

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN PADA
LINTASAN WAAI – UMEPUTIH DI PROVINSI MALUKU
TAHUN 2020**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh :

**NAMA : ANISA TIARA
NPT : 17 04 005**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PALEMBANG
2020**

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Waai merupakan pelabuhan yang berada di Desa Waai, Kabupaten Maluku Tengah yang melayani lintas Waai – Umeputih. Dalam kebutuhannya, tarif sangat berpengaruh pada tingkat pelayanan angkutan terutama dalam pemenuhan pelayanan masyarakat. Namun, tarif yang berlaku di lintasan Waai – Umeputih sekarang merupakan tarif pada saat lintasan masih berstatus sebagai lintasan perintis bukan tarif yang diberlakukan pada saat menjadi lintasan komersial. Selain itu juga, terjadinya perubahan Satuan Unit Produksi (SUP) pada jenis golongan kendaraan sesuai dengan Lampiran I, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Adapun penelitian ini bertujuan sebagai berikut: 1) Untuk Mengetahui Pengertian Dan Sistem Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan. 2) Untuk Mengetahui Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020. 3) Untuk Mengetahui Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020. Metodologi penelitian yang digunakan adalah observasi langsung di lapangan (field research), wawancara (Interview), Kepustakaan/ Dokumentasi (literature) dan institusional. Kemudian untuk menganalisa hal tersebut berpedoman pada Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Analisa yang digunakan ialah analisa load factor, analisa biaya operasional kapal, analisa satuan tarif dan analisa pendapatan. Adapun hasil penelitian ini adalah 1) Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan Adalah Tarif Yang Terdiri Dari Tarif Angkutan Penumpang Dan Tarif Angkutan Kendaraan Beserta Muatannya Di Pelabuhan Penyeberangan Berdasarkan Peraturan Yang Berlaku. 2) 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. 3) Evaluasi Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Mengalami Perubahan Sesuai Dengan Ketentuan Sebagai Berikut: a) Apabila Terjadi Kenaikan Satuan Tarif Pada Tarif Yang Baru, Pemerintah Daerah Bupati Maluku Tengah Dapat Melakukan Pengurangan Tarif Paling Tinggi Dengan Diferensiasi Sebesar 20% (Dua Puluh Persen) Dari Tarif Yang Telah Ditetapkan. b) Bahwa Kenaikan Satuan Tarif Sekarang Mengikuti Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Yang Menyatakan Bahwa Satuan Unit Produksi Yang Berlaku Sekarang Mengalami Kenaikan Dari Terdahulu.

Kata Kunci : Evaluasi, Tarif, Angkutan, Penyeberangan, Komersial.

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Maluku merupakan sebuah provinsi yang meliputi bagian selatan Kepulauan Maluku, Indonesia. Luas wilayah provinsi Maluku mencapai 46.914,03 km² yang terbagi menjadi 11 kota dan kabupaten¹. Kabupaten Maluku Tengah adalah salah satu kabupaten di provinsi Maluku. Kabupaten Maluku Tengah ini memiliki 13 kecamatan, salah satunya adalah kecamatan Salahutu. Di kecamatan Salahutu ini memiliki sebuah pelabuhan penyeberangan Waai yang terletak di desa Waai².

Unit Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan Waai dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Maluku dan Unit Penyelenggara Teknisnya dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon. Kapal yang digunakan pada pelabuhan ini adalah kapal ferry jenis Ro-Ro yang mengangkut penumpang, kendaraan dan barang dengan hanya menggunakan satu unit kapal penyeberangan yaitu KMP Samandar. Trayek lintasan di pelabuhan penyeberangan Waai ini adalah lintasan Waai – Umeputih.

Lintasan Waai – Umeputih ini merupakan lintasan perintis yang menghubungkan penyeberangan antar kabupaten di Maluku Tengah itu sendiri. Lintasan Waai – Umeputih berjarak 17 mil laut dengan waktu tempuh 2,5 jam. Namun, pada tahun 2018 lintasan ini mengalami perubahan status lintasan, menjadi lintasan komersial berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.650/AP.204/DRJD/2018 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2018, hal ini dikarenakan pada lintasan Waai – Umeputih mengalami kenaikan *load*

¹Badan Pusat Statistik, 2019, *Kabupaten Maluku Tengah Dalam Angka*, Kabupaten Maluku Tengah: BPS Kabupaten Maluku Tengah, hlm.5

² *Ibid.*

factor sebesar 60% (enam puluh persen) setiap tahunnya, sehingga *load factor* tersebut dapat berpengaruh pada kondisi tarif bagi pengguna jasa.



Gambar 1.1 Peta Lintasan Penyeberangan Pelabuhan Waai³

Tarif sangat berpengaruh pada tingkat pelayanan angkutan terutama dalam pemenuhan pelayanan kepada masyarakat. Besarnya tarif harus dapat memenuhi kepentingan usaha dalam beroperasi dan mampu meningkatkan pelayanan. Peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam hal penetapan tarif yang sesuai dengan aturan yang telah berlaku selama ini untuk menyelaraskan antara kepentingan pihak pengguna jasa dengan pihak penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

Tarif yang berlaku di Pelabuhan Penyeberangan Waai saat ini ditetapkan oleh Peraturan Bupati Maluku Tengah Nomor 12 Tahun 2013 tentang Penyesuaian Dan Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan Yang Beroperasi Di Wilayah Kabupaten Maluku Tengah. Dari keadaan ini, bahwa tarif yang berlaku di lintasan Waai – Umeputih sekarang merupakan tarif pada saat lintasan masih berstatus sebagai lintasan perintis bukan tarif yang diberlakukan pada saat menjadi lintasan komersial. Selain itu juga, terjadinya perubahan Satuan Unit Produksi (SUP) pada jenis golongan kendaraan sesuai dengan Lampiran I, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

³ Data PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

Tabel 1.1 Tarif Lintasan Waai – Umeputih⁴

No	Jenis Tiket	Tarif
A	Penumpang	
1	Ekonomi Dewasa	Rp 19.000
2	Ekonomi Anak	Rp 14.000
B	Kendaraan	
1	Golongan I	Rp 15.500
2	Golongan II	Rp 27.000
3	Golongan III	-
4	Golongan IV Penumpang	Rp 192.700
5	Golongan IV Barang	Rp 192.700
6	Golongan V Penumpang	Rp 318.200
7	Golongan V Barang	Rp 318.200
8	Golongan VI Penumpang	Rp 464.700
9	Golongan VI Barang	Rp 464.700
10	Golongan VII	Rp 901.700
11	Golongan VIII	Rp 1.351.700

Berdasarkan hal tersebut diatas, peneliti bermaksud untuk menganalisa besaran tarif yang diberlakukan pada lintasan Waai – Umeputih dengan judul **“Evaluasi Tarif Angkutan Penyeberangan Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020”**.

1.2 Rumusan Permasalahan

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

1. Apakah Yang Dimaksud Dengan Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimanakah Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020?

⁴ Tarif Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Waai Tahun 2020

3. Bagaimanakah Evaluasi Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk Mengetahui Pengertian Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan.
2. Untuk Mengetahui Tarif Pada Lintasan Waai - Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020.
3. Untuk Mengevaluasi Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Tahun 2020.

1.3.2 Manfaat

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, sebagai berikut:

1. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai tarif di lintasan pelabuhan penyeberangan Waai dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.
3. Bagi Instansi Pemerintahan, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), dapat dijadikan acuan dalam menentukan besaran tarif yang seharusnya berlaku kepada operator kapal yang beroperasi.

1.4 Ruang Lingkup

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

1. Lokasi Yang Diteliti Adalah Pelabuhan Penyeberangan Waai Provinsi Maluku.
2. Hal Yang Diteliti Adalah Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan Di Lintasan Waai – Umeputih Tahun 2020.

3. Perhitungan Tarif Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

1.5 Keaslian Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas tarif angkutan penyeberangan saat ini, namun terdapat beberapa perbedaan dengan KKW sebelumnya yang mana dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.2 Perbedaan Kertas Kerja Wajib⁵

No	Penelitian	Penemuan	Kebaharuan
1	Evaluasi Tarif Penumpang <i>Longboat</i> Trayek Sorong – Kalobo Di Pelabuhan Remu Provinsi Papua Barat (Gustini Dwijaya, STTD, 2019)	Tarif yang dianalisa merupakan tarif penumpang <i>longboat</i> Trayek Sorong – Kalobo Di Pelabuhan Remu Provinsi Papua Barat	Tarif yang di evaluasi merupakan satuan tarif angkutan penyeberangan pada lintasan Waii – Umeputih di Provinsi Maluku
2	Tinjauan Penentuan Tarif Angkutan Penumpang Pada Kapal Speedboat Di Danau Beratan Kabupaten Tabanan Provinsi Bali (I Made Putra Ugracena, 2015)	Tarif yang dianalisa berada di Danau Baratan Kabupaten Tabanan Provinsi Bali	Tarif yang di evaluasi berada di Pelabuhan Penyeberangan Waii Provinsi Maluku
3	Evaluasi Tarif Penumpang Kapal Taxi GT 5 Pada Pelabuhan Ruko Trayek Ruko – Pampusungan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara (Edi Suryanto, STTD, 2012)	Tarif yang dianalisa merupakan tarif penumpang dengan menggunakan kapal taxi GT 5	Tarif yang di evaluasi merupakan tarif angkutan penyeberangan dengan menggunakan kapal ferry jenis Ro-ro dengan GT 672

⁵ Perpustakaan Poltektrans SDP Palembang Tahun 2019

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dijelaskan bahwa pada⁶:
 - a. Pasal 35
 - 1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif penumpang dan tarif angkutan barang
 - 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah
2. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, dijelaskan bahwa pada⁷:
 - a. Pasal 171
 - 1) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 170 terdiri atas jenis tarif untuk:
 - a. kelas ekonomi; dan
 - b. kelas non-ekonomi.
 - 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan oleh Menteri.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, dijelaskan bahwa pada⁸:
 - a. Pasal 1 ayat 1

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan

⁶ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

b. Pasal 17

- 1) Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kendaraan beserta muatannya.
- 2) Tarif Angkutan Penyeberangan beserta muatannya ditetapkan berdasarkan golongan kendaraan.

c. Pasal 20

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

- 1) Menteri, untuk angkutan lintas penyeberangan antar negara dan/ atau antar provinsi;
- 2) Gubernur, untuk angkutan lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi; atau
- 3) Bupati/Walikota, untuk angkutan lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, dijelaskan bahwa pada⁹:

a. Pasal 1 ayat 3

Tarif adalah nilai yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa atas pelayanan yang diperoleh pada suatu lintas tertentu.

b. Pasal 1 ayat 4

Tarif Dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per satuan unit produksi per mil.

c. Pasal 2

Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas:

- a. Tarif penumpang;
- b. Tarif kendaraan penumpang; dan

⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

- c. Tarif kendaraan barang beserta muatannya.
- d. Pasal 3
 - 1) Jenis Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas:
 - a. Tarif ekonomi; dan
 - b. Tarif nonekonomi
 - 2) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk tarif ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan oleh:
 - a. Menteri, untuk lintas penyeberangan antarnegara atau antarprovinsi;
 - b. Gubernur, untuk lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan
 - c. Bupati/Walikota, untuk lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.
 - 3) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk tarif nonekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Penyeberangan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan
- 5. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.650/AP.204/DRJD/2018 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2018¹⁰.
- 6. Peraturan Bupati Maluku Tengah Nomor 12 Tahun 2013 Tentang Penyesuaian dan Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan yang Beroperasi di Wilayah Kabupaten Maluku Tengah, dijelaskan bahwa pada¹¹:
 - a. Pasal 2
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan ditetapkan untuk angkutan penumpang, kendaraan penumpang beserta penumpangnya dan kendaraan barang beserta barangnya sebagaimana ditetapkan

¹⁰Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.650/AP.204/DRJD/2018 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2018

¹¹Peraturan Bupati Maluku Tengah Nomor 12 Tahun 2013 Tentang Penyesuaian dan Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan yang Beroperasi di Wilayah Kabupaten Maluku Tengah

dalam lampiran peraturan ini dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan.

- 2) Tarif angkutan penyeberangan untuk angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terdiri dari tarif pelayaran ekonomi dan tarif pelayaran non ekonomi

2.2 Landasan Teori

1. Angkutan Penyeberangan

Di Indonesia telah lama dikenal adanya angkutan penyeberangan oleh masyarakat pada umumnya dikenal dengan nama angkutan ferry. Penumpang serta barang – barang dan kendaraan diangkut antara dua tempat yang merupakan ujung jalan darat yang dipisahkan oleh air dengan menggunakan kapal – kapal tambang yang bentuknya sangat sederhana yaitu berupa perahu rakit, perahu layar dan lain-lain. Dengan makin berkembangnya masyarakat dan kemajuan teknologi maka kapal – kapal tambang tersebut sudah tidak memadai lagi sehingga mengalami perkembangan tiap waktunya.

Penggunaan kapal penyeberangan yang seperti dikenal saat sekarang dioperasikan untuk pertama kalinya pada tahun 1912 di lintas penyeberangan antara pulau Jawa dengan pulau Sumatera yaitu lintasan penyeberangan Merak – Panjang dan pada tahun 1913 antara pulau Jawa dan pulau Madura yaitu lintasan penyeberangan Ujung – Kamal. Pengoperasian kapal – kapal penyeberangan pada kedua lintasan tersebut dilakukan oleh Staats Spoorwegen dan Madura Stoomtren Maatsehappy (PJKA sekarang). Maksud penyelenggaraan angkutan penyeberangan tersebut sebagai penghubung jalan darat antara pulau – pulau tersebut sebagai kelanjutan dari penyelenggaraan pengangkutan dengan kereta api. Sejak tahun 1957, kapal – kapal penyeberangan yang dulunya dimiliki oleh pemerintah Hindia Belanda c.q. Staats Spoorwegen dan Madura Stoomtren Maatsehappy, pemilikan dan pengoperasiannya dialihkan ke tangan pemerintah Republik Indonesia dan kapal – kapal penyeberangan

tersebut milik Indonesia, sejak tahun 1959 mengenai angkutan penyeberangan ini ditangani oleh D.K.A¹².

Angkutan penyeberangan yang dulunya dikelola oleh DKA sekarang dilakukan oleh PJKA, Proyek Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan perusahaan – perusahaan penyeberangan milik swasta¹³.

Angkutan penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya¹⁴. Bila diuraikan dari masing-masing katanya, angkutan penyeberangan terdiri dari dua kata yaitu angkutan dan penyeberangan. Angkutan atau pengangkutan berarti kegiatan memindahkan atau membawa orang dan/atau barang-barang. Penyeberangan menurut W.J.S Poerwadaminto berarti¹⁵ :

1. Perbuatan menyeberang;
 2. Tempat menyeberang.
2. Tarif Angkutan

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga – harga untuk biaya pemakaian jasa angkutan yang disusun secara teratur dan terhitung menurut kemampuan transportasi¹⁶.

1) Dalam kebijaksanaan penentuan tarif angkutan didasarkan pada biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan, perhitungan dapat dikategorikan sebagai berikut:

a) Dasar Kebijakan Penentuan Tarif

(1) *Cost of Service Pricing* (perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi)

¹² F.Suginingsih Sosilo, 1986, *Suatu Tinjauan Yuridis Tentang Angkutan Penyeberangan Di Lintas Ujung – Kamal*, Surabaya:Universitas Airlangga, hlm.12

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Miro Fidel, 2002, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta:Erlangga, hlm.21

¹⁵ *Op.Cit.*, hlm. 13

¹⁶ Abbas Salim, 1994, *Buku Manajemen Transportasi*, Jakarta:Raja Grafindo Persada, hlm.20

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 :

(2) Biaya Tetap (*fixed cost*)

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

(3) Biaya Tetap (*fixed cost*)

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

(4) Biaya Umum (*Common Cost*)

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

(5) Biaya Khusus (*Special cost*)

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

3. Evaluasi

Evaluasi adalah tindakan mengukur biaya – biaya dan manfaat-manfaatnya sebagai aspek keseluruhan guna menentukan sebuah manfaat dan merupakan suatu proses untuk menyediakan informasi

tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah tercapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itu bila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh¹⁷.

