

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI
LINTASAN BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN
TANAH BUMBU PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**



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

Guido Laurensius Sinambela
NPT. 2003008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI
LINTASAN BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN
TANAH BUMBU PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**



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

Guido Laurensius Sinambela
NPT. 2003008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI LINTASAN
BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Disusun dan Diajukan Oleh:

GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA

NPT. 20 03 008

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal Agustus 2023

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Surnata, S.Si.T., M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

Siti Nurlaili Triwahyuni, S.T., M.Sc.
NIP. 19660719 198903 1 001

Driaskoro Budi Sidharta, S.T., M.Sc.
NIP. 19780513 200912 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.Si.T., M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

JUDUL : EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL
FERRYDI DI LINTASAN BATULICIN-TANJUNG
SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU PROVINSI
KALIMANTAN SELATAN
Nama : GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA
NPT : 2003008
Program Studi : DIPLOMA III MANAJAMEN TRANSPORTASI
PERAIRAN DARATAN

Dengan ini telah memenuhi syarat untuk diseminarkan
Palembang, 18 Agustus 2023
Menyetujui

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Slamet Prasetyo S. S.T.,M.Pd
NIP. 19881110 201902 2 004

Oktrianti Diani, S.Pd.,M.Pd
NIP.19841005 200912 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.Si.T., M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA
:
NPT : 2003008
:
Program Studi : DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI
PERAIRAN DARATAN

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI LINTASAN BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU PROVINSI KALIMANTAN SELATAN ” 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 Daraatan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pemegaang Hak Cipta : Palembang, Agustus 2023
Pencipta

Materai 10.000

Politeknik Transportasi SDP Palembang : Guido Laurensius Sinambela

**PERNYATAAN KEASLIAN
KERTAS KERJA WAJIB**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA
NPT :2003008
Program Studi :DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI
PERAIRAN DARATAN

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI LINTASAN
BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut,kecualitema 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, Juli 2023

GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA
2003008

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Tuhan YME, karena atas limpahan rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian kertas kerja wajib ini.

Kertas kerja wajib ini merupakan upaya menunaikan kewajiban sebagai Taruna dalam menempuh masa studi di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Permasalahan yang ditemui berdasarkan hasil pengamatan dan pengalaman selama mengimplementasikan teori yang telah dipelajari dalam magang lapangan menjadi dasar pemikiran penulis mengkaji permasalahan tersebut kedalam kertas kerja wajib ini. Penulis meyakini bahwa dalam penyusunan KKW ini sangat diperlukan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang tak pernah berhenti memberikan dukungan serta doa dan senantiasa memberi semangat;
2. Bapak Dr. EKO NUGROHO WIDJATMOKO, M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Baru Politeknik Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Dr. H. Irwan, SH., M.Pd. M.Mar.E. selaku Direktur Lama Politeknik Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan Palembang;
4. Wakil Direktur I , Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
5. Bapak Slamet Prasetyo, S.S.T, M,PD dan Ibu Oktrianti Dianti, S.Pd.M.Pd selaku Dosen Pembimbing I dan II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan;
6. Seluruh dosen pengajar Poltektrans SDP Palembang yang telah membimbing dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat selesai seperti yang diharapkan;
7. Seluruh kakak alumni beserta staff pegawai di Kantor ASDP Batulicin ,Kantor Santuan Pelayanan Penyeberangan Pelabuhan Batulicin ,Kantor BPTD Wilayah

- XV Kalimantan Selaatan banyak membantu pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dan Magang selama empat bulan;
8. Seluruh narasumber yang telah memberikan materi, wawasan serta data-data yang diperlukan dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini;
 9. Tim PKL dan Magang Kali Aja Jadi Mantan yang telah banyak memberikan masukan dan bantuan dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini;
 10. Rekan-rekan satu angkatan XXXI dan adik tingkat angkatan XXXII dan XXXIII terima kasih atas bantuan dan doanya;
 11. Kakak asuh angkatan 22 dan angkatan 30 Kak Achmad Faishal dan Kak Pengki Alexander;
 12. Seluruh keluarga asuh angkatan 31 terimakasih atas bantuan dan doanya;
 13. Seluruh Adik Asuh Bagindo Rajo Angkatan 32 dan 33 terimakasih atas bantuan dan doanya;
 14. Kontingen Plaju angkatan 31,32,33 terimakasih atas bantuan dan doanya
 15. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Akhirnya penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi seluruh pihak terkait dalam meningkatkan kualitas dan kinerja dalam penyelenggaraan pelabuhan SDP.

Palembang, Agustus 2023

GUIDO LAURENSIUS SINAMBELA
NPT. 20 03 008

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERIDI LINTASAN
BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Guido Laurensius Sinambela (2003008)

Dibimbing oleh: Slamet Prasetyo, S.S.T, M,PD dan

Oktrianti Dianti

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin melayani dua lintasan yaitu lintasan Batulicin – Tanjung Serdang dan Lintasan Batulicin – Garongkong . Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperkirakan tarif penumpang pada rute Batulicin-Tanjung Serdang, Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan. Evaluasi tarif penumpang memastikan bahwa tarif yang berlaku sesuai dengan kebutuhan dan kondisi yang ada dan memberikan manfaat yang optimal bagi pengguna ferry. Metode penelitian yang digunakan dalam karya ini adalah metode deskriptif-analitik. Informasi tarif penumpang untuk rute Batulicin-Tanjung Serdang dikumpulkan dari berbagai sumber seperti perusahaan ferry, pemerintah daerah dan pengguna ferry. Selain itu, informasi tentang kebutuhan dan preferensi penumpang diperoleh melalui survei dan wawancara. Analisis data dilakukan dengan menggabungkan pendekatan kuantitatif dan. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, ditentukan pola penggunaan, pemanfaatan kapasitas dan kebutuhan penumpang ferry. Pandangan dan harapan penumpang tentang tarif penumpang dipahami secara kualitatif.

Hasil evaluasi harga penumpang memberikan informasi berharga untuk merumuskan kebijakan harga yang lebih efisien dan efektif. Hasil studi ini diharapkan dapat membantu pemerintah kota dan perusahaan penyeberangan untuk meningkatkan layanan dan memenuhi kebutuhan penumpang dengan lebih baik.

Kata kunci : evaluasi tarif penumpang, kapal ferry, Batulicin-Tanjung Serdang, Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan

**EVALUASI TARIF PENUMPANG PADA KAPAL FERRY DI LINTASAN
BATULICIN-TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Guido Laurensius Sinambela (2003008)
Dibimbing oleh: Slamet Prasetyo, S.S.T, M,PD dan
Oktrianti Dianti

ABSTRACTION

Batulicin Crossing Port serves two routes, namely the Batulicin - Tanjung Serdang route and the Batulicin - Garongkong pass. The purpose of this study is to estimate passenger fares on the Batulicin-Tanjung Serdang route, Tanah Bumbu Regency, South Kalimantan Province. Passenger fare evaluation ensures that the applicable fare is in accordance with existing needs and conditions and provides optimal benefits for ferry users. The research method used in this work is the descriptive-analytical method. Passenger fare information for the Batulicin-Tanjung Serdang route is collected from various sources such as ferry companies, local governments and ferry users. In addition, information about passengers' needs and preferences is obtained through surveys and interviews. Data analysis is carried out by combining quantitative and qualitative approaches. Using a quantitative approach, usage patterns, capacity utilization and ferry passenger needs are determined. Passengers' views and expectations on passenger fares are understood qualitatively.

The results of the fare evaluation provide valuable information for formulating more efficient and effective pricing policies. The findings of this study are expected to assist city governments and ferry companies in improving services and better meeting passenger needs. Furthermore, this research can contribute knowledge and information for scholars and researchers interested in maritime transportation and fare management.

Keywords: passenger fare evaluation, ferry, Batulicin-Tanjung Serdang, Tanah Bumbu Regency, South Kalimantan

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR	iv
HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	v
HALAMAN PERSETUJUAN HAK CIPTA	vi
Kata Pengantar	vii
Abstrak	ix
Abstrcak	x
Daftar Isi	xi
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori	6

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	32
A. Desain Penelitian	32
B. Teknik Pengumpulan Data	38
C. Teknik Analisis Data	39
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	42
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	40
B. Hasil Penelitian Data	71
C. Pembahasan	108
BAB V Penutup	109
A. Kesimpulan	109
B. Saran	110
Daftar Pustaka	111
Lampiran	

DAFTAR TABEL

Nama Tabel	Halaman
Tabel 2. 1 Jenis Kendaraan dan Besaran Unit Produksi	23
Tabel 3. 1 Analisis Biaya Operasional Kapal	40
Tabel 4. 1 Daftar Lintasan Penyeberangan Batulicin - Tanjung Serdang.....	43
Tabel 4. 2 Jadwal Keberangkatan Batulicin - Tanjung Serdang.....	45
Tabel 4. 3 Kapal Yang Beroperasi Pada Pelabuhan Batulicin	53
Tabel 4. 4 Karakteristik KMP.Awu-Awu	56
Tabel 4. 5 Fasilitas Daratan Pelabuhan Batulicin	57
Tabel 4. 6 Fasilitas Sisi Perairan.....	64
Tabel 4. 7 Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Pelabuhan Batulicin	75
Tabel 4. 8 Tabel Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Pelabuhan Batulicin	76
Tabel 4. 9 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (SUP).....	79
Tabel 4. 10 <i>Load Factor</i> Bongkar dan Muat Penumpang dan Kendaraan.....	81
Tabel 4. 11 <i>Load Factor</i> Kedatangan dan Keberangkatan KMP.Gutilla.....	83
Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir.....	40
Tabel 4. 13 Perhitungan SUP 5 Tahun Terakhir Keberangkatan KMP.Gutilla	41
Tabel 4. 14 Produktivitas 5 Tahun Terakhir Kedatangan KMP.Gutilla	40
Tabel 4. 15 Perhitungan SUP 5 Tahun Terakhir Kedatangan KMP.Gutilla	40
Tabel 4. 16 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	88
Tabel 4. 17 <i>Load Factor</i> kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla.....	89
Tabel 4. 18 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	89
Tabel 4. 19 <i>Load Factor</i> kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla.....	90
Tabel 4. 20 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	90
Tabel 4. 21 <i>Load Factor</i> kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla.....	91
Tabel 4. 22 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	91
Tabel 4. 23 <i>Load Factor</i> kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla.....	92
Tabel 4. 24 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	93
Tabel 4. 25 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla	94

Tabel 4. 26 Biaya Operasional KMP.Gutula	94
Tabel 4. 27 Analisis BOK Berdasrkan PM 66 Tahun 2019	96
Tabel 4. 28 Perbandingan Tarif.....	107

DAFTAR GAMBAR

Judul	Halaman
Gambar 2. 1 Lampiran Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 0785 Tahun 2022	25
Gambar 3. 1 Bagan alir penelitian.....	37
Gambar 4. 1 Peta Jaringan Lintasan Batulicin - Tanjung Serdang	44
Gambar 4. 2 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Garongkong	44
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan.....	46
Gambar 4. 4 KMP.Gutilla	56
Gambar 4. 5 Kantor Administrasi	58
Gambar 4. 6 Ruang Tunggu	59
Gambar 4. 7 <i>Toll Gate</i>	59
Gambar 4. 8 Loker Awu - Awu.....	60
Gambar 4. 9 Mushola.....	60
Gambar 4. 10 Toilet	61
Gambar 4. 11 Areal Parkir Non Penyeberangan.....	61
Gambar 4. 12 Areal Parkir Siap Muat.....	62
Gambar 4. 13 Instalasi Listrik.....	63
Gambar 4. 14 Pos Jaga	63
Gambar 4. 15 Alat Pemadam Kebakaran	64
Gambar 4. 16 Dermaga MB I.....	65
Gambar 4. 17 Dermaga MB II	66
Gambar 4. 18 <i>Trestel</i>	66
Gambar 4. 19 <i>Bolder</i>	67
Gambar 4. 20 <i>Fender</i>	68
Gambar 4. 21 Moorning Dolphin.....	68
Gambar 4. 22 <i>Breasthing Dolphin</i>	69
Gambar 4. 23 <i>Catwalk</i> MB I.....	70
Gambar 4. 24 <i>Catwalk</i> MB II.....	70
Gambar 4. 25 Kolam Pelabuhan	71

BAB I

PENDAHULUAN

A.Latar Belakang

Pelabuhan Batulicin, yang terletak di Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan, memiliki peran krusial sebagai pintu gerbang utama dalam melayani kegiatan pelayaran dan transportasi laut di wilayah tersebut. Pelabuhan ini menjadi jangkar utama dalam rantai pasokan barang dan mobilitas penduduk, berfungsi sebagai kawasan industri, serta menjadi hubungan vital dalam konektivitas antarwilayah.

Pelabuhan Ferry Batulicin merupakan salah satu pelabuhan yang terdapat di Kabupaten Tanah Bumbu, pelabuhan ini memiliki peranan penting dalam menghubungkan aktivitas warga antar Kabupaten/Kota. Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Perairan Daratan Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan dan Pihak Operator Kapal dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Batulicin.

Tarif angkutan merupakan suatu daftar yang memuat harga - harga untuk para pemakai jasa angkutan secara teratur dan juga merupakan komponen terpenting dalam pemenuhan pelayanan terhadap penumpang. Oleh karena itu, tarif harus diberlakukan berdasarkan perhitungan yang 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 pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang saat ini ditetapkan oleh Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 0785 tahun 2022 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin- Tanjung Dalam Provinsi Kalimantan Selatan. Terdapat pada pasal 19 pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan menyatakan bahwa 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 6 (enam) bulan. Berdasarkan dari pasal 19

tersebut bisa kita lihat bahwa pemberlakuan tarif dari peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 0785 tahun 2022 seharusnya dievaluasi, karena terindikasi sudah tidak relevan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 dan apabila tidak segera dievaluasi menyebabkan operator kapal akan mengalami kerugian.

Berdasarkan hal diatas, peneliti bermaksud untuk mengambil judul Kertas Kerja Wajib (KKW) yaitu, **“EVALUASI PERHITUNGAN TARIF PENUMPANG PADA DI LINTASAN BATULCIN – TANJUNG SERDANG KABUPATEN TANAH BUMBU PROVINSI KALIMANTAN SELATAN”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang muncul. Adapun identifikasi masalah yang didapatkan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yaitu:

1. Bagaimana perhitungan Biaya Operasional Kapal (BOK) pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimana perhitungan besaran tarif angkutan penyeberangan pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK)?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui perhitungan Biaya Operasional Kapal (BOK) pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
2. Mengetahui perhitungan besaran tarif angkutan penyeberangan pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Biaya Operasional Kapal (BOK).

D. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yaitu:

1. Angkutan kapal ferry yang diamati adalah kapal ferry yang beroperasi pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.
2. Penelitian ini hanya membahas tarif angkutan kapal ferry pada pelabuhan Batulicin – Tanjung Serdang sesuai dengan PM 66 tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Perhitungan biaya operasional kendaraan yang meliputi biaya langsung dan tidak langsung hanya berdasarkan standarisasi komponen-komponen atau item-item saja, sedangkan standarisasi harga satuan akan diatur dan ditetapkan pemerintah Kalimantan Selatan, sehingga penelitian ini bersifat pengajuan.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang diperoleh dari penelitian ini diantaranya:

- a. Manfaat teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang pengembangan serta peningkatan pelayanan Pelabuhan Batulicin di masa mendatang.
- b. Sebagai referensi pada penelitian- penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kebutuhan kapal di Pelabuhan penyeberangan serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diperoleh dari penelitian ini diantaranya:

a. Manfaat bagi Taruna

Sebagai pengaplikasian ilmu yang telah diperoleh selama menempuh Pendidikan dan merupakan salah satu persyaratan akhir dalam

menyelesaikan Program Diploma III MTPD. Selain itu menambah ilmu pengetahuan di bidang Kepelabuhanan, terkhusus penerapan teori yang diperoleh dari permasalahan saat berada di sektor lapangan kerja, sehingga dapat diterapkan pula pada daerah yang memiliki permasalahan serupa.

b. Manfaat bagi Politeknik Transportasi SDP Palembang

- 1) Memberikan wawasan dan informasi kepada seluruh civitas akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang mengenai kondisi fasilitas sandar kapal yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Jepara.
- 2) Sebagai bahan referensi bagi taruna junior dalam memenuhi tugas karya ilmiah.

c. Manfaat bagi Instansi Pemerintahan

- 1) Penelitian ini dapat membantu meningkatkan transparansi dalam perhitungan tarif penumpang di lintasan Batulcin – Tanjung Serdang. Data dan metodologi yang dianalisis dapat diakses oleh masyarakat umum dan pihak-pihak terkait untuk memastikan bahwa tarif yang dikenakan adil dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
- 2) Dengan menganalisis perhitungan tarif penumpang, instansi pemerintah dapat mengidentifikasi peluang untuk mengoptimalkan penggunaan sumber daya keuangan. Penyesuaian tarif yang berdasarkan pada data dan analisis yang akurat dapat membantu memastikan bahwa pendapatan yang dihasilkan mencukupi untuk membiayai operasional lintasan tersebut.

d. Manfaat Masyarakat

Penelitian ini dapat membantu memastikan bahwa tarif penumpang tidak memberikan beban berlebihan pada kelompok masyarakat dengan kemampuan ekonomi terbatas. Dengan demikian, keadilan sosial dapat ditegakkan, dan transportasi menjadi lebih inklusif bagi semua lapisan masyarakat.

BAB II



TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Gustini Dwijaya (2020,50) meneliti tentang Evaluasi Tarif Penumpang Longboat Trayek Sorong- Kalobo Di Pelabuhan Remu Provinsi Papua Barat. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa Perbandingan antara Biaya Operasional Kapal (BOK) dan pendapatan operator sesuai dengan tarif yang berdasarkan hasil analisa, titik keseimbangan atau *Break Event Point (BEP)* akan dicapai pada saat kapal mengalami *Load Factor* penumpang sebesar 72,8%. Sedangkan jika berdasarkan tarif yang berlaku pada saat ini *Break Event Point* akan dicapai apabila *Load Factor* penumpang sebesar 43,70%.

Anisa Tiara (2021,76) meneliti tentang Evaluasi Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Waai-Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020. Hasil penelitian Bahwa Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020 Tidak Relevan Dengan Kondisi Saat Ini, Karena Terjadinya Perubahan Status Lintasan Dan Perubahan Satuan Unit Produksi (SUP) Di Sistem Manajemen / Pengelolaan Di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020.

Candeni Rahmadani (2022,105) meneliti tentang Evaluasi Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Rasau Jaya-Teluk Batang Di Provinsi Kalimantan Barat. Hasil penelitian Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan BOK yang ditetapkan belum sesuai dengan hasil yang diperoleh oleh penulis berdasarkan dengan perhitungan Biaya Operasional Kapal (BOK), karena perubahan besaran tarif perhitungan sekarang dari kondisi sebelumnya Biala per mil dari *Load Factor* 100 % Rp.897 ke Rp.1.494 .

2. Teori Yang Relevan

a. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo B. (2010:3) pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang- gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. Macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:

- 1) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- 2) Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Macam Pelabuhan ditinjau dari segi penggunaannya adalah:
 - a) pelabuhan ikan
 - b) pelabuhan minyak
 - c) pelabuhan barang
 - d) pelabuhan penumpang
 - e) pelabuhan campuran
 - f) pelabuhan militer
- 3) Persyaratan-persyaratan umum keberadaan suatu pelabuhan dalam bahan kuliah perencanaan dan pengoperasian pelabuhan adalah sebagai berikut:
 - a) Mempunyai daerah dan keluasan dan dengan kondisi yang memadai.
 - b) Mempunyai daerah perairan dan keluasan/ kelebaran dengan kondisi yang memadai.
 - c) Adanya angkutan lanjutan.
 - d) Tersedianya fasilitas – fasilitas yang layak.

- e) Mempunyai dermaga yang layak sehingga dapat menunjang kelancaran dan keamanan proses bongkar muat barang, turun naik penumpang.

b. Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah jalur yang telah ditentukan di perairan untuk memandu kapal-kapal dan kendaraan air lainnya melalui perairan yang aman dan terkendali. Alur pelayaran biasanya didefinisikan dan diatur oleh otoritas maritim dan pemerintah untuk memastikan navigasi yang aman, mencegah tabrakan, dan menghindari bahaya yang ada di laut atau perairan lainnya. Alur pelayaran memiliki beberapa komponen penting dan prinsip yang mengarahkan bagaimana kapal-kapal harus berlayar di area tersebut. Berikut adalah beberapa aspek penting yang menjelaskan tentang alur pelayaran :

- 1) Marka navigasi, seperti mercusuar, boya, dan tanda-tanda lainnya, biasanya ditempatkan di sepanjang alur pelayaran untuk memberikan panduan visual kepada kapal-kapal. Marka-marka ini membantu kapal untuk mengikuti jalur yang telah ditentukan, menghindari perairan dangkal, dan mengidentifikasi posisi relatif mereka di laut.
- 2) Alur pelayaran sering kali ditetapkan di perairan yang memiliki kedalaman yang memadai untuk mengakomodasi kapal-kapal dengan berbagai ukuran dan draft. Pemeliharaan reguler terhadap kedalaman dan kondisi dasar perairan sangat penting untuk memastikan navigasi yang aman.
- 3) Tergantung pada lokasi geografis, kondisi cuaca, dan faktor lainnya, alur pelayaran mungkin memiliki larangan atau pembatasan tertentu, seperti larangan berlayar pada waktu-waktu tertentu, pembatasan kecepatan, atau batasan ukuran kapal. Ini dilakukan untuk meminimalkan risiko tabrakan, kerusakan lingkungan, dan konflik antara kapal-kapal.
- 4) Kapal-kapal yang berlayar melalui alur pelayaran sering berkomunikasi dengan pusat pengendalian lalu lintas laut atau stasiun radio lainnya. Komunikasi ini membantu dalam koordinasi lalu lintas kapal-kapal di area yang sama, memberikan

informasi cuaca dan navigasi terbaru, serta memantau keamanan pelayaran.

B.Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dijelaskan

bahwa pada:

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 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Pasal-pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan dijelaskan bahwa:

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 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 atau kota.

c. Tarif Angkutan Penyeberangan untuk tarif nonekonomi sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Penyeberangan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan.

