasarkan data masa lampau.

Dalam memprediksi jumlah pengguna jasa ini menggunakan software SPSS dengan metode kuadrat terkecil, sehingga dapat diketahui jumlah pertumbuhan penumpang dan kendaraan yang akan datang pada lintasan tersebut. Prediksi jumlah angkutan dapat dihitung dengan menggunakan formula sebagai berikut :

$$Y' = a + bx$$

Dimana :

$$a = \frac{\sum Y}{n} \qquad b = \frac{\sum YX}{\sum X^2}$$

Keterangan

Y' = Variabel yang diramalkan

X = Waktu (hari, bulan, tahun)

a dan b = Bilangan konstan

Peramalan pertumbuhan penumpang dan kendaraan yang akan datang dilakukan dengan menggunakan analisa regresi linier sederhana, yaitu suatu tehnik garis regresi berdasarkan data masa lampau yang dalam hal ini adalah berdasarkan data tahunan.

III. METODE PENDATAAN

Penulisan ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek berada. Data – data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

3.1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat dari apa yang terjadi di lapangan. Data primer didapat dengan menggunakan metode, antara lain adalah observasi dan *interview*.

Observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematis secara langsung di lapangan. Data yang telah didapatkan tersebut lalu dicatat agar dapat digunakan

sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat dan pasti.

Interview adalah cara pengumpulan data yang diperoleh dengan mengadakan tanya jawab atau wawancara kepada nara sumber yang dapat dipercaya. Data yang diperoleh dengan metode ini, yaitu pengumpulan data penduduk dan data mengenai fasilitas yang terdapat di Pelabuhan penyeberangan Jangkar.

3.2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung, tetapi telah ada pada setiap instansi terkait. Data sekunder ini dapat diperoleh dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1) Metode Kepustakaan

Yaitu dengan mempelajari teori dan literature dan modul perkuliahan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun pemecahan masalah.

2) Metode Institusional

Metode ini mengumpulkan data dari instansi yang terkait dengan penelitian ini.

3) Studi Literatur

Yaitu dengan mempelajari teori – teori dan buku – buku serta modul yang ada sebagai bahan *referensi* dalam menganalisa dan pembahasan masalah. Penulis juga membuat bagan alir penelitian, dimana dalam penulisan laporan ini dapat diidentifikasi semua data yang telah dikumpulkan. Bagan alir penelitian dibuat agar dalam pembahasan dan dalam pemahaman bisa menjadi mudah .

24

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. ANALISIS PERHITUNGAN.

1. Perhitungan Tingkat Pertumbuhan Penumpang, Kendaraan dan Barang

Dalam perhitungan ini diprediksikan pertumbuhan atau permintaan angkutan penumpang dan kendaraan per golongan berdasarkan realisasi produksi angkutan lima tahun terakhir. Untuk mengetahui pertumbuhan penumpang dan kendaraan per golongan digunakan metode regresi linear sederhana, yaitu:

a. Lintas Jangkar-Kalianget

1) Pertumbuhan Penumpang

$$Y = A + BX$$

Dimana:

Y = Pertumbuhan Penumpang

X = Variabel tahun yang akan datang

A dan B = Bilangan Konstan

Persamaan regresi diatas (Y) pertumbuhan penumpang berdasarkan dengan variabel (X) nilai tertentu dari variabel bebas, sehingga jumlah penumpang di pelabuhan Penyeberangan Jangkar dapat diprediksikan pada tahun yang akan datang.

**Tabel 1. Perhitungan Angkutan Penyeberangan
Lintas Jangkar-Kalianget.**

NO	Variabel Analisis	Persamaan Regresi	Keterangan
1.	Penumpang Dewasa	$Y = 50431 - 5630 x$	x= tahun
2.	Penumpang Anak 2	$Y = 2310 - 155 x$	
3.	Kendaraan Gol II	$Y = 14609,8 - 1409,2 x$	
4.	Kend. Gol IV A	$Y = 228,2 - 27,9 x$	
5.	Kend. Gol IV B	$Y = 306,2 + 31,5 x$	
6.	Kend. Gol V B	$Y = 628 - 174,4x$	
7.	Barang	$Y = 1882,4 - 740 x$	