Evaluasi juga merupakan 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 dilakukan¹⁸.

Untuk menentukan nilai sesuatu dengan cara membandingkan dengan kriteria, evaluator dapat langsung membandingkan dengan kriteria namun dapat pula melakukan pengukuran terhadap sesuatu yang dievaluasi kemudian baru membandingkannya dengan kriteria. Dengan demikian evaluasi tidak selalu melalui proses mengukur baru melakukan proses menilai tetapi dapat pula evaluasi langsung melalui penilaian saja. Penilaian sebagai suatu proses untuk mengetahui/menguji apakah suatu kegiatan, proses kegiatan, keluaran suatu program telah sesuai dengan tujuan atau kriteria yang telah ditentukan¹⁹.

4. Pendapatan

Pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu.²⁰

Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi

¹⁷ Hans Adler, 1983, *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan: Buku Pedoman 15 Disertai 15 Studi Kasus*, Jakarta: UI Press, hlm 22

¹⁸ Arikunto dan Cepi, 2008, *Evaluasi Program Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara, hlm. 18

¹⁹ Crawford, 2000, Ed. 2, *Evaluation of Libraries and Information Services*, London: Aslib, the Association For Information Management and Information Management International, hlm. 13

²⁰ Husein Umar, 2003, *Metode Riset Akuntansi Terapan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Pertama, hlm 25

kebutuhan sehari – hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung. Pendapatan jasa angkutan berdasarkan hasil dari jumlah jasa yang diminta dan jasa yang tersedia.

Menghitung pendapatan dapat digunakan persamaan rumus berikut ini ²¹ :

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = Total Revenue atau Pendapatan

P = Harga Jual satuan

Q = Volume Produksi

Adapun perhitungan untuk mencari keuntungan dari hasil produksi, sebagai berikut :

$$\text{Keuntungan} = \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi}$$

5. *Load Factor* (Faktor Muat) Kapal

Load factor adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan. Formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap kapal adalah²²:

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

Keterangan :

LF = Faktor Muat

KP = Kapasitas Terpakai

KT = Kapasitas Tersedia

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

²¹ Kosasih Engkos, 2007, *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm. 79

²² Chairul Insani Ilham, *The Ship Optimization Model At The Pemenang Port In West Lombok Regency*, IWJ Vol.1 No. 2, April 2020, hlm. 2

untuk mendapatkan *load factor* sesuai dengan yang dapat mewakili keseluruhan fluktuasi bulanan dan tahunan yang pernah ada, maka penulis menggunakan data produktivitas penumpang selama satu bulan dari hasil survei.

6. Biaya Operasional Kapal

Biaya Operasional Kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokkan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran²³. Berikut ini merupakan biaya operasional kapal yang diformulasikan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

1) BIAYA LANGSUNG

a) Biaya Tetap

(1) Biaya Penyusutan Kapal

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

(2) Biaya Bunga Modal

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

(3) Biaya Asuransi Kapal per tahun

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

(4) Biaya ABK

(a) Gaji ABK

$$= \text{Gaji Rata-rata ABK/Orang/Bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ Bulan}$$

(b) Tunjangan

1. Uang Makan

²³ Muslihati, *Analisis Biaya Operasional Kapal Pada Berbagai Load Faktor Angkutan Perintis*. ILTEK. Vol.7 No. 14, Oktober 2012, hlm. 1014

= Uang Makan/Orang/Hari x Jumlah ABK x 12
Bulan

2. Premi layar

= Premi Layar/Orang/Hari x Jumlah Hari x
Jumlah ABK x 11 Bulan

3. Kesehatan

= Tunjangan Kesehatan/Orang/Bulan x
Jumlah ABK x 12 Bulan

4. Pakaian Dinas

= 2 Stel/Orang/Tahun

5. BPJS Ketenagakerjaan

= 5% x Gaji ABK

6. Tunjangan Hari Raya

= Diberikan 1 (Satu) Bulan Gaji

b) Biaya Tidak Tetap

(1) Biaya BBM

(a) Mesin Induk

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian
BBM/PK/Jam x Jam Layar/Trip x Jumlah Trip/Hari
x Hari Operasi setahun x Harga BBM/Liter

(b) Mesin Bantu

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian
BBM/PK/Jam x Jam Kerja Mesin /Hari x Hari
Operasi setahun x Harga BBM/Liter

(2) Biaya Pelumas

(a) Mesin Induk

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian
Pelumas/PK/Jam x Jam Layar/Trip x Jumlah
Trip/Hari x Hari Operasi setahun x Harga
Pelumas/Liter

(b) Mesin Bantu

= Jumlah Mesin x Daya Mesin/Unit x Pemakaian
Pelumas/PK/Jam x Jam Kerja Mesin /Hari x Hari
Operasi setahun x Harga Pelumas/Liter

(3) Biaya Gemuk

= Jumlah Pemakaian Gemuk/Bulan x Jumlah Operasi
Kapal/Bulan x Harga Gemuk/Kg

(4) Biaya Air Tawar

(a) Untuk ABK

= Jumlah ABK x Jumlah Pemakaian Air/Orang/Hari x
hari Operasi/Tahun x Harga Air Tawar/Liter

(b) Untuk Penumpang

= Kapasitas angkut Penumpang x Jumlah Pemakaian
Air/Penumpang/Mil/trip x Jumlah Trip/Hari x Hari
Operasi/Tahun x Harga Air Tawar/Liter

(c) Untuk Cuci Dek kapal

= GT Kapal x Jumlah Pemakaian/GT/Hari x Hari
Operasi Kapal/Tahun X Harga Air Tawar/Liter

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

2) BIAYA TIDAK LANGSUNG

a) Biaya Tetap

(1) Biaya Pegawai Darat

(a) Gaji Pegawai Darat

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

(b) Tunjangan

1. Uang Makan dan Transportasi

= Uang Makan dan Transportasi/Orang/Hari x
Jumlah hari kerja x jumlah Pegawai x 12 Bulan

2. Kesehatan

= Tunjangan Kesehatan/Orang/Bulan x Jumlah
pegawai x 12 Bulan

- 3. Pakaian Dinas
 - = 2 (Dua) Stel/Orang/Tahun
- 4. BPJS Ketenagakerjaan
 - = 5% dari Gaji
- 5. Tunjangan Hari Raya
 - = Diberikan 1 (Satu) Bulan Gaji
- (2) Biaya Pengelolaan dan Manajemen
 - = 7% dari Pendapatan Kapal sebelumnya
- b) Biaya Tidak tetap
 - (1) Biaya Kantor Cabang
 - (2) Biaya Pemeliharaan
 - = 10% dari Biaya Sewa per tahun
 - (3) Biaya Alat Tulis Kantor dan Barang Cetak
 - (4) Biaya Telepon, Telegram, Pos, Listrik dan Air Tawar
 - (5) Inventaris Kantor
 - = $\frac{\text{Total Nilai Inventaris Kantor}}{\text{Umur Ekonomis}}$
 - (6) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas
 - = Biaya Tiket PP/1 (Satu) Kali Perjalanan/Orang + Biaya Lumsump / Hari x Jumlah Perjalanan Per Tahun

TOTAL BIAYA OPERASI KAPAL PER TAHUN = BIAYA LANGSUNG + BIAYA TIDAK LANGSUNG

7. Satuan Unit Produksi (SUP)

Perhitungan Satuan Unit Produksi (SUP) kendaraan dan penumpang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019.

Tabel 2.1 Jenis Golongan Kendaraan dan Besaran Satuan Unit Produksi²⁴

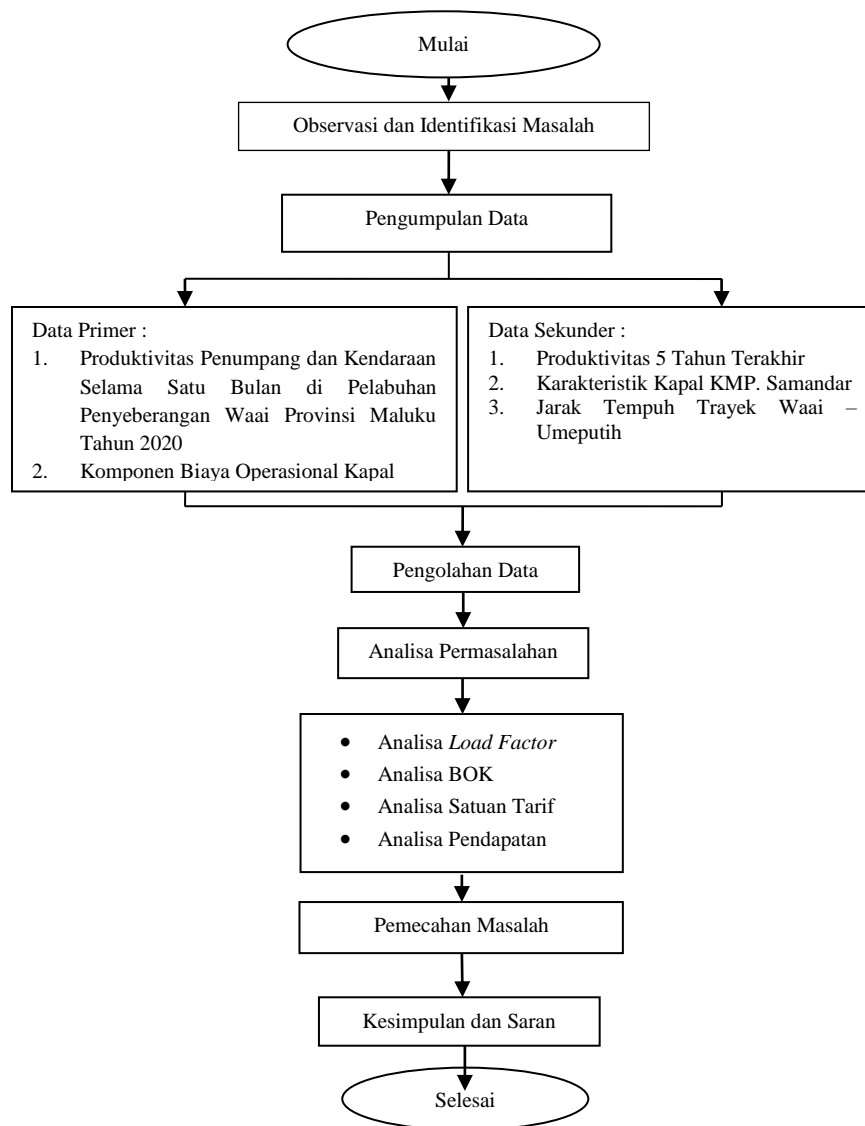
No	Golongan	Jenis Kendaraan dan/Ukuran	Besaran SUP
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Golongan I	Sepeda	2,23
2	Golongan II	Sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong	4,02
3	Golongan III	Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih 500 cc (lima ratus centimeter kubik) dan kendaraan roda tiga	8,67
4	Golongan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

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Agar penulisan ini terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka penulis menyusun bagan alur penulisan. Adapun bagan alur penulisan dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah²⁵ :

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang didapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode Observasi

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

Adapun data yang didapatkan yaitu data Produktivitas Penumpang dan Kendaraan di KMP. Samandar Selama Satu Bulan di Pelabuhan Penyeberangan Waai Provinsi Maluku Tahun 2020.

2. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi mengenai komponen Biaya Operasional Kapal. Adapun yang dipilih menjadi narasumber dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Narasumber I : Ahmad Nazar, Staf Usaha, PT. ASDP Cabang Ambon
- b. Narasumber II : Rifnia Augrah Utami, Staf Teknik, PT. ASDP Cabang Ambon
- c. Narasumber III : Ardan Naufal Dionisio Billah, Staf Keuangan, PT. ASDP Cabang Ambon

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi, sudah dikumpulkan dan diolah sehingga sudah dalam bentuk publikasi, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

²⁵ L. Moleong, 2002, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya, hlm.34-35

1. Metode Kepustakaan (Literature)

Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori serta data yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

2. Metode Institusional

Data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait,yaitu :

- a. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon
- b. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku

BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Kondisi Geografis

Kabupaten Maluku Tengah adalah salah satu kabupaten di provinsi Maluku, Indonesia. Ibukota kabupaten ini terletak di Masohi. Sebagian wilayahnya berada di Pulau Seram (Kecamatan Leihitu, Leihitu Barat, dan Salahutu) serta empat kecamatan lainnya terletak di Pulau – pulau Lease (Kecamatan Haruku, Nusalaut Saparua, dan Saparua Timur)²⁶.

Dengan luas wilayah Kabupaten Maluku Tengah seluruhnya kurang lebih 275.907 km² yang terdiri dari luas laut 264.311,43 km² dan luas daratan 11.595,57 km². Itu artinya wilayah Kabupaten Maluku Tengah adalah wilayah dengan luas lautan sebesar 95,8% dari luas keseluruhannya. Sesuai hasil survei persemakmuran Tahun 1954 didapati luas masing-masing pulau yang terdapat di wilayah Kabupaten Maluku Tengah sebagai berikut²⁷ :

Tabel 4.1 Luas Wilayah di Kabupaten Maluku Tengah²⁸

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

²⁶ Badan Pusat Statistik, 2019, *Kabupaten Maluku Tengah Dalam Angka*, Kabupaten Maluku Tengah: BPS Kabupaten Maluku Tengah, hlm.4

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

Dari deretan pulau – pulau yang tersebar di daerah Maluku Tengah yang jumlahnya 49 buah, dimana yang dihuni sebanyak 14 buah sedangkan yang tidak sebanyak 35 buah. Tercatat sebanyak dua dataran, tiga gunung, dua danau dan 144 sungai berada di wilayah Kabupaten Maluku Tengah²⁹.

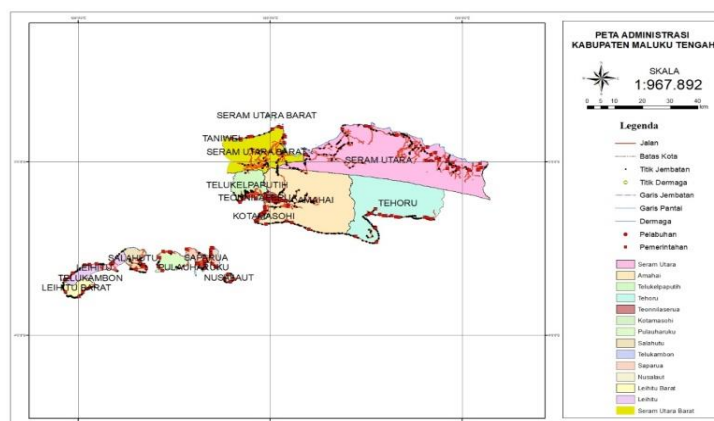
4.1.2 Batas Administrasi

Sesuai UU RI No. 40 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Seram Bagian Timur (SBT), Seram Bagian Barat (SBB) dan Kepulauan Aru maka wilayah Kabupaten Maluku Tengah yang tersisa memiliki perbatasan sebagai berikut³⁰:

Tabel 4.2 Batas Administrasi Kabupaten Maluku Tengah³¹

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

Berikut Peta Administrasi Kabupaten Maluku Tengah :



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Maluku Tengah³²

²⁹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Maluku_Tengah, diunduh pada 24 April 2020 pukul 15.30 WIT

³⁰ Data dari Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019

³¹ *Ibid.*

³² Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

4.1.3 Kependudukan

Penduduk Kabupaten Maluku Tengah tahun 2019 berjumlah 425.813 jiwa yang tersebar sebanyak 18 kecamatan. Dari 18 kecamatan, kecamatan Salahutu yang mempunyai kepadatan penduduk terbesar 55.080 jiwa³³.