Berikut ini merupakan rumus 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, paling sedikit terdiri dari :

a) Biaya Tetap, paling sedikit terdiri dari :

1) Biaya Penyusutan Kapal per tahun

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

Penjelasan :

Harga kapal didasarkan atas :

a) nilai perolehan

b) harga pasar

c) Harga hasil evaluasi

d) Harga kapal per Gt

e) Nilai Residu 5 % dari harga kapal

f) Masa penyusutan 25 tahun untuk kapal baru dan 20 tahun untuk kapal bekas

2) Biaya bunga modal rumus

Rumus :

$$= \frac{\frac{N + 1}{2} \times (65\% \times \text{Harga kapal}) \times \text{tingkat bunga / tahun}}{N} \quad 2.2$$

Penjelasan :

N = Jangka waktu pinjaman adalah 20 tahun

Modal pinjaman dihitung 65 % dari harga kapal

Tingkat bunga didasarkan atas tingkat harga yang berlaku umum

3) Biaya Asuransi Kapal

Rumus :

$$\text{Premi Asuransi Kapal / Tahun} = 1,5\% \text{ dari harga kapal} \\ 2.2$$

4) Biaya Anak Buah Kapal

a) Nahkoda

b) Perwira

c) Bintara

d) Kelasi, terdiri dari :

(1) Gaji Upah

$$\frac{\text{Gaji rata-rata / orang/ bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12}{\text{Bulan}} \quad 2.3$$

(2) Tunjangan

Tunjangan rata-rata ABK/Orang/tahun ,terdiri dari

(3) Makan

$$\frac{\text{Uang makan/orang/hari} \times \text{Jumlah hari} \times \text{Jumlah}}{\text{ABK} \times 12 \text{ Bulan}} \quad 2.4$$

(4) Premi Layar

$$\frac{\text{Premi Layar / orang / hari} \times \text{Jumlah hari} \times}{\text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ Bulan}} \quad 2.5$$

(5) Kesehatan

$$\frac{\text{Tunjangan Kesehatan/orang/bulan} \times \text{Jumlah}}{\text{ABK} \times 12 \text{ Bulan}} \quad 2.6$$

(6) Pakaian Dinas

$$2 \text{ (dua) stel /orang/tahun} \quad 2.7$$

(7) BPJS Ketenagakerjaan

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

(8) Tunjangan Hari Raya

Diberikan 1 (satu) bulan gaji

b) Biaya Tidak Tetap, paling sedikit terdiri dari atas :

1) Biaya Bahan Bakar Minyak, terdiri dari :

a) Mesin Induk

Rumus :

$$\frac{\text{Jumlah mesin} \times \text{Daya Mesin / unit} \times \text{pemakaian BBM /}}{\text{PK / Jam /} \times \text{Jumlah jam layar / trip} \times \text{jumlah trip hari}}$$

× Hari operasi per tahun × Harga BBM / liter 2.9

Penjelasan

- (1) Pemakaian BBM per PK / Jam = 0,1 liter
- (2) Hari operasi kapal / tahun = 11 bulan / 330 hari 1
(satu) bulan untuk docking tahunan
- (3) Jam Kerja Mesin dihitung berdasarkan lama pelayaran per trip
- (4) Jumlah trip per hari dihitung menurut banyaknya Frekuensi pelayaran per hari

b) Mesin Bantu

Rumus:

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 2.10

Penjelasan

- (1) Pemakaian BBM per PK/jam = 0,1 liter
- (2) Jam kerja mesin bantu dihitung 24jam/hari/mesin
- (3) Jumlah mesin bantu.
- (4) Jam kerja mesin per unit.
- (5) Hari Siap Operasi kapal/tahun =11 bulan/330 hari

2) Biaya Pelumas, terdiri dari:

a) Mesin Induk

Rumus:

Jumlah Mesin X Daya Mesin/Unit X Pemakaian
Pelumas/PK/Jam X Jumlah Jam Layar/trip X Jumlah Trip
per hari X Hari operasi per tahun X Harga pelumas/liter.
2.11

Penjelasan :

- (1) Pemakaian pelumas per PK/jam = 0,0033 liter
- (2) Hari operasi kapal/tahun =11 bulan/330 hari
- (3) 1(satu) bulan untuk *docking* tahunan

3) Biaya Gemuk, terdiri dari:

Rumus :

Jumlah pemakaian gemuk/bulan X Jumlah operasi kapal/
bulan X Harga Gemuk/Kg 2.12

Penjelasan :

Pemakaian gemuk diasumsikan untuk kapal ukuran:

- (1) Kurang dari 150 GT = 20 Kg
- (2) 151 s/d 400 GT = 30 Kg
- (3) 401 s/d 500 GT = 40 Kg
- (4) 501 s/d 1.000 GT = 50 Kg
- (5) Lebih dari 1.000 GT = 60 Kg

4) Biaya Air Tawar

a) Untuk Crew Kapal Rumus :

Jumlah Crew Kapal X Jumlah Pemakaian
air/Orang/hari X Hari Operasi Kapal/tahun X Harga
air tawar/liter 2.13

Penjelasan

(1) Pemakaian air tawar/orang/hari = 200 liter

Jumlah tersebut termasuk untuk cuci pakaian,
mandi dan masak.

(2) Jumlah hari kerja Crew Kapal/tahun = 330 hari

b) Untuk Penumpang

Rumus :

Kapasitas Angkut Penumpang X Jumlah Pemakaian
air tawar/penumpang/mil/trip X Jumlah/trip/hari X
Jumlah hari operasi/tahun X Harga air tawar/liter 2.14

Penjelasan

(1) Jumlah pemakaian didasarkan jarak pelayaran

(2) Jumlah pemakaian air tawar/penumpang

c) Untuk Cuci Kapal

Pemakaian air tawar untuk cuci kapal dihitung
berdasarkan GT kapal

Rumus :

GT Kapal X Jumlah pemakaian/GT/hari X Hari
operasi kapal/tahun X Harga air tawar/liter 2.15

Penjelasan

Jumlah pemakaian air tawar untuk cuci kapal
diasumsikan

sebesar = 5 Liter/GT/hari

Jumlah ruang tersebut dipergunakan untuk cuci *Car Deck* dan ruang penumpang serta lambung kapal

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

a) Pemeliharaan harian kapal

(1) Biaya *cleaning service*

(a) Biaya *cleaning service* per bulan

(b) Biaya *cleaning service* per tahun

(2) Pengecatan rutin kapal

(a) Biaya pengecatan per m²

(b) Biaya pengecatan per tahun

(3) Biaya pemeliharaan kecil bagian deck

(a) Biaya per HP

(b) Biaya per tahun

(4) Biaya pengadaan sabun hijau dan Majun

(a) Biaya pengadaan sabun hijau

- Harga sabun hijau/Kg

- Biaya per tahun

(b) Biaya pengadaan majun

- Harga sabun hijau/Kg

- Biaya per tahun

b) Pemeliharaan peralatan keselamatan kapal

(1) Service ILR & Shuter

(a) Biaya *Service* per unit

(b) Biaya *Service* per tahun

(2) *Service Shuter*

(a) Biaya *Service* per unit

(b) Biaya *Service* per tahun

(3) Service alat pemadam kebakaran

(a) Pemadam kebakaran portable

- Biaya Service PMK rata-rata per unit

(b) Biaya *Service* per unit

- Jumlah PMK Type ABC @ 9 Liter

- Jumlah PMK Type CO-2 @ 4 Liter

(c) Biaya *Service* PM portable per tahun

(d) Pemadam kebakaran sentral

- (4) *Service* peralatan navigasi kapal
 - (a) Biaya *Service* radar
 - (b) Biaya *Service* GPS
 - (c) Biaya *Service* Radio HF
 - (d) Biaya *Service* Radio VHF
 - (e) Biaya *Service* HT
 - (f) Pengadaan EPIRB
 - (g) Pengadaan Radar Transponder (SART)
- (5) Alat-alat isyarat
 - (a) *Red Hand Flare*
 - (b) Parasut signal
 - (c) Biaya *Service* Radio HF
- c) Peralatan dan perlengkapan kapal
 - (1) Tali Tross dan *Wire Rope* (sling)
 - (a) Tali Tross
 - Harga tali tross ukuran 9 circle
 - Biaya per tahun
 - (b) *Wire Rope*
 - Harga *Wire Rope* ukuran 1,5 inchi untuk *Ramp Door*
 - Biaya per tahun
 - (2) Peta laut, buku navigasi, buku pelaut, BPI, SKP dan sertifikat ISM-code
 - (a) Peta Laut
 - (b) Buku navigasi
 - Buku pasang surut, daftar arus dan Almanak Nautika
 - Jumlah deck, mesin, radio dan buku olah gerak
 - (c) Buletin Berita Pelaut Indonesia (BPI)
 - (d) Buku pelaut
 - (e) SKP
 - (f) Sertifikasi ISM-Code
 - (3) Komaliwan
 - (a) Biaya komaliwan orang/tahun
 - (b) Biaya komaliwan per kapal pertahun
- d) Biaya mobilisasi 85docking/pemeliharaan kapal
 - (1) Biaya mobilisasi kapal ke galangan kapal

- (a) Jarak dari lintasan ke galangan PP
- (b) Kebutuhan BM/HSD
 - Harga BBM/liter
 - Mesin induk (ME)
 - *Bow Thruster*
 - Mesin Bantu (AE)
 - Jumlah BBM dari lintasan ke galangan PP
 - Biaya BBM
- (c) Kebutuhan pelumas
 - Harga pelumas/liter
 - Mesin induk (ME)
 - Bow Thruster
 - Mesin bantu (AE)
 - Jumlah pelumas dari lintasan ke galangan PP
 - Biaya pelumas
- (d) Kebutuhan air tawar
 - Harga air tawar/ton
 - Crew kapal
 - Dapur dan lain-lain
 - Jumlah air tawar dari lintasan ke galangan PP
 - Biaya air tawar
- (e) Akomodasi crew kapal
 - Akomodasi crew kapal rata-rata/orang/hari
 - Biaya akomodasi crew kapal
- (2) Asistensi line handler (naik/turun kapal)
 - (a) Biaya pada saat kapal naik dan turun dock
 - (b) Biaya sewa galangan
 - Dua hari pertama
 - Hari berikutnya
 - (c) Biaya sandar di Kade perairan dock
 - (d) Biaya pemasangan/pembongkaran deck
 - Balok lunas (*Keel Block*)
 - Balok lambung/sisi (*side block*)
- (3) Pelayanan umum
 - (a) Biaya penarikan kapal ke dermaga dock (biaya kapal

tunda dan lain-lain).

(b) Selama kapal di atas dock dan pada saat floating repair sebelum generator berfungsi di suplay aliran listrik dari darat 380 volt/100 Amp. 60 Hz, 3 Phase.

(c) Selama kapal di galangan (30 hari) disuplay air tawar sebanyak 3 ton/hari dan pada saat akan kembali ke lokasi diberikan air tawar sebanyak 60 ton.

(d) Pelayanan pemadam kebakaran selama kapal di galangan.

(e) Penanganan limbah dapur/kapal

Disediakan tong sampah di beberapa tempat dan lokasi untuk pembuangan sampah sisa kerja dan kotoran dapur dari kapal,serta disiapkan pembuangan limbah minyak.

(f) Pemasangan peranca

- Di luar ruangan, luas 5 (lima) m² tinggi 5 (lima) meter

- Dalam ruangan, luas 5 (lima) m² tinggi

(dua) meter

(4) Pembersihan dan pengecatan lambung

(a) Lunas kapal s/d 1 meter di atas pisang-pisang scraping, sikat dan dicuci dengan air tawar

(b) *Sweep bias*

(c) *Sand blasting*

(d) *Spot Blasting*

(e) Pengecatan lunas s/d batas garis akhir max. 60 micron (jasa)

- 2 (dua) kali AC Anti *Corrosive*

- 1(satu) kali AF Anti Fouling

(f) Bottom area dan garis air s/d 1(satu) meter diatas pisang-pisang keliling kapal dicat dengan kansal drak bleu KC 35 2 (dua) kali, max. 60 micron

(h) Perawatan dan pengecatan *draft, mark, flimsol mark, water line*, nama kapal dan pelabuhan pendaftaran, cat warna putih.

(i) *Rudder area* dicat dengan anti galt.

(j) Bahan material

- Cat A/C
- Cat A/F
- Cat Kansai Dark Blue
- KC.35
- Tinner

(5) Tangki-tangki

- (a) Bongkar pasang deksel dan ganti packing
- (b) Pembersihan dan penyemaman/pengecetan
 - Tangki minyak/bahan bakar
 - Tangki air tawar
 - Tangki Balast

(6) Jangkar, rantai jangkar dan cerukjangkar

- (a) Jangkar diturunkan untuk pemeriksaan kelas, dibersihkan, dicat dan dinaikkan kembali
- (b) Rantaijangkar diturunkan, digelar, dipersiapkan untuk pemeriksaan kelas, dibersihkan, dicat, diberi tanda tiap segel dan dinaikkan kembali
- (c) Pembersihan ceruk/ruang rantang jangkar
- (d) Ganti rantai jangkar ukuran diameter 44 mm

(7) Kerang-kerangan dan katup

- (a) Kotak sea chest dirawat, ukuran sea chest 20 dibersihkan dicat material owner supply
- (b) Sea velve dibuka, dibersihkan/diskir, ganti packing dan Dicat
 - Kran isap 4 inchi
 - Kran isap 6 inchi
 - Kran buang 4 inchi
 - Kran buang 6 inchi
- (c) *Scupper valve* dibuka, dibersihkan/diskir, ganti packing dan dicat 6 inchi

(8) Pengukuran ketebalan plat (ultrasonic test)

- (a) *Ultrasonic test*
 - Lambung kapal
 - Geladak kapal

- *Bulkhead*

(b) Gambar bukaan kulit kapal 6 (enam) rangkap

- Lambung kapal

- Geladak kapal

- Bulkhead

(9) *Replating*

Plat yang diformasi/keropos sesuai dengan hasil ultrasonic test dipotong dan diganti baru dengan ketebalan plat 8 mm (*car deck*, lambung, *upper deck* dan pisang-pisang)

(10) Protection/zink anode Bongkar/pasang zink anode

(a) Type zap-4

(b) Type zap-8

(11) Pekerjaan pipa-pipa

(a) Pipa galvanis

- Diameter 2 inchi

- Diameter 2,5 inchi

- Diameter 4 inchi

(b) Pipa SCH-40

- Diameter 2 inchi

- Diameter 2,5 inchi

- Diameter 3 inchi

(12) Poros baling-baling (Tali shaft) dan baling-baling (*propeller*)

(a) Ukur kelonggaran tail shaft, dipersiapkan untuk pemeriksaan kias dan dibuatkan record

- *Stren tube* 250 mm

- *Braket* 250 mm

(b) Buka pasang tail shaft kiri dan kanan periksa keseluruhan (250 mm)

(c) Penggantian raimers paking pada tail shaft kiri dan kana masing-masing 2 (dua) set merek "Garlock" diameter 1(satu) inchi @4 (empat) meter

(d) Penggantian kayu pokhout

(e) Buka/pasang dan ballancing propeler/kanan, dirawat dan dilumuri minyak, bagian yang bengkok diluruskan.

(f) Pengadaan shaft

- Tail shaft panjang 12 meter bahan *stainless Steel*
- Intermediate shaft panjang 6 meter bahan carbon Steel

(13) Kemudi (*rudder*)

(a) Ukur kelonggaran poros kemudi, daun kemudi diturunkan, dirawat dan dipasang kembali serta dibuatkan record

(b) Ganti raimers packing pada poros kemudi kiri/kanan masing masing 2 (dua) set merek "Garlock" diameter 1 (satu) inchi @4 (empat) meter

(c) Penggantian brons

(14) Perbaiki bagian mesin dan pompa-pompa

(a) Jasa perbaikan mesin

- Mesin induk
- Bow Thruster
- Mesin bantu

(b) Pengadaan suku cadang

- Mesin induk
- *Bow Thruster*
- Mesin bantu

(c) Jasa perbaikan pompa-pompa

(d) Jasa perbaikan oil water separator

(e) Jasa perbaikan Blow Thruster

(15) Supply bahan uji coba mesin (BBM dan Pelumas)

(a) Kebutuhan BBM/HSD

- Harga BBM/liter
- Mesin induk (ME)
- Mesin bantu (AE)
- Jumlah BBM

- Biaya BBM

(b) Kebutuhan pelumas

- Harga pelumas/liter

- Ganti oil untuk sump tank

- *Lubrication*

• Mesin induk (ME)

• Mesin bantu (AE)

- Jumlah pelumas

- Biaya pelumas

2. Biaya Tidak Langsung, paling sedikit terdiri dari:

a. Biaya Tetap, paling sedikit terdiri dari:

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

a) Gaji Upah Rumus:

Gaji rata-rata/orang/bulan X Jumlah Pegawai
X 12 bulan 2.16

Penjelasan:

Dihitung berdasarkan gaji rata-rata pegawai darat: Kepala Cabang dan staf

b) Tunjangan

Tunjangan rata-rata pegawai

(1)Makan dan transport

Rumus:

Uang Makan + Transport/orang/hari X Jumlah hari
X Jumlah Pegawai X 12 bulan 2.17

(2) Kesehatan

Rumus:

Tunjangan kesehatan/oang/bulan X Jumlah Pegawai X
12 bulan 2.18

(3) Pakaian Dinas

2 (dua) stel/orang/tahun 2.19

(4) Jamsostek

Rumus:

5 % X Gaji pegawai 2.20

(5) Tunjangan Hari Raya

Diberikan 1(satu) bulan gaji rata-rata

2) Biaya pengelolaan & manajemen

Rumus :

Pembebanan biaya per kapal dihitung rata-rata 7 % dari pendapatan kapal (berdasarkan pendapatan kapal periode sebelumnya) 2.21

Penjelasan:

Besar pembebanan biaya per kapal tergantung dari pendapatan kapal per tahun

b. Biaya Tidak Tetap, paling sedikit terdiri dari:

1) Biaya kantor cabang, kantor perwakilan, dan rumah dinas

Tiap kantor cabang diasumsikan mengoperasikan 2 (dua) kapal

Terdiri dari :

- a) Kantor cabang dan rumah dinas
- b) Kantor perwakilan dan rumah dinas

Penjelasan :

Biaya sewa per tahun

Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

2) Biaya Pemeliharaan

Rumus :

10 % dari biaya sewa per tahun 2.22

Penjelasan :

Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

3) Biaya alat tulis kantor dan barang percetakan

Rumus :

Biaya/tahun = 12 X biaya per bulan 2.23

Penjelasan :

- a) Biaya per bulan
- b) Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

4) Biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar

Rumus :

Biaya/tahun = 12 X biaya per bulan 2.24

Penjelasan :

- a) Biaya per bulan
- b) Beban per kapal tital biaya dibagi 2 (dua)

5) Biaya administrasi tiket

6) Inventaris kantor

Total nilai inventaris kantor

Total nilai inventaris kantor Umur ekonomis

Penjelasan :

Nilai ekonomis 5 tahun

Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

7) Biaya pengawasan dan perjalanan dinas

Asumsi biaya perjalanan dinas diperhitungkan :

a) Biaya tiket PP rata-rata 1(satu) kali perjalanan per orang

b) Lumpsum /Orang/Hari

C. Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

1. Total Biaya Operasi Per Tahun =

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

2. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil = Total Biaya Operasi

$$\text{Per Tahun + Total Produksi Per Tahun} \quad 2.26$$

Penjelasan:

PPH Pelayaran = 1,2 % Dari Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil Biaya Pokok Per Satuan Unit Produksi Per Mil Dihitung Pada Tingkat *Load Factor* 60%

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. Dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2. 1 Jenis Kendaraan dan Besaran Unit Produksi

Golongan	Jenis Kendaraan dan Ukuran	Besaran SUP
Golongan I	Sepeda	2,23
Golongan II	sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong	4,02
Golongan III	sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih 500 cc (lima ratus centimeter cubik) dan kendaraan roda tiga	8,67
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 (double cabin) dengan panjang sampai dengan 5 meter	33,26
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
	a. kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter; atau	100,51

Golongan	Jenis Kendaraan dan Ukuran	Besaran SUP
Golongan VI	b. Mobil barang(truk)/tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan 103,19 mobil penarik tanpa gandengan	103,19
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
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
Golongan IX	Mobil barang (truck) tronton, Mobil tanki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 16 meter.	272,74

Sumber : Lampiran I Permenhub No PM 66 tahun 2019

d.Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan No 188.44/0785/KUM/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin – Tanjung Serdang Untuk Penumpang Kelas Ekonomi dan Kendaraan.

DAFTAR TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN LINTAS
BATULICIN – TANJUNG SERDANG

NO	JENIS MUATAN	SATUAN	TARIF JASA ANGKUTAN	KETERANGAN
A. PENUMPANG				
1.	Kelas Ekonomi	per orang	Rp8.600,00	Belum termasuk: a. Asuransi Pertanggungsaan Wajib Kecelakaan Penumpang. b. Jasa Pelabuhan.
	- Dewasa	per orang	Rp1.400,00	
	- Bayi (Max 24 Bulan)			
B. KENDARAAN				
1.	Golongan I	per unit	Rp12.200,00	
2.	Golongan II	per unit	Rp21.600,00	
3.	Golongan III	per unit	Rp76.350,00	
4.	Golongan IV			
	- Kendaraan Penumpang	per unit	Rp177.000,00	
	- Kendaraan Barang (Pick Up)	per unit	Rp158.600,00	
5.	Golongan V			
	- Kendaraan Penumpang (Bus)	per unit	Rp287.600,00	
	- Kendaraan Barang (Truck)	per unit	Rp263.200,00	
	- Kendaraan Barang (Tangki BBM 5 Ton)	per unit	Rp748.200,00	
6.	Golongan VI			
	- Kendaraan Penumpang (Bus)	per unit	Rp473.000,00	
	- Kendaraan Barang (Truck)	per unit	Rp477.200,00	
	- Kendaraan Barang (Tangki BBM 10 Ton)	per unit	Rp1.222.200,00	
7.	Golongan VII			
	- Kendaraan Golongan VII	per unit	Rp533.200,00	
	- Kendaraan Barang (Tangki BBM 16 Ton)	per unit	Rp1.528.200,00	
8.	Kendaraan Golongan VIII	per unit	Rp892.200,00	
9.	Kendaraan Golongan IX	per unit	Rp2.877.200,00	


 GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN,
 SAHBIRIN NOOR

Gambar 2. 1 Lampiran Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 0785 Tahun 2022

Sumber : Pt.ASDP Ferry (Persero) Cabang Batulicin

A. Landasan Teori

a. Tarif Angkutan

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga - harga untuk biaya pemakaian jasa angkutan yang disusun secara teratur dan terhitung menurut kemampuan transportasi. (Salim, A (1994:54)).