**Tabel 2. Perhitungan Angkutan Penyeberangan
Lintas Jangkar- Pulau Sapudi**

NO	Variabel Analisis	Persamaan Regresi	Keterangan
1.	Penumpang Dewasa	$Y = 5374,6 + 2097 x$	x= tahun
2.	Penumpang Anak 2	$Y = 304,2 + 24,5 x$	
3.	Kendaraan Gol II	$Y = 1731,4 + 178,3 x$	
4.	Kend. Gol IV	$Y = 64,4 + 5,3 x$	
5.	Kend. Gol V	$Y = 30 + 10 x$	
6.	Barang	$Y = 14,3 + 1,2 x$	

Sumber: Hasil Analisa, 2011

4.2. Analisa Faktor Muat

Sebelum menghitung Faktor Muat tahun yang akan datang, harus dihitung terlebih dahulu kapasitas terpakai dan kapasitas tersedia yang telah dikonversikan kedalam Satuan Unit Produksi (SUP).

Agar perhitungan faktor muat lebih mendekati realitas maka tiap-tiap komponen harus dipisahkan sehingga pada analisis ini dihitung:

- a. Faktor Muat Penumpang ;
- b. Faktor Muat Kendaraan ;
- c. Faktor Muat Kapal.

Dengan perhitungan sederhana, maka didapat lah suatu faktor muat penumpang, kendaraan dan kapal pada tahun yang akan datang yang dapat dilihat pada tabel berikut:

a. Faktor Muat Lintas Jangkar – Kalianget

**Tabel 4.
Faktor Muat Penumpang Pada Tahun Yang Akan Datang
Pada Lintas Jangkar - Kalianget**

Tahun	Frekuensi	SUP Penumpang	Jumlah Penumpang	Kapasitas Terpakai (SUP)	Kapasitas Tersedia (SUP)	Faktor Muat (%)
2011	330	1,24	35.386	43.878,6	81.840	53,61

2012	330	1,24	29.600	36.704	81.840	44,85
2013	330	1,24	23.815	29.530,6	81.840	36,08
2014	330	1,24	18.030	22.357,2	81.840	27,32
2015	330	1,24	12.245	15.183,8	81.840	18,55

Sumber : Hasil Analisa, 2011

Faktor Muat kendaraan untuk tahun yang akan datang pada lintas Jangkar – Kalianget setelah dilakukan peramalan dari tahun 2011 sampai 2015 dapat dilihat pada tabel IV. 30.

Tabel 5.

Faktor Muat Kendaraan Pada Tahun Yang Akan Datang

Tahun	Frekuensi	Kapasitas Kapal	Kendaraan (SUP)				Kapasitas Terpakai (SUP)	Kapasitas Tersedia (SUP)	Load Faktor (%)
			Gol II	Gol IVA	Gol IVB	Gol VB			
2011	330	177,62	29.069,6	3.136,35	7.209,98	3.306,44	42.722,37	58.614,6	72,89
2012	330	177,62	25.124,4	2.530,71	7.767,36	0	35.422,47	58.614,6	60,43
2013	330	177,62	21.179,2	1.925,07	8.342,72	0	31.446,99	58.614,6	53,65
2014	330	177,62	17.234	1.319,43	8.900,1	0	27.453,53	58.614,6	46,84
2015	330	177,62	13.286	713,79	9.475,46	0	23.475,25	58.614,6	40,05

Sumber : Hasil Analisa, 2011

b. Faktor Muat Lintas Jangkar – Pulau Sapudi

Faktor Muat penumpang untuk tahun yang akan datang pada lintas Jangkar – Pulau Sapudi setelah dilakukan peramalan dari tahun 2011 sampai 2015 dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6.

Faktor Muat Penumpang Pada Tahun Yang Akan Datang Pada Lintas Jangkar – Pulau Sapudi

Tahun	Frekuensi	SUP Penumpang	Jumlah	Kapasitas Terpakai (SUP)	Kapasitas Tersedia (SUP)	Faktor Muat (%)
			Penumpang			
2011	88	1,24	12.045	14.935,80	21.824	68,44
2012	88	1,24	14.166	17.565,84	21.824	80,49
2013	88	1,24	16.289	20.198,36	21.824	92,55
2014	88	1,24	18.410	22.828,40	21.824	104,60
2015	88	1,24	20.532	25.459,68	21.824	116,66