Tabel 4.3 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Maluku Tengah, 2019³⁴

No	Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2018-2019
		(Jiwa)	(%)
1	2	3	4
1.	Banda	21.091	1,83
2.	Tehoru	23.215	0,36
3.	Telutih	12.653	1,08
4.	Amahai	49.498	0,10
5.	Kota Masohi	38.446	-0,07
6.	Teluk Elpaputih	9.354	0,26
7.	Teon Nila Serua	14.987	0,59
8.	Saparua	17.889	-0,64
9.	Nusalaut	6.124	-0,99
10.	Saparua Timur	17.335	-1,19
11	Pulau Haruku	27.792	-0,79
12	Salahutu	55.080	-0,24
13	Leihitu	54.921	-0,19
14	Leihitu Barat	20.535	0,00
15	Seram Utara	20.159	0,61
16	Seram Utara Barat	11.877	2,35
17	Seram Utara Timur Kobi	10.458	2,66
18	Seram Utara Timur Seti	14.399	2,18
Maluku Tengah			
Hasil Registrasi		425.813	0,20
Hasil Proyeksi		373.378	0,23

Dari tabel di atas dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di kecamatan Salahutu dengan jumlah penduduk mencapai 55.080 jiwa dari 425.813 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kabupaten Maluku Tengah. Sedangkan untuk kecamatan dengan laju pertumbuhan penduduk terbanyak

³³ Data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019

³⁴ *Ibid.*

ialah kecamatan Seram Utara Timur Kobi dengan laju pertumbuhan 2,66%³⁵.

4.1.4 Komoditi Daerah

1) Pertanian

a) Tanaman Pangan

Komoditas pertanian tanaman pangan yang paling banyak di Kabupaten Maluku Tengah adalah padi sawah yang mencapai 42.110,4 ton. Terdapat sekitar sembilan jenis pangan diantaranya yakni padi sawah, padi ladang, jagung, ubi kayu, ubi jalar, kacang tanah, kacang hijau dan kacang kedelai.³⁶

b) Hortikultura

Produksi hortikultura adalah hasil menurut bentuk produksi dari setiap tanaman sayuran, buah-buahan, biofarmaka dan tanaman hias yang diambil berdasarkan luas yang dipanen/ tanaman yang menghasilkan pada bulan/triwulan laporan.

Tanaman sayuran yang terdapat di kabupaten Maluku Tengah diantaranya bawang merah, cabai, bayam, kubis, petsai, kacang panjang, tomato, terong, buncis, ketimun, kangkung dan labu siam. Terong merupakan tanaman penghasil produksi terbesar yang mencapai 485,1 ton. Sementara itu, untuk tanaman buah-buahan yang paling banyak adalah buah durian yang mencapai 110.904,6 ton. Kecamatan Tehoru merupakan produsen buah durian terbanyak di Kabupaten Maluku Tengah pada tahun 2018³⁷.

2) Perkebunan

Bentuk produksi perkebunan adalah; karet kering (karet), daun kering (teh dan tembakau), biji kering (kopi dan coklat), kulit kering (kayu manis dan kina), serat kering (ramil), bunga kering (cengkeh), *refined sugar* (tebu dari perkebunan besar), gula mangkok (tebu dari

³⁵ Data dari Dinas Tanaman Pangan dan Hortikultura Kabupaten Maluku Tengah Pada Tahun 2018

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

perkebunan rakyat), ekivalen kopra (kopra), biji dan bunga (pala) serta minyak daun (sereh).

Tanaman perkebunan di Kabupaten Maluku Tengah memiliki empat jenis tanaman yaitu kelapa, cengkeh, pala dan kakao. Tanaman cengkeh adalah produksi tanaman terbesar yakni mencapai 6.151 ton³⁸.

3) Peternakan

Populasi ternak di Maluku Tengah mayoritas adalah sapi dengan jumlah ternak terbanyak berada di Kecamatan Seram Utara Timur Seti, yakni mencapai 30.836 ekor. Sedangkan dari populasi unggas, jumlah ayam buras masih mendominasi dengan jumlah unggas sebanyak 456.923 ekor di tahun 2018³⁹.

4) Perikanan

Produksi perikanan laut pada tahun 2018 tercatat mencapai 134.046,87 ton dengan lebih dari 99 persen merupakan produksi perikanan laut., yang dimana 134.031,47 ton produksi perikanan laut dan 15,40 ton produksi perikanan darat⁴⁰.

5) Industri

Sektor Industri merupakan sektor utama dalam perekonomian indonesia. Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu industri besar, industri sedang/menengah, dan industri kecil dan industri mikro.

Unit usaha industri di Kabupaten Maluku Tengah berjumlah 17 yang tersebar di semua kecamatan mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 120 orang pada tahun 2018.

Terdapat 16 perusahaan di Kabupaten Maluku Tengah pada tahun 2018 yang terdiri dari 1 perusahaan pangan, 2 perusahaan sandang, 10 perusahaan kimia dan bahan bangunan, dan 4 perusahaan logam dan elektronik⁴¹.

³⁸ Data dari Dinas Tanaman Pangan dan Hortikultura Kabupaten Maluku Tengah Pada Tahun 2018

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

6) Pertambangan

Produksi bahan galian C pada sektor pertambangan pada tahun 2018 di Kabupaten Maluku Tengah tercatat sebanyak 92.963,13 m³ dengan komoditi terbanyak adalah batu oecah sirtu sebanyak 29,98 persen dari total produksi. Jumlah produksi bahan galian C ini meningkat dibandingkan hasil produksi tahun 2017⁴².

Sampai saat ini, aktivitas pertambangan dan penggalian masih terbatas pada eksploitasi bahan galian golongan C. (pasir, batu, kerikil, sirtu, tanah urug, abu) baik yang terdapat di sepanjang daerah aliran sungai (DAS) maupun daerah pesisir pantai. Kegiatan pada sub sektor ini selain dilakukan oleh perusahaan/perorangan pemegang Surat Ijin Pertambangan Daerah (SIPD) yang ijinnya masih berlaku, juga oleh eks pemegang SIPD, dan perusahaan/perorangan yang tidak memiliki SIPD. Selain sumber daya galian C, Kabupaten Maluku Tengah memiliki juga potensi sumber daya pertambangan lain yang bernilai ekonomis tinggi seperti potensi logam dan non logam tetapi belum terkelola. Potensi logam berupa timah hitam/timbal (Pb), Seng (Zn) dan emas (Au) yang tersebar di kecamatan Tehoru, Amahai, dan Seram Utara. Sedangkan potensi non logam berupa lempung/tanah liat yang terdapat di kecamatan Saparua, Amahai dan Seram Utara; Marmer di kecamatan Seram Utara; Batubara di kecamatan Tehoru dan Amahai. Selain itu, di sekitar negeri Seti kecamatan Seram Utara terdapat rembesan gas yang mengindikasikan adanya potensi minyak dan gas bumi⁴³.

7) Perdagangan

Sektor perdagangan merupakan sektor yang sangat penting didalam perputaran roda perekonomian di suatu wilayah. Sektor ini sangat dipengaruhi oleh tingkat suplai dan permintaan (*demand*). Perkembangan sektor perdagangan dapat tercermin dari salah satu

⁴² Data dari Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019

⁴³ *Ibid.*

indikator, yaitu banyaknya surat izin usaha perdagangan (SIUP) yang diterbitkan.

Jumlah perusahaan di Kabupaten Maluku Tengah sebanyak 314 yang diantaranya 96 perusahaan mikro, 180 perusahaan kecil, 37 perusahaan menengah dan 1 perusahaan besar⁴⁴.

8) Kondisi Umum Sistem Transportasi

a. Angkutan Jalan

Angkutan jalan di Kabupaten Maluku dan Kabupaten Maluku Tengah tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di provinsi lainnya di Indonesia. Seperti halnya Bus yang menjadi angkutan antar kabupaten/kota.

Pembangunan jalan raya di Kabupaten Maluku Tengah sampai akhir tahun 2018 telah mencapai 980.395 km. Dari total panjang jalan yang ada, semuanya adalah jalan kabupaten. Kecamatan Seram Utara menjadi wilayah dengan jalan terpanjang. Kecamatan ini mempunyai dataran luas yang telah dicanangkan sebagai salah satu lokasi transmigrasi. Jauhnya wilayah satu dengan wilayah lainnya maka pembangunan jalan raya menjadi pilihan yang tepat untuk memperlancar semua aktivitas di wilayah ini⁴⁵.

b. Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Untuk itu pembangunan pelayanan nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan. Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan.

Secara umum di Kabupaten Maluku Tengah terdapat sepuluh titik simpul wilayah pelayanan transportasi laut yaitu⁴⁶:

⁴⁴ Data dari Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019

⁴⁵ Data dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019

⁴⁶ *Ibid.*

- Pelabuhan Haria, Tuhaha dan Saparua merupakan titik simpul Pulau Saparua.
- Pelabuhan Hurnala dan Tulehu merupakan titik simpul Kecamatan Saparua.
- Pelabuhan Hitu, Tohuku dan Asilulu merupakan titik simpul Kecamatan Leihitu.
- Pelabuhan Wahai dan Kobisonta merupakan titik simpul Kecamatan Seram Utara.
- Pelabuhan Pasanea dan Saka merupakan titik simpul Kecamatan Seram Utara Barat.
- Pelabuhan Nalahia merupakan titik simpul Pulau Nusalaut.
- Pelabuhan Pelauw dan Kailolo merupakan titik simpul Kecamatan Pulau Haruku.
- Pelabuhan Tehoru merupakan titik simpul Kecamatan Tehoru.
- Pelabuhan Amahai, Amahai Lama dan Ina Marina merupakan titik simpul Kecamatan Amahai dan Kota Masohi.
- Pelabuhan Banda merupakan titik simpul Kecamatan Banda sedangkan untuk pelabuhan penyeberangan yang mendukung jaringan LLASDP Kabupaten Maluku Tengah meliputi :
 - Pelabuhan Hunimua (Pulau Ambon)
 - Pelabuhan Umeputty Kulur (Pulau Saparua)
 - Pelabuhan Wainana (Pulau Haruku)

4.2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Waai melayani dua lintasan penyeberangan. Objek pada penulisan ini adalah Trayek di lintasan Waai – Umeputih. Berikut peta jaringan trayek dari Waai menuju Umeputih adalah sebagai berikut :



Gambar 4.2 Lintasan Waai – Umeputih⁴⁷

4.3 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana yang digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Waai untuk melayani lintasan penyeberangan Waai – Umeputih yaitu kapal ferry tipe Ro-ro. Adapun kapal yang akan digunakan sebagai analisa data yaitu Kapal KMP. Samandar.



Gambar 4.3 KMP. Samandar⁴⁸

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Samandar yang mencakup spesifikasi kapal yang ada :

⁴⁷ PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

⁴⁸ Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

Tabel 4.4 Ship Particular KMP. Samandar⁴⁹

KARAKTERISTIK KMP. SAMANDAR	
Tempat Pembuatan	PT. MARIANA BAHAGIA PALEMBANG
Tahun	2005
Tanda Panggilan/Call Sign	YDBL
Lintas Penyebrangan	Tulehu s/d Amahai
Jarak Lintasan	59 Mill
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	672
Panjang seluruhnya (LOA)	40 meter
Panjang (LBP)	35,04 meter
Lebar (B)	10,5 meter
Dalam (D)	2,90 meter
Sarat Air (d)	2,46 meter
Merk mesin induk	YANMAR
Type	6 KYM – ETE
Tenaga Kuda (PK)	550 HP
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasional	7,5 knot
Rotasi per Menit (RPM)	2100
Tahun Pembuatan Mesin	2004
Jenis Bahan Bakar	HSD
Nomor Mesin	Kanan : 1153 (PS) Kiri : 1152 (SB)
Merk mesin bantu/ HP	PERKINS
Type	6 TG 2 AM
Jumlah Mesin	2 unit
Tenaga Kuda (PK)	87 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500
KVA	50
Kapasitas Tangki BBM	40 Ton

⁴⁹ PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

Kapasitas Tangki Air Tawar	60 Ton
Kapasitas Tangki Ballast	50 Ton
Kapasitas Muat :	
Jumlah Penumpang	200 Orang
Jumlah ABK	19 Org
Jumlah Kendaraan	Golongan IV : 8 Unit Golongan V : 4 Unit Golongan VI : 2 Unit Total 14 Unit
Pintu Rampa :	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 4 m Lebar : 3,25 m
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 4 m Lebar : 3,25 m
Tinggi Car Deck :	
Tinggi Car Deck Haluan	2,98 m
Tinggi Car Deck Buritan	2,98 m

4.4 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Untuk menunjang kegiatan di pelabuhan penyeberangan Waai tentunya di perlukan prasarana yang baik. Pada pelabuhan penyeberangan Waai tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Fasilitas di pelabuhan dibagi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Berikut karakteristik fasilitas dan layout di pelabuhan penyeberangan Waai:



Gambar 4.4 Layout Pelabuhan Penyeberangan Waai⁵⁰

a. Fasilitas Sisi Daratan

1) Gedung Terminal

Gedung terminal ini memiliki luas 345 m². Didalam gedung terminal ini terdapat ruang tunggu penumpang, loket dan toilet penumpang.



Gambar 4.5 Terminal Penumpang⁵¹

2) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir di Pelabuhan Penyeberangan Waai mempunyai luas 1.300 m².

⁵⁰ Data dari BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku Tahun 2020

⁵¹ Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 4.6 Kondisi Lapangan Parkir⁵²

3) Areal Parkir Siap Muat

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



Gambar 4.7 Areal Parkir Siap Muat⁵³

4) Ruang Tunggu

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

⁵² Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁵³ *Ibid.*



Gambar 4.8 Ruang Tunggu⁵⁴

5) Loker

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



Gambar 4.9 Loker⁵⁵

b. Fasilitas Sisi Perairan

Adapun fasilitas-fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Waai yakni :

⁵⁴ Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁵⁵ *Ibid.*

Tabel 4.5 Data Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Waai⁵⁶

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

1) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Waai merupakan pelabuhan dengan tipe dermaga plengsengan yang berjumlah satu unit dengan luas 81 m².

**Gambar 4.10** Dermaga Plengsengan⁵⁷2) *Catwalk*

Catwalk sebagai jalan kecil yang digunakan oleh kapal untuk mengikat tali tambat kapal ke bolder. *Catwalk* di Pelabuhan Penyeberangan Waai mempunyai luasan 36 m² dengan kondisi baik.

⁵⁶ Data dari BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku

⁵⁷ Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

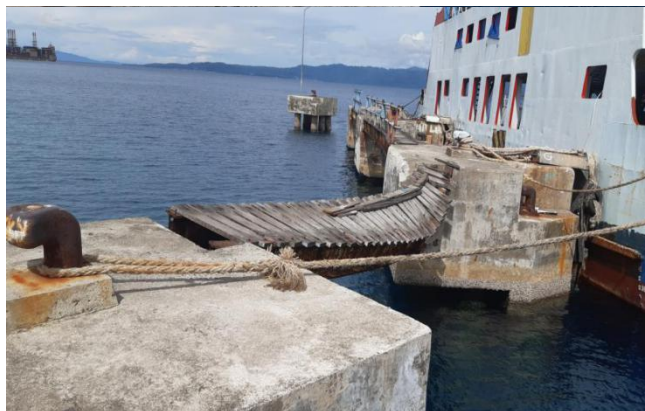


Gambar 4.11 Cat Walk⁵⁸

3) Fender dan Bolder

Fender adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah, dan sistem fender ini menerima gaya horizontal dari benturan kapal. Di Pelabuhan Penyeberangan Waai terdapat lima unit fender.