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

Tarif adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut sebuah perusahaan bersedia memberikan jasa kepada pelanggannya. (Gani,(1995:163)).

Menurut Ibrahim Pranoto K.(1997:55), mendefinisikan Tarif dengan bea atau duty yaitu sejenis pajak yang dipungut atas barang yang melewati batas negara. Bea yang dibebankan pada impor barang disebut bea impor atau bea masuk (impor tarif, import duty) dan bea yang dibebankan pada ekspor disebut bea ekspor, sedangkan bea yang dikenakan pada barang yang melewati daerah pabean negara pemungut disebut bea travel.

Tarif merupakan harga atau sejumlah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas pengguna jasa angkutan yang ditentukan oleh Pemerintah. Menurut Siregar, (2012:21) tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut:

1) Tarif Menurut Kelas (*Class Rate*)

Klasifikasi tarif menurut kelas digunakan khusus untuk muatan dan penumpang. Dalam kelompok tarif ini diberlakukan tarif yang berbeda-beda atas dasar kelas muatan dan penumpang. Tarif yang diberlakukan khusus untuk muatan disebut tarif muatan.

2) Tarif Pengecualian

Tarif pengecualian merupakan tarif yang lebih rendah daripada *Class Rate*.

3) Tarif Perjanjian Kontrak

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

4) Jenis Tarif dikelompokkan sebagai berikut:

a) Tarif menurut trayek

Tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transportasi tersebut (km/jam).

b) Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

c) Tarif Differential

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

muatan yang diangkut

5) Negosiasi Tarif

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

6) Dasar Kebijakan Penentuan Tarif

a) *Cost of Service Pricing* (Perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi)

Penentuan tarif ini berdasarkan biaya operasi satuan. Biaya operasi satuan yaitu biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa yang bersangkutan yang dinyatakan per ton per kilometer untuk angkutan barang. Biaya satuan dipengaruhi oleh hal – hal sebagai berikut:

(1) Biaya Tetap

Biaya yang termasuk dalam biaya tetap adalah biaya penyusutan kendaraan, biaya penggunaan, dan biaya modular tetap lainnya. Biaya tersebut tidak terpengaruh besarnya kapasitas produksi perusahaan jasa angkutan yang dihasilkan hanya perubahan dalam jangka panjang jika terjadi perubahan kapasitas produksi.

(2) Biaya Variabel

Biaya ini terdiri dari biaya bahan bakar, tenaga kerja, biaya asuransi, biaya peralatan serta biaya lainnya yang berkaitan dengan biaya operasi. Biaya tersebut berubah sesuai dengan banyaknya jasa angkutan yang dihasilkan.

(3) Biaya Khusus

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

b) *Value of Service Pricing* (Perhitungan Tarif Berdasarkan Nilai jasa Angkutan)

Penentuan tarif ini adalah tergantung pada besarnya nilai jasa angkutan yang dapat diberikan oleh pemakai jasa angkutan. Jika pemakaian jasa angkutan memberikan nilai yang tinggi atas jasa maka tingkat tarif akan tinggi. Demikian pula sebaliknya, tarif akan ditetapkan lebih rendah jika jasa angkutan tersebut dinilai rendah oleh pemakai jasa. Tinggi rendahnya nilai perusahaan angkutan dengan unit operasi yang besar dapat mengoptimalkan pemakaian kapasitas dengan menerapkan kebijaksanaan diskriminatif.

c) *What The Traffic Will Bear* (Perhitungan Tarif Untuk Menutupi Seluruh Biaya Variabel Sebanyak Mungkin dan Bagian dari Biaya Tetap)

Tarif yang dibentuk berdasarkan nilai jasa transportasi akan menghasilkan tingkat tarif maksimum. Batas tarif terendah terbentuk jika ditetapkan berdasarkan pendekatan biaya operasi. Tingkat tarif yang berada antara batas maksimum dan least itu adalah tarif yang ditetapkan berdasarkan prinsip *what the traffic will bear* adalah mengenakan tarif atas barang atau kelompok barang tertentu yang dapat memberikan penerimaan terbesar untuk menutupi biaya tetap perusahaan. Dalam penetapan tarif ini harus diperhatikan besarnya volume angkutan, sebab hal ini mempengaruhi besarnya penerimaan perusahaan.

7) Biaya Operasional Kapal

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

Komponen biaya operasional kapal, yaitu:

a) Biaya Langsung (*Direct Cost*)

Yaitu biaya yang langsung berkaitan dengan hasil produksi.

Terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap.

(1) Komponen Biaya Tetap

- (a) Penyusutan mesin kapal
- (b) Bunga Modal
- (c) Premi Asuransi kapal
- (d) Biaya Awak Kapal
- (2) Komponen Biaya Tidak Tetap
 - (a) Biaya bahan bakar
 - (b) Biaya pelumas
 - (c) Biaya perawatan
 - (d) Biaya Pelabuhan

b) Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

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

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

a) Pemakai Jasa Angkutan

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

b) Perusahaan-Perusahaan Jasa Angkutan

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

c) Pemerintah

Pemerintah memandang biaya angkutan untuk menentukan subsidi, baik terhadap perusahaan maupun terhadap pengguna jasa angkutan.

d) Daerah

Daerah pada umumnya menyangkut biaya - biaya tidak langsung

yaitu karena reorganisasi penggunaan tanah, pertumbuhan daerah terutama urbanisasi.

e) Masyarakat di luar pengguna jasa

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

b. Evaluasi

Menurut Adler (1983:187), evaluasi adalah tindakan mengukur biaya-biaya dan manfaat-manfaatnya sebagai aspek keseluruhan guna menentukan sebuah manfaat dan merupakan suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah tercapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itubila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh.

Sedangkan Arikunto & Cepi (2008:57), evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil sebuah keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi- informasi yang berguna bagi pihak decision maker untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

1) Pendapatan

Pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupabarang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasarsejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari – hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung mau pun tidak langsung. Husein,U (2000:89).

2) Biaya Operasional Kapal

Biaya operasional kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di

pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran. Muslihati (2012:143).

3) *Load factor* Kapal (Faktor Muat)

Load factor adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang tersedia di kapal. (Abu Bakar, 2010:157).

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\% \quad 2.27$$

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.

Untuk mengetahui *Load Factor* rata-rata kapal penyeberangan yangdatang dan berangkat tersebut dapat dicari dengan menggunakan rumus berikut ini:

$$\text{Load Factor} = \frac{\text{SUP TERPAKAI}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \quad 2.28$$

$$\text{SUP TERSEDIA} = \frac{\text{Luas Geladak Kendaraan}}{1 \text{ SUP}} \quad 2.29$$

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 di dapatkan dari Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019. Sedangkan SUP kapal terpakai didapat dari jumlah hasil pengalihan antara jumlah keseluruhan kendaraan yang dibongkar muat dengan SUP kapal. Dapat dicari dengan rumus di bawah ini:

$$\text{SUP Terpakai} = \text{Jumlah Kendaraan Yang Dibongkar Muat} \\ \times \text{SUP Masing – Masi Kapal} \quad 2.30$$

BAB III



METODELOGI PENELITIAN

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan penulis selama 4 bulan terhitung dari tanggal 1 maret 2023 sampai 1 Juli 2023. Lokasi penellitian akan dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin – Kalimantan Selatan.

2. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. penelitian kuantitatif adalah upaya seorang peneliti menemukan pengetahuan menyuguhkan data dalam bentuk angka. Angka-angka yang diperoleh inilah yang digunakan untuk melakukan analisa keterangan. Penelitian yang dilakukan berupa metode kuantitatif deskriptif, Metode deskriptif adalah metode penelitian yang menyampaikan fakta dengan cara mendeskripsikan dari apa yang dilihat, diperoleh dan yang dirasakan. (deepublish.com, diakses pada 2 Agustus 202

3. Instrumen Peneltian

Guna memperoleh data yang menunjang keberhasilan dalam penelitian ini,terdapat instrumen yang digunakan dalam penelitian yakni sebagai berikut :

- a. Form survei produktivitas kedatangan, penumpang dan kendaraan selama satu hari trip di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang,
- b. Form survei produktivitas kedatangan (Bongkar) penumpang dan kendaraan selama satu bulan trip di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang
- c. Form survei produktivitas keberangkatan (muat) , penumpang dan kendaraan selama satu hari trip di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang. Form survei produktivitas keberangkatan (Bongkar) penumpang dan kendaraan selama satu bulan trip di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang

e. Form survei Komponen Biaya Operasional Kapal (BOK),Populasi dan sampel.

4. Populasi dan Sampel

Menurut Nurrahman et al.,(2021:33) populasi dan sampel adalah unit-unit atau kelompok yang memiliki bentuk dan karakter tertentu yang sengaja dipilih,agar dapat diambil data diambil data yang dapat digunakan dalam penelitian yang telah dirancang. Populasi dan sampel merupakan salah satu bagian penting dalam penelitian yang harus ditentukan sejak awal.Dengan penentuan jenis objek penelitian ini,peneliti bisa menentukan metode penelitian yang lebih sesuai yang akan diambil datanya.Sementara sampel adalah sebagian dari populasi yang memiliki karakter yang sama dengan populasi (Nurrahman et al.,2021:33).

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini ialah seluruh kapal yang menyelenggarakan angkutan penyeberangan kelas ekonomi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.Sedangkan sampel yang dimaksud adalah salah satu kapal yang menyelenggarakan angkutan penyeberangan kelas ekonomi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin,yaitu KMP.Gutilla.

5. Jenis Data dan Sumber Data

Sumber data merupakan segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait.Data yang digunakan dalam penelitian terkait.Data yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut

a. Data Premier

Menurut Sugiyono (2010 :102) data primer adalah data yang digunakan data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung dari sumbernya atau berdasarkan observasi atau pengamatan langsung di lapangan.Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung pada objek kajian.Data primer antara lain adalah :

- 1) Produktivitas penumpang selama 15 hari
- 2) Data Komponen biaya operasional kapal
- 3) Data Tarif Eksisting

b.Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan dan disatukan oleh studi-studi sebelumnya atau yang diterbitkan oleh berbagai instansi lain. Biasanya sumber tidak langsung berupa data dokumentasi dan arsip-arsip resmi (Situmorang & Lutfi, 2014:3). Pada penelitian ini data sekunder yang akan diambil terdiri dari :

- 1) Data penduduk dan geografi daerah
- 2) Data karakteristik kapal

6. Bagan Alir Penelitian

Agar tujuan penelitian terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data yang harus diambil dan diolah. Hal itu mempunyai tujuan agar diperoleh pemecahan masalah dan peneliti dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian ini. Dalam penelitian ini terdapat 4 (empat) tahapan, setiap tahapan ini saling berhubungan untuk mencapai tujuan dari dilakukannya penelitian. Berikut adalah penjelasan dari tiap tahap dan langkah-langkah yang ada dalam tiap tahap - tahap tersebut:

a. Tahap Awal

Pada tahap ini dilakukan beberapa langkah yaitu:

1) Mulai

Ini adalah langkah awal dalam penelitian yang dilakukan. Penelitian dimulai dengan melakukan observasi sekaligus mengidentifikasi permasalahan yang ada di Lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL) yakni Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang.

2) Pengamatan

Langkah ini dilakukan sebagai awal dalam penelitian, untuk dapat lebih mengenal dan memahami kondisi yang terjadi di lapangan, pengenalan terhadap kondisi yang sebenarnya ini dirasa perlu dilakukan karena setelah dikenal dan dipahaminya kondisi yang sebenarnya maka dapat dilanjutkan dengan langkah rumusan masalah.

3) Rumusan Masalah

Langkah ini merupakan langkah lanjutan dari observasi

lapangan dimana setelah dilakukannya pengamatan terhadap kondisi yang terjadi saat ini di lapangan maka dilakukan rumusan masalah. Langkah ini dilakukan untuk dapat mengetahui adanya ketidaksesuaian kondisi yang terjadi di lapangan dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan teori dan peraturan yang berlaku. Setelah didapatkannya permasalahan atau ketidaksesuaian antara kondisi yang terjadi dengan kondisi yang seharusnya maka dilanjutkan dengan langkah pengumpulan data.

4) Pengumpulan Data

Langkah ini bertujuan untuk mempersiapkan segala sesuatu yang akan digunakan untuk pengumpulan data demi memudahkan proses pengumpulan data kedepannya.

5) Studi Literatur

Langkah ini bertujuan untuk memperkuat penelitian yang akan dibahas dalam pengambilan suatu masalah. Pada langkah ini dilakukan kajian terhadap teori-teori yang bersangkutan dan dasar hukum yang berlaku.

b. Tahap Pengumpulan Data

Pada tahap ini terdapat 2 (dua) langkah, yaitu :

1) Pengumpulan Data

Langkah pengumpulan data ini merupakan langkah yang dilakukan dengan tujuan melengkapi kebutuhan akan data-data dalam penyusunan kertas kerja wajib. Dalam pengumpulan data ini ada 2 (dua) jenis pengumpulan data yaitu dengan cara primer dan sekunder, dimana:

- a) Data primer yaitu data-data yang didapatkan dengan cara melakukan survei secara langsung ke lapangan.
- b) Data sekunder adalah data-data yang didapatkan dengan cara meminta data ke instansi yang bersangkutan.

2) Pengolahan Data

Setelah keseluruhan data yang dibutuhkan telah didapat maka dilanjutkan dengan langkah pengolahan data, langkah ini dilakukan dengan tujuan mempermudah dalam hal pembacaan data mentah hasil survei yang dilakukan. Hasil pengolahan data inilah yang akan menjadi pacuan dalam penyusunan

kertas kerja wajib.

c. Tahap Analisis

Pada tahap ini dilakukan 2 (dua) langkah, yaitu :

1) Analisa Data

Langkah ini merupakan suatu kegiatan mengubah data hasil rekapitulasi data mejadi suatu informasi yang dapat digunakan untuk mengambil kesimpulan dalam suatu penelitian.

2) Pemecahan Masalah

Langkah ini merupakan suatu proses dimana suatu situasi diamati kemudian bila ditemukan adanya masalah dibuatkan penyelesaiannya dengan cara menentukan masalah, mengurangi atau menghilangkan masalah atau mencegah masalah tersebut terjadi.

d. Tahap Akhir

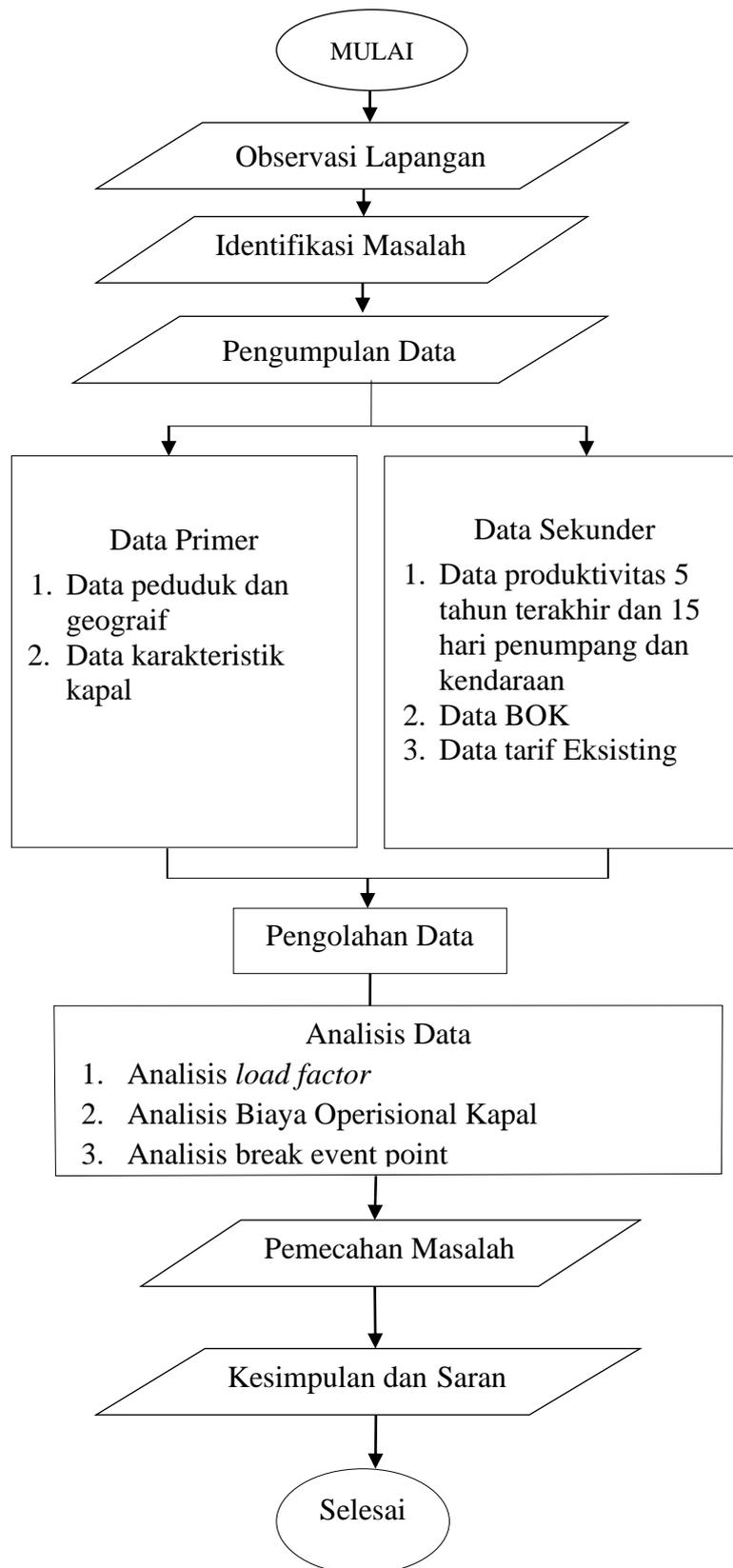
Sesuai dengan namanya, tahap ini merupakan tahapan terakhir dalam penyusunan suatu penelitian, dimana dalam tahap ini terdapat beberapa langkah yaitu :

1) Kesimpulan dan saran

Langkah ini bertujuan untuk menyimpulkan hasil dari penelitian yang dilakukan dan memberikan serta mengajukan suatu saran agar dapat dilakukannya perbaikan.

2) Selesai

Langkah ini merupakan langkah akhir dari seluruh kegiatan penelitian yang telah dilakukan. Setelah melakukan perhitungan berdasarkan komponen biaya operasional kapal dengan menggunakan tingkat load factor 60%, serta mempertimbangkan faktor-faktor lain yang memengaruhi besaran tarif angkutan penyeberangan, hasil perbandingan tarif dengan yang berlaku saat ini dapat memberikan wawasan yang lebih jelas tentang potensi dampak ekonomi dan sosial dari perubahan tarif tersebut. Proses konsultasi dengan berbagai stakeholder juga telah memberikan wawasan yang berharga dalam merumuskan keputusan terkait tarif yang seimbang dan adil bagi semua pihak terkait. Gambar bagan alir penelitian dapat dilihat pada gambar 3. 1



Gambar 3. 1 Bagan alir penelitian

B. Teknik Analisis Data

Pengumpulan data merupakan kegiatan yang penting bagi kegiatan penelitian, karena pengumpulan data tersebut akan menentukan berhasil tidaknya suatu penelitian. Sehingga dalam pemilihan teknik pengumpulan data harus cermat. Segala sesuatu yang ditemukan dapat memberikan informasi terkait penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2010:102) data primer adalah data yang di yang diperoleh atau dikumpulkan langsung dari sumbernya atau berdasarkan observasi atau pengamatan langsung di lapangan. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung pada objek kajian. Menurut Hasan (2002), Observasi ialah pemilihan, perubahan, pencatatan, dan pengkodean serangkaian perilaku dan suasana yang berkenaan dengan organisasi, sesuai dengan tujuan-tujuan empiris. Observasi yang di maksud dalam teknik pengumpulan data ini ialah observasi pra-penelitian, saat penelitian dan pasca-penelitian yang digunakan sebagai metode pembantu, dengan tujuan untuk mengamati bagaimana kinerja pustakawan pada layanan sirkulasi. Data primer juga di dapat dari sumber informan yaitu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Wawancara/ interview adalah pengumpulan data yang diperoleh dengan mengadakan tanya jawab langsung kepada narasumber yang dapat dipercaya seperti, Operator Kapal, Nahkoda, Pengawasan Pelabuhan dan Operator Pelabuhan. Data primer ini antara lain :

- a. Catatan hasil wawancara.
- b. Hasil observasi lapangan.
- c. Data – data mengenai informan.

Dalam Penelitian ini, data primer diantaranya meliputi data komponen Biaya Operasional Kapal (BOK), yang diperoleh dengan cara melaksanakan wawancara di setiap kapal yang dijadikan sebagai sampel.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan dan disatukan oleh studi- studi sebelumnya atau yang diterbitkan oleh berbagai

instansi lain. Biasanya sumber tidak langsung berupa data dokumentasi dan arsip- arsip resmi (Situmorang & Lufti, 2014:3). Dapat diperoleh melalui metode kepustakaan atau literature dengan mencari literature atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori serta data yang terkait dalam pemecahan masalah dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

Metode institusional juga dapat digunakan yang pada dasarnya diperoleh melalui proses pengumpulan data pada instansi terkait seperti Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan, dan juga PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin. Dalam Penelitian ini, data sekunder diantaranya meliputi data produktivitas selama 5 tahun terakhir, data produktivitas bongkar muat penumpang dan kendaraan selama satu bulan terakhir yakni bulan April 2023, data karakteristik setiap sampel kapal, data karakteristik wilayah, data karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, serta data peraturan terkait tarif angkutan penyeberangan.

C. Teknik Pengumpulan Data

Analisis merupakan salah satu proses penelitian yang dilakukan setelah semua data yang diperlukan guna memecahkan permasalahan yang diteliti sudah diperoleh secara lengkap (Muhson, 2006:1). Dalam melakukan penelitian ini penulis melakukan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Analisa *Load Factor*

Analisis ini memerlukan data masukan yang spesifik, seperti data produktivitas harian selama periode 15 hari dan kapasitas yang dimiliki oleh kapal. Hal ini penting untuk mendapatkan wawasan yang akurat mengenai faktor beban (*load factor*) dari kapal feri yang beroperasi di lintasan Batulicin-Tanjung Serdang. Untuk menganalisis *load factor* kapal feri, beberapa faktor penting perlu dipertimbangkan dengan seksama. Faktor-faktor ini termasuk jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal, serta kapasitas sebenarnya dari kapal feri yang digunakan dalam trayek ini.