Sumber : Hasil analisa, 2011

Faktor Muat Kendaraan untuk tahun yang akan datang pada lintas Jangkar – Pulau Sapudi setelah dilakukan peramalan dari tahun 2011 sampai 2015 dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7

Faktor Muat Kendaraan Pada Tahun Yang Akan Datang Pada Lintas Jangkar – Pulau Sapudi

Tahun	Frekuensi	Kapasitas Kapal (SUP)	Kendaraan (SUP)			Kapasitas Terpakai (SUP)	Kapasitas Tersedia (SUP)	Load Faktor (%)
			Gol II	Gol IV	Gol V			
2011	88	177,62	6.344,80	1.730,40	1.893,00	9.968,20	15.630,56	63,77
2012	88	177,62	6.846,00	1.860,18	2.208,50	10.914,68	15.630,56	69,83
2013	88	177,62	7.344,40	1.968,33	2.524,00	11.836,73	15.630,56	75,73
2014	88	177,62	7.842,80	2.076,48	2.839,50	12.758,78	15.630,56	81,63
2015	88	177,62	8.344,00	2.206,26	3.155,00	13.705,26	15.630,56	87,68

Sumber : Hasil analisa, 2011

Faktor muat kapal didapat dari jumlah penumpang pada setiap lintasan dan jumlah kendaraan yang terpakai pada setiap lintasan dibagi dengan kapasitas angkut penumpang dan kendaraan pada setiap lintasan di kali dengan seratus persen, yang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 8.
Faktor Muat Kapal Pada Tahun Yang Akan Datang
Pada Lintas Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi

Tahun	Kapasitas Terpakai (SUP)		Kapasitas Tersedia (SUP)		Faktor Muat Kapal (%)
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2011	58.814,44	52.690,57	103.664	74.245,16	62,68
2012	54.269,84	46.337,15	103.664	74.245,16	56,55
2013	49.728,96	43.283,72	103.664	74.245,16	52,28
2014	45.185,60	40.212,31	103.664	74.245,16	48,00
2015	40.643,48	37.180,51	103.664	74.245,16	43,74

Sumber : Hasil Analisa, 2011

4.3. Analisa Biaya Operasional Kapal

Biaya Operasional Kapal (BOK) untuk tahun yang akan datang didapat dari besar Biaya Operasional Kapal (BOK) tahun 2010 dengan asumsi biaya operasional kapal tetap pada setiap tahunnya. Sehingga pertumbuhan Biaya Operasional Kapal (BOK) pada Tahun yang akan datang sama dengan biaya operasional sebelumnya yaitu sebesar Rp 2.977.643.505.

4.4. Analisa Pertumbuhan Pendapatan

Untuk perhitungan besarnya pertumbuhan pendapatan atas pengoperasian KMP. Dharma Kartika yaitu berdasarkan pertumbuhan jumlah kendaraan, barang, dan penumpang yang menggunakan jasa angkutan KMP. Dharma Kartika pada tahun yang akan datang. Berikut ini adalah perhitungan besar pendapatan yang diperoleh atas pengoperasian KMP. Dharma Kartika pada lintasan Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi

dengan asumsi tarif yang berlaku pada lintasan tersebut tetap (perhitungan pendapatan dapat dilihat pada lampiran):

Tabel 9.
Besar Pendapatan Pada Tahun Yang Akan Datang

Tahun	Pendapatan Lintas Jangkar-Kalianget	Pendapatan Lintas Jangkar Pulau sapudi	Pendapatan Total
2011	Rp 2.450.545.400	Rp 561.317.500	Rp 3.011.862.900
2012	Rp 2.060.074.500	Rp 649.181.000	Rp 2.709.255.500
2013	Rp 1.712.784.000	Rp 736.718.500	Rp 2.449.502.500
2014	Rp 1.365.120.500	Rp 824.195.000	Rp 2.189.315.500
2015	Rp 1.017.782.500	Rp 912.084.000	Rp 1.929.866.500

Sumber :Hasil Analisa, 2011

4.5. Analisa Keseimbangan Pendapatan Operasional Kapal Dengan Biaya Operasional Kapal

Untuk perhitungan keseimbangan pendapatan operasional kapal dengan biaya operasional kapal atas pengoperasian KMP. Dharma Kartika yaitu berdasarkan besarnya pendapatan operasioal kapal terhadap biaya operasi kapal (BOK) pada tahun yang akan datang di KMP. Dharma Kartika yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 10
Keseimbangan Pendapatan Operasional Kapal Dengan Biaya Operasional Kapal