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



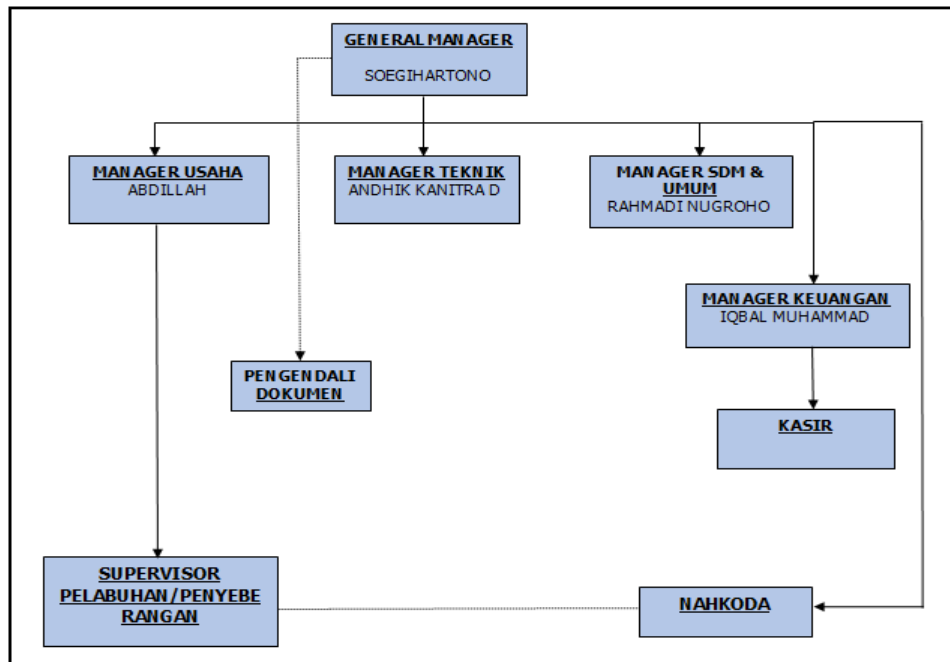
Gambar 4.12 Fender dan Bolder⁵⁹

⁵⁸ Dokumentasi Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁵⁹ *Ibid.*

4.5 Instansi Pembina Transportasi

4.5.1 Struktur Organisasi PT. ASDP Cabang Ambon



Gambar 4.13 Struktur Organisasi PT. ASDP Cabang Ambon⁶⁰

4.5.2 Tugas dan Wewenang

1. General Manager Cabang

- a) Tugas Pokok: Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan pengembangan jasa kepelabuhan dan penyeberangan di Cabang.
- b) Wewenang
 1. Menandatangani Surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan di Cabang.
 2. Menandatangani perjanjian kerjasama atas nama Direksi.
 3. Menandatangani kebijakan yang berhubungan dengan kegiatan di cabang.
 4. Menandatangani dan memberikan persetujuan cuti dan ijin karyawan di Cabang

⁶⁰ PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

5. Mendelegasikan tugas atau pekerjaan kepada para Manajer sesuai dengan bidangnya.
 6. Memberikan penilaian prestasi karyawan di Cabang
 7. Memberikan pembinaan dan tegoran bagi karyawan di Cabang
 8. Memberikan persetujuan cuti dan ijin bawahannya.
 9. Memberikan saran dan konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan perusahaan jasa pelabuhan dan penyeberangan.
 10. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan kegiatan di Cabang.
2. Manager Usaha
- a) Tugas Pokok :
Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, menganalisa dan mengevaluasi kegiatan usaha pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu-lintas pelabuhan dan lalu-lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan, ketata-usahaan serta pelaporan.
 - b) Wewenang :
 1. Menandatangani dan memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan di Cabang.
 2. Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manajer nya.
 3. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
 4. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan
 5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
 6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

3. Manager Teknik

a) Tugas Pokok :

Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, mengawasi, menganalisa, mengevaluasi serta menganalisa kegiatan pemeliharaan kapal beserta perlengkapannya, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal dan peralatan pelabuhan, administrasi perkantoran serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan pemeliharaan kapal dan pelabuhan di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manager Teknik Kapal dan Asisten Manager Teknik Pelabuhannya.
3. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
4. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan pemeliharaan kapal kapal dan pelabuhan.
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

4. Manager SDM dan Umum

a) Tugas Pokok :

Mengkoordinir, merencanakan, mengevaluasi, menganalisis, mengawasi dan melaksanakan kegiatan balas jasa, kedisiplinan, kesejahteraan, keselamatan kerja, penempatan, kebutuhan serta data karyawan, sistem administrasi perkantoran, pengadaan kebutuhan peralatan kantor, perlengkapan karyawan dan ATK, pemeliharaan dan perawatan gedung kantor dan peralatannya, kendaraan dinas, system keamanan, ketertiban , dan kebersihan lingkungan kerja di Cabang serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan manajemen SDM dan Umum di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager SDM dan Asisten Manager Umum.
3. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan Manajemen SDM dan Umum.
4. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya

5. Manager Keuangan

a) Tugas Pokok :

Merencanakan, melaksanakan, mengawasi, mengevaluasi serta menganalisis kegiatan ketatausahaan keuangan dan akuntansi, penyelesaian hutang-piutang, perpajakan, kewajiban-kewajiban lainnya, pelaksanaan anggaran, jasa keuangan, pengelolaan kas / bank, verifikasi serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan keuangan dan akuntansi di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager Keuangan dan Asisten Manager Akuntansi.
3. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas di bidang Keuangan dan Akuntansi.
4. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya.
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

4.6 Produktivitas Angkutan

Produktivitas Kapal

KMP. Samandar merupakan kapal ferry jenis Ro-ro yang melayani lintas Waai – Umeputih. Rata-rata trip yang dilakukan kapal ini yakni 4 trip per minggu. Untuk mengetahui kondisi langsung produktivitas penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada tabel berikut ini :

a. Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir.

Data Produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir didapatkan dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon. Berikut data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel 4.6

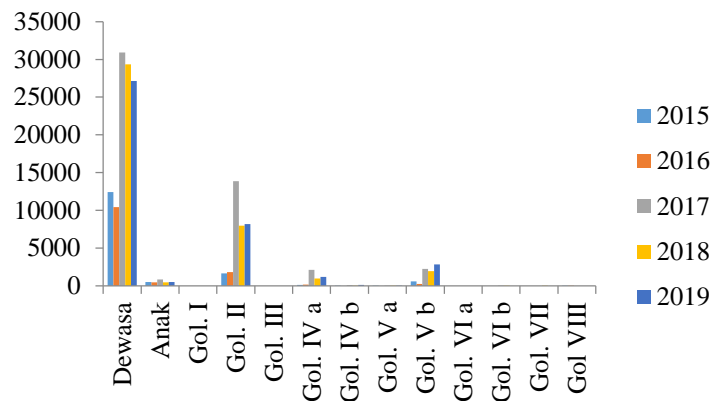
Tabel 4.6 Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir⁶¹

Uraian	Tahun				
	2015	2016	2017	2018	2019
Penumpang					
Dewasa	12.402	10.432	30.921	29.346	27.117
Penumpang					
Anak	502	445	846	454	512
Gol. I	0	0	0	0	0
Kendaraan					
Gol. II	1.656	1.797	13.851	7.969	8.184
Gol. III	0	0	0	0	0
Gol. IV a	129	173	2.097	949	1.179
Gol. IV b	42	28	60	17	119
Gol. V a	11	4	30	14	26
Gol. V b	595	653	2.245	1.959	2.836
Gol. VI a	0	0	0	0	0
Gol. VI b	0	0	10	14	0

⁶¹ PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

Kendaraan					
Gol. VII	0	0	0	1	0
Gol VIII	0	1	0	0	0

Berikut grafik produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir :



Gambar 4.14 Grafik Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir⁶²

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

- b. Produktivitas Penumpang dan Kendaraan Selama Satu Bulan di Pelabuhan penyeberangan Waai Provinsi Maluku Tahun 2020

Penulis telah melakukan survei produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang dan kendaraan selama satu bulan dimulai dari tanggal 14 Maret 2020 sampai 7 April 2020. Data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama satu bulan dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

⁶² PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

Tabel 4.7 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama Satu Bulan di di Pelabuhan Penyeberangan Waai Provinsi Maluku Tahun 2020⁶³

NO	TANGGAL	PENUMPANG		KENDARAAN (UNIT)											TOTAL
		DWS	ANAK	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	KENDARAAN
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
1	14-Mar-20	103	27	0	14	0	0	1	0	5	0	0	0	0	20
2	16-Mar-20	180	2	0	20	0	0	2	0	2	0	0	0	0	24
3	17-Mar-20	192	16	0	10	0	0	4	0	3	0	0	0	0	17
4	19-Mar-20	160	0	0	16	0	0	0	0	2	0	0	0	0	18
5	21-Mar-20	159	2	0	14	0	0	3	0	1	0	0	0	0	18
6	23-Mar-20	41	2	0	15	0	0	1	0	2	0	0	0	0	18
7	24-Mar-20	127	1	0	21	0	0	0	0	5	0	0	0	0	26
8	26-Mar-20	76	3	0	20	0	0	2	0	3	0	0	0	0	25
9	28-Mar-20	126	1	0	13	0	0	3	0	5	0	0	0	0	21
10	30-Mar-20	104	2	0	12	0	0	1	0	4	0	0	0	0	17
11	31-Mar-20	84	2	0	18	0	0	2	0	4	0	0	0	0	24
12	2-Apr-20	46	1	0	20	0	0	1	0	2	0	0	0	0	23
13	4-Apr-20	142	1	0	18	0	0	2	0	5	0	0	0	0	25
14	6-Apr-20	134	0	0	15	0	0	0	0	4	0	0	0	0	19
15	7-Apr-20	120	0	0	22	0	0	2	0	5	0	0	0	0	29
JUMLAH		1794	60	0	248	0	0	24	0	52	0	0	0	0	324

Tabel 4.8 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama Satu Bulan di KMP. Samandar⁶⁴

NO	TANGGAL	PENUMPANG		KENDARAAN (UNIT)											TOTAL
		DWS	ANAK	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	KENDARAAN
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
1	14-Mar-20	159	1	0	23	0	0	3	0	0	0	0	0	0	26
2	15-Mar-20	152	2	0	15	0	0	0	0	3	0	0	0	0	18
3	16-Mar-20	160	1	0	16	0	0	3	0	6	0	0	0	0	25
4	18-Mar-20	148	0	0	18	0	0	1	0	4	0	0	0	0	23
5	19-Mar-20	53	0	0	15	0	0	0	0	2	0	0	0	0	17
6	22-Mar-20	128	0	0	17	0	1	1	0	3	0	0	0	0	22
7	23-Mar-20	41	0	0	18	0	0	3	0	4	0	0	0	0	25
8	25-Mar-20	80	1	0	17	0	0	2	0	2	0	0	0	0	21
9	26-Mar-20	119	0	0	25	0	0	1	0	3	0	0	0	0	29

⁶³ Hasil Survei Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁶⁴ *Ibid.*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
10	29-Mar-20	183	0	0	12	0	0	4	0	4	0	0	0	0	20
11	30-Mar-20	104	0	0	16	0	0	0	0	3	0	0	0	0	19
12	1-Apr-20	57	0	0	13	0	0	2	0	4	0	0	0	0	19
13	2-Apr-20	180	0	0	18	0	0	1	0	2	0	0	0	0	21
14	5-Apr-20	146	0	0	14	0	0	2	0	5	0	0	0	0	21
15	6-Apr-20	115	0	0	23	0	0	2	0	5	0	0	0	0	30
JUMLAH		1825	5	0	260	0	1	25	0	50	0	0	0	0	336

BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1 Analisis Kondisi yang Ada

5.1.1.1 Analisis *Load Factor*

Untuk mengetahui *load factor* kapal penyeberangan lintasan Waai – Umeputih ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu, banyaknya penumpang dan kendaraan serta kapasitas dari kapal penyeberangan yang mengangkut penumpang dan kendaraan tersebut. Banyaknya penumpang dan kendaraan yang diangkut mempengaruhi besarnya *load factor* kapal penyeberangan lintas Waai – Umeputih di Provinsi Maluku.

Setiap minggunya hanya ada satu kapal penyeberangan yang melayani lintasan Waai – Umeputih maupun sebaliknya dan dalam seminggu kapal penyeberangan tersebut dapat melakukan perjalanan sebanyak delapan kali dengan total operasi 32 dalam satu bulan. Sehingga untuk mengetahui *load factor* rata-rata kapal penyeberangan yang datang dan berangkat tersebut dapat dicari dengan menggunakan rumus berikut ini:

$$\text{Load Factor} = \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100 \%$$

, dengan

SUP kapal tersedia merupakan perbandingan antara luasan kapal dengan besaran untuk 1 SUP dikali dengan jumlah trip kapal. Dimana, 1 SUP = 0,78 m². Ketentuan ini 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 :

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

$$\text{SUP Tersedia} = \frac{\text{Luas Geladak Kendaraan}}{1 \text{ SUP}}$$

5.1.1.2 Analisis *Load Factor* Berdasarkan Data Survei

Perhitungan pada saat survei berdasarkan produktivitas angkutan selama satu bulan yang dilakukan pada lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL) pada lintasan Waai – Umeputih terhadap *load factor* kapal.

Untuk menentukan *load factor* kapal, sebelumnya harus mengetahui SUP terpakai pada kapal dan SUP tersedia pada kapal, maka sebelum menghitung besaran SUP tersebut maka harus diketahui kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dalam satuan SUP.

1. Kapasitas Terpakai

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

a. Penumpang

Tabel 5.1 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Samandar⁶⁵

KEBERANGKATAN (MUAT)				
NO	TANGGAL	KMP. SAMANDAR		
		PENUMPANG (SUP)		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA	ANAK	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	14-Mar-20	103	27	130
2	16-Mar-20	180	2	182
3	17-Mar-20	192	16	208
4	19-Mar-20	160	0	160
5	21-Mar-20	159	2	161
6	23-Mar-20	41	2	43
7	24-Mar-20	127	1	128
8	26-Mar-20	76	3	79
9	28-Mar-20	126	1	127
10	30-Mar-20	104	2	106
11	31-Mar-20	84	2	86

⁶⁵ Hasil Survei Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12	2-Apr-20	46	1	47
13	4-Apr-20	142	1	143
14	6-Apr-20	134	0	134
15	7-Apr-20	120	0	120
	TOTAL	1794	60	1854

Tabel 5.2 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Samandar⁶⁶

KEDATANGAN (BONGKAR)				
NO	TANGGAL	KMP. SAMANDAR		
		PENUMPANG (SUP)		KAPASITAS TERPAKAI
		DEWASA	ANAK	
1	14-Mar-20	159	1	160
2	15-Mar-20	152	2	154
3	16-Mar-20	160	1	161
4	18-Mar-20	148	0	148
5	19-Mar-20	53	0	53
6	22-Mar-20	128	0	128
7	23-Mar-20	41	0	41
8	25-Mar-20	80	1	81
9	26-Mar-20	119	0	119
10	29-Mar-20	183	0	183
11	30-Mar-20	104	0	104
12	1-Apr-20	57	0	57
13	2-Apr-20	180	0	180
14	5-Apr-20	146	0	146
15	6-Apr-20	115	0	115
	TOTAL	1825	5	1830

⁶⁶ Hasil Survei Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

b. Kendaraan

Tabel 5.3 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Keberangkatan (Muat) KMP. Samandar⁶⁷

NO	TANGGAL	KENDARAAN (SUP)											TOTAL SUP
		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
1	14-Mar-20	0	56,28	0	0	33,26	0	307,75	0	0	0	0	397,29
2	16-Mar-20	0	80,4	0	0	66,52	0	123,1	0	0	0	0	270,02
3	17-Mar-20	0	40,2	0	0	133,04	0	184,65	0	0	0	0	357,89
4	19-Mar-20	0	64,32	0	0	0	0	123,1	0	0	0	0	187,42
5	21-Mar-20	0	56,28	0	0	99,78	0	61,55	0	0	0	0	217,61
6	23-Mar-20	0	60,3	0	0	33,26	0	123,1	0	0	0	0	216,66
7	24-Mar-20	0	84	0	0	0	0	307,75	0	0	0	0	392,17
8	26-Mar-20	0	80,4	0	0	66,52	0	184,65	0	0	0	0	331,57
9	28-Mar-20	0	52,26	0	0	99,78	0	307,75	0	0	0	0	459,79
10	30-Mar-20	0	48,24	0	0	33,26	0	246,2	0	0	0	0	327,7
11	31-Mar-20	0	72,36	0	0	66,52	0	246,2	0	0	0	0	385,08
12	2-Apr-20	0	80,4	0	0	33,26	0	123,1	0	0	0	0	236,76
13	4-Apr-20	0	72,36	0	0	66,52	0	307,75	0	0	0	0	446,63
14	6-Apr-20	0	60,3	0	0	0	0	246,2	0	0	0	0	306,5
15	7-Apr-20	0	88,44	0	0	66,52	0	308	0	0	0	0	462,71
TOTAL		0	996,96	0	0	798,24	0	3200,6	0	0	0	0	4995,8

Tabel 5.4 Perhitungan Kapasitas Terpakai Kendaraan (dalam SUP) pada Kedatangan (Bongkar) KMP. Samandar⁶⁸

NO	TANGGAL	KENDARAAN (SUP)											TOTAL SUP
		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
1	14-Mar-20	0	92,46	0	0	99,78	0	0	0	0	0	0	192,24
2	15-Mar-20	0	60,3	0	0	0	0	184,65	0	0	0	0	244,95
3	16-Mar-20	0	64	0	0	99,78	0	369,3	0	0	0	0	533,4
4	18-Mar-20	0	72,36	0	0	33,26	0	246,2	0	0	0	0	351,82

⁶⁷ Hasil Survei Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020⁶⁸ *Ibid.*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
5	19-Mar-20	0	60,3	0	0	0	0	123,1	0	0	0	0	183,4
6	22-Mar-20	0	68,34	0	32,09	33,26	0	184,65	0	0	0	0	318,34
7	23-Mar-20	0	72,36	0	0	99,78	0	246,2	0	0	0	0	418,34
8	25-Mar-20	0	68,34	0	0	66,52	0	123,1	0	0	0	0	257,96
9	26-Mar-20	0	100,5	0	0	33,26	0	184,65	0	0	0	0	318,41
10	29-Mar-20	0	48,24	0	0	133,04	0	246,2	0	0	0	0	427,48
11	30-Mar-20	0	64,32	0	0	0	0	184,65	0	0	0	0	248,97
12	1-Apr-20	0	52,26	0	0	66,52	0	246,2	0	0	0	0	364,98
13	2-Apr-20	0	72,36	0	0	33,26	0	123,1	0	0	0	0	228,72
14	5-Apr-20	0	56,28	0	0	66,52	0	307,75	0	0	0	0	430,55
15	6-Apr-20	0	92,46	0	0	66,52	0	307,75	0	0	0	0	466,73
TOTAL		0	1045,2	0	32,09	831,5	0	3077,5	0	0	0	0	4986,29

2. Kapasitas Tersedia

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

a. Penumpang

$$\begin{aligned}
 \text{Kapasitas Angkut (SUP)} &= 200 \text{ penumpang} \\
 &= 200 \times 1 \text{ SUP} \\
 &= 200 \text{ SUP}
 \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk Penumpang di KMP. Samandar sebesar 200 SUP

b. Kendaraan

$$\begin{aligned}
 \text{Kapasitas Angkut} &= \text{Golongan IV (32,09)} = 8 \text{ unit} \times 32,09 \text{ SUP} \\
 &= 257 \text{ SUP} \\
 &= \text{Golongan V (61,02)} = 4 \text{ unit} \times 61,02 \text{ SUP} \\
 &= 244 \text{ SUP} \\
 &= \text{Golongan VI (101,85)} = 2 \text{ unit} \times 101,85 \text{ SUP}
 \end{aligned}$$

$$= 204 \text{ SUP}$$

Total SUP yang tersedia untuk kendaraan di KMP. Samandar sebesar 705 SUP

c. Luas Geladak

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas Angkut} &= \text{Panjang (LBP)} &&= 35,04 \text{ m} \\ &\text{Lebar (B)} &&= 10,5 \text{ m} \\ &\text{Luas Geladak (m}^2\text{)} &&= 367,92 \text{ m}^2 \\ \text{SUP Tersedia} &= \frac{\text{Luas Geladak Kendaraan}}{1 \text{ SUP}} \\ &= \frac{35,04 \text{ m} \times 10,5 \text{ m}}{0,78 \text{ m}^2} \\ &= 472 \text{ SUP} \end{aligned}$$

Total SUP yang tersedia untuk kendaraan berdasarkan luas geladak kapal adalah sebesar 472 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 Produksi (SUP) Kapasitas Tersedia :

a. Penumpang = 200 SUP

$$\begin{aligned} &= \text{Jumlah Trip} \times \text{Kapasitas} \\ &= 15 \times 200 \text{ SUP} \\ &= 3.000 \end{aligned}$$

b. Kendaraan = 472 SUP

$$\begin{aligned} &= \text{Jumlah Trip} \times \text{kapasitas tersedia} \\ &= 15 \times 472 \text{ SUP} \\ &= 7.080 \end{aligned}$$

Tabel 5.5 Besaran SUP Pada Kapasitas Angkut Kapal Lintas Waai – Umeputih⁶⁹

NAMA KAPAL	Kapasitas Tersedia (SUP)	Kapasitas Terpakai (SUP)	
	(Jumlah Trip x Kapasitas Kendaraan)	Bongkar	Muat
PENUMPANG			
KMP. Samandar	3.000	1.830	1.854
	KENDARAAN		
	7.080	4.986	4.996

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

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

a. Penumpang

$$\begin{aligned} LF &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{1.830}{3.000} \times 100\% \\ &= 61\% \end{aligned}$$

b. Kendaraan

$$\begin{aligned} LF &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{4.986}{7.080} \times 100\% \\ &= 70,43\% \end{aligned}$$

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

a. Penumpang

$$\begin{aligned} LF &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{1.854}{3.000} \times 100\% \\ &= 61,8\% \end{aligned}$$

b. Kendaraan

$$\begin{aligned} LF &= \frac{\text{SUP Terpakai}}{\text{SUP Tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{4.996}{7.080} \times 100\% \\ &= 70,56\% \end{aligned}$$

Tabel 5.6 *Load Factor* Kedatangan dan Keberangkatan KMP.Samandar⁷⁰

Nama kapal	<i>Load Factor</i> Kedatangan (Bongkar)		<i>Load Factor</i> Keberangkatan (Muat)	
	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	Kendaraan
KMP. Samandar	61%	70,43%	61,8%	70,56%

⁶⁹ Hasil Perhitungan Tahun 2020

⁷⁰ *Ibid.*

5.1.1.3 Analisis Biaya Operasional Kapal

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

1. Biaya Operasional KMP. Samandar

Tabel 5.7 Data Teknis Komponen BOK KMP. Samandar⁷¹

NO	KOMPONEN	BESARAN	SATUAN
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Jarak Lintasan	17	Mile
2	Tonage Kapal Penyeberangan	672	GT
3	Kecepatan operasional	7,5	Knot
4	Motor induk		
	a. Ukuran mesin	550	HP
	b. Jumlah mesin	2	Unit
5	Motor Bantu		
	a. Ukuran mesin	87	HP
	b. Jumlah mesin	2	Unit
6	Ratio Pemakaian BBM	0,1	Liter/HP/Jam/Unit
7	Ratio pemakaian Pelumas	0,0033	Liter/HP/Jam
8	Ratio pemakaian Gemuk	50	Kg /Bulan
9	Ratio pemakaian Air Tawar		
	a. Untuk awak kapal	200	Liter/Orang/Hari
	b. Untuk penumpang	0,5	Liter/Orang/Mile/Trip
10	Jasa Sandar	94	GT/Call
11	Jumlah Awak Kapal	19	Orang
12	Jumlah Pegawai Darat	8	Orang
13	Kapasitas angkut		
	a. Penumpang	200	200 SUP
	b. Kendaraan (campuran)	14	705 SUP
14	Hari Operasi	330	Hari
15	Frekuensi Angkut		
	Frekuensi rata-rata per hari	1	Trip
	Frekuensi rata-rata per tahun	539	Trip
16	Produksi Angkut (Total SUP x jml trip x jarak)		
	a. Produksi mile per hari	15.385	SUP
	b. Produksi mile per tahun	8.292.515	SUP

⁷¹ Hasil Survei Tim PKL PT.ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

5.1.2 Analisis Kondisi Rencana

5.1.2.1 Analisis Biaya Operasional Kapal Berdasarkan Formulasi Perhitungan

Tarif Pada Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019.

Perhitungan Biaya Operasional yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menyelenggarakan angkutan penyeberangan, yang besarnya dipengaruhi dengan komponen biaya yang terjadi saat ini pada kapal lintasan Waai – Umeputih, seperti pada perhitungan dibawah ini :

Tabel 5. 8 Komponen BOK Analisis berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 beserta Sumber Data ⁷²

KOMPONEN	NILAI VARIABEL	SUMBER
(1)	(2)	(3)
BIAYA LANGSUNG		
1. Biaya Tetap		
a. Harga Kapal perGT	Rp.21.740.629	PT.ASDP Cabang Ambon
b. Gross Tonage (GT)	672	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
c. Jumlah ABK	19	PT.ASDP Cabang Ambon
d. Rata – Rata Gaji ABK	Rp.2.603.430	Rata – Rata Data Slip Gaji
e. Tunjangan Awak		
1. Uang makan per orang/hari	Rp.75.000	Rata – Rata Data Slip Gaji
2. Premi layar per orang/hari	Rp.15.632	Rata – Rata Data Slip Gaji
3. Kesehatan per orang/bulan	Rp.400.000	Hasil Wawancara ⁷³
4. Pakaian Dinas per tahun	Rp.610.000	Hasil Wawancara ⁷⁴
6. BPJS Ketenagakerjaan	5% Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
7. THR	1 x Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
2. Biaya Tidak Tetap		
2.1. Spesifikasi Teknis		
a. Kecepatan Kapal (Knot)	7,5 knot	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
b. Kapasitas Angkut (GT)		

⁷² Hasil Analisis Tahun 2020

⁷³ Wawancara dilakukan dengan Ardan Naufal Dionisio Billah, Staf Keuangan PT. ASDP Cabang Ambon pada tanggal 29 Mei 2020 pukul 16.21 WIT

⁷⁴ *Ibid.*

2.1. Spesifikasi Teknis		
1. Penumpang	200	Spesifikasi Kapal PT. ASDP Cabang Ambon
2. Kendaraan	705	Perhitungan Kapasitas Angkut Kendaraan
c. Operasional Kapal		
1. Hari Siap Ops/tahun	330	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
2. Rata2 trip ops/hr/kpl	1	Hasil survei
2.2. Harga Dan Perhitungan		
a. Harga BBM per liter	Rp. 5.150	PT.ASDP Cabang Ambon
b. Ratio pakai BBM	0,13	PM 66 Tahun 2019
c. Harga pelumas perliter	Rp.26.000	Hasil Wawancara ⁷⁵
d. Harga gemuk	Rp.35.000	PT.ASDP Cabang Ambon
e. Harga air tawar	Rp.36	PT.ASDP Cabang Ambon
f. Biaya Repair Maintenace Sparepart (RMS)	Rp.959.171.348	PT.ASDP Cabang Ambon
BIAYA TIDAK LANGSUNG		
(Biaya Overhead)		
1. Biaya Pegawai Darat		
a. Gaji pegawai darat per bulan	Rp.2.333.489	Data Slip Gaji Pegawai
b. Tunjangan Pegawai Darat		
b.1. Uang makan per orang/har	Rp.75.000/ hari	Data Slip Gaji Pegawai
b.2. Uang mobilitas per orang / hari	Rp.1.132.143/ Hari	Data Slip Gaji Pegawai
b.3. Kesehatan per orang / bulan	Rp.400.000	Hasil Wawancara ⁷⁶
b.4. Pakaian Dinas per orang / tahun	Rp.610.000	Hasil Wawancara ⁷⁷
b.5. BPJS Ketenagakerjaan	5% Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019
b.6. THR	1 bulan Gaji	Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019

⁷⁵ Wawancara dilakukan dengan Rifnia Anugrah Utami, Staf Teknik PT. ASDP Cabang Ambon pada tanggal 4 Juni pukul 15.20 WIT

⁷⁶ Wawancara dilakukan dengan Ardan Naufal Dionisio Billah, Staf Keuangan PT. ASDP Cabang Ambon pada tanggal 29 Mei 2020 pukul 16.21 WIT

⁷⁷ *Ibid.*

1. BIAYA LANGSUNG

a. Biaya Tetap

1) Biaya Penyusutan Kapal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Harga Kapal/GT} \times \text{GT Kapal} - (5\% \times \text{Harga Kapal})}{25 \text{ Tahun}^{78}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 21.740.629} \times 672 - (5\% \times \text{Harga Kapal})}{25 \text{ Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 14.609.702.688} - (5\% \times \text{Rp. 14.609.702.688})}{25 \text{ Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 14.609.702.688} - \text{Rp. 730.485.134}}{25 \text{ Tahun}} \\
 &= \text{Rp. 555.168.702}
 \end{aligned}$$

2) Biaya Bunga Modal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\frac{N+1}{2} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \text{Tingkat Bunga/Tahun}}{\text{Jangka Waktu pinjaman (N)}} \\
 &= \frac{\frac{20+1}{2} \times (65\% \times \text{Rp. 14.609.702.688}) \times 9,95\%}{20 \text{ tahun}} \\
 &= \frac{10,5 \times \text{Rp. 9.496.306.747} \times 9,95\%}{20 \text{ tahun}} \\
 &= \text{Rp. 496.063.324}
 \end{aligned}$$

3) Biaya Asuransi Kapal per tahun

$$\begin{aligned}
 &= 1,5\% \times \text{Harga Kapal} \\
 &= 1,5\% \times \text{Rp. 14.609.702.688} \\
 &= \text{Rp. 219.145.540}
 \end{aligned}$$

4) Biaya ABK

Terdiri dari :

⁷⁸ Wawancara dilakukan dengan Ahmad Nazar, Staf Usaha PT. ASDP Cabang Ambon pada tanggal 21 Juni pukul 15.25 WIT

a) Gaji Upah

= Gaji rata-rata ABK/Orang/bulan x Jumlah ABK x 12 Bulan

(1) Nakhoda

= Gaji Nakhoda x Jumlah Nakhoda x 12 bulan

= Rp. 5.121.000 x 1 x 12 bulan

= Rp. 61.452.000

(2) Mualim

= Gaji Mualim x Jumlah Mualim x 12 bulan

= (Mualim I + Mualim II + Mualim III) x 12 bulan

= (Rp3.992.000 + 3.295.000 + 2.078.000) x 12

= Rp. 112.380.000

(3) Serang

= Gaji Serang x Jumlah Serang x 12 bulan

= Rp. 2.078.000 x 1 orang x 12 bulan

= Rp. 24.936.000

(4) Juru Mudi

= Gaji Juru Mudi x Jumlah Juru Mudi x 12 bulan

= (Rp. 1.969.000 + (Rp. 1.804.000x2))x 12 bulan

= Rp. 66.924.000

(5) KKM/Masinis

= Gaji KKM x Jumlah KKM x 12 bulan

= (Rp. 3.328.500 + Rp. 3.744.000 + Rp. 3.992.000+ Rp
2.752.000) x 12 bulan

=Rp. 165.798.000

(6) Mandor Mesin

= Gaji Mandor Mesin x Jumlah Mandor x 12 bulan

= Rp. 2.242.000 x 1 Orang x 12 bulan

= Rp. 26.904.000

(7) Juru Minyak

=Gaji Juru Minyak x Jumlah Juru Minyak x 12 bulan

$$= ((\text{Rp. } 1.859.000 \times 2) + \text{Rp. } 1.914.000) \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 67.584.000$$

(8) Kelasi

$$= \text{Gaji Kelasi} \times \text{Jumlah Kelasi} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= (\text{Rp. } 1.538.000 + \text{Rp. } 1.695.000) \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 38.796.000$$

(9) Juru Masak

$$= \text{Gaji Juru Masak} \times \text{Jumlah Juru Masak} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 2.400.664 \times 1 \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 28.807.968$$

$$\text{Jumlah Gaji ABK} = \text{Rp. } 593.581.968$$

b) Tunjangan

(1) Makan

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

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

$$= \text{Rp. } 75.000 / \text{hari} \times 30 \text{ hari} \times 19 \text{ orang} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 513.000.000$$

(2) Premi Layar

$$= \text{Premi layar/orang/hari} \times \text{Jumlah Hari} \times \text{Jumlah ABK} \times$$

$$11 \text{ bulan}$$

(a) Premi Layar Nakhoda

$$= \text{Rp. } 35.000 \times 30 \text{ hari} \times 1 \text{ orang} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 11.550.000$$

(b) Premi Layar Mualim

1. Mualim I

$$= \text{Rp. } 22.000 \times 30 \text{ hari} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 7.260.000$$

2. Mualim II

$$= \text{Rp. } 20.000 \times 30 \text{ Hari} \times 1 \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 6.600.000$$

3. Mualim III

$$= \text{Rp. } 15.000 \times 30 \text{ Hari} \times 1 \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 4.950.000$$

$$\text{Total} = \text{Rp. } 18.810.000$$

(c) Premi Layar Serang dan Juru Mudi

$$= \text{Premi Layar Serang} + \text{Premi Layar JuruMudi}$$

$$= \text{Rp. } 11.000 \times 4 \text{ orang} \times 30 \text{ hari} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 14.520.000$$

(d) Premi Layar KKM/Masinis I dan Masinis II

$$= \text{Rp. } 22.000 \times 2 \text{ orang} \times 30 \text{ hari} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 14.520.000$$

(e) Premi Layar Masinis III,IV, Mandor Mesin,Juru

Minyak, Kelasi, Juru Masak

$$= \text{Rp. } 11.000 \times 9 \text{ Orang} \times 30 \text{ hari} \times 11 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 32.670.000$$

$$\text{Total Premi Layar} = \text{Rp. } 92.070.000$$

(3) Kesehatan

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

$$= \text{Rp. } 400.000/\text{orang/bulan} \times 19 \text{ orang} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. } 91.200.000$$

(4) Pakaian Dinas

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

$$= \text{Rp. } 610.000/\text{orang/tahun} \times 19 \text{ orang}$$

$$= \text{Rp. } 11.590.000$$

(5) BPJS Ketenagakerjaan

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

$$= 5\% \times \text{Rp. } 593.581.968$$

$$= \text{Rp. } 29.679.098$$

(6) Tunjangan Hari Raya

$$\begin{aligned}
 &= \text{Gaji ABK 1 bulan} \\
 &= \text{Rp. } 593.581.968 / 12 \text{ bulan} \\
 &= \text{Rp. } 49.465.164
 \end{aligned}$$

$$\text{Total Tunjangan} = \text{Rp. } 789.094.262$$

$$\begin{aligned}
 \text{Total Biaya ABK} &= \text{Biaya Gaji} + \text{Biaya Tunjangan} \\
 &= \text{Rp. } 593.581.968 + \text{Rp. } 787.004.262 \\
 &= \text{Rp. } 1.380.586.230
 \end{aligned}$$

TOTAL BIAYA TETAP = Rp. 2.650.963.797

b. Biaya Tidak Tetap

1) Biaya BBM

(a) Mesin Induk

$$\begin{aligned}
 &= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian} \\
 &\quad \text{BBM/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam Layar/trip} \times \text{Jumlah Trip/hari} \\
 &\quad \times \text{Hari Operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \\
 &= 2 \text{ unit} \times 550 \text{ PK} \times 0,1 \times 2,5 \text{ jam} \times 1 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \\
 &\quad \text{Rp. } 5.150 \\
 &= \text{Rp. } 467.362.500
 \end{aligned}$$

(b) Mesin Bantu

$$\begin{aligned}
 &= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian} \\
 &\quad \text{BBM/PK/Jam} \times \text{Jumlah jam kerja mesin/hari} \times \text{Hari} \\
 &\quad \text{Operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \\
 &= 2 \text{ unit} \times 87 \text{ PK} \times 0,1 \times 12 \text{ jam} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp. } 5.150 \\
 &= \text{Rp. } 354.855.600
 \end{aligned}$$

$$\text{Total Biaya BBM} = \text{Rp. } 822.218.100$$

2) Biaya Pelumas

(1) Mesin Induk

$$\begin{aligned}
 &= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian} \\
 &\quad \text{Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \\
 &\quad \times \text{Hari Operasi/Tahun} \times \text{Harga Pelumas/Liter} \\
 &= 2 \text{ unit} \times 550 \text{ PK} \times 0,0033 \times 2,5 \text{ jam} \times 1 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \\
 &\quad \text{Rp. } 26.000
 \end{aligned}$$

$$= \text{Rp. } 77.863.500$$

(2) Mesin Bantu

$$= \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya Mesin/Unit} \times \text{Pemakaian Pelumas/PK/Jam} \times \text{Jumlah Jam kerja /hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga pelumas/Liter}$$

$$= 2 \text{ unit} \times 87 \text{ PK} \times 0,0033 \times 12 \text{ jam} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp. } 26.000$$

$$= \text{Rp. } 59.119.632$$

$$\text{Total Biaya Pelumas} = \text{Rp. } 136.983.132$$

3) Biaya Gemuk

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

$$= 50 \text{ kg} \times 12 \text{ bulan} \times \text{Rp. } 35.000$$

$$= \text{Rp. } 21.000.000$$

4) Air Tawar

(a) Untuk ABK

$$= \text{Jumlah ABK} \times \text{Jumlah Pemakaian air/orang/hari} \times \text{Hari operasi kapal/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

$$= 19 \text{ orang} \times 200 \text{ liter} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp } 36$$

$$= \text{Rp. } 45.144.000$$

(b) Untuk Penumpang

$$= \text{Kapasitas angkut penumpang} \times \text{Jumlah pemakaian Air tawar/penumpang/mil/trip} \times \text{Jumlah Trip/hari} \times \text{Jumlah hari operasi/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

$$= 200 \text{ orang} \times 0,5 \text{ liter} \times 1 \text{ trip} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp } 36$$

$$= \text{Rp. } 1.188.000$$

(c) Untuk Cuci Kapal

$$= \text{GT Kapal} \times \text{Jumlah pemakaian/GT/Hari} \times \text{Hari operasi kapal/tahun} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

$$= 672 \text{ GT} \times 5 \text{ liter} \times 330 \text{ hari} \times \text{Rp } 36$$

$$= \text{Rp. } 39.916.800$$

$$\text{Total} = \text{Rp. } 86.248.800$$

- 5) Biaya Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)
- (a) Docking Kapal RoRo = Rp. 657.554.753
 - (b) Akomodasi, Peralatan dan
Perlengkapan Kapal = Rp. 178.837.515
 - (c) Pemesinan dan Kelistrikan = Rp. 122.779.080
 - Total Biaya RMS Pertahun = Rp. 959.171.348

TOTAL BIAYA TIDAK TETAP = Rp. 2.025.621.380

TOTAL BIAYA LANGSUNG

= TOTAL BIAYA TETAP + TOTAL BIAYA TIDAK TETAP

= Rp. 2.650.963.797 + Rp. 2.025.621.380

= Rp. 4.676.585.177

2. BIAYA TIDAK LANGSUNG

a. Biaya Tetap

1. Biaya Pegawai Darat

a) Gaji Pegawai Darat

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

= Rp. 2.333.489 x 8 Orang x 12 bulan

= Rp. 224.014.944

b) Tunjangan

a. Uang Makan dan Transportasi

i. Uang Makan

= Uang Makan x Jumlah Hari Kerja x jumlah
Pegawai x 12 Bulan

= Rp. 75.000 x 30 hari kerja x 8 orang x 12 bulan

= Rp. 216.000.000

ii. Uang Transportasi (Mobilitas)

= Rp. 2.333.491 x 30 hari x 12 bulan

= Rp. 840.056.760

b. Kesehatan

= Tunjangan Kesehatan/Orang/Bulan x Jumlah

$$\begin{aligned}
 & \text{Pegawai x 12 Bulan} \\
 & = \text{Rp. 400.000/orang/bulan x 8 orang x 12 bulan} \\
 & = \text{Rp. 38.400.000} \\
 \text{c. Pakaian Dinas} \\
 & = 2 \text{ Stel Baju/Orang/Tahun x Jumlah Pegawai} \\
 & = \text{Rp. 610.000 /orang/tahun x 8 orang} \\
 & = \text{Rp. 4.880.000} \\
 \text{d. BPJS Ketenagakerjaan} \\
 & = 5\% \text{ dari Gaji} \\
 & = 5\% \times \text{Rp. 224.014.944} \\
 & = \text{Rp. 11.200.747} \\
 \text{e. Tunjangan Hari Raya} \\
 & = \text{Gaji 1 bulan x Jumlah Pegawai} \\
 & = \text{Rp. 2.333.489 x 8 orang} \\
 & = \text{Rp. 18.667.912} \\
 \text{Total Tunjangan} & = \text{Rp. 1.129.205.419} \\
 \text{Total Biaya Pegawai Darat} \\
 & = \text{Total Gaji + Total tunjangan} \\
 & = \text{Rp. 224.014.944 + Rp. 1.129.205.419} \\
 & = \text{Rp. 1.353.220.363}
 \end{aligned}$$

2. Biaya Pengelolaan dan Manajemen

$$\begin{aligned}
 & = \text{Pembebanan biaya per kapal dihitung rata – rata 7\% dari} \\
 & \text{pendapatan kapal (berdasarkan pendapatan kapal periode} \\
 & \text{sebelumnya x 7\%)} \\
 & = 7\% \times \text{Rp. 1.862.194.095} \\
 & = \text{Rp. 130.353.587}
 \end{aligned}$$

TOTAL BIAYA TETAP = Rp. 1.478.323.950

b. Biaya Tidak tetap

1) Biaya Sewa Rumah Dinas

$$\begin{aligned}
 & \text{Sewa Rumah Dinas pertahun 2 lokasi} \\
 & = \text{Rp. 44.000.000}
 \end{aligned}$$

Beban Biaya Perkapal PerTahun adalah :

$$= \frac{\text{Total Biaya Sewa}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 44.000.000}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 4.888.889}$$

2) Biaya Pemeliharaan

= 10% dari Biaya Sewa per tahun

$$= 10 \% \times \text{Rp. 44.000.000}$$

$$= \text{Rp. 4.400.000}$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

$$= \frac{\text{Biaya Pemeliharaan Kantor Cabang}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 4.400.000}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 488.889}$$

3) Biaya Alat Tulis kantor dan barang cetakan

= Biaya ATK per bulan x 12 bulan

$$= \text{Rp. 5.816.500} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 69.798.000}$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

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

$$= \frac{\text{Rp.69.798.000}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 7.755.333}$$

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

= Total biaya telepon, telegram, pos, listrik dan air tawar
per bulan x 12 bulan

$$= \text{Rp. 11.732.608} \times 12 \text{ bulan}$$

$$= \text{Rp. 140.791.296}$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

$$= \frac{\text{Biaya Telepon, Telegram, Pos, Listrik, Air Tawar}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 140.791.296}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 15.643.477}$$

5) Inventaris Kantor

$$= \frac{\text{Total Nilai Inventaris Kantor}}{\text{Umur Ekonomis}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 50.000.000}}{5 \text{ Tahun}}$$

$$= \text{Rp. 10.000.000}$$

Beban Biaya Per Kapal Per Tahun adalah :

$$= \frac{\text{Biaya Inventaris Kantor}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 10.000.000}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 1.111.111}$$

6) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas

a) Biaya tiket rata – rata 1 kali perjalanan = Rp. 3.500.000

b) Biaya Lumpsum/orang/hari = Rp. 560.000

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

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

Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas per tahun

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

$$= (\text{Rp.2.500.000} \times 6 \text{ kali}) + ((\text{Rp. 560.000} \times 4 \text{ hari}) \times 6 \text{ kali})$$

$$= \text{Rp. 34.440.000}$$

Beban Biaya Perkapal PerTahun adalah :

$$= \frac{\text{Total Biaya Perjalanan Dinas}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 34.440.000}}{9 \text{ Kapal}}$$

$$= \text{Rp. 3.826.667}$$

TOTAL BIAYA TIDAK TETAP = Rp. 33.714.366

TOTAL BIAYA TIDAK LANGSUNG

= BIAYA TETAP + BIAYA TIDAK TETAP

= Rp. 1.478.323.950 + Rp. 33.714.366

= Rp. 1.512.038.316

a. Total Biaya Operasi Per Tahun

Total Biaya Operasional per tahun lintas Waai – Umeputih, yaitu :

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

= Rp. 4.676.585.177 + Rp. 1.512.038.316

= Rp. 6.188.623.493 per tahun

b. Biaya Per Satuan Unit Per Mil

$$= \frac{\text{Total biaya operasional/tahun}}{\text{SUP /tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp.6.188.623.493,-}}{905 \text{ SUP x trip per tahun x jarak}}$$

$$= \frac{\text{Rp.Rp.6.188.623.493,-}}{905 \text{ SUP x } 539 \text{ x } 17}$$

$$= \frac{\text{Rp.7.238.449.269,-}}{8.292.515 \text{ SUP}}$$

= Rp. 746 / Satuan Unit Produksi

c. PPh Pelayaran

= 1,2 % dari biaya per SUP

= 1,2% x Rp. 746,-

= Rp. 9,-

d. Biaya Pokok per Satuan Unit Produksi per Mil Pada *Load Factor* 60%

$$= \frac{\text{load faktor } 100 \%}{\text{load faktor } 60 \%} \times (\text{biaya Per SUP} + \text{PPH pelayaran})$$

$$= \frac{100 \%}{60 \%} \times (\text{Rp. 746} + \text{Rp. 9})$$

= Rp. 1.259,-/mil

5.1.2.2 Analisis Satuan Tarif Berdasarkan *Load Factor*

1. Analisis Tarif Penumpang

Lintasan Waai – Umeputih berjarak 17 mil dan kapasitas penumpang 200 orang untuk analisis ini, maka tarif yang berlaku sebagai berikut :

- a. Berdasarkan *Load Factor* 60 %
 = Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP pnp
 = Rp. 1.259 x 17 mil x 1 SUP
 = Rp. 21.399,-/penumpang/trip
- b. Berdasarkan *Load Factor* 70 %
 = Biaya per satuan unit produksi per mil x jarak tempuh x SUP pnp
 = Rp. 1.079 x 17 mil x 1 SUP
 = Rp. 18.342,-/penumpang/trip

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

Tabel 5.9 Perhitungan Tarif Rencana Penumpang Berdasarkan *Load Factor*⁷⁹

No	<i>Load Factor</i>	Biaya per Mil	Jarak Lintasan	SUP	Tarif
1	100%	Rp755	17	1	Rp12.839
2	90%	Rp839	17	1	Rp14.266
3	80%	Rp944	17	1	Rp16.049
4	70%	Rp1.079	17	1	Rp18.342
5	60%	Rp1.259	17	1	Rp21.399
6	50%	Rp1.510	17	1	Rp25.678
7	40%	Rp1.888	17	1	Rp32.098
8	30%	Rp2.517	17	1	Rp42.797
9	20%	Rp3.776	17	1	Rp64.196
10	10%	Rp7.552	17	1	Rp128.392

2. Analisis Tarif Kendaraan

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

⁷⁹ Hasil Perhitungan Tahun 2020

a. *Load Factor 60%*

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

= Rp. 1.259,- x 17 mil x 4,02(Gol II)

= Rp. 86.040,-/kendaraan/trip

b. *Load Factor 70%*

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

= Rp. 1.079,- x 17 mil x 4,02 (Gol II)

= Rp. 73.739,-/kendaraan/trip

Berikut daftar tarif rencana kendaraan berdasarkan tingkat *load factor*

Tabel 5.10 Rekapitulasi Tarif Rencana Kendaraan Berdasarkan *Load Factor*⁸⁰

GOL	Tarif Berdasarkan <i>Load Factor</i>									
	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
I	Rp 286.296	Rp 143.148	Rp 95.419	Rp 71.574	Rp 57.244	Rp47.729	Rp40.905	Rp 35.787	Rp 31.806	Rp 28.622
II	Rp 516.104	Rp 258.052	Rp 172.012	Rp 129.026	Rp 103.193	Rp86.040	Rp73.739	Rp 64.513	Rp 57.337	Rp 51.597
III	Rp 1.113.089	Rp 556.545	Rp 370.981	Rp 278.272	Rp 222.559	Rp185.564	Rp159.034	Rp 139.136	Rp 123.660	Rp 111.279
IVA	Rp 4.119.843	Rp 2.059.921	Rp 1.373.099	Rp 1.029.961	Rp 823.750	Rp686.822	Rp588.627	Rp 514.980	Rp 457.700	Rp 411.875
IVB	Rp 4.270.052	Rp 2.135.026	Rp 1.423.162	Rp 1.067.513	Rp 853.784	Rp711.864	Rp610.088	Rp 533.756	Rp 474.387	Rp 426.892
VA	Rp 7.764.664	Rp 3.882.332	Rp 2.587.879	Rp 1.941.166	Rp 1.552.522	Rp1.294.453	Rp1.109.385	Rp 970.583	Rp 862.626	Rp 776.261
VB	Rp 7.902.035	Rp 3.951.018	Rp 2.633.663	Rp 1.975.509	Rp 1.579.989	Rp1.317.355	Rp1.129.012	Rp 987.754	Rp 877.888	Rp 789.994
VIA	Rp 12.903.876	Rp 6.451.938	Rp 4.300.722	Rp 3.225.969	Rp 2.580.092	Rp2.151.216	Rp1.843.655	Rp 1.612.984	Rp 1.433.574	Rp 1.290.046
VIB	Rp 13.247.945	Rp 6.623.972	Rp 4.415.397	Rp 3.311.986	Rp 2.648.887	Rp2.208.576	Rp1.892.814	Rp 1.655.993	Rp 1.471.799	Rp 1.324.444
VII	Rp 17.358.801	Rp 8.679.400	Rp 5.785.501	Rp 4.339.700	Rp 3.470.841	Rp2.893.900	Rp2.480.157	Rp 2.169.850	Rp 1.928.500	Rp 1.735.420
VIII	Rp 24.232.480	Rp 12.116.240	Rp 8.076.424	Rp 6.058.120	Rp 4.845.213	Rp4.039.816	Rp3.462.241	Rp 3.029.060	Rp 2.692.141	Rp 2.422.606

⁸⁰ Hasil Perhitungan Tahun 2020

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

5.1.2.3 Analisis Pendapatan

Untuk menghitung besaran pendapatan, digunakan rumus perhitungan sebagai berikut ⁸¹:

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = Total Revenue atau Pendapatan

P = Harga Jual Satuan (Tarif yang berlaku)

Q = Volume Produksi (Total Produksi Angkutan)

1. Analisis Pendapatan Berdasarkan Data Primer

a. Pendapatan perusahaan untuk penumpang

$$\begin{aligned} &= \text{Tarif} \times \text{Kapasitas} \\ &= \text{Rp.19.000} \times 3.619 \\ &= \text{Rp.68.761.000} \end{aligned}$$

b. Pendapatan perusahaan untuk kendaraan (Gol. II)

$$\begin{aligned} &= \text{Tarif} \times \text{Kapasitas} \\ &= \text{Rp.27.000} \times 508 \\ &= \text{Rp.13.716.000} \end{aligned}$$

Dengan cara yang sama, dapat dihitung jumlah pendapatan perusahaan untuk penumpang dan kendaraan, yakni sebagai berikut :

⁸¹ Kosasih Engkos, 2007, *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.79

Tabel 5.11 Perhitungan Pendapatan Perusahaan Berdasarkan Data Primer dan Tarif yang Berlaku⁸²

No	Uraian	Produktivitas	Tarif	Pendapatan
A	PENUMPANG			
1	Ekonomi Dewasa	3619	Rp.19.000	Rp.68.761.000
2	Ekonomi Anak	65	Rp.14.000	Rp.910.000
B	KENDARAAN			
1	Golongan I	-	Rp.15.500	-
2	Golongan II	508	Rp.27.000	Rp. 13.716.000
3	Golongan III			
4	Golongan IV Penumpang	1	Rp 192.700	Rp.192.700
5	Golongan IV Barang	49	Rp 192.700	Rp.9.442.300
6	Golongan V Penumpang	-	Rp 318.200	-
7	Golongan V Barang	102	Rp 318.200	Rp.32.456.400
8	Golongan VI Penumpang	-	Rp 464.700	-
9	Golongan VI Barang	-	Rp 464.700	-
10	Golongan VII	-	Rp 901.700	-
11	Golongan VIII	-	Rp 1.351.700	-
JUMLAH PENDAPATAN				Rp. 125.478.400
PENDAPATAN/TRIP				Rp. 5.455.583

- c. Analisis keuntungan berdasarkan data primer dengan tarif yang telah diberlakukan

$$\begin{aligned}
 \text{Keuntungan} &= \text{Pendapatan/trip} - \text{Biaya operasional/trip} \\
 &= \text{Rp.5.455.583/trip} - \text{Rp.11.481.676/trip} \\
 &= - \text{Rp.6.026.094/trip}
 \end{aligned}$$

2. Analisis Pendapatan Berdasarkan Perhitungan Tarif BOK Dengan Data Primer

- a. Pendapatan perusahaan untuk penumpang
- $$\begin{aligned}
 &= \text{Tarif} \times \text{Kapasitas} \\
 &= \text{Rp.21.399} \times 3.684 \\
 &= \text{Rp. 78.612.876}
 \end{aligned}$$

⁸² Hasil Perhitungan Tahun 2020

b. Pendapatan perusahaan untuk kendaraan (Gol. II)

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

$$= \text{Rp.}86.040 \times 508$$

$$= \text{Rp}43.708.320$$

Dengan cara yang sama, dapat dihitung jumlah pendapatan perusahaan untuk penumpang dan kendaraan, yakni sebagai berikut :

Tabel 5.12 Perhitungan Pendapatan Perusahaan Berdasarkan Data Tarif Hasil Analisis⁸³

No	Uraian	Produktivitas	Tarif	Pendapatan
A	PENUMPANG			
1	Ekonomi Dewasa	3684	Rp.21.399	Rp.78.612.876
B	KENDARAAN			
1	Golongan I	-	Rp47.729	-
2	Golongan II	508	Rp86.040	Rp. 43.708.320
3	Golongan III			
4	Golongan IV Penumpang	1	Rp686.822	Rp.686.822
5	Golongan IV Barang	49	Rp711.864	Rp.34.881.336
6	Golongan V Penumpang	-	Rp1.294.453	-
7	Golongan V Barang	102	Rp1.317.355	Rp.134.370.210
8	Golongan VI Penumpang	-	Rp2.151.216	-
9	Golongan VI Barang	-	Rp2.208.576	-
10	Golongan VII	-	Rp2.893.900	-
11	Golongan VIII	-	Rp4.039.816	-
JUMLAH PENDAPATAN				Rp. 292.259.564
PENDAPATAN/TRIP				Rp12.706.938

c. Analisis keuntungan berdasarkan data primer dengan tarif hasil yang telah ditentukan

$$\begin{aligned} \text{Keuntungan} &= \text{Pendapatan/trip} - \text{Biaya operasional/trip} \\ &= \text{Rp.}12.706.938 / \text{trip} - \text{Rp.}11.481.676 / \text{trip} \\ &= \text{Rp.}1.225.261 / \text{trip} \end{aligned}$$

⁸³ Hasil Perhitungan Tahun 2020

Adapun perbandingan keuntungan terhadap kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan berdasarkan perhitungan Biaya Operasional saat ini terdapat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.13 Perbandingan Keuntungan pertrip⁸⁴

Uraian	Tarif Sekarang	Tarif Hasil Analisis
Pendapatan/Trip	Rp.5.455.583	Rp. 12.706.938
Biaya Operasional	Rp.11.481.676	Rp.11.481.676
Keuntungan	- Rp.6.026.094	Rp. 1.225.261

Dari tabel diatas, maka didapatkan dengan menggunakan tarif yang berlaku sekarang mengalami kerugian, sehingga perlunya ditetapkan tarif yang baru sesuai dengan hasil analisis data primer produktivitas. Jika tarif hasil analisis diterapkan maka perusahaan akan mendapatkan keuntungan sebesar Rp.1.225.261/trip.

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

Berdasarkan dari hasil analisis permasalahan, maka dapat diambil pemecahan masalah yang dapat dijadikan bahan pertimbangan, sebagai berikut:

1. Apabila terjadi kenaikan tarif pada tarif yang baru, Pemerintah Daerah Bupati Maluku Tengah dapat melakukan pengurangan tarif paling tinggi dengan diferensiasi sebesar 20% (dua puluh persen) dari tarif yang telah ditetapkan⁸⁵.
2. Bahwa kenaikan satuan tarif sekarang mengikuti Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa satuan unit produksi berlaku sekarang mengalami kenaikan dari satuan unit produksi terdahulu.

⁸⁴ Hasil Perhitungan Tahun 2020

⁸⁵ Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Bab IV Pasal 12 ayat 5

3. Perlu dilakukan sosialisasi kepada pengguna jasa mengenai pemberlakuan tarif yang baru agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan antara operator dan pengguna jasa.
4. Adapun untuk menghindari *gap* perbandingan tarif antara pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan kemampuan pengguna jasa dibutuhkan kebijakan pemberian subsidi dari pemerintah baik pemerintah daerah maupun pemerintah pusat.

5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan.

Berikut ini adalah tabel yang menjelaskan tentang perbedaan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang akan direncanakan. Kondisi yang direncanakan diharapkan dapat bermanfaat dan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk memperbaiki kondisi yang ada.

Tabel 5.14 Perbandingan Antara Kondisi Saat Ini Dengan Kondisi Yang Direncanakan⁸⁶

Kondisi Saat Ini	Kondisi Rencana
Tarif yang berlaku di lintasan Waai – Umeputih sekarang merupakan tarif pada saat lintasan masih berstatus sebagai lintasan perintis bukan tarif yang diberlakukan pada saat menjadi lintasan komersial.	Perlu ditetapkan tarif komersial yang baru di lintasan Waai – Umeputih sesuai dengan perhitungan biaya operasional kapal penyeberangan dan perhitungan analisis <i>load factor</i> 60% berdasarkan pada Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 bahwa tarif sekarang mengalami kenaikan satuan unit produksi dari terdahulu.

Apabila tarif pada lintasan Waai – Umeputih tidak disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan maka

⁸⁶ Hasil Analisis Tahun 2020

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) akan mengalami defisit⁸⁷ dan masyarakat masih terkonsentrasi pada cara berfikir konservatif⁸⁸ yang mengandalkan hanya pada subsidi dan hal – hal yang sifatnya gratis tanpa memikirkan jalannya roda administratif negara.

Tabel 5.15 Perbandingan Tarif yang Berlaku Saat Ini dengan Tarif Rencana
Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019⁸⁹

JENIS ANGKUTAN	TARIF PERATURAN BUPATI NO 12 TAHUN 2013		TARIF PERHITUNGAN	PERSENTASE KENAIKAN	
	Tarif yang Berlaku	Tarif yang Disubsidi			
A	PENUMPANG				
1	Ekonomi Dewasa	Rp.19.000	Rp.15.150	Rp.21.399	11%
2	Ekonomi Anak	Rp.14.000	Rp. 10.700	-	-
3	Ekonomi Bayi	-	-	Rp.2.140	-
B	KENDARAAN				
1	Golongan I	Rp. 15.500	Rp.13.410	Rp47.729	68%
2	Golongan II	Rp.27.000	Rp.24.300	Rp86.040	69%
3	Golongan III				
4	Golongan IV Penumpang	Rp 192.700	Rp.176.475	Rp686.822	72%
5	Golongan IV Barang	Rp 192.700	Rp.176.475	Rp711.864	73%
6	Golongan V Penumpang	Rp 318.200	Rp.269.450	Rp1.294.453	75%
7	Golongan V Barang	Rp 318.200	Rp.269.450	Rp1.317.355	76%
8	Golongan VI Penumpang	Rp 464.700	Rp.396.400	Rp2.151.216	78%
9	Golongan VI Barang	Rp 464.700	Rp.396.400	Rp2.208.576	79%
10	Golongan VII	Rp 901.700	Rp.776.400	Rp2.893.900	69%
11	Golongan VIII	Rp 1.351.700	Rp.1.176400	Rp4.039.816	67%

⁸⁷ Defisit adalah suatu keadaan kekurangan keuangan di dalam kas sebagai akibat pengeluaran yang lebih besar daripada penghasilan yang didapat.

⁸⁸ Konservatif adalah bersikap mempertahankan keadaan, kebiasaan, dan tradisi yang berlaku

⁸⁹ Hasil Perhitungan Tahun 2020

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 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. Satuan Tarif Angkutan Penyeberangan Adalah Tarif Yang Terdiri Dari Tarif Angkutan Penumpang Dan Tarif Angkutan Kendaraan Beserta Muatannya Di Pelabuhan Penyeberangan Berdasarkan Peraturan Yang Berlaku.
2. 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.
3. Evaluasi Tarif Pada Lintasan Waai – Umeputih Di Provinsi Maluku Mengalami Perubahan Sesuai Dengan SUP Yang Berlaku Dengan Ketentuan Sebagai Berikut :
 - a. Apabila Terjadi Kenaikan Satuan Tarif Pada Tarif Yang Baru, Pemerintah Daerah Bupati Maluku Tengah Dapat Melakukan Pengurangan Tarif Paling Tinggi Dengan Diferensiasi Sebesar 20% (Dua Puluh Persen) Dari Tarif Yang Telah Ditetapkan⁹⁰.
 - b. Bahwa Kenaikan Satuan Tarif Sekarang Mengikuti Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Yang Menyatakan Bahwa Satuan Unit Produksi Yang Berlaku Sekarang Mengalami Kenaikan Dari Satuan Unit Produksi Terdahulu.

⁹⁰ Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019 Bab IV Pasal 12 ayat 5

6.2 Saran

Berdasarkan dari kesimpulan diatas, maka dapat diberikan saran yaitu :

1. Agar dilakukannya pengawasaan dan evaluasi terhadap besaran tarif dasar yang ditetapkan oleh Menteri setiap enam bulan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
2. Perlu dilakukan sosialisasi kepada pengguna jasa mengenai pemberlakuan tarif yang baru agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan antara operator dan pengguna jasa.
3. Adapun untuk menghindari *gap*⁹¹ perbandingan tarif antara pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan kemampuan pengguna jasa dibutuhkan kebijakan pemberian subsidi dari Pemerintah baik Pemerintah Daerah Maupun Pemerintah Pusat.