Dalam konteks ini, jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal feri sangat mempengaruhi besarnya *load factor*. *Load factor* mengacu pada rasio antara kapasitas yang digunakan dengan kapasitas total yang tersedia. Dalam hal ini, kapasitas kapal feri, baik dalam hal

penumpang maupun kendaraan, akan menjadi indikator penting untuk menghitung load factor. Data produktivitas harian selama 15 hari juga diperlukan untuk memahami variasi beban kerja kapal feri seiring waktu. Ketika analisis dilakukan, data-data ini akan digunakan untuk menghitung seberapa efisien kapasitas kapal feri dimanfaatkan dalam periode tersebut. Dengan membandingkan kapasitas yang sebenarnya digunakan dengan kapasitas total yang tersedia, dapat dihitung persentase kapasitas yang terisi, yang dikenal sebagai load factor. Load factor ini memberikan gambaran tentang seberapa optimal kapal feri tersebut digunakan dalam mengangkut penumpang dan kendaraan di lintasan Batulicin-Tanjung Serdang.

Dalam kesimpulannya, analisis tentang load factor kapal feri pada lintasan Batulicin-Tanjung Serdang memerlukan data produktivitas harian selama periode 15 hari dan informasi tentang kapasitas kapal feri yang terlibat dalam trayek ini. Faktor-faktor ini akan membantu dalam memahami sejauh mana kapasitas kapal feri dimanfaatkan dan seberapa efisien operasinya dalam mengangkut penumpang dan kendaraan. Hasil dari analisis ini dapat memberikan wawasan berharga untuk perencanaan dan pengembangan lebih lanjut dalam sektor transportasi laut di wilayah tersebut..

2. Analisa Biaya Operasioanal Kapal

Menurut Chairul I. Ilham et al.,(2017) Biaya Operasi Kapal merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan dan diperhitungkan dalam menghasilkan jasa angkutan, meliputi biaya modal untuk kapal, biaya operasional untuk bahan bakar. Perhitungan biaya operasional kapal yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menghitung tarif angkutan penyeberangan. Adapun data perhitungan biaya operasional kapal sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Analisis Biaya Operasional Kapal

No	Uraian	Keterangan
1	Merk Mesin/ Jumlah Mesin	
2	Harga Mesin	
3	Harga Body	

No	Uraian	Keterangan
4	Jumlah Nahkoda	
5	Jumlah Operator	
6	Gaji Nahkoda/ hari	
7	Gaji Operator perhari (1 Orang)	
8	Harga BBM	
9	Harga Oli	
10	Jumlah hari operasi/ kapal/ tahun	
11	Jumlah trip/Hari	
12	Kapasitas Penumpang	
13	Jarak Pelayaran	
14	Waktu Tempuh	
15	Uang Makan/hari/orang	
16	Perawatan	
17	Premi asuransi	
18	Biaya Pelabuhan	
19	Load factor	
17	Premi asuransi	
18	Biaya Pelabuhan	
19	Load factor	

Sumber : Analisis , 2023

3. Analisa *Break Event Point*

Analisis ini membutuhkan data masukkan seperti biaya opearsional kapal yang terdiri dari komponen biaya tetap dan biaya tidak tetap, tarif/pnp , dan kapasitas muat. Berikut formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap – tiap kapal.

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

Keterangan :

LF : Faktor Muat

KP : Kapasitas Terpakai

KT : Kapasitas Tersedia

BAB IV



ANALISIS DAN PEMBAHASAN

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Wilayah

a. Kondisi Geografis

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan di Indonesia yang melayani dua lintas penyeberangan, yaitu lintas komersial Batulicin – Tanjung Serdang dan lintasan Batulicin – Garongkong. Kedua lintas ini merupakan Long Distance Ferry (LDF) yang menghubungkan antara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi. Lintas komersial Batulicin – Tanjung Serdang memiliki jarak tempuh sekitar 130 km dengan waktu tempuh sekitar 5 jam. Lintasan ini melayani perjalanan kapal penumpang dan barang yang dilayani oleh beberapa perusahaan pelayaran yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Sementara itu, lintasan Batulicin – Garongkong memiliki jarak tempuh sekitar 245 km dengan waktu tempuh sekitar 10 jam. Lintasan ini juga melayani perjalanan kapal penumpang dan barang yang dilayani oleh beberapa perusahaan pelayaran yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Kedua lintas penyeberangan ini memiliki peran yang sangat penting dalam memfasilitasi mobilitas manusia dan barang dari Pulau Kalimantan ke Pulau Sulawesi dan sebaliknya. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin sebagai titik awal kedua lintasan ini memiliki peran strategis sebagai pusat kegiatan bongkar muat kapal dan penghubung transportasi laut di wilayah tersebut.

Dalam kesimpulannya, lintas penyeberangan adalah sebuah alur perairan yang ditetapkan untuk menghubungkan simpul pada jejaring jalan dan/atau jalur kereta api yang sudah ada atau yang direncanakan.

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin melayani dua lintas penyeberangan, yaitu lintas komersial Batulicin – Tanjung Serdang dan lintasan Batulicin – Garongkong, yang menghubungkan antara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi. Kedua lintas ini memiliki peran yang sangat penting dalam memfasilitasi mobilitas manusia dan barang serta memperkuat konektivitas antarwilayah di Indonesia.

Lintas komersial Batulicin – Tanjung Serdang yang dioperasikan oleh 6 kapal dengan frekuensi harian menjadi jembatan vital dalam menghubungkan Pulau Kalimantan dengan Pulau Sulawesi. Fasilitas ini mendukung pengangkutan barang dagangan, pergerakan warga, serta pertukaran ide dan budaya antarwilayah. Sementara itu, lintasan Batulicin – Garongkong, yang dilayani oleh 1 kapal dengan jadwal 2 trip per minggu, juga memiliki peran strategis dalam mempertahankan kerjasama lintas pulau yang kuat.

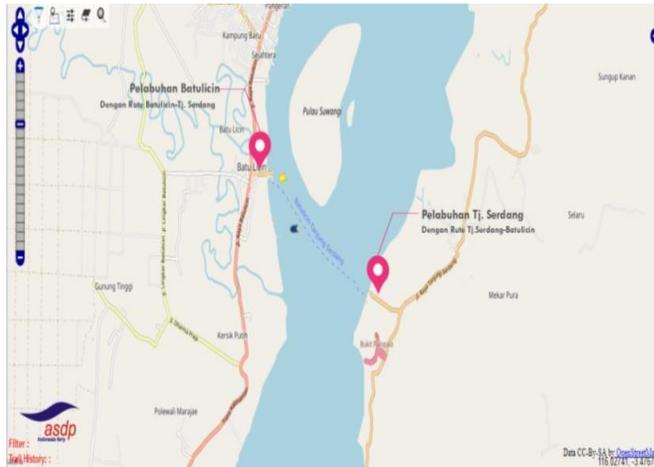
Dengan menjalankan peran ini, Pelabuhan Penyeberangan Batulicin tidak hanya berfungsi sebagai titik transit, tetapi juga sebagai pusat ekonomi dan sosial. Konektivitas yang terjalin melalui pelabuhan ini memainkan peran kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pertukaran budaya, serta penguatan integrasi nasional di seluruh wilayah Indonesia.

Tabel 4. 1 Daftar Lintasan Penyeberangan Batulicin - Tanjung Serdang

Lintas Penyeberangan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh
Batulicin - Tanjung Serdang	3,5 Mil	45 menit
Batulicin – Garongkong	242 Mil	24 jam

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

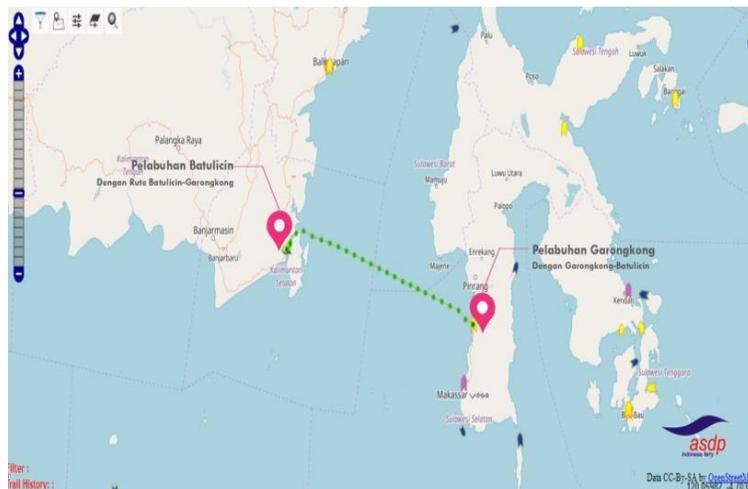
Peta jaringan lintasan dari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menuju Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Serdang:



Gambar 4. 1 Peta Jaringan Lintasan Batulicin - Tanjung Serdang

Sumber : Pt. ASDP FERRY (PERSERO) Cabang Batulicin

Peta jaringan lintasan dari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menuju Pelabuhan Garongkong:



Gambar 4. 2 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Garongkong

Sumber : Pt. ASDP FERRY (PERSERO) Cabang Batulicin

2) Jadwal Keberangkatan

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menyediakan lintasan penyeberangan yang menghubungkan Batulicin dan Tanjung Serdang dengan jadwal keberangkatan kapal yang teratur setiap hari. Jadwal keberangkatan kapal dimulai dari pukul 05.00 WITA hingga pukul 20.30 WITA, serta ditambah dengan jam keberangkatan malam pada pukul

24.00 WITA dan dini hari pada pukul 04.00 WITA. Lintasan penyeberangan ini memiliki peran penting dalam memfasilitasi transportasi antarwilayah, khususnya antara Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi.

Jadwal keberangkatan kapal tersebut dapat berubah sewaktu-waktu tergantung pada kondisi cuaca dan kapal yang dapat mempengaruhi operasional di pelabuhan. Oleh karena itu, penting bagi penumpang untuk selalu memperbarui informasi mengenai jadwal keberangkatan kapal sebelum melakukan perjalanan. Selain itu, penumpang juga disarankan untuk tiba lebih awal sebelum keberangkatan kapal untuk menghindari keterlambatan dan memastikan keselamatan dalam perjalanan laut. Dengan adanya jadwal keberangkatan kapal yang teratur, diharapkan dapat mempermudah mobilitas masyarakat dan meningkatkan konektivitas antarwilayah di Indonesia.

Tabel 4. 2 Jadwal Keberangkatan Batulicin - Tanjung Serdang

Trip	Jam Keberangkatan Kapal					
1	05.55	06.20	06.45	07.10	07.35	08.00
2	08.25	08.50	09.15	09.40	10.05	10.30
3	10.55	11.20	11.45	12.10	12.35	13.00
4	13.25	13.50	14.15	14.40	15.05	15.30
5	15.55	16.20	16.45	17.10	17.35	18.00
6	18.25	18.50	19.15	19.40	20.05	20.30
Ekstra Trip Malam						
1	24.00					
2	04.00					

Sumber : Pt. ASDP Ferry (Persero) Cabang Batulicin

2. Kondisi Pelaksanaan Angkutan Penyeberangan

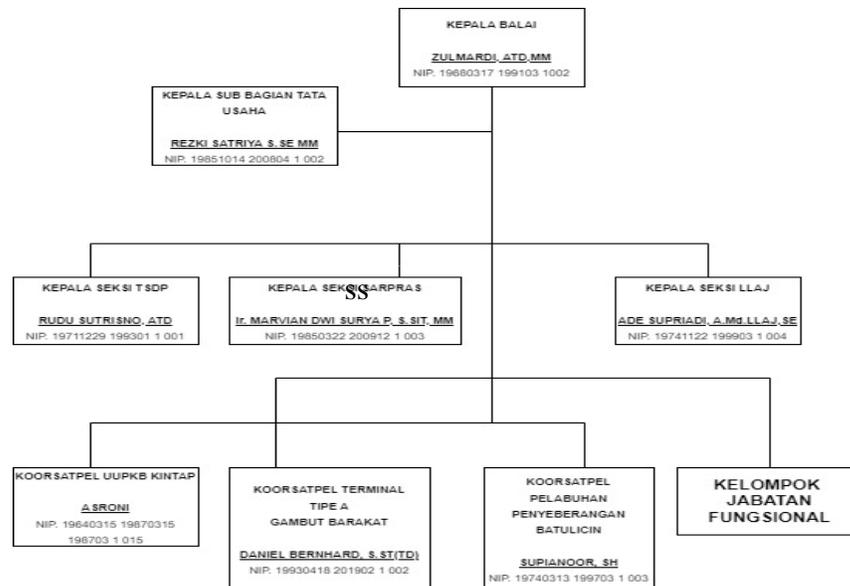
a. Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah BPTD Kelas II Kalimantan Selatan, sedangkanyang menjadi pihak operator adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin.

1) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Kalimantan Selatan

BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan termasuk dalam Tipe A yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

Berikut ini struktur organisasi yang terdapat pada Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan:



Gambar 4. 3 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Provinsi

Sumber : Humas BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan,2023

2) Uraian Tugas

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan terdiri dari beberapa bagian yaitu :

1) Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat

Rincian Tugas :

- (a) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat

- (b) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- (c) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- (d) Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional
- (e) Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karose
- (f) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang 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, serta pengawasan tarif angkutan jalan
- (g) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (h) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (i) Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (j) Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundangan-undangan di bidang lalu

lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

- (k) Melaksanakan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas Dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

2) Kepala Sub Bagian Tata Usaha

Rincian Tugas :

- (a) Menyusun bahan rencana, program, dan anggaran
- (b) Menyusun bahan pengelola urusan tata usaha
- (c) Menyusun bahan pengelola rumah tangga
- (d) Menyusun bahan pengelola kepegawaian
- (e) Menyusun bahan pengelola urusan keuangan
- (f) Menyusun bahan pengelola urusan hukum dan hubungan masyarakat
- (g) Menyusun bahan evaluasi dan laporan
- (h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

3) Kepala Seksi Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Komersil dan Perintis

Rincian Tugas :

- (a) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (b) Menyusun bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

- (c) Menyusun bahan penjaminan keamanan dan ketertiban di bidang lalu lintas dan angkutan SDP
- (d) Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (e) Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (f) Menyusun bahan pelayanan jasa kepelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (g) Menyusun bahan pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- (h) Menyiapkan bahan penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial
- (i) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

4) Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Rincian Tugas :

- (a) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A
- (b) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, dan pengawasan terminal barang
- (c) Menyusun penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan penyelenggaraan, dan pengawasan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- (d) Menyiapkan bahan pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor
- (e) Menyiapkan bahan pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang

bangun sarana angkutan jalan

- (f) Menyiapkan bahan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- (g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

5) Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Rincian Tugas:

- (a) Menyusun bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional
- (b) Menyusun bahan pengawasan angkutan orang lintas batas negara negara dan / atau antar kota antar provinsi
- (c) Menyusun bahan pengawasan angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang
- (d) Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
- (e) Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- (f) Menyusun bahan pengawasan tarif angkutan jalan
- (g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

6) Satuan Pelayanan

Satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala Balai Pengelola Transportasi Darat. Satuan pelayanan dipimpin oleh seorang koordinator. Satuan Pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat salah satunya yaitu Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Adapun rincian tugas dari Koordinator Satuan Pelayanan Penyeberangan Batulicin sebagai berikut :

- (a) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkatan Penyeberangan Komersial
- (b) Melakukan pengumpulan, pengolahan dan penelaahan data / informasi sebagai bahan laporan Melakukan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan
- (c) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkatan Penyeberangan Komersial
- (d) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkatan Penyeberangan Komersial
- (e) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Kepala Balai secara berkala
- (f) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait
- (g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

7) Kelompok Jabatan Fungsional

Rincian Tugas :

Melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing- masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

b. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Kapal tersebut merupakan kapal tipe Ro-Ro (*Roll on – Roll off*) yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang dan kendaraan sehingga kondisinya harus tetap

dipelihara. Di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terdapat 7 kapal penyeberangan untuk lintasan Batulicin – Tanjung Serdang dengan pola 6 kapal yang beroperasi tiap harinya. Untuk lintasan Batulicin – Garongkong hanya dilayani oleh 1 kapal penyeberangan yang beroperasi sebanyak 2 trip dalam 1 minggu. Kapal tipe Ro-Ro (Roll on – Roll off) memiliki fungsi penting dalam kegiatan bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang dan kendaraan. Oleh karena itu, pemeliharaan kondisi kapal ini menjadi suatu keharusan agar kelancaran operasionalnya terjamin.

Dalam lintasan Batulicin – Tanjung Serdang, Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menyediakan layanan melalui 7 kapal penyeberangan, di mana 6 kapal beroperasi setiap harinya. Pada lintasan Batulicin – Garongkong, satu kapal penyeberangan melayani dengan jadwal 2 trip dalam 1 minggu. Pentingnya menjaga kondisi kapal-kapal ini dalam keadaan prima menjadi faktor kunci dalam menjamin kelancaran operasional, keselamatan penumpang, serta efisiensi bongkar muat barang.

Dalam konteks ini, pemeliharaan rutin dan perawatan terhadap kapal tipe Ro-Ro sangatlah penting. Kondisi kapal yang baik akan mendukung kelancaran operasi pelabuhan dan juga memberikan rasa aman bagi para pengguna jasa. Dengan memastikan pemeliharaan yang tepat waktu dan berkualitas, Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat mempertahankan layanan yang handal dan mendukung mobilitas masyarakat serta kelancaran arus barang di wilayah tersebut.

Tabel 4. 3 Kapal Yang Beroperasi Pada Pelabuhan Batulicin

No	Nama Kapal	Jenis Kapal	Lintasan
1	 <p>KMP.Gutila</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>
2	 <p>KMP.Teluk Cendrawasih I</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>

3	 <p>8 Mar 2023 08.53.54 3°27'17.59"S 116°0'34.817"E ±3,79m 195° S Kecamatan Batulicin Altitude:56.7m Speed:0.0km/h Index number: 53</p> <p>KMP.Kerapu III</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>
4	 <p>17 Mar 2023 10.40.53 3°27'6,241"S 116°0'33,781"E ±3,79m 156° SE Kecamatan Batulicin Altitude:60.8m Speed:0.0km/h Index number: 108</p> <p>KMP.Jembatan Musi II</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>
5	 <p>22 Apr 2023 17.09.25 3°27'5,514"S 116°0'36,46"E ±4,90m 251° W Kecamatan Batulicin Kabupaten Tanah Bumbu Kalimantan Selatan Altitude:52.6m Index number: 325</p> <p>KMP.Mahakam Raya</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>

6	 <p style="text-align: center;">KMP.Trunojoyo</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>
7	 <p style="text-align: center;">KMP.Awu- Awu</p>	<p><i>Ro/Ro (Roll on Roll Off)</i></p>	<p>Batulicin -Tanjung Serdang</p>

Sumber : Pt. ASDP Ferry (Persero) Cabang Batulicin,2023



Gambar 4. 4 KMP.Gutila

Tabel 4. 4 Karakteristik KMP.Awu-Awu

KARAKTERISTIK KMP. Gutila			
Nama Kapal	:	KMP. Gutila	
Tempat Pembuatan	:	JAKARTA	
Tahun Pembuatan	:	2009	
Lintasan	:	BATULICIN – TANJUNG SERDANG	
Type Kapal	:	FERRY RO –RO	
KARAKTERISTIK KMP. Gutila			
Ukuran Utama			
1	Panjang Seluruh (LOA)	:	54,50 M
2	Panjang (LBP)	:	38,30 METER
3	Lebar (B)	:	32,80 METER
4	Dalam	:	10,50 METER
5	Sarat Air (d)	:	2,90 METER
6	Tinggi Geladak	:	1,80 METER
7	GRT	:	481 / 145
Mesin Utama			
1	Merk	:	YANMAR
2	Type	:	6 LAA – UTE
3	Tenaga Kuda/PK	:	2 X 530 HP
Mesin Bantu			
1	Merk	:	PERKINS

KARAKTERISTIK KMP. Gutila			
2	Type	:	4 AA.5407
3	Tenaga Kuda/PK	:	2 X 66 HP
Kapasitas Muat			
1	Penumpang	:	298 ORANG
2	Kendaraan	:	18 UNIT

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

c. Prasarana

1) Fasilitas Daratan

Fasilitas daratan yang ada di pelabuhan penyeberangan Batulicin adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 5 Fasilitas Daratan Pelabuhan Batulicin

No.	Fasilitas Daratan	Luas (m ²)
1	Areal Parkir Kendaraan Non Menyeberang	
	Parkir Kendaraan Roda 2	60
	Parkir Kendaraan Roda 4	436
2	Areal Parkir Siap Muat	
	Kendaraan Roda 2	540
	Kendaraan Roda 4	1.000
3	Ruang Tunggu	104
4	Musala	9
5	Areal Kantor dan Taman	983
6	Jalur Penumpang Pejalan Kaki	90

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

a) Kantor Administrasi

Sebuah pelabuhan feri membutuhkan manajemen yang baik. Untuk mendukung hal tersebut diperlukan bangunan sebagai pusat kendali operasional, kantor administrasi lintas kegiatan guna menciptakan pelayanan yang sebaik-baiknya bagi pengguna jasa.

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan pelabuhan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin

dalam rangka menangani seluruh prosedur administrasi terkait Pelabuhan Feri Batulicin. Area kantor dan taman ini meliputi area seluas 983m².



Gambar 4. 5 Kantor Administrasi

b) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang adalah tempat dimana penumpang menunggu atau beristirahat sementara menunggu kapal datang dan transit setelah membeli tiket di loket di pelabuhan. Karena keterbatasan tempat dan tempat duduk yang tidak mencukupi, kondisi ruang tunggu penumpang di Terminal Feri Batulicin tidak berfungsi dengan baik. Terdapat 9 set bangku di ruang tunggu penumpang ini, satu set dapat digunakan oleh 4 penumpang. Ruang tunggu di pelabuhan juga terhubung dengan kantin dan musala.

Penting untuk memperbaiki situasi ini dengan meningkatkan fasilitas ruang tunggu. Pertimbangan dapat diberikan untuk menambah jumlah bangku agar semua penumpang dapat duduk dengan nyaman. Selain itu, perlu dipastikan akses yang mudah antara ruang tunggu, kantin, dan musala, sehingga penumpang dapat memanfaatkan fasilitas tambahan dengan lebih baik. Upaya untuk menciptakan lingkungan yang lebih ramah dan nyaman di ruang tunggu penumpang akan memberikan pengalaman positif bagi semua pengguna pelabuhan.