Tahun	Pendapatan	Biaya Operasional Kapal	Analisa pendapatan Dengan Biaya Operasional
2008	Rp 3.974.755.500	Rp2.977.643.505	Rp 997.111.995
2009	Rp 3.787.185.00	Rp2.977.643.505	Rp 809.541.495
2010	Rp 3.330.208.000	Rp2.977.643.505	Rp 352.564.495
2011	Rp 3.011.862.900	Rp2.977.643.505	Rp 34.219.395
2012	Rp 2.709.255.500	Rp2.977.643.505	Rp -268.388.005
2013	Rp 2.449.502.500	Rp2.977.643.505	Rp -528.141.005
2014	Rp 2.189.315.500	Rp2.977.643.505	Rp -788.328.005
2015	Rp 1.929.866.500	Rp2.977.643.505	Rp -1.047.777.005

Sumber :Hasil Analisa, 2011

Lebih jelasnya keseimbangan antara pendapatan operasional kapal dengan biaya operasional kapal dapat dilihat pada grafik berikut :



4.6. Analisa Faktor Muat Break Event Point

Faktor muat *Break Event Point* adalah faktor muat kes⁴⁷imbangan, dimana pengusaha angkutan penyeberangan hanya mencapai titik impas yaitu tidak mendapatkan keuntungan dan tidak menderita kerugian dalam pengelola usahanya. Untuk mendapatkan faktor muat *break event point*, berdasarkan biaya operasional kapal (BOK) per tahun dibagi dengan pendapatan per tahun.

Adapun perhitungan faktor muat *Break Event Point* dihitung dengan faktor muat 62,68 % menggunakan rumus yang dapat dilihat dibawah ini :

$$LF\ BEP = \frac{Rp. 2.977.643.505,-}{Rp. 3.011.862.900,-} \times 62,68 \%$$

$$LF\ BEP = 61,97 \%$$

Berdasarkan perhitungan faktor muat *break event point* diatas didapat bahwa faktor muat kapal lebih besar dari faktor muat *break event point* sehingga dapat diketahui bahwa kondisi operasional kapal di lintasan Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi masih mendapatkan keuntungan bagi perusahaan angkutan.

Tabel 10
Faktor Muat Break Event Point
Pada Lintas Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi

Tahun	Faktor Muat Kapal (%)	Break Even Point (BEP) (%)
2011	62,68	61,97
2012	56,55	61,97
2013	52,28	61,97
2014	48	61,97
2015	43,16	61,97

Sumber : Hasil Analisa 2011

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pada tahun 2011 faktor muat kapal lebih besar dari pada faktor muat break even point (BEP) sehingga perusahaan pelayaran tersebut masih mengalami keuntungan sedangkan pada tahun 2012 bahwa faktor muat kapal lebih kecil dari faktor muat Break Even Point sehingga terjadi kerugian yang dialami dari perusahaan pelayaran tersebut dari segi faktor muat kapal terhadap faktor muat break even point pada kapal tersebut.

11

VI.KESIMPULAN DAN SARAN

4.7. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Produktifitas angkutan pada lintas Jangkar – Kalianget mengalami penurunan dari tahun ke tahun.
2. Hasil analisa faktor muat kapal kondisi sekarang untuk lintasan Jangkar - Kalianget pada tahun 2010 sebesar 71,81 %
3. Hasil analisis Biaya Operasional Kapal yang beroperasi pada lintasan Jangkar - Kalianget pada tahun 2010 sebesar Rp 2.977.643.505,- dan pendapatan angkutannya sebesar Rp. 3.330.208.000,- sehingga perusahaan angkutan penyeberangan pada lintas Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi masih mendapatkan keuntungan dalam pengoperasian angkutan pada lintas tersebut.
4. Adapun perhitungan faktor muat *break event point* didapat bahwa faktor muat kapal pada tahun 2003 sampai 2011 lebih besar dari faktor muat *break event point* yaitu Faktor Muat kapal saat ini yaitu sebesar 71,81 % lebih besar dari Faktor Muat *Break Even Point* (BEP) yaitu sebesar 64,21 %, sehingga operator kapal masih mengalami keuntungan.
5. Berdasarkan hasil dan peramalan permintaan angkutan, faktor muat BEP akan tercapai pada tahun 2011. Sedangkan Pada tahun 2012 sampai tahun selanjutnya perusahaan angkutan mengalami kerugian dalam hal pendapatan operasional kapal karena produktifitas angkutan yang semakin tahun menurun.