⁹¹ *Gap* adalah perbandingan kinerja aktual dengan kinerja potensial yang diharapkan

DAFTAR PUSTAKA

- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.650/AP.204/DRJD/2018 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2018
- Peraturan Bupati Maluku Tengah Nomor 12 Tahun 2013 Tentang Penyesuaian dan Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan yang Beroperasi di Wilayah Kabupaten Maluku Tengah
- Abbas Salim, 1994,*Buku Manajemen Transportasi*, Jakarta:Raja Grafindo Persada
- Arikunto dan Cepi, 2008, *Evaluasi Program Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara
- Badan Pusat Statistik, 2019, *Kabupaten Maluku Tengah Dalam Angka*, Kabupaten Maluku Tengah: BPS Kabupaten Maluku Tengah
- Chairul Insani Ilham, *The Ship Optimalization Model At The Pemenang Port In West Lombok Regency*, IWJ Vol.1 No. 2, April 2020
- Crawford, 2000, Ed.2, *Evluation of Libraries and Information Services*, London: Aslib, the Association For Information Management and Information Management International
- F.Suginingsih Sosilo, 1986, *Suatu Tinjauan Yuridis Tentang Angkutan Penyeberangan Di Lintas Ujung – Kamal*, Surabaya: Universitas Airlangga
- Hans Adler, 1983, *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan: Buku Pedoman 15 Disertai 15 Studi Kasus*, Jakarta: UI Press
- Husein Umar, 2003, *Metode Riset Akuntansi Terapan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Pertama
- Kosasih Engkos, 2007, *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- L. Moleong, 2002, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Miro Fidel, 2002, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga

Muslihati, *Analisis Biaya Operasional Kapal Pada Berbagai Load Faktor
Angkutan Perintis*. ILTEK. Vol.7 No. 14, Oktober 2012

https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Maluku_Tengah, diunduh pada 24 April
2020 pukul 15.30 WIT



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 66 TAHUN 2019
TENTANG**

**MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI PERHITUNGAN
TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan diperlukan pedoman perhitungan tarif dengan tetap memperhatikan kemampuan daya beli pengguna jasa dan industri angkutan penyeberangan;
- b. bahwa pedoman mekanisme dan perhitungan tarif angkutan penyeberangan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sudah tidak sesuai;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan;

- Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
4. Peraturan Presiden Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Badan Usaha Angkutan Penyeberangan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang perusahaan Angkutan Penyeberangan.
2. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
3. Tarif adalah nilai yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa atas pelayanan yang diperoleh pada suatu lintas tertentu.

4. Tarif Dasar adalah besaran Tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per satuan unit produksi per mil.
5. Harga Pokok Produksi yang selanjutnya disingkat HPP adalah semua biaya langsung dan tidak langsung yang dikeluarkan perusahaan untuk melakukan proses produksi.
6. Iuran Wajib adalah iuran yang wajib dibayar oleh penumpang alat angkutan umum, untuk setiap perjalanan sebagai jaminan pertanggungan kecelakaan diri.
7. Asosiasi adalah asosiasi perusahaan angkutan penyeberangan.
8. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.
9. Direktur Jenderal adalah direktur jenderal yang melaksanakan urusan di bidang angkutan penyeberangan.

BAB II JENIS TARIF

Pasal 2

Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas:

- a. Tarif penumpang;
- b. Tarif kendaraan penumpang; dan
- c. Tarif kendaraan barang beserta muatannya.

Pasal 3

- (1) Jenis Tarif Angkutan Penyeberangan terdiri atas:
 - a. Tarif ekonomi; dan
 - b. Tarif nonekonomi.
- (2) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk Tarif ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan oleh:
 - a. Menteri, untuk lintas penyeberangan antarnegara atau antarprovinsi;

- b. gubernur, untuk lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan
 - c. bupati/wali kota, untuk lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.
- (3) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk tarif nonekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Penyeberangan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan.

Pasal 4

- (1) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a berlaku untuk:
- a. bayi, bagi penumpang dengan usia paling tinggi 2 (dua) tahun; dan
 - b. dewasa, bagi penumpang dengan usia lebih dari 2 (dua) tahun.
- (2) Besaran tarif penumpang angkutan penyeberangan untuk bayi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sebesar 10% (sepuluh) persen dari tarif dewasa.

Pasal 5

- (1) Tarif angkutan penyeberangan untuk kendaraan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b dan kendaraan barang beserta muatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan berdasarkan panjang kendaraan yang diukur melalui fasilitas pengukur dimensi kendaraan di pelabuhan dan satuan unit produksi sesuai dengan golongan kendaraan.
- (2) Dalam hal tidak tersedianya fasilitas pengukur dimensi kendaraan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tarif Angkutan Penyeberangan ditetapkan sesuai dengan jenis kendaraan.
- (3) Pembagian golongan kendaraan dan besaran satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan jenis kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2)

tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB III MEKANISME PENETAPAN TARIF

Pasal 6

Penetapan Tarif Angkutan Penyeberangan untuk Tarif ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berdasarkan komponen Tarif Dasar dan asuransi tanggung jawab pengangkut.

Pasal 7

- (1) Tarif Angkutan Penyeberangan untuk Tarif ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a ditetapkan setelah adanya usulan dari Asosiasi.
- (2) Dalam mengajukan usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Asosiasi harus melakukan kajian dengan melibatkan:
 - a. pejabat di bidang angkutan penyeberangan sesuai dengan kewenangannya; dan
 - b. perwakilan pengguna jasa angkutan penyeberangan.
- (3) Permohonan usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan secara tertulis kepada Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya dengan melampirkan:
 - a. perhitungan biaya operasi kapal Angkutan Penyeberangan;
 - b. justifikasi penyesuaian Tarif Dasar; dan
 - c. berita acara hasil kajian.
- (4) Berdasarkan usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi terhadap permohonan usulan besaran Tarif Angkutan Penyeberangan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak diterima secara lengkap.

Pasal 8

- (1) Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ditetapkan paling tinggi 100% (seratus persen) dari nilai HPP.
- (2) Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara bertahap sampai dengan mencapai nilai 100% (seratus persen) dari nilai HPP.
- (3) Dalam hal kenaikan tarif ditetapkan secara bertahap sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kenaikan tarif dapat diberikan setiap 1 (satu) tahun sekali setelah mendapat persetujuan dari Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 9

- (1) Untuk mendapat persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) Asosiasi menyampaikan permohonan kepada Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya disertai dengan justifikasi tahapan kenaikan Tarif.
- (2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi tahapan kenaikan Tarif dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak permohonan diterima.
- (3) Berdasarkan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya dapat memberikan persetujuan tahapan kenaikan Tarif.
- (4) Badan Usaha Angkutan Penyeberangan mengumumkan atau mensosialisasikan Tarif pelayanan ekonomi paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah tarif ditetapkan.

Pasal 10

- (1) Dalam hal besaran Tarif telah mencapai HPP 100% (seratus persen), Asosiasi dapat mengajukan permohonan penyesuaian Tarif.

- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota dilengkapi dengan:
 - a. justifikasi kenaikan Tarif;
 - b. kajian penyesuaian Tarif; dan
 - c. berita acara pembahasan kenaikan Tarif.

Pasal 11

- (1) Dalam hal terjadi kenaikan bahan bakar minyak, Tarif Angkutan Penyeberangan dapat dilakukan penyesuaian sebelum HPP mencapai 100% (seratus persen).
- (2) Ketentuan kenaikan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 berlaku secara mutatis mutandis terhadap mekanisme penyesuaian Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

BAB IV

DIFERENSIASI TARIF

Pasal 12

- (1) Badan Usaha Angkutan Penyeberangan dapat memberikan diferensiasi Tarif.
- (2) Diferensiasi Tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pengurangan Tarif; dan/atau
 - b. penambahan Tarif.
- (3) Diferensiasi Tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberlakukan pada saat:
 - a. hari libur nasional;
 - b. hari libur sekolah;
 - c. hari raya keagamaan;
 - d. peningkatan permintaan pengguna jasa; dan/atau
 - e. keadaan tertentu.
- (4) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf e, berupa:
 - a. bencana alam;

- b. kerusuhan;
 - c. huru hara; dan
 - d. kepentingan umum yang mendesak.
- (5) Diferensiasi Tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan paling tinggi sebesar 20% (dua puluh persen) dari Tarif yang telah ditetapkan.
- (6) Penetapan Diferensiasi Tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 13

- (1) Permohonan diferensiasi Tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 diusulkan oleh Asosiasi kepada Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi.
- (3) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan paling lambat 30 (tiga puluh) hari kerja sebelum tarif diberlakukan.
- (4) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya memberikan persetujuan diferensiasi Tarif dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak permohonan diterima.

BAB V

FORMULA PERHITUNGAN TARIF

Pasal 14

- (1) Tarif Dasar Angkutan Penyeberangan merupakan total biaya pokok dibagi dengan produksi dalam jangka waktu 1 (satu) tahun.
- (2) Biaya pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari komponen:
- a. biaya langsung; dan

- b. biaya tidak langsung.
- (3) Perhitungan biaya pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 15

- (1) Komponen biaya langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf a paling sedikit terdiri atas biaya:
 - a. penyusutan kapal;
 - b. bunga modal;
 - c. asuransi kapal; dan
 - d. awak kapal.
- (2) Biaya tidak langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf b terdiri atas komponen:
 - a. biaya tetap, paling sedikit terdiri atas biaya:
 - 1. pegawai darat kantor cabang; dan
 - 2. manajemen dan pengelolaan perusahaan.
 - b. biaya tidak tetap, paling sedikit terdiri atas biaya:
 - 1. pemeliharaan kantor;
 - 2. alat tulis kantor;
 - 3. penggunaan telepon, pos, dan listrik;
 - 4. penyediaan air tawar; dan
 - 5. perjalanan dinas.

Pasal 16

- (1) Tarif untuk penumpang, kendaraan penumpang, maupun kendaraan barang beserta muatannya dihitung berdasarkan jarak dan satuan unit produksi.
- (2) Hasil perhitungan jarak dan satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Tarif Dasar.

Pasal 17

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

- (2) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh berdasarkan satuan volume (m^3) yang diperlukan untuk satu orang penumpang kelas ekonomi.
- (3) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan sebesar $0,78 m^2$ (nol koma tujuh puluh delapan meter persegi) atau $1,25 m^3$ (satu koma dua puluh lima meter kubik) untuk 1 (satu) satuan unit produksi.
- (4) Tarif Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) belum termasuk besaran Iuran Wajib yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 18

- (1) Struktur Tarif pelayanan penumpang nonekonomi terdiri atas:
 - a. Tarif Dasar; dan
 - b. Tarif pelayanan tambahan.
- (2) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Penyeberangan.
- (3) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan fasilitas tambahan yang disediakan oleh Badan Usaha Angkutan Penyeberangan melebihi standar pelayanan minimal.
- (4) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit:
 - a. memiliki tempat duduk yang lebih nyaman;
 - b. memiliki pengatur suhu udara ruangan; dan
 - c. tersedia pertunjukan hiburan.
- (5) Badan Usaha Angkutan Penyeberangan mengumumkan atau mensosialisasikan Tarif pelayanan nonekonomi paling lambat 14 (empat belas) hari kerja sebelum Tarif diberlakukan.

BAB VI
PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN TARIF

Pasal 19

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap besaran Tarif Dasar yang ditetapkan oleh Menteri setiap 6 (enam) bulan.
- (2) 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.
- (3) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan untuk mengetahui perubahan biaya atau satuan unit produksi per mil karena perubahan satuan harga pada komponen biaya.

BAB VII
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 20

Tiket Angkutan Penyeberangan dapat diperoleh melalui:

- a. pembelian dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi; atau
- b. pembelian dengan menggunakan non-aplikasi berbasis teknologi informasi berupa:
 1. uang tunai;
 2. kartu langganan;
 3. uang elektronik; atau
 4. alat pembayaran lainnya yang sah.

BAB VIII
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 21

Tarif Angkutan Penyeberangan yang telah ditetapkan sebelum berlakunya Peraturan Menteri ini harus menyesuaikan dengan ketentuan Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 22

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 367), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 23

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 17 Oktober 2019

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 22 Oktober 2019

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2019 NOMOR 1256

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,



WAHIDUDDI HERPRIARSONO

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

JENIS GOLONGAN KENDARAAN DAN
 BESARAN SATUAN UNIT PRODUKSI

No.	Golongan	Jenis Kendaraan dan/Ukuran	Besaran SUP
1.	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 kubik) 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 (<i>double cabin</i>) 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

	Golongan VI	a. kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter; atau	100,51
		b. mobil barang (truk)/tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan mobil penarik tanpa gandengan.	103,19
	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

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



WALIJUDI HERPRIARSONO

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 | |

b. Produksi mile per tahun = SUP

B. Formulasi Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penyeberangan

1. Biaya Langsung, paling sedikit terdiri dari:

a. Biaya Tetap, paling sedikit terdiri dari:

1) Biaya Penyusutan Kapal per tahun

Rumus:

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

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:

$$\frac{\frac{N + 1}{2} \times (65 \% \times \text{harga kapal}) \times \text{Tingkat Bunga/Tahun}}{N}$$

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:

Premi Asuransi Kapal/Tahun = 1,5 % dari harga kapal

4) Biaya Anak Buah Kapal, terdiri dari:

a) Nakhoda

b) Perwira

c) Bintara

d) Kelasi, terdiri dari:

(1) Gaji Upah

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

(2) Tunjangan

Tunjangan rata-rata ABK/orang/tahun, terdiri dari:

(3) Makan

Uang Makan/orang/hari X Jumlah hari X Jumlah ABK X 12 bulan

(4) Premi Layar

Premi Layar/orang/hari X Jumlah hari X Jumlah ABK X 12 bulan

(5) Kesehatan

Tunjangan kesehatan/orang/bulan X Jumlah ABK X 12 bulan

- (6) Pakaian Dinas
2 (dua) stel/orang/tahun
- (7) BPJS Ketenagakerjaan
5 % X Gaji ABK
- (8) Tunjangan Hari Raya
Diberikan 1 (satu) bulan gaji

b. Biaya Tidak Tetap, paling sedikit terdiri atas:

1) Biaya Bahan Bakar Minyak, terdiri dari:

a) Mesin Induk

Rumus:

Jumlah mesin X Daya mesin/unit X pemakaian BBM/ PK/jam X Jumlah jam layar/trip X Jumlah trip per hari X Hari operasi per tahun X Harga BBM/liter

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

Penjelasan

- (1) Pemakaian BBM per PK/jam = 0,1 liter
- (2) Jam kerja mesin bantu dihitung 24 jam/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.

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

(4) Jam kerja mesin dihitung berdasarkan lama pelayaran per trip

(5) Jumlah trip per kapal per hari dihitung menurut banyaknya frekuensi pelayanan per hari

b) Mesin Bantu

Rumus:

Jumlah Mesin X Daya Mesin/unit X Pemakaian pelumas/PK/Jam X Jumlah jam kerja/hari X Hari operasi/tahun X Harga pelumas/liter

Penjelasan

(1) Pemakaian pelumas = 0,0033 liter/PK/jam

(2) Jam kerja mesin bantu.

(3) Jumlah mesin bantu.

(4) Jam kerja mesin per unit.

(5) Hari siap operasi kapal/tahun = 11 bulan/330 hari

3) Biaya Gemuk, terdiri dari:

Rumus :

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

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

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

Penjelasan

(1) Jumlah pemakaian didasarkan jarak pelayaran

(2) Jumlah pemakaian air tawar/penumpang/mil/trip

sebesar = 0,5 Liter

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

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 per tahun
- d) Biaya mobilisasi & docking