Gambar 4. 6 Ruang Tunggu

c) *Toll gate*

Toll gate berfungsi sebagai pintu masuk bagi kendaraan yang ingin menyeberang dan membeli tiket nontunai . *Toll gate* terbagi menjadi dua bagian, yaitu *toll gate* khusus untuk kendaraan Golongan IV ke atas, dan untuk kendaraan roda 2 dan 3 Golongan II dan III yang masih didampingi oleh pejalan kaki.



Gambar 4. 7 *Toll Gate*

d) *Loket*

Loket penumpang di Pelabuhan Batulicin adalah tempat di mana penumpang dapat membeli tiket untuk kapal laut sebelum naik ke

kapal. Fungsinya mirip dengan loket yang ada di stasiun kereta api atau terminal bus, di mana penumpang harus memperoleh tiket sebelum memulai perjalanan. Di loket penumpang pelabuhan Batulicin, penumpang dapat memilih dan membeli tiket untuk berbagai tujuan pelayaran laut yang tersedia.

Loket ini berfungsi sebagai tempat transaksi untuk proses pembelian tiket, dan juga untuk memberikan informasi terkait jadwal keberangkatan, harga tiket, serta jenis dan kelas kapal yang tersedia.



Gambar 4. 8 Loket Awu - Awu

e) Mushola

Mushola adalah bangunan kecil yang menyerupai masjid yang digunakan oleh para penumpang sebagai tempat ibadah bagi umat Islam. Mushola di Feri Batulicin memiliki luas 9 m².



Gambar 4. 9 Mushola

f) Toilet

Tersedia toilet bagi pengguna jasa di Terminal Feri Batulicin. Total ada 5 unit toilet, 3 unit toilet wanita dan 2 unit toilet pria. 2 toilet di toilet wanita tidak bisa digunakan atau dikunci. Toilet di Terminal Feri Batulicin terletak di sebelah ruang tunggu.



Gambar 4. 10 Toilet

g) Areal Parkir Non Penyeberangan

Areal Parkir Non Penyeberangan berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan. Tempat parkir tersedia di Pelabuhan Feri Batulicin sebagai tempat parkir truk pengantar barang, truk pick up dan kendaraan roda dua. Luas area parkir Pelabuhan Feri Batulicin adalah 60 m² untuk kendaraan roda dua dan 436 m² untuk kendaraan roda empat.



Gambar 4. 11 Areal Parkir Non Penyeberangan

h) Areal Parkir Siap Muat Kendaraan

Areal parkir siap muat kendaraan adalah tempat yang digunakan kendaraan di pelabuhan untuk menunggu antrean masuk kapal, atau biasa disebut dengan tempat parkir siap muat. Lahan parkir yang dapat dimuat adalah 540 m² untuk kendaraan roda dua dan 1000 m² untuk kendaraan roda empat. Areal parkir siap muat dibagi Gol. II dan III, Gol. IV dan Gol. V ke atas. Selain itu, lahan parkir siap muat ini juga dibagi menjadi beberapa golongan, yaitu Golongan II dan III, serta Golongan IV dan Golongan V ke atas.

Pembagian ini mungkin dilakukan berdasarkan ukuran kendaraan, jenis layanan kapal, atau faktor lain yang relevan. Hal ini bertujuan untuk mengatur aliran kendaraan dengan lebih teratur, memastikan bahwa proses antrian masuk kapal dapat berjalan lancar dan efisien. Dengan adanya pengaturan yang jelas dan pemisahan berdasarkan golongan, pelabuhan dapat menciptakan pengalaman yang lebih baik bagi para pemilik kendaraan yang menggunakan layanan kapal di pelabuhan tersebut.



Gambar 4. 12 Areal Parkir Siap

i) Instalasi Listrik

Terdapat satu unit peralatan listrik berupa genset yang akan digunakan jika terjadi pemadaman listrik di Pelabuhan Feri.



Gambar 4. 13 Instalasi Listrik

j) Pos Jaga

Pos Jaga di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berfungsi untuk menjaga keamanan kondisi pelabuhan pada kondisi normal maupun padat yang berada di sekitar gerbang depan masuk Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.



Gambar 4. 14 Pos Jaga

k)Alat Pemadam Kebakaran

Di ruang tunggu penumpang pelabuhan penyeberangan Batulicin terdapat alat pemadam kebakaran untuk penyelamatan dan pertolongan pertama jika terjadi kebakaran.



Gambar 4. 15 Alat Pemadam

2) Fasilitas Sisi Perairan

Tabel 4. 6 Fasilitas Sisi Perairan

No	Fasilitas	Volume	Satuan
A	Dermaga MB 1		
1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge</i> 1		
-	Panjang	94	M
-	Lebar	6,6	M
2	Kapasitas Dermaga	300	GRT
3	Kedalaman kolam	3-5	M
A	Dermaga MB I		
4	<i>Movable Bridge (MB)</i>		
-	Panjang	18	M
-	Lebar	7,3	M
-	Kapasitas(Sistem Penggerak Hidrolik)	30	Ton
5	<i>Fender</i>	6	Unit
6	<i>Bolder</i>	13	Unit
B	Dermaga MB 2		
1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge</i> 2		
-	Panjang	70,5	M
-	Lebar	6,1	M
2	Kapasitas Dermaga	300	GRT
3	Kedalaman kolam	3-5	M

a) Dermaga

Dalam pelayaran, pengoperasian dermaga sangat diperlukan untuk kapal bongkar muat penumpang. Dermaga pelabuhan penyeberangan Batulicin merupakan dermaga tipe MB (*Movable Bridge*). Pelabuhan ini memiliki 2 dermaga tipe *Movabel Bridge*.

Dua dermaga tipe MB yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menunjukkan komitmen pelabuhan dalam memberikan pelayanan yang terbaik bagi operator kapal, kru, dan penumpang. Ketersediaan lebih dari satu dermaga dengan fasilitas gerak yang dapat diatur memberikan fleksibilitas dan kesiapan dalam mengakomodasi lalu lintas kapal yang datang dan pergi.

Selain itu, dermaga ini juga memungkinkan proses bongkar muat penumpang dan barang menjadi lebih efisien dan aman. Dengan demikian, dermaga tipe MB di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berkontribusi positif dalam menjaga kelancaran aktivitas pelabuhan dan keselamatan pelayaran secara keseluruhan]. Dengan kemampuan untuk mengatur gerakan, dermaga ini menawarkan fleksibilitas yang luar biasa dan kesiapan penuh dalam menghadapi lonjakan lalu lintas kapal yang berdatangan dan berangkat.. Melalui semua upaya ini, kontribusi positif yang dihasilkan oleh dermaga tipe MB di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin semakin terlihat jelas, baik dalam menjaga kelancaran operasional pelabuhan maupun meningkatkan tingkat keselamatan keseluruhan dalam setiap pelayaran.



Gambar 4. 16 Dermaga MB I



Gambar 4. 17 Dermaga MB II

b) Trestle

Trestle merupakan jembatan yang menghubungkan daratan dengan movable bridge. Kondisi *trestle* di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin perlu dilakukan pembenahan. Pada *trestle* dermaga MB I kondisi jalan ditemukan ada yang berlubang.



Gambar 4. 18 *Trestel*

c) Bolder

Fasilitas pelabuhan yang disebut *Bolder* berfungsi untuk menambatkan kapal saat bersandar di pelabuhan, sehingga dapat mencegah terjadinya pergeseran atau guncangan yang besar. Di

Dermaga MB I terdapat 13 *bolder*, sedangkan di Dermaga MB II terdapat 14 *bolder*. Namun, terdapat beberapa *bolder* di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang tidak dapat digunakan karena tidak layak. Dalam menjaga infrastruktur pelabuhan, termasuk fasilitas *bolder*, dalam kondisi yang baik sangatlah penting.

Pemeliharaan dan evaluasi rutin harus diutamakan untuk memastikan bahwa setiap *bolder* berfungsi sebagaimana mestinya. Tindakan ini bukan hanya untuk memastikan operasi pelabuhan yang lancar, tetapi juga untuk menghindari potensi risiko bagi kapal, kru, dan muatan yang diangkut.



Gambar 4. 19 *Bolder*

d) Fender

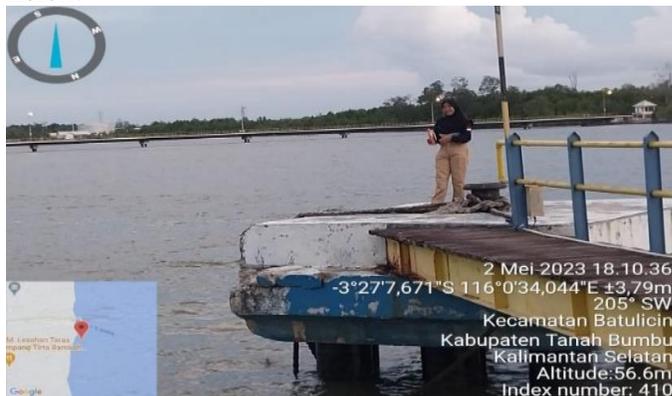
Fender memiliki fungsi untuk menyerap energi yang timbul akibat benturan kapal saat bersandar di pelabuhan. Konstruksi *fender* dapat dibuat bergandengan dengan dermaga atau terpisah, dan setiap *fender* menerima gaya horizontal dari benturan kapal. Di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, terdapat 6 unit *fender* pada Dermaga MB I dan MB II. Namun, kondisi *fender* pada kedua dermaga tersebut sudah mengalami karat dan ditemukan beberapa *fender* yang tidak dapat digunakan lagi.



Gambar 4. 20 Fender

e) *Mooring Dolphin* (MD)

Mooring Dolphin (MD) adalah istilah yang merujuk pada fasilitas tambat di pelabuhan yang dirancang khusus untuk tujuan pemuatan dan pelepasan tali kapal, tanpa fungsi utama sebagai penghalang untuk mencegah benturan kapal. Dalam praktiknya, *Mooring Dolphin* digunakan sebagai titik referensi yang memungkinkan kapal untuk diamankan secara stabil ketika dalam proses pemuatan dan pelepasan kargo atau penumpang. Dengan cara ini, *Mooring Dolphin* memberikan dukungan dalam menjaga posisi kapal agar tetap berada pada lokasi yang diinginkan, sehingga proses bongkar muat dapat berlangsung secara lancar dan efisien.



Gambar 4. 21 *Mooring Dolphin*

f) *Breasting Dolphin*

Breasting dolphin adalah struktur pelindung yang digunakan untuk menahan dan meredam benturan kapal saat merapat atau terkena arus dan ombak. Untuk melakukannya, *dolphin* ini harus dilengkapi dengan fender dan ditanamkan dengan bolder agar dapat menahan beban yang ditimbulkan oleh kapal.

Oleh karena itu, konstruksi *dolphin* harus cukup kuat untuk menangani beban yang besar, dan direncanakan dengan cermat agar dapat melindungi kapal dengan efektif. Dalam hal ini, keamanan dan keselamatan kapal dan kru menjadi prioritas utama dalam perencanaan dan pembangunan *dolphin* tersebut.



Gambar 4. 22 *Breasting Dolphin*

g) *Catwalk*

Catwalk adalah fasilitas pendukung yang sangat penting dalam penggunaan *mooring dolphin* di pelabuhan. Fungsi utama dari *catwalk* adalah sebagai jalan tambahan atau jembatan yang menghubungkan *mooring dolphin* dengan area pelabuhan yang lain, sehingga memudahkan petugas kapal dalam mengikat atau melepas tali tambat kapal saat kapal bersandar atau akan berlayar.



Gambar 4. 23 Catwalk MB I



Gambar 4. 24 Catwalk MB II

h) Ruang Operator *Movable Bridge*

Fasilitas pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam mengolah gerak kapal yang ingin sandar atau berangkat dari pelabuhan. Fasilitas ini meliputi beberapa hal seperti bongkar muat barang, pengisian perbekalan, dan pengisian bahan bakar. Selain itu, fasilitas pelabuhan juga harus dapat memberikan perlindungan terhadap gelombang pantai yang dapat mempengaruhi kondisi kapal. Selain itu, kedalaman yang cukup untuk kapal melakukan

olah gerak juga sangat penting untuk memastikan keamanan dan keselamatan kapal serta kru di dalamnya.

Salah satu fasilitas pelabuhan yang cukup penting adalah kolam pelabuhan. Kolam pelabuhan berfungsi sebagai area parkir kapal atau area manuver kapal yang memungkinkan kapal untuk melakukan olah gerak dengan aman dan efisien. Kolam pelabuhan juga harus memiliki kedalaman yang memadai untuk mengakomodasi kapal yang berukuran berbeda-beda. Di pelabuhan Penyeberangan Batulicin, terdapat kolam pelabuhan yang memiliki luas sebesar 178.171,5 m². Hal ini menunjukkan bahwa pelabuhan ini memiliki fasilitas yang cukup besar dan memadai untuk menampung kapal-kapal yang akan bersandar atau berangkat dari pelabuhan tersebut. Dengan luas kolam pelabuhan yang besar, diharapkan pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat melayani kapal-kapal yang lebih banyak serta dapat memperluas jangkauannya dalam menghubungkan antar daerah melalui jalur laut.



Gambar 4. 25 Kolam Pelabuhan

B. Hasil Penelitian

Dalam hasil dan pembahasan dalam pembuatan kkw ini, penulis akan menyajikan data mengenai produktivitas keberangkatan dan kedatangan selama

5 tahun terakhir. Selain Data Produktivitas 5 tahun terakhir penulis juga menyajikan data tentang keberangkatan dan kedatangan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Data tentang produktivitas keberangkatan dan kedatangan dalam periode 5 tahun terakhir dan keberangkatan dan kedatangan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin akan dihadirkan dalam bentuk tabel. Dengan menggunakan tabel, kita dapat memvisualisasikan produktivitas keberangkatan dan kedatangan selama 5 tahun terakhir dan data keberangkatan dan kedatangan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan selama 5 tahun terakhir dan data produktivitas keberangkatan dan kedatangan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin akan dipresentasikan secara jelas dan informatif. Penyajian data terkait produktivitas keberangkatan dan kedatangan dari lima tahun terakhir dan keberangkatan dan kedatangan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin akan menjadi fokus utama dalam presentasi ini.

1. Penyajian Data

a. Produktivitas Keberangkatan Dan Kedatangan 5 Tahun Terakhir.

Data produktivitas penumpang dan kendaraan didapatkan dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin dan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Tanjung Serdang pada 5 tahun terakhir.

1) Tahun 2018

Berdasarkan data produktivitas selama 5 tahun terakhir pada tahun 2018, diperoleh hasil produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) penumpang sebanyak 276.588 dan 287.500 saat kedatangan (Bongkar). Sedangkan untuk produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) dan kedatangan (Bongkar) untuk sebagai berikut:

- | | |
|-------------------|-----------------------------------|
| a) Golongan I = | Muat : 190 ; Bongkar : 190.127 |
| b) Golongan II = | Muat : 166940 ; Bongkar : 173.115 |
| c) Golongan III = | Muat : 15 ; Bongkar : 17 |
| d) Golongan IVA = | Muat : 52217 ; Bongkar : 55.363 |
| e) Golongan IVB = | Muat : 19457 ; Bongkar : 19.522 |

f) Golongan VA =	Muat : 1343 ; Bongkar : 1.374
g) Golongan VB =	Muat : 33080 ; Bongkar : 33.719
h) Golongan VIA =	Muat : - ; Bongkar : -
i) Golongan VIB =	Muat : 2649 ; Bongkar : 3.870
j) Golongan VII =	Muat : 697 ; Bongkar : 724
k) Golongan VIII =	Muat : 290 ; Bongkar : 393
l) Golongan IX =	Muat : - ; Bongkar :-

2) Tahun 2019

Berdasarkan data produktivitas selama 5 tahun terakhir pada tahun 2019 , diperoleh hasil produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) penumpang sebanyak 288.514 dan 287.500 saat kedatangan (Bongkar). Sedangkan untuk produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) dan kedatangan (Bongkar) untuk sebagai berikut:

a) Golongan I =	Muat : 141 ; Bongkar : 73
b) Golongan II =	Muat : 182.296 ; Bongkar : 188.064
c) Golongan III =	Muat : 11 ; Bongkar : 30
d) Golongan IVA =	Muat : 52.125 ; Bongkar : 56.573
e) Golongan IVB =	Muat : 20.762 ; Bongkar : 20.523
f) Golongan VA =	Muat : 1091 ; Bongkar : 1.177
g) Golongan VB =	Muat : 28453 ; Bongkar : 29.238
h) Golongan VIA =	Muat : 3 ; Bongkar : -
i) Golongan VIB =	Muat : 2677 ; Bongkar : 4235
j) Golongan VII =	Muat : 706 ; Bongkar : 763
k) Golongan VIII =	Muat : 253 ; Bongkar : 373
l) Golongan IX =	Muat : - ; Bongkar :-

3) Tahun 2020

Berdasarkan data produktivitas selama 5 tahun terakhir pada tahun 2020, diperoleh hasil produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) penumpang sebanyak 250.868 dan 237.980 saat kedatangan

(Bongkar). Sedangkan untuk produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) dan kedatangan (Bongkar) untuk sebagai berikut:

a) Golongan I =	Muat : 374 ; Bongkar : 418
b) Golongan II =	Muat : 152.813 ; Bongkar : 144522
c) Golongan III =	Muat : 23 ; Bongkar : 17
d) Golongan IVA =	Muat : 44.036 ; Bongkar : 43554
e) Golongan IVB =	Muat : 19182 ; Bongkar : 19387
f) Golongan VA =	Muat : 588 ; Bongkar : 559
g) Golongan VB =	Muat : 26147 ; Bongkar : 26362
h) Golongan VIA =	Muat : 3 ; Bongkar : 2
i) Golongan VIB =	Muat : 6329 ; Bongkar : 2131
j) Golongan VII =	Muat : 743 ; Bongkar : 777
k) Golongan VIII =	Muat : 360 ; Bongkar : 251
l) Golongan IX =	Muat : - ; Bongkar :-

4) Tahun 2021

Berdasarkan data produktivitas selama 5 tahun terakhir pada tahun 2021, diperoleh hasil produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) penumpang sebanyak 242.499 dan 233.456 saat kedatangan (Bongkar). Sedangkan untuk produktivitas KMP.Gutilla saat keberangkatan (Muat) dan kedatangan (Bongkar) untuk sebagai berikut:

a) Golongan I =	Muat : 159 ; Bongkar : 214
b) Golongan II =	Muat : 146517 ; Bongkar : 137.485
c) Golongan III =	Muat : 18 ; Bongkar : 10
d) Golongan IVA =	Muat : 45314 ; Bongkar : 45.098
e) Golongan IVB =	Muat : 17143 ; Bongkar : 16.931
f) Golongan VA =	Muat : 513 ; Bongkar : 568
g) Golongan VB =	Muat : 29.408 ; Bongkar : 30.096
h) Golongan VIA =	Muat : 1 ; Bongkar : 1
i) Golongan VIB =	Muat : 2.371 ; Bongkar : 2.041
j) Golongan VII =	Muat : 701 ; Bongkar : 681

- k) Golongan VIII = Muat : 372 ; Bongkar : 331
 l) Golongan IX = Muat : - ; Bongkar :-

5) Tahun 2022

Berdasarkan data produktivitas selama 5 tahun terakhir pada tahun 2022, diperoleh hasil produktivitas KMP.Gutula saat keberangkatan (Muat) penumpang sebanyak 288 364 dan 286.370 saat kedatangan (Bongkar). Sedangkan untuk produktivitas KMP.Gutula saat keberangkatan (Muat) dan kedatangan (Bongkar) untuk sebagai berikut:

- a) Golongan I = Muat : 657 ; Bongkar : 574
 b) Golongan II = Muat : 178.987 ; Bongkar : 173.010
 c) Golongan III = Muat : 841 ; Bongkar : 1.455
 d) Golongan IVA = Muat : 56.819 ; Bongkar : 56.427
 e) Golongan IVB = Muat : 20.007 ; Bongkar : 20.423
 f) Golongan VA = Muat : 779 ; Bongkar : 1.266
 g) Golongan VB = Muat : 29.335 ; Bongkar : 31.144
 h) Golongan VIA = Muat : 1 ; Bongkar : 18
 i) Golongan VIB = Muat : 3 ; Bongkar : 853
 j) Golongan VII = Muat : 566 ; Bongkar : 850
 k) Golongan VIII = Muat : 369 ; Bongkar : 350
 l) Golongan IX = Muat : - ; Bongkar : -

b. Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Batulicin Selama 15 Hari

Tabel 4. 7 Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Pelabuhan Batulicin

No	Tanggal	Dewasa	Anak-Anak	Golongan Kendaraan								
				I	II	III	IV	V	V I	VI I	VI II	I X
1.	15-Apr-23	122	-	1	151	-	43	24	2	1	1	-
2.	16-Apr-23	62	-	-	82	-	19	5	-	-	-	-
3.	17-Apr-23	178	-	-	131	-	50	13	-	-	-	-
4.	18-Apr-23	187	-	1	162	-	74	32	-	-	-	-
5.	19-Apr-23	261	-	-	195	-	81	29	-	-	-	-

No	Tanggal	Dewasa	Anak-Anak	Golongan Kendaraan								
				I	II	III	IV	V	V I	VI I	VI II	I X
6.	20-Apr-23	269	-	-	209	2	89	10	2	-	-	-
7.	21-Apr-23	284	-	-	250	1	78	5	-	-	-	-
8.	22-Apr-23	314	-	-	244	2	69	-	-	-	-	-
9.	23-Apr-23	566	-	2	317	1	112	-	-	-	-	-
10.	24-Apr-23	383	-	-	191	1	97	8	-	-	-	-
11.	25-Apr-23	331	-	-	226	4	95	5	-	-	-	-
12.	26-Apr-23	234	-	1	138	6	74	11	2	1	-	-
13.	27-Apr-23	153	-	1	114	1	70	23	-	2	-	-
14.	28-Apr-23	229	-	-	155	1	71	39	3	1	1	-
15.	29-Apr - 23	300	-	-	220	2	87	35	1	-	1	-
Jumlah		3.873	-	6	2785	1109	239	63	10	5	3	0

Sumber: PT. ASDP Cabang Batulcin (2023)

Tabel 4. 8 Tabel Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Pelabuhan Batulcin

No	Tanggal	Dewasa	Anak-Anak	Golongan Kendaraan								
				I	II	III	IV	V	V I	VI I	VI II	I X
1.	15-Apr-23	126	-	1	118	-	43	27	-	-	-	-
2.	16-Apr-23	93	-	-	74	-	20	2	-	-	-	-
3.	17-Apr-23	69	-	-	70	2	31	15	-	-	-	-
4.	18-Apr-23	113	-	-	85	-	66	37	-	1	-	-
5.	19-Apr-23	97	-	-	72	1	37	12	-	1	-	-
6.	20-Apr-23	88	-	-	90	-	44	18	-	-	-	-
7.	21-Apr-23	72	-	-	82	2	39	4	-	-	-	-
8.	22-Apr-23	227	-	-	202	-	61	1	-	-	-	-
9.	23-Apr-23	383	-	1	293	5	78	-	-	-	-	-
10.	24-Apr-23	571	-	5	262	3	1	1	-	-	-	-
11.	25-Apr-23	535	-	1	161	-	-	2	-	-	-	-
12.	26-Apr-23	284	-	-	128	2	-	-	2	-	-	-

No	Tanggal	Dewasa	Anak-Anak	Golongan Kendaraan								
				I	II	III	IV	V	V I	VI I	VI II	I X
13.	27-Apr-23	172	-	-	117	1	-	-	-	-	-	-
14.	28-Apr-23	153	-	-	155	2	-	1	1	2	-	--
15.	29-Apr - 23	210	-	-	262	3	1	-	-	-	-	-
Jumlah		3.193	-	6	2,171	18	420	120	3	4	-	-

Sumber: PT. ASDP Cabang Batulicin (2023)

2. Analisis Data

a. Analisis *load factor*

Untuk menghitung *load factor* kapal penyeberangan pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang , beberapa faktor perlu diperhatikan, seperti jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut, serta kapasitas kapal penyeberangan tersebut. Besarnya *load factor* kapal penyeberangan akan dipengaruhi oleh jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut.

Ada sembilan kapal penyeberangan yang melayani lintasan Batulicin – Tanjung Serdang maupun sebaliknya dan dalam seminggu kapal penyeberangan tersebut dapat melakukan perjalanan sebanyak enam kali dengan total operasi 24 dalam satu bulan. Sehingga untuk mengetahui *load factor* rata- rata kapal penyeberangan yang datang dan berangkat tersebut dapat dicari dengan menggunakan rumus berikut ini:

$$LOAD FACTOR = \frac{SUP \text{ Terpakai}}{SUP \text{ Tersedia}} \times 100\% \quad (4.1)$$

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 PM. 66 Tahun 2019. Untuk SUP kapal terpakai didapat dari jumlah hasil perkalian antara jumlah keseluruhan kendaraan yang dibongkar muat dengan SUP kapal. Dapat dicari dengan rumus di bawah ini :

$$SUP \text{ Terpakai} = \text{Jumlah Kendaraan Yang Dibongkar Muat} \times \\ SUP \text{ masing-masing Kapal} \quad (4.2)$$

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

Selama survei yang dilakukan selama 15 hari, setara dengan satu setengah bulan, di lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL) pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang, dilakukan perhitungan berdasarkan produktivitas angkutan terhadap *load factor kapal*.

Untuk menghitung *load factor* kapal, perlu diketahui jumlah SUP (Standard Umum Penumpang) yang digunakan dan tersedia di kapal. Sebelum menghitung SUP, perlu diketahui kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP. Sebelum memasuki perhitungan SUP, hal yang perlu diidentifikasi adalah kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP. Kapasitas ini akan menjadi dasar penting dalam membandingkan antara jumlah penumpang yang diangkut dan kapasitas maksimal yang dapat ditampung oleh kapal.

Setelah diketahui kapasitas muatan dalam SUP, selanjutnya dapat dihitung *load factor* kapal. *Load factor* ini mencerminkan seberapa besar proporsi kapasitas kapal yang telah terisi oleh penumpang dan kendaraan. Dengan menghitung perbandingan antara jumlah penumpang yang benar-benar diangkut dengan kapasitas muatan yang tersedia dalam SUP, akan diperoleh persentase *load factor* kapal pada saat pelayaran tertentu.

a. Kapasitas Terpakai

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

1. Penumpang

Dari rumus di atas dapat kita hitung kapasitas terpakai penumpang sebagai berikut:

a) Keberangkatan

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Terpakai (SUP)} &= \text{Kapasitas terpakai} \times 1 \text{ SUP} \\ &\text{Keberangkatan} \\ &= 122 \text{ Orang} \times 1 \text{ SUP} \\ &= 122 \text{ SUP} \end{aligned}$$

b) Kedatangan

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Terpakai (SUP)} &= \text{Kapasitas terpakai} \times 1 \\ &\text{SUP Keberangkatan} \\ &= 126 \text{ Orang} \times 1 \text{ SUP} \\ &= 126 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Tabel 4. 9 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (SUP)

Keberangkatan Muat				
NO	Tanggal	KMP.GUTILA		
		Penumpang (SUP)		Kapasitas Terpakai
		Anak	Dewasa	
1	15-Apr-23	-	122	122
2	16-Apr-23	-	62	62
3	17-Apr-23	-	178	178
4	18-Apr-23	-	187	187
5	19-Apr-23	-	261	261
6	20-Apr-23	-	269	269
7	21-Apr-23	-	284	284
8	22-Apr-23	-	314	314
9	23-Apr-23	-	566	566
10	24-Apr-23	1	383	384
11	25-Apr-23	-	331	331
12	26-Apr-23	-	234	234
13	27-Apr-23	-	153	153
14	28-Apr-23	-	229	229
15	29-Apr-2023	-	300	300
Total		-	210	3.874

2. Kendaraan

Dari rumus di atas dapat kita hitung kapasitas terpakai penumpang sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Kapasitas terpakai} &= \text{Gol. II (2,23)} = 17 \text{ unit} \times 2,23\text{SUP} \\ \text{Kendaraan} &= 68,34 \text{ SUP} \\ &= \text{Gol. VI (32,26)} = 2 \text{ unit} \times 32,26\text{SUP} \\ &= 64,52 \text{ SUP} \\ &= \text{Gol. V (61,55)} = 2 \text{ unit} \times 61,55 \text{ SUP} \\ &= 123,1 \text{ SUP}\end{aligned}$$

2) Kapasitas Tersedia

Setelah didapatkan kapasitas kendaraan dari spesifikasi kapal, kapasitas yang tersedia dalam Satuan Unit Produksi (SUP) pada setiap kapal dapat dihitung. Berdasarkan luas dek kapal, kapasitas yang tersedia adalah sebagai berikut:

a) Penumpang

$$\begin{aligned}\text{Kapasitas Penumpang} &= 300 \text{ Orang} \times 1 \text{ SUP} \\ &= 300 \text{ SUP}\end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk Penumpang di KMP. Gutila sebesar 300 SUP

b) Kendaraan

Kapasitas Angkut

$$\begin{aligned}1) \text{ Golongan IV (32,09)} &= 4 \text{ unit} \times 32,09 \text{ SUP} \\ &= 128 \text{ SUP}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}2) \text{ Golongan V (60,48)} &= 1 \text{ Unit} \times 60,48 \text{ SUP} \\ &= 60 \text{ SUP}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}3) \text{ Golongan VI (100,51)} &= 1 \text{ Unit} \times 100,51 \\ &= 100 \text{ SUP}\end{aligned}$$

Total Kapasitas Terpakai pada kedatangan dalam Satuan Unit Produksi sebesar = 288 SUP

c) Luas Geladak

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Angkut : Panjang (LBP)} &= 41,0 \text{ M} \\ \text{Lebar (B)} &= 10,5 \text{ M} \\ \text{Luas Geladak} &= 430,5 \text{ M} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{SUP Tersedia} &= \frac{\text{Luas Geladak Kendaraan}}{1 \text{ SUP}} \\ &= \frac{430,5 \text{ M}}{0,78 \text{ m}^2} \\ &= 552 \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk kendaraan berdasarkan luas geladak kapal adalah sebesar 552 SUP.

Berdasarkan produktivitas bongkar muat kendaraan satu bulan 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 Provinsi (SUP) kapasitas tersedia:

$$\begin{aligned} \text{a) Penumpang} &= 300 \text{ SUP} \\ &= \text{Jumlah trip} \times \text{kapasitas penumpang} \\ &= 15 \times 300 \text{ SUP} \\ &= 4.500 \text{ SUP} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{b) Kendaraan} &= 552 \text{ SUP} \\ &= \text{Jumlah trip} \times \text{kapasitas penumpang} \\ &= 15 \times 552 \text{ SUP} \\ &= 8.280 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Tabel 4. 10 *Load Factor* Bongkar dan Muat Penumpang dan Kendaraan

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/ Bongkar	Keberangkatan/ Muat
1	Penumpang	4.500	3.193	3.874

2	Kendaraan	8.280	54370.46	60193.37
---	-----------	-------	----------	----------

Dari Tabel 4.17 maka dapat dihitung *load factor* bongkar dan muat penumpang dan kendaraan yaitu sebagai berikut:

1. Mengetahui *load factor* (lf) kedatangan (bongkar) penumpang dan kendaraan pada KMP. Gutila dapat menggunakan rumus:

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{3.193}{4500} \times 100\% \\ &= 0.7095 \\ &= 71\% \end{aligned}$$

b. *Load factor* kendaraan

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{54370.46}{8.280} \times 100\% \\ &= 6,56648 \\ &= 657\% \end{aligned}$$

2. Mengetahui *load factor* keberangkatan (muat) penumpang dan kendaraan pada KMP. Gutila dapat menggunakan rumus:

a. *Load Factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{3,874}{4.500} \times 100\% \\ &= 0.8680 \\ &= 87\% \end{aligned}$$

b. *Load Factor* kendaraan

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{60193.37}{8.280} \times 100\% \\ &= 7.26973 \\ &= 727\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka *load factor* KMP. Gutila sebagai berikut:

Tabel 4. 11 *Load Factor* Kedatangandan Keberangkatab KMP.Gutila

Nama Kapal	Load Factor Kedatangan (Bongkar)		Load Factor Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP.Gutila	71 %	657 %	87 %	727 %

b.*Load Factor* Tahunan

Perhitungan berdasarkan data produktivitas tahunan yang diberikan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin pada lintasan Batulicin – Tanung Serdangh selama 330 hari operasi kapal KMP.Gutila . Untuk menentukan *load factor* kapal, sebelumnya harus mengetahui SUP terpakai pada kapal dan SUP tersedia pada kapal, maka sebelum menghitung besaran SUP tersebut harus diketahui kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP seperti contoh perhitungan pada *load factor* 15 hari diatas. Berdasarkan data *ship particular* kapasitas tersedia penumpang sebanyak 300 orang, 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 :

a. Penumpang = 300 SUP

$$\begin{aligned}
 &= \text{Hari Operasi} \times \text{Kapasitas penumpang} \\
 &= 330 \times 300 \text{ SUP} \\
 &= 99.000 \text{ SUP}
 \end{aligned}$$

b.Kendaraan = 522 SUP

$$\begin{aligned}
 &= 330 \times 522 \text{ SUP} \\
 &= 172.260 \text{ SUP}
 \end{aligned}$$

Lintas : Batulicin – Tanjung Serdang
 Bulan / Tahun : 5 Tahun Terakhir
 Kapal : KMP. Gutila

Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir

No	Tanggal/Tahun	Penumpang			Kendaraan Golongan							
					I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
		Anak	Dewasa	Total								
1	2018	226073	387	226460	483.91	695922.3	147.39	2425900.4	2158504	399345.3	97892.04	74178.75
2	2019	507620	191	507811	162.79	756017.3	260.1	2498022.6	1870784	437009.7	103165.2	70403.75
3	2020	206642	94	206736	834.02	614308.3	199.41	2051108.6	1644910	653391	100461	67950
4	2021	178878	154	179032	354.57	588998.3	156.06	2024302.4	1841089	244764	94782.21	70215
5	2022	237853	27	237880	1465.11	719527.7	7291.47	2488754.5	1852683	98538.41	76528.86	69648.75
	Jumlah	1357066	853	2715838	3300.4	3374773.92	8054.43	22976176.94	18735939.46	3666096.8	472829.4	352396.3

Lintas : Batulicin – Tanjung Serdang

Bulan / Tahun : 5 Tahun Terakhir

Kapal : KMP. Gutila

Tabel 4. 13 Perhitungan SUP 5 Tahun Terakhir Keberangkatan KMP.Gutila

No	Tanggal/Tahun	Penumpang			Kendaraan Golongan							
		Anak	Dewasa	Total	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	2018	226073	387	226460	483.91	695922.3	147.39	399345.3	2158504	497237.3	97892.04	74178.75
2	2019	507620	191	507811	162.79	756017.3	260.1	437009.7	1870784	540174.9	103165.2	70403.75
3	2020	206642	94	206736	834.02	614308.3	199.41	653391	1644910	753550.5	100461	67950
4	2021	178878	154	179032	354.57	588998.3	156.06	244764	1841089	339445.7	94782.21	70215
5	2022	237853	27	237880	1465.11	719527.7	7291.47	98538.41	1852683	174765.7	76528.86	69648.75
	Jumlah	1357066	853	1357919	3300.4	3374774	8054.43	1833048	18735939.46	2305174	472829.4	352396.3

Lintas : Batulicin – Tanjung Serdang

Bulan / Tahun : 5 Tahun Terakhir

Kapal : KMP. Gutila

Tabel 4. 14 Produktivitas 5 Tahun Terakhir Kedatangan KMP.Gutila

No	Tanggal/Tahun	Penumpang			Kendaraan Golongan							
		Anak	Dewasa	Total	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	2018	212904	678	213582	190	166940	15	71674	34423	3336	687	290
2	2019	503118	245	503363	141	182296	11	72887	29544	3383	706	253
3	2020	163108	109	163217	418	144522	17	62941	26921	2908	777	251
4	2021	167862	53	167915	214	137485	10	62029	30664	2722	681	331
5	2022	211242	29	211271	574	173010	1455	76850	32410	1703	850	350
	Jumlah	1258234	1114	1259348	1537	804253	1508	346381	153962	14052	3701	1475

Lintas : Batulicin – Tanjung Serdang
 Bulan / Tahun : 5 Tahun Terakhir
 Kapal : KMP. Gutila

Tabel 4. 15 Perhitungan SUP 5 Tahun Terakhir Kedatangan KMP.Gutila

No	Tanggal/Tahun	Penumpang			Kendaraan Golongan							
					I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
		Anak	Dewasa	Total								
1	2018	212904	678	213582	423.70	671098.8	130.05	71674	34423	2649	977	290
2	2019	503118	245	503363	314.43	732829.9	95.37	72887	29544	2680	959	253
3	2020	163108	109	163217	932.14	580978.4	147.39	62941	26921	2133	1028	251
4	2021	167862	53	167915	477.22	552689.7	86.7	62029	30664	2042	1012	331
5	2022	211242	29	211271	1280.02	695500.2	12614.85	76850	32410	871	1200	350
	Jumlah	1258234	1114	1259348	3300.4	3374774	8054.43	346381	153962	10375	5176	1475

Setelah didapatkan satuan unit produksi pada golongan kendaraan dan penumpang maka dapat di dapatkan *load factor* pada tahun 2018 sebagai berikut :

Tabel 4. 16 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutila

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/ Bongkar	Keberangkatan/ Muat
1	Penumpang	99.000	213582	226460
2	Kendaraan	172.260	5453660	5852374

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan rumus *load factor*, maka didapatkan *load factor* pada tahun 2018 KMP.Gutila sebagai berikut:

1. *Load factor* tahunan kedatangan 2018

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{213582}{99.000} \times 100\% \\ &= 21\% \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{5453660}{172260} \times 100\% \\ &= 32\% \end{aligned}$$

2. *Load factor* tahunan keberangkatan 2018

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{226460}{99.000} \times 100\% \\ &= 23\% \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{5852374}{172260} \times 100\%$$

$$= 34 \%$$

Tabel 4. 17 *Load Factor* kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutila

Nama Kapal	Load Factor		Load Factor	
	Kedatangan (Bongkar)		Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP.Gutila	21 %	32 %	23 %	34 %

Sedangkan satuan unit produksi pada golongan kendaraan dan penumpang pada tahun 2019 didapatkan *load factor* sebagai berikut :

Tabel 4. 18 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutila

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/ Bongkar	Keberangkatan/ Muat
1	Penumpang	99.000	503263	507811
2	Kendaraan	172.260	5302756	5735825

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan rumus *load factor*, maka didapatkan *load factor* pada tahun 2019 KMP.Gutila sebagai berikut:

1. *Load factor* tahunan kedatangan 2019

a. *Load factor* Penumpang

$$L_f = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{503263}{99.000} \times 100\%$$

$$= 51 \%$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$L_f = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{5302756}{172260} \times 100\%$$

$$= 31 \%$$

2. *Load factor* tahunan kedatangan 2019

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned}
 Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\
 &= \frac{507811}{99.000} \times 100\% \\
 &= 25\%
 \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$\begin{aligned}
 Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\
 &= \frac{5735825}{172260} \times 100\% \\
 &= 33\%
 \end{aligned}$$

Tabel 4. 19 *Load Factor* kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla

Nama Kapal	<i>Load Factor</i> Kedatangan (Bongkar)		<i>Load Factor</i> Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
	KMP.Gutilla	51 %	31 %	25 %

Sedangkan satuan unit produksi pada golongan kendaraan dan penumpang pada tahun 2020 didapatkan *load factor* sebagai berikut :

Tabel 4. 20 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/ Bongkar	Keberangkatan/ Muat
1	Penumpang	99.000	163217	206736
2	Kendaraan	172.260	5818043	5133162

1. *Load factor* tahunan kedatangan 2020

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned}
 Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\
 &= \frac{163217}{99.000} \times 100\% \\
 &= 17\%
 \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{5818043}{172260} \times 100\%$$

$$= 34 \%$$

2. *Load factor* tahunan kedatangan 2020

a. *Load factor* Penumpang

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{206736}{99.000} \times 100\%$$

$$= 21 \%$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{5133162}{172260} \times 100\%$$

$$= 30\%$$

Tabel 4. 21 *Load Factor* kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutilla

Nama Kapal	<i>Load Factor</i> Kedatangan (Bongkar)		<i>Load Factor</i> Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP.Gutilla	21 %	34 %	21 %	30 %

Sedangkan satuan unit produksi pada golongan kendaraan dan penumpang pada tahun 2021 didapatkan *load factor* sebagai berikut :

Tabel 4. 22 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutilla

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/Bongkar	Keberangkatan/Muat
1	Penumpang	99.000	167915	179032
2	Kendaraan	172.260	6071206	4864661

1. *Load factor* tahunan kedatangan 2021

a. *Load factor* Penumpang

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{167915}{99.000} \times 100\%$$

$$= 17 \%$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{6071206}{172260} \times 100\%$$

$$= 34 \%$$

2. *Load factor* tahunan keberangkatan 2021

a. *Load factor* Penumpang

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{179032}{99.000} \times 100\%$$

$$= 18 \%$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$Lf = \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\%$$

$$= \frac{4864661}{172260} \times 100\%$$

$$= 28 \%$$

Tabel 4. 23 *Load Factor* kedatangan dan keberangkatan KMP.Gutula

Nama Kapal	<i>Load Factor</i> Kedatangan (Bongkar)		<i>Load Factor</i> Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP.Gutula	21 %	34 %	21 %	30 %

Sedangkan satuan unit produksi pada golongan kendaraan dan penumpang pada tahun 2021 didapatkan *load factor* sebagai berikut :

Tabel 4. 24 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutila

No	Nama SUP	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
		(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Kedatangan/Bongkar	Keberangkatan/Muat
1	Penumpang	99.000	211271	237880
2	Kendaraan	172.260	9229777	4864661

1. *Load factor* tahunan kedatangan 2022

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{211271}{99.000} \times 100\% \\ &= 21\% \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{9299777}{172260} \times 100\% \\ &= 54\% \end{aligned}$$

2. *Load factor* tahunan keberangkatan 2022

a. *Load factor* Penumpang

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{237880}{99.000} \times 100\% \\ &= 24\% \end{aligned}$$

b. *Load factor* Kendaraan

$$\begin{aligned} Lf &= \frac{SUP\ Terpakai}{SUP\ Tersedia} \times 100\% \\ &= \frac{4864661}{172260} \times 100\% \\ &= 28\% \end{aligned}$$

Tabel 4. 25 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut KMP Gutila

Nama Kapal	<i>Load Factor</i> Kedatangan (Bongkar)		<i>Load Factor</i> Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
	KMP.Gutila	21 %	34 %	21 %

b. Analisis Biaya Perhitungan 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 :

1. Biaya Operasional KMP.Gutila

Tabel 4. 26 Biaya Operasional KMP.Gutila

No	KOMPONEN	BESARAN	SATUAN
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Jarak Lintasan	5	Mile
2	Tonage Kapal Penyeberangan	495	GT
3	Kecepatan Operasional	5	Knots
4	Motor Induk		
	a.Ukuran Mesin	530	HP
	b.Jumlah Mesin	2	Unit
5.	Motor Bantu		
	a.Ukuran Mesin	66	HP
	b.Jumlah Mesin	2	Unit
6	Ratio Pemakaian BBM	0.1	Liter/PK/jam
7	Ratio Pemakaian Pelumas	0.0033	Liter/Pk/Jam
8.	Ratio Pemakaian Gemuk	40	Kg/Bulan
9	Ratio Pemakaian Air Tawar		
	a. Untuk Kapal	200	Liter/orang/hari

No	KOMPONEN	BESARAN	SATUAN
	b. Untuk Penumpang	0.5	Liter/orang/mile/trip
10	Jasa Sandar	75	GT/Call
11	Jumlah Awak Kapal	19	Orang
12	Jumlah Pegawai Darat	20	Orang
13	Kapasitas Angkut		
	a.Penumpang	300	Orang
	b.Kendaraan	18	Unit
14	Hari Operasi	330	Hari
15	Frekuensi Angkut		
	Frekuensi rata- rata per hari	10	Trip
	Frekuensi rata-rata pertahun	3.330	Trip
16	Produksi Angkut (Total SUP × jmlh trip × jarak)		
	a. Produksi mile per hari	29,400	SUP Mile
	b.Produksi mile pertahun	9,702,000	SUP Mile

2. Analisis Biaya Operasional Kapal Berdasarkan Formulasi Perhitungan

Tarif pada Peraturan Menteri PM.66 Tahun 2019

Perhitungan Biaya Operasional yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menyelenggarakan angkutan penyeberangan yang besarnya dipengaruhi dengan komponen biaya yang terjadi saat ini pada kapal lintasan Batulicin-Tanjung Serdang ,seperti pada perhitungan dibawah ini :

Tabel 4. 27 Analisis BOK Berdasarkan PM 66 Tahun 2019

Komponen	Nilai Variabel	Sumber Data
(1)	(2)	(3)
Biaya Langsung		
1. Biaya Tetap		
a. Harga Kapal per GT	Rp.19.250.000	PT.ASDP Cabang Batulicin
b. <i>Gross Tonnage</i> (GT)	495 GT	<i>Ship Particullar</i> KMP.Gutilla
c. Jumlah ABK	19 Orang	PT.ASDP Cabang Batulicin
d. Rata-Rata Gaji ABK	Rp. 5,000,000	PT.ASDP Cabang Batulicin
e. Tunjangan Awak Kapal		
1. Uang makan per orang/hari	Rp.60,000	PT.ASDP Cabang Batulicin
2. Premi Layar per orang/hari	Rp.8.350	PT.ASDP Cabang Batulicin
3. Pakaian dinas per tahun	Rp.1.425.000	PT.ASDP Cabang Batulicin
4. BPJS Ketenagakerjaan	5%	Peraturan Menteri No 66 Tahun 2019
2. Biaya Tidak tetap		
2.1 Spesifik Teknis		
a. Kecepatan kapal (Knots)	5 Knots	PT.ASDP Cabang Batulicin
b. Kapasitas Angkut (GT)		
1. Penumpang	300 Orang	<i>Ship Particullar</i> KMP.Gutilla

Komponen	Nilai Variabel	Sumber Data
(1)	(2)	(3)
Biaya Langsung		
1. Biaya Tetap		
2. Kendaraan	18 Unit Campuran	Spesifikasi Kapal Pt.ASDP Cabang Batulicin
c. Operasional Kapal		
1. Hari siap Ops/tahun	330	Peraturan Menteri No 66 Tahun 2019
2. Rata2 trip ops/hr/kpl	10	Survei
2.2 Harga Dan Perhitungan		
a. Harga BBM perliter	Rp. 7.211	PT.ASP Cabang Batulicin
a. Harga BBM perliter	Rp. 7.211	PT.ASP Cabang Batulicin
b. Ratio pakai BBM	0,1	PM 66 Tahun 2019
c. Harga Pelumas perliter	Rp. 34.100	PT.ASP Cabang Batulicin
d. Harga Gemuk	Rp. 40,000	PT.ASP Cabang Batulicin
e. Harga Air Tawar	Rp. 25.000	PT.ASP Cabang Batulicin
f. Biaya Repair Maintenance Service	Rp.1.736.034.476	PT.ASP Cabang Batulicin
Biaya Tidak Langsung		
1. Gaji Pegawai Darat		
a. Gaji pegawai darat per bulan	Rp.2.886.000	PT.ASP Cabang Batulicin
b. Tunjangan Pegawai Darat	Rp.1.891.034.277	PT.ASP Cabang Batulicin
b.1. Uang makan per orang/hari	Rp.75.000	PT.ASP Cabang Batulicin

Komponen	Nilai Variabel	Sumber Data
(1)	(2)	(3)
Biaya Tidak Langsung		
b.3.Pakaian Dinas per orang/tahun		
b.5.BPJS Ketenagakerjaan	5%	Peraturan Menteri No 66 Tahun 2019
b.6.THR		

Berikut perhitungan Biaya Operasional Kapal (BOK) KMP. Gutila :

1. Biaya Langsung

a. Biaya Tetap paling sedikit terdiri dari :

1) Biaya Penyusutan Kapal per tahun

$$= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya Penyusutan} &= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \\ &= \frac{\text{Rp.9,528,750,000} - \text{Rp.476,437,500}}{20 \text{ Tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp.452.615.625}}{20 \text{ Tahun}} \\ &= \mathbf{\text{Rp. 452.615.625}} \end{aligned}$$

2) Biaya Bunga Modal

$$\begin{aligned} &= \frac{\frac{N+1}{2} \times (65\% \times \text{Harga kapal}) \times \text{tingkat bunga /tahun}}{N} \\ &= \frac{\frac{20+1}{2} \times (65\% \times \text{Rp.9,528,750,000}) \times 15\%}{10+20} \\ &= \frac{\frac{21}{2} \times (\text{Rp.6193.687.500}) \times 15\%}{10+20} \\ &= \frac{1300674375}{4} \\ &= \mathbf{\text{Rp 325.168.594}} \end{aligned}$$

3) Biaya Asuransi Kapal

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

$$= 1,5\% \times \text{Rp. } 9,528,750,000$$

$$= \text{Rp. } 142.931.250$$

4) Biaya Anak Buah Kapal

a) Nahkoda

b) Perwira

c) Bintara

d) Kelasi, terdiri dari :

(1) Gaji Upah

$$= \text{Gaji rata-rata / orang/ bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 5.000.000 \times 19 \text{ Orang} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 1.140.000.000 / \text{Tahun}$$

(2) Tunjangan

Tunjangan rata-rata ABK/Orang/tahun ,terdiri dari

(3) Makan

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

$$= \text{Rp. } 60.000 \times 30 \text{ Hari} \times 19 \text{ Orang}$$

$$= \text{Rp. } 410.400.000$$

(4) Premi Layar

$$= \text{Premi Layar / orang / hari} \times \text{Jumlah hari} \times \text{Jumlah ABK} \\ \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp } 8,350 \times 30 \text{ Hari} \times 19 \text{ Orang} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 57.114.000$$

(5) Kesehatan

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

$$= \text{Rp. } 600.000 \times 19 \text{ Orang} \times 12 \text{ Bulan}$$

$$= \text{Rp. } 136,800,000$$

(6) Pakaian Dinas

$$= 2 \text{ (dua) stel /orang/tahun} \times \text{Jumlah ABK}$$

$$= \text{Rp. } 1,425,000 \times 19 \text{ Orang}$$

$$= \mathbf{Rp.27.075.000}$$

(7) BPJS Ketenagakerjaan

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

$$= 5\% \times \text{Rp. 1,140,000,000 / Tahun}$$

$$= 0.05 \times \text{Rp.1.140.000.000}$$

$$= \mathbf{57.000.000}$$

(8) Tunjangan Hari Raya

= Diberikan 1 (satu) bulan gaji

$$= \frac{\text{Rp.1,140,000,000 / Tahun}}{12 \text{ Bulan}}$$

$$= \mathbf{Rp.95.000.000}$$

$$\text{Total Tunjangan} = \mathbf{Rp. 783.389.000}$$

Total Biaya ABK = Biaya Gaji + Biaya Tunjangan

$$= \text{Rp.1,140,000,000/Tahun}$$

$$+ \text{Rp.783.389.000}$$

$$= \mathbf{Rp. 1.923.389.000}$$

$$\text{Total biaya tetap} = \mathbf{Rp.1.704.064.469}$$

b. Biaya Tidak Tetap

1) Biaya BBM

a) Mesin Induk

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya Mesin / unit} \times \text{pemakaian BBM PK / Jam} \\ / \times \text{Jumlah jam layar / trip} \times \text{jumlah trip hari} \times \text{Hari operasi per} \\ \text{tahun} \times \text{Harga BBM / liter}$$

$$= 2 \text{ Unit} \times 530 \text{ HP} \times 0.1 \text{ Liter/HP/Jam} \times 1 \text{ Jam} \times 10 \text{ Trip} \times 330 \\ \text{Hari} \times \text{Rp. 7.211}$$

$$= \mathbf{Rp. 2.522.407.800}$$

b) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{pemakaian BBM/ PK/Jam} \times \\ \text{Jumlah jam kerja mesin/hari} \times \text{hari operasi/ tahun} \times \text{harga} \\ \text{BBM/liter}$$

$$\begin{aligned}
&= 2 \text{ Unit} \times 66 \text{ HP} \times 0,1 \text{ Liter/HP/Jam} \times 10 \text{ Jam} \times 330 \text{ hari} \times \\
&\quad \text{Rp. 7.211} \\
&= \text{Rp } 3.144.111.160 \\
\text{Total Biaya BBM} &= \text{Rp. 2.522.407.800} + \text{Rp. 3.144.111.160} \\
&= \text{Rp.5.666.518.960}
\end{aligned}$$

2) Biaya Pelumas

a) Mesin Induk

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah mesin} \times \text{Daya Mesin/ Unit} \times \text{pemakaian pelumas/PK/Jam} \\
&\quad \times \text{Jumlah Jam layar / trip hari} \times \text{hari operasi pertahun} \\
&= 2 \times 530 \text{ HP} \times 0.0033 \text{ Liter/HP/Jam} \times 1 \text{ Jam} \times 10 \text{ Trip} \times 330 \text{ Hari} \\
&\quad \times \text{Rp.34.100} \\
&= \text{Rp.393.629.940}
\end{aligned}$$

b) Mesin Bantu

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah Mesin} \times \text{daya Mesin/unit} \times \text{pemakaian pelumas /pk/jam /} \\
&\quad \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{jumlah trip hari} \times \text{Hari operasi pertahun} \\
&\quad \times \text{Harga Pelumas /liter} \\
&= 2 \text{ Unit} \times 66 \text{ Hp} \times 0.0033 \text{ Liter/ HP/Jam} \times 10 \text{ Jam} \times 330 \text{ Hari} \times \\
&\quad \text{Rp. 34.100} \\
&= \text{Rp.49.018.068} \\
\text{Total Biaya Pelumas} &= \text{Rp.393.629.940} + \text{Rp.49.018.068} \\
&= \text{Rp.442.648.068}
\end{aligned}$$

3) Biaya Gemuk, terdiri dari :

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah pemakaian gemuk/bulan} \times \text{Jumlah operasi kapal/ bulan} \times \\
&\quad \text{Harga Gemuk/Kg} \\
&= 40 \text{ Kg} \times 11 \text{ Bulan} \times \text{Rp. 40.000} \\
&= \text{Rp. 17.600.000}
\end{aligned}$$

4) Biaya Air Tawar

a) Untuk Crew Kapal

$$\begin{aligned}
&= \text{Jumlah Crew Kapal} \times \text{Jumlah pemakaian air tawar/Orang/Hari} \times \\
&\quad \text{Hari Operasi Kapal / Tahun} \times \text{Harga air tawar / liter}
\end{aligned}$$

$$= 19 \text{ Orang} \times 200 \text{ liter / orang / hari} \times 330 \times \text{Rp.2.500/liter}$$

$$= \text{Rp. 3.135.000.000}$$

b) Untuk Penumpang

$$= \text{Kapasitas Angkut Penumpang} \times \text{Jumlah pemakaian air tawar/penumpang/mil/trip} \times \text{Jumlah/trip/hari} \times \text{Jumlah hari operasi/tahun} \times \text{harga air tawar / liter}$$

$$= 300 \text{ orang} \times 200 \text{ liter / orang / hari} \times 10 \text{ trip} \times 330 \text{ hari/tahun}$$

$$\times \text{Rp 2.500/ liter}$$

$$= \text{Rp. 495.000.000.000}$$

c) Untuk Cuci Kapal

$$= \text{GT kapal} \times \text{Jumlah pemakaian/GT/hari} \times \text{Hari Operasi kapal / Tahun} \times \text{Harga tawar/liter}$$

$$= 495 \text{ Gt} \times 5 \text{ Liter/ GT/Hari} \times 330 \text{ Hari/tahun} \times \text{Rp. 2.500/ Liter}$$

$$= \text{Rp. 2.041.875.000}$$

$$\text{Total Biaya Air Tawar} = \text{Rp. 3.135.000.000} + \text{Rp. 495.000.000.000} + \text{Rp. 2.041.875.000}$$

$$= \text{Rp.500.176.875.000}$$

d) Biaya RMS (*Repair Maintance Service*)

1) Biaya pemeliharaan kapal terdiri dari ; *Cleaning service*, pengecatan rutin, majun

$$= \text{Rp.402.470.920}$$

2) Pemeliharaan peralatan keselamatan Service ILR, service alat PMK

$$= \text{Rp. 94.762.667}$$

3) Peralatan perlengkapan kapal Tali tross, peta, buku navigasi dll

$$= \text{Rp. 54.690.641}$$

4) Mobilisasi , docking tahunan pengurusan dokumen kapal

$$= \text{Rp. 1.086.572.848}$$

$$\text{Total Biaya RMS Pertahun} = \text{Rp. 1.638.497.076}$$

$$\text{Total biaya tidak tetap} = \text{Rp. 7.777.664.044}$$

$$\text{Total Biaya Langsung Per Tahun} = \text{Biaya tetap} + \text{biaya tidak tetap}$$

= Rp.1.704.064.469.+

Rp.7.777.664.044

= **Rp. 9.481.728.513**

2. Biaya Operasi Tidak Langsung

a) Biaya Tetap

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

a) Gaji Upah

Rumus:

Gaji rata-rata/orang/bulan X Jumlah Pegawai X 12 bulan

Penjelasan:

Jumlah Pegawai = 40 Orang

Gaji rata-rata/orang/bulan = Rp. 2,886,000

= 40 Orang X Rp. 2,886,000 X 12 Bulan

= Rp.1.385.280.000

b) Tunjangan

Tunjangan rata-rata pegawai

(1) Makan dan Transport

= Uang Makan + Transport/orang/hari X Jumlah hari X Jumlah
Pegawai X 12 bulan

= Rp. 75.000 per orang/hari X 30 Hari X 40 Orang X 12 Bulan

= Rp.1.080.000.000

(2) Kesehatan

= Tunjangan kesehatan/orang/bulan X Jumlah Pegawai X 12
bulan

= Rp.450.000 per orang X 40 Orang X 12 bulan

= Rp.21.600.000

(3) Pakaian Dinas

= 2 (dua) stel/orang/tahun

= Rp. 1.325.000 X 40 Orang

= Rp. 53.000.000

(4) Jamsostek

= 5% dari gaji pegawai

= 5% X Rp. 1,385,280,000

= Rp. 79,515,072

Total Biaya Tunjangan = Rp. 4.043.510.144

Total Biaya Pegawai Darat = Total Gaji + Total Tunjangan

= Rp.1.385.280.000

+Rp. 346.500.000

= Rp.2.619.395.072

2) Biaya pengelolaan & manajemen

= Pembebanan biaya per kapal dihitung rata-rata 7 % dari pendapatan

kapal (berdasarkan pendapatan kapal periode sebelumnya)

- Pendapatan rata-rata per trip tahun lalu

= Rp. 1,500,000 X 3,300 X 0.07

= Rp.346.500.000

Total Biaya Tetap = Rp.2.619.395.072 + Rp. 346.500.000

= Rp.2.965.895.072

b. Biaya Tidak Tetap, paling sedikit terdiri dari:

1) Biaya kantor cabang, kantor perwakilan, dan rumah dinas

- Sewa kantor per tahun 2 lokasi 70m² = 2 x Rp. 15.200.000,-

= Rp. 30,400,000

- Sewa rumah dinas per tahun 2 lokasi 60 m² = 2 x Rp. 12.200.000,-

= Rp. 24,400,000

Beban biaya per kapal per tahun = (Sewa kantor dan rumah dinas) : 2

kapal

= Rp.30.400.000 + Rp.24.400.000 :2

= Rp. 54.800.000

2) Biaya Pemeliharaan Kantor

= 10% dari Biaya Sewa pertahun

= 10 % x Rp. 54,800,000

$$= 0,1 \times \text{Rp. } 54.800,000$$

$$= \text{Rp. } 5.480.000$$

3) Biaya alat tulis kantor dan barang percetakan

Rumus :

$$\text{Biaya/tahun} = 12 \times \text{biaya per bulan}$$

a) Biaya per bulan = Rp.1.080.000

b) Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

$$= \text{Rp. } 1.080.000 \times 12 \text{ Bulan}$$

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

4) Biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar

Rumus :

$$\text{Biaya/tahun} = 12 \times \text{biaya per bulan}$$

Penjelasan :

a) Biaya per bulan = Rp. 1,620,000

b) Beban per kapal total biaya dibagi 2 (dua)

$$= 12 \times \text{Rp. } 1,620,000$$

$$= \text{Rp. } 19.440.000$$

5) Inventaris kantor

- Total nilai inventaris kantor = Rp. 52,500,000

- Umur ekonomis = 5 tahun

$$\text{Pembebanan Biaya per Kapal Tahun} = \text{Rp. } 52.500.000 : 5 \text{ tahun}$$

$$= \text{Rp. } 10.500.000$$

6) Biaya pengawasan dan perjalanan dinas

Biaya diasumsikan untuk 1 orang dengan rincian

- Rata-rata perjalanan per tahun = 6

- Biaya tiket pp rata-rata per orang = Rp. 5,000,000

- Rata-rata lama perjalanan = 4 hari

- Lumpsum per hari = Rp. 300,000

$$\text{Biaya perjalanan dinas per tahun} = (6 \times 4 \text{ hari} \times \text{Rp. } 300.000) + (6 \times \text{Rp. } 1.750.000)$$

$$\begin{aligned}
&= \text{Rp.}67,200,000 \\
\text{Beban biaya per kapal per tahun} &= \text{Rp.}67.200.000 \\
\text{Total biaya tidak tetap} &= \text{Rp.}170.380.000 \\
\text{Total Biaya Tidak Langsung Pertahun} &= \text{Rp.} 4,390,010,144.00 + \\
&\quad \text{Rp.}170.380.000 \\
&= \text{Rp.}3.306.655.072
\end{aligned}$$

C) Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

1. Total Biaya Operasi Per Tahun

$$\begin{aligned}
&= \text{Biaya Langsung (A) + Biaya Tidak Langsung (B)} \\
&= \text{Rp.}9.481.728.513 + \text{Rp.} 4.560.390.144 \\
&= \text{Rp.} 14.042.118.657
\end{aligned}$$

2. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil

$$\begin{aligned}
&= \frac{\text{Total Biaya Operasi Per Tahun}}{\text{Total Produksi Pertahun}} \\
&= \frac{\text{Rp.}14.042.118.657}{5102541} \\
&= \text{Rp.}2.751,99
\end{aligned}$$

C. Analisis Satuan Tarif Berdasarkan *Load Factor*

1. Analisis Tarif Penumpang

Lintasan Batulicin- Tanjung Serang memiliki jarak 5 mil dan kapasitas penumpang 300 orang untuk analisis ini, maka tarif yang berlaku sebagai berikut :

a) Berdasarkan Load Factor 60 %

$$\begin{aligned}
&= \text{Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP pnp} \\
&= \text{Rp.}2.751,99 \text{ ,-/mil x 5 mil x 1 SUP} \\
&= \text{Rp. } \mathbf{13.760}
\end{aligned}$$

2. Analisis Kendaraan

Dengan rumus yang sama juga, dapat dihitung tarif untuk kendaraan berdasarkan golongan masing - masing per trip dengan perhitungan yang didasarkan pada load factor. Untuk tarif per kendaraan per trip berdasarkan masing-masing load factor adalah:

a) *Load Factor* 60%

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

= Rp.2.751,99,-/mil x 5 mil x 4,07 SUP

= **Rp. 30.685 -/kendaraan/trip**

Tabel 4. 28 Perbandingan Tarif

No	Jenis Tiket	Tarif Sekarang	Tarif Hasil Perhitungan Pembulatan Load Factor 60% (Peraturan Menteri No. PM. 66 Tahun 2019)	Selisih
Penumpang				
1	Ekonomi Dewasa	Rp.11.000	Rp.13.760	Rp.2.760
Kendaraan				
1	Golongan I	Rp.15.600	Rp. 30.685	Rp.15,085)
2	Golongan II	Rp. 31.000	Rp.55.315	Rp.24.315)
3	Golongan III	Rp.88.000	Rp.119.299	Rp.31.299)
4	Golongan IVA	Rp.205.000	Rp.441.556	Rp.236.556)
5	Golongan IV B	Rp.187.000	Rp.457.655	Rp.270.655
6	Golongan VA	Rp.345.000	Rp.832.200	Rp.487.200
7	Golongan VB	Rp.315.000	Rp.846,924	Rp.531.924
8	Golongan VIA	Rp.560.000	Rp.1.383.010	Rp.823.010
9	Golongan VIB	Rp.555.000	Rp.1.419.887	Rp.864.887
10	Golongan VII	Rp.1.700.000	Rp.1.860.480	Rp.160.480
11	Golongan VIII	Rp.1.090.000	Rp. 2,597,186	Rp.1.507.186
12	Golongan IX	Rp.3.075.000	Rp.3.752.883	Rp.677.883

C. Pembahasan

1. Usulan Pemecahan Masalah

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

- 1) Besaran komponen penyusun biaya operasional kapal KMP.Gutila penyeberangan lintasan Batulicin – Tanjung Serdang mengalami perbedaan pula pada hasil akhir perhitungan biaya operasi kapal/tahunnya Meskipun demikian, diperoleh rata-rata biaya operasi kapal/tahun kapal tersebut senilai Rp. 14.042.118.657.
- 2) Tarif pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan yaitu

Golongan I	Rp. 30.685
Golongan II	Rp.55.315
Golongan III	Rp.119.299
Golongan IVA	Rp.441.556
Golongan IV B	Rp.457.655
Golongan VA	Rp.832.200
Golongan VB	Rp.846,924
Golongan VIA	Rp.1.383.010
Golongan VIB	Rp.1.419.887
Golongan VII	Rp.1.860.480
Golongan VIII	Rp. 2,597,186
Golongan IX	Rp.3.752.883

BAB V



PENUTUP

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

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

1. Besaran komponen penyusun biaya operasional kapal KMP.Gutila penyeberangan lintasan Batulicin – Tanjung Serdang mengalami perbedaan pula pada hasil akhir perhitungan biaya operasi kapal/tahunnya Meskipun demikian, diperoleh rata-rata biaya operasi kapal/tahun kapal tersebut senilai Rp. 14.042.118.657.
2. Tarif pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan yaitu sebesar

Golongan I	Rp. 30.685
Golongan II	Rp.55.315
Golongan III	Rp.119.299
Golongan IVA	Rp.441.556
Golongan IV B	Rp.457.655
Golongan VA	Rp.832.200
Golongan VB	Rp.846.924
Golongan VIA	Rp.1.383.010
Golongan VIB	Rp.1.419.887
Golongan VII	Rp.1.860.480
Golongan VIII	Rp. 2.597.186
Golongan IX	Rp.3.752.883

Adanya perubahan besaran tarif perhitungan sekarang dari kondisi eksisting, menyebabkan terjadinya perbedaan antara tarif penumpang dan kendaraan yang berlaku saat ini dengan tarif rencana hasil perhitungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66

Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

B.Saran

1. Agar dilakukannya pengawasan dan evaluasi terhadap besaran tarif dasar yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan setiap enam bulan berdasarkan sebagai mana dimaksud pada Bab VI Tentang Pengawasan dan Pengendalian Tarif, Pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
2. Dalam penentuan tarif angkutan penyeberangan untuk lintasan Batulicin- Tanjung Serdang, perlu disesuaikan dengan kondisi pengguna jasa dari segi kemampuan dan kemauan membayar dalam menggunakan transportasi penyeberangan. serta perlu disosialisasikan kepada pengguna jasa mengenai pemberlakuan tarif yang baru agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan antara operator dan pengguna jasa, dan tidak ada kesalahpahaman terhadap pengguna jasa.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. dkk. (2013). *Transportasi Penyeberangan*. Raja Grafindo Persada.
- Afriyanah, Siti Rofiah (2014). *Perhitungan Biaya Angkutan Penyeberangan Lintas Tarakan-Toli Toli*. Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Volume 16, Nomor 2, Juni 2014.
- Aprian, R. (2020). *EVALUASI TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTASAN ALALAK - JELAPAT PROVINSI KALIMANTAN SELATAN*. Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
- Amriardi, Ulil dan IGNS Buana (2020). *Studi Keberlanjutan Layanan Angkutan Penyeberangan Wilayah Kepulauan*. Jurnal Wave Volume 13 Nomor 2, Desember 2019.
- Dwijaya, Gustini. *Evaluasi Tarif Penumpang Longboat Trayek Sorong- Kalobo Di Pelabuhan Remu Provinsi Papua Barat*. Kertas Kerja Wajib. Program Studi Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Irkham, Nuriyah (2017). *Analisa Penetapan Harga Sewa Berdasarkan Tingkat Subsidi Tertentu Rusun Grudo Kota Surabaya*. Tugas Akhir. Program Sarjana Lintas Jalur Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.
- Kasari, Lewis (2021). *Evaluasi Tarif Penumpang Speedboat Trayek Tulung Selapan – Sungai Lumpur*. Kertas Kerja Wajib. Program Studi Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*.
- Muslihati (2011). *Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan Perintis*. Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.
- Samosir, Agunan P. (2014). *Analisis Kebijakan Subsidi (Public Service Obligation) Angkutan Laut Kelas Ekonomi 2014 & 2015*. Warta Penelitian Perhubungan, Volume 26, Nomor 7, Juli 2014.
- Sayri, Muhammad (2019). *Evaluasi Tarif Kapal Ferry berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi kasus : Pelabuhan Kariangau Balikpapan – Penajam)*. Skripsi. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang. Evaluasi Sistem Informasi General Ledger pada PT. Tri Bakti Sarimas dengan Task Technology Fit Model. Tugas Akhir. Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru.
- Sitepu, Ganding, A.H Muhammad, dan Muslihati. *Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan Perintis*. Seminar Nasional Teori dan Aplikasi Teknologi Kelautan, 15 Desember 2011.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D (10th ed.)*. Alfabeta.
- Tiara, Anisa (2021). *Evaluasi Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Waai-Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020*. Program Studi Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Zulaeha, Mulyani dkk. (2019). *Kajian Penelitian Naskah Akademik dan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Angkutan*

Penyeberangan. Laporan Akhir. Fakultas Hukum Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin.

LAMPIRAN

Lampiran I Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang
Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan

LAMPIRAN II
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 66 TAHUN 2019
TENTANG
MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI
PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN
PENYEBERANGAN

KOMPONEN BIAYA POKOK
JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN KELAS EKONOMI

A. Data Teknis			
Data teknis terdiri dari:			
1. Jarak Lintasan	=	mile	
2. Tonage Kapal Penyeberangan	=	GT	
3. Kecepatan operasional	=	knot	
4. Motor Induk			
a. Ukuran Mesin	=	PK	
b. Jumlah Mesin	=	unit	
5. Motor Bantu			
a. Ukuran Mesin	=	PK	
b. Jumlah Mesin	=	Unit	
6. Ratio Pemakaian BBM	=	0,1 liter / PK / jam	
7. Ratio pemakaian pelumas	=	0,0033 liter / PK / jam	
8. Ratio pemakaian gemuk	=	Kg/bulan	
9. Ratio pemakaian air tawar			
a. Untuk awak kapal	=	200 liter/orang/hari	
b. Untuk penumpang	=	0,5 liter/orang/mile/trip	
10. Jasa sandar sesuai dengan dermaga yang dipakai dan peraturan yang berlaku	=		
11. Jumlah awak kapal	=	orang	
12. Jumlah Pegawai Darat	=	orang	
13. Kapasitas Angkut			
a. Penumpang	=	Orang :	SUP
b. Kendaraan	=	Unit :	SUP
Jumlah			SUP
14. Hari Siap Operasi	=	330 hari	
15. Frekuensi Angkut			
a. Frekwensi rata-rata per hari	=	Trip	
b. Frekwensi rata-rata per tahun	=	Trip	
16. Produksi Angkut			
a. Produksi mile per hari	=	SUP	

Lampiran II Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan No 188.44/0785/KUM/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin – Tanjung Serdang Untuk Penumpang Kelas Ekonomi dan Kendaraan.



GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN

KEPUTUSAN GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN

NOMOR 188.44/ **0785** /KUM/2022

TENTANG

PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTAS BATULICIN - TANJUNG SERDANG
UNTUK PENUMPANG KELAS EKONOMI DAN KENDARAAN

GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN,

- Menimbang: a. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 218.K/MG.01/MEM.M/2022 Tanggal 3 September 2022 tentang Harga Jual Eceran Jenis Bahan Bakar Minyak Tertentu dan Jenis Bahan Bakar Minyak Khusus Penugasan, dengan adanya kenaikan harga bahan bakar minyak khususnya bensin (*gasoline*) RON 90 dan solar (*gas oil*) bersubsidi tentunya berimplikasi pada kenaikan biaya operasional angkutan penyeberangan baik terhadap komponen biaya langsung maupun terhadap komponen biaya tidak langsung, serta dengan tetap memperhatikan kepentingan dan kemampuan masyarakat luas;
- b. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 184 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 172 Tahun 2022 tentang Tarif Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan Kelas Ekonomi Lintas Antarprovinsi dan Lintas Antarneegara;
- c. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 11 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, dalam hal terjadi kenaikan bahan bakar minyak dapat dilakukan penyesuaian tarif dan berdasarkan Notulen Hasil Rapat Pembahasan Penyesuaian Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin - Tanjung Serdang tanggal 3 Oktober 2022, dipandang perlu untuk melakukan penyesuaian tarif angkutan penyeberangan Lintas Batulicin - Tanjung Serdang untuk Penumpang Kelas Ekonomi dan Kendaraan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Gubernur;
- Mengingat: 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
4. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6757);
6. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2022 tentang Provinsi Kalimantan Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6779);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 109, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);

10. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 24 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Tugas dan Wewenang Gubernur Sebagai Wakil Pemerintah di Wilayah Provinsi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 342) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 24 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Tugas dan Wewenang Gubernur Sebagai Wakil Pemerintah di Wilayah Provinsi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 51);
11. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 157);
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1412) sebagaimana telah dirubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 779);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1256);
14. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 11 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2016 Nomor 11, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 100);
15. Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 095 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan (Berita Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2019 Nomor 95) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 010 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 095 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan (Berita Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2022 Nomor 10);

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan :
KESATU : Keputusan Gubernur tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin - Tanjung Serdang Untuk Penumpang Kelas Ekonomi dan Kendaraan, dengan daftar tarif sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Gubernur ini.

- KEDUA : Untuk barang yang tidak berada diatas mobil barang, pengenaan tarifnya ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pemakai jasa dengan jasa penyedia angkutan penyeberangan (Operator).
- KETIGA : Angkutan Penyeberangan untuk penumpang kelas ekonomi dibedakan dalam 2 (dua) kategori yaitu:
- Dewasa : Penumpang Dewasa atau Anak dengan usia diatas 1 (satu) tahun; atau
 - Bayi : Penumpang Balita dengan usia maksimal 24 (dua puluh empat) bulan.
- KEEMPAT : Angkutan Penyeberangan untuk kendaraan dibedakan dalam 9 (sembilan) golongan yaitu:
- Golongan I : Sepeda.
 - Golongan II : Sepeda motor kurang dari 500 cc dan Gerobak dorong.
 - Golongan III : Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih 500 cc (lima ratus centimeter cubik) dan kendaraan roda tiga.
 - Golongan IV : a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil jeep, sedan, minibus, dengan ukuran panjang sampai dengan 5 meter; atau
b. Mobil barang berupa mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup dan mobil barang kabin ganda (double cabin) dengan panjang sampai dengan 5 meter.
 - Golongan V : a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter; atau
b. Mobil barang (truk)/tangki ukuran sedang, dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter, dengan kapasitas 5 Ton.
 - Golongan VI : a. Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter; atau
b. Mobil barang (truk)/tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan mobil penarik tanpa gandengan, dengan kapasitas 10 Ton.
 - 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, dengan kapasitas 16 Ton.
 - 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.

- Golongan IX : Mobil barang (truck) tronton, Mobil tanki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 16 meter.
- KELIMA** : Untuk mengangkut alat-alat berat/besar dengan berat diatas 12 (dua belas) ton harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan dan pengenaan tarifnya ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pemakai jasa dengan penyedia jasa angkutan penyeberangan (Operator).
- KEENAM** : Tarif angkutan penyeberangan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU, untuk pelayanan kelas ekonomi dan tarif angkutan penyeberangan kendaraan sesuai dengan golongan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA dan Diktum KEEMPAT, sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Gubernur ini.
- KETUJUH** : Ketentuan tarif sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU adalah sebagai berikut:
- a. Tarif angkutan penyeberangan termasuk biaya tanggung jawab pengangkut dan belum termasuk:
 1. Iuran wajib dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang; dan
 2. Jasa Kepelabuhanan.
 - b. Iuran wajib dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang dan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam huruf a nomor urut 1 sesuai dengan ketentuan yang berlaku; dan
 - c. Tarif angkutan penyeberangan kelas ekonomi dan non ekonomi adalah harga jasa yang harus dibayar oleh pengguna jasa yang meliputi tarif jarak, ditambah tarif jasa pelabuhan dan iuran wajib dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang dan jenis asuransi lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- KEDELAPAN** : Ketentuan mengenai pungutan lain angkutan penyeberangan ditentukan sebagai berikut:
- a. Operator penyelenggara angkutan penyeberangan dan operator penyelenggara pelabuhan penyeberangan, dilarang melakukan pungutan lain untuk kepentingan operator atau pihak lain dikaitkan dan atau menyatukan pungutan lain dengan tarif angkutan penyeberangan; dan
 - b. Setiap pungutan lain yang akan dikaitkan dan atau disatukan pungutannya dengan tarif angkutan penyeberangan diluar yang ditetapkan dalam Keputusan Gubernur ini, harus terlebih dahulu mendapat persetujuan tertulis Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan.
- KESEMBILAN** : Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan dan Instansi Fungsional terkait lainnya, mengawasi pelaksanaan Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan ini sesuai tugas dan kewenangan masing-masing.

- KESEPULUH** : Dengan ditetapkannya Keputusan Gubernur ini, Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0407/KUM/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Batulicin - Tanjung Serdang Untuk Penumpang Kelas Ekonomi dan Kendaraan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
- KESEBELAS** : Keputusan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Banjarbaru
pada tanggal 01 NOV 2022



GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN,
SAHIDIN NOOR

Tembusan:

1. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia di Jakarta.
2. Menteri Perhubungan Republik Indonesia di Jakarta.
3. Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarmasin.
4. Sekretaris Daerah Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarbaru.
5. Asisten Perekonomian dan Pembangunan Setda Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarbaru.
6. Inspektur Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarbaru.
7. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarmasin.
8. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kotabaru di Kotabaru.
9. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Bumbu di Batulicin.
10. Kepala Biro Perekonomian Setda Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarbaru.
11. General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Batulicin di Batulicin.
12. Kepala Cabang PT. Jasa Raharja Banjarmasin di Banjarmasin.
13. Kepala Cabang PT. Jasaraharja Putera Banjarmasin di Banjarmasin.
14. Kepala Cabang PT. Dharma Lautan Batulicin di Batulicin.
15. Manajer Cabang PT. Jembatan Nusantara Batulicin di Batulicin.

**DAFTAR TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN LINTAS
BATULICIN - TANJUNG SERDANG**

NO	JENIS MUATAN	SATUAN	TARIF JASA ANGKUTAN	KETERANGAN
A.	PENUMPANG			
1.	Kelas Ekonomi - Dewasa - Bayi (Max 24 Bulan)	per orang per orang	Rp8.600,00 Rp1.400,00	Belum termasuk: a. Asuransi Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang. b. Jasa Pelabuhan.
B.	KENDARAAN			
1.	Golongan I	per unit	Rp12.200,00	
2.	Golongan II	per unit	Rp21.600,00	
3.	Golongan III	per unit	Rp76.350,00	
4.	Golongan IV - Kendaraan Penumpang - Kendaraan Barang (Pick Up)	per unit per unit	Rp177.000,00 Rp158.600,00	
5.	Golongan V - Kendaraan Penumpang (Bus) - Kendaraan Barang (Truck) - Kendaraan Barang (Tangki BBM 5 Ton)	per unit per unit per unit	Rp287.600,00 Rp263.200,00 Rp748.200,00	
6.	Golongan VI - Kendaraan Penumpang (Bus) - Kendaraan Barang (Truck) - Kendaraan Barang (Tangki BBM 10 Ton)	per unit per unit per unit	Rp473.000,00 Rp477.200,00 Rp1.222.200,00	
7.	Golongan VII - Kendaraan Golongan VII - Kendaraan Barang (Tangki BBM 16 Ton)	per unit per unit	Rp533.200,00 Rp1.528.200,00	
8.	Kendaraan Golongan VIII	per unit	Rp892.200,00	
9.	Kendaraan Golongan IX	per unit	Rp2.877.200,00	


 GUBERNUR KALIMANTAN SELATAN,

 SAHBIRIN NOOR

Lampiran III Komponen Tarif Biaya Operasional Kapal

FORM SURVEI KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL KAPAL

KOMPONEN	NILAI VARIABEL
Harga Kapal per GT	Rp 9520750.000
Gross Tonnage (GT)	495 GT
Jumlah ABK	19 Orang
Rata - Rata Gaji ABK	Rp 3.000.000
Tunjangan Awak	
Uang makan per orang/hari	Rp 60.000
Premi layar per orang/hari	Rp 0350
Kesehatan per orang/bulan	Rp 600.000
Pakaian Dinas per tahun	Rp 1.425.000
Kecepatan Kapal (Knot)	5 knots
Penumpang	300
Harga BBM per liter	Rp 2.211
Harga pelumas per liter	Rp 34.100
Harga gemuk	Rp 40.000
Harga air tawar	Rp 23.000
Biaya Repair, Maintenance, Service	Rp 1736034476
Gaji pegawai darat per bulan	Rp 2886.000
tunjangan pegawai darat	
Uang makan per orang/hari	Rp 60.000*
uang mobilitas per orang/hari	Rp 7.000.000
Kesehatan per orang/bulan	Rp 450.000
Pakaian Dinas per tahun	Rp 1425.000
Pendapatan rata rata	Rp 1.500.000
Biaya sewa kantor/tahun	Rp 16.200.000
Biaya sewa rumah dinas/ tahun	Rp 17.200.000
Biaya ATK dan barang cetakan/bulan	Rp 1.000.000
Biaya telepon, pos, listrik dan air tawar	Rp 1.620.000

FORM SURVEI KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL KAPAL

Biaya Inventaris kantor/5 tahun	Rp. 52.500.000
Biaya pengawasan perjalanan dinas	
1. rata rata perjalanan/tahun	6
2. Biaya tiket PP/orang	Rp 5000.000
3. Rata-rata lama perjalanan	4 hari
4. Lumpsum/hari	Rp. 300.000

Mengetahui,



PT.ASDP Ferry Cabang Batulicin

Lampiran IV Produktivitas Kedatangan Kendaraan Batulicin - Tanjung Serdang

Kedatangan													
No	Tanggal	Golongan Kendaraan											Total SUP
		I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	
1	15-Apr-22	2.23	474.36		1,155.24	232.82		1,661.85					3526.5
2	16-Apr-22	-	297.48	123.10	449.26	199.56	-	123.10	-	-	-	-	1192.5
3	17-Apr-22	-	281.4	-	609.71	399.12	-	923.25	-	-	-	-	2213.48
4	18-Apr-22	0	341.7	8.67	1,508.23	631.94	-	2,277.35	-	-	135.21	-	4903.1
5	19-Apr-22	-	289.44	-	1,026.88	166.30	60.48	677.05	-	-	135.21	-	2355.36
6	20-Apr-22	-	361.8	17.34	1,123.15	299.34	-	1,107.90	-	-	-	-	2909.53
7	21-Apr-22	-	329.64	-	705.98	565.42	60.48	184.65	-	-	-	-	1846.17
8	22-Apr-22	-	812.04	43.35	1,829.13	133.04	-	61.55	-	-	-	-	2879.11
9	23-Apr-22	2.23	1177.86	-	2,342.57	166.30	-	-	-	-	-	-	3688.96
10	24-Apr-22	-	1527.6	26.01	4,075.43	432.38	60.48	-	-	-	-	-	6121.9
11	25-Apr-22	-	1053.24	-	4,620.96	399.12	-	246.20	-	-	-	-	6319.52
12	26-Apr-22	0	647.22	17.34	2,535.11	465.64	120.96	800.15	100.51	103.19	-	-	4790.12
13	27-Apr-22	0	514.56	8.67	1,444.05	99.78	-	861.70	-	-	270.42	-	3199.18
14	28-Apr-22	-	470.34	17.34	1,379.87	498.90	-	1,723.40	-	103.19	-	-	4193.04
15	29-Apr-22	-	623.1	17.34	1,476.14	332.60	120.96	1,661.85	-	-	-	-	4231.99
Total		4.46	9201.78	279.16	26281.71	5022.26	423.36	12310	100.51	206.38	540.84	0	54370.46

Lampiran V Produktivitas Keberangkatan Kendaraan Batulicin - Tanjung Serdang

NAMA KAPAL	KMP. AWU-AWU	KMP. TELUK CENDRAWASIH I	KMP. GUTILA	KMP. KERAPU III	KMP. LEMURU	KMP. MAHAKAM RAYA	KMP. JEMBATAN MUSI II	KMP. TRUNOJOYO
JENIS KAPAL	RO – RO	RO – RO	RO – RO	RO – RO	RO – RO	RO – RO	RO - RO	RO – RO
TEMPAT PEMBUATAN	SURABAYA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA
TAHUN PEMBUATAN	2009	1991	1997	1987	1990	1979	1967	1978
TANDA PANGGILAN	P N B Z	Y D K J	Y G W R	Y E D W	YB 4227	YB 4246	YB 4525	YB 5182
KLASIFIKASI	B K I	B K I	B K I	B K I	BKI	B K I	B K I	B K I
PEMILIK	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. JEMBATAN NUSANTARA	PT. JEMBATAN NUSANTARA	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
LINTASAN	BATULICIN – GARONGKONG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG
UKURAN UTAMA								
• PANJANG SELURUH	54,50 METER	38,30 METER	41,00 METER	34,80 METER	33,50 METER	34,40 METER	30,27 METER	31,50 METER
• PANJANG B A R	47,95 METER	32,80 METER	36,20 METER	36,20 METER	26,40 METER	30,48 METER	26,54 METER	29,80 METER
• D A L A M	13,00 METER	10,50 METER	10,50 METER	9,50 METER	9,00 METER	9,00 METER	7,00 METER	9,00 METER
• SARAT AIR	3,45 METER	2,90 METER	1,50 METER	2,96 METER	2,88 METER	2,20 METER	3,45 METER	2,40 METER
• G R T / N T	2,45 METER	1,80 METER	1,90 METER	1,90 METER	1,70 METER	1,73 METER	2,00 METER	1,30 METER
	682 / 205	481 / 145	495 / 195	335 / 136	229	123 / 75	159 / 48	178 / 54
MESIN UTAMA								
• M E R K	YANMAR	YANMAR	YANMAR	YANMAR	YANMAR	DETROIT	YANMAR	YANMAR / YANMAR
• T Y P E	6 RY 17 P-GV	6 LAA – UTE	8 RY 17 P-GV	6 LA – DTE	6 LA-DTE	6 M 12 V17 M6	6 MT	6 GH - UTE / 6 KDE
• TENAGA KUDA / PK	2 X 1000 HP	2 X 530 HP	2 X 530 HP	2 X 400 HP	2 X 400 HP	2 X 359 HP	1 X 300 HP	2 X 330 HP / 2 X 165 HP
• R P M	1500	1800	1850	1800	670	2170	750	2250 / 1400
• JUMLAH MESIN	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	1 BUAH	2 BUAH / 2 BUAH
MESIN BANTU								
• M E R K	CUMMINS	PERKINS	PERKINS	PERKINS	WEICHAH	FOTON	mitsubishi	YANMAR / MITSUBISHI
• T Y P E	6 BT 5 9-GM	4 AA.5407	T 4 326	T 4 236	WP4CD6E200	-	6 D 14	4 TNV 106 / TS 190 / 5 D 14
• TENAGA KUDA / PK	2 X 120 HP	2 X 57 HP	2 X 66 HP	2 X 55 HP	67 HP	2 X 28 KW	2 X 125 HP	69,5 KW / 19 HP / 60 HP
• JUMLAH MESIN	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	3 BUAH
KAPASITAS MUAT								
• PENUMPANG	298 ORANG	180 ORANG	266 ORANG	114 ORANG	30 ORANG	60 ORANG	48 ORANG	190 ORANG
• KENDARAAN	18 UNIT	12 UNIT	12 UNIT	10 UNIT	10 UNIT	14 UNIT	9 UNIT	13 UNIT
JUMLAH CREW	19 ORANG	17 ORANG	18 ORANG	17 ORANG	15 ORANG	20 ORANG	20 ORAN G	17 ORANG