4.8. SARAN

Saran yang dapat diusulkan dalam upaya meningkatkan kinerja pengoperasian kapal penyeberangan pada angkutan lintasan Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi sebagai bahan masukan kepada PT.Dharma Lautan Utama (DLU) dan Dinas Perhubungan, komunikasi dan informatika kabupaten Situbondo selaku pengelola angkutan dan pengelola pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Harus adanya upaya dari perusahaan angkutan serta pemerintah daerah dalam hal meningkatkan pelayanan angkutan pada lintas penyeberangan angkutan di Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi agar meningkatnya produktifitas angkutan pada lintasan tersebut sehingga meningkatnya pendapatan operasional kapal.

2. Penambahan lintas baru yang menghubungkan Kabupaten Situbondo dengan daerah sekitarnya agar pengoperasian angkutan di Kabupaten Situbondo masih tetap berjalan.
3. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah diharapkan memberikan subsidi untuk membantu Biaya Operasional Kapal (BOK) pada tahun 2012 dan selanjutnya agar kegiatan angkutan penyeberangan pada lintas Jangkar – Kalianget – Pulau Sapudi masih tetap berjalan yang mana pada lintasan tersebut masih memiliki potensi permintaan angkutan yang masih dibutuhkan masyarakat sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

1. _____, 2008, *Undang – Undang No 17 Tentang Pelayaran*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta
2. _____, 1999, *Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tentang Angkutan Perairan*. Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta
3. _____, 2003, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta
4. _____, 2010, *Situbondo dalam Angka*, Badan Pusat Statistik, Kabupaten Situbondo.
5. Abbas Salim, H. A, 1993, *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
6. Rustion, H.M.N, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta
7. Supranto, J, 1993, *Statistik Teori dan Aplikasi jilid I*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
8. Kenasin H. Herjan, SE, *Karakteristik dan Operasional Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan*. Univ. Trisakti Jakarta, 1995.

KESEIMBANGAN ANTARA PENDAPATAN DAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS JANGKAR – KALIANGET

ORIGINALITY REPORT

19%

SIMILARITY INDEX

18%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

3%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	ejournal.stmt-trisakti.ac.id Internet Source	3%
2	pt.scribd.com Internet Source	3%
3	garuda.ristekbrin.go.id Internet Source	2%
4	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	1%
5	text-id.123dok.com Internet Source	1%
6	repository.radenintan.ac.id Internet Source	1%
7	media.neliti.com Internet Source	1%
8	aimos.ugm.ac.id Internet Source	1%

9	eprints.perbanas.ac.id Internet Source	1%
10	tionez.blogspot.com Internet Source	1%
11	Submitted to Universitas Muhammadiyah Surakarta Student Paper	1%
12	docslide.us Internet Source	<1%
13	Siska Salatan, Victoria E.N. Manoppo, Suria Darwisito. "ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN MASYARAKAT NELAYAN SOMA PAJEKO DI KECAMATAN SALIBABU KABUPATEN KEPULAUAN TALAUD SULAWESI UTARA", AKULTURASI (Jurnal Ilmiah Agrobisnis Perikanan), 2018 Publication	<1%
14	mafiadoc.com Internet Source	<1%
15	repository.unhas.ac.id Internet Source	<1%
16	es.scribd.com Internet Source	<1%
17	jurnal.univpgri-palembang.ac.id Internet Source	<1%

18

Submitted to Sriwijaya University

Student Paper

<1%

19

fishscientiae.ulm.ac.id

Internet Source

<1%

20

pekanbaru.bpk.go.id

Internet Source

<1%

21

lib.ui.ac.id

Internet Source

<1%

22

www.fokuspriangan.com

Internet Source

<1%

23

www.neliti.com

Internet Source

<1%

24

docplayer.info

Internet Source

<1%

25

repository.iainpurwokerto.ac.id

Internet Source

<1%

26

Ajeng Setianingsih. "Hubungan Bauran Pemasaran dan Layanan Pelanggan dengan Loyalitas Pasien", Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat, 2018

Publication

<1%

Exclude bibliography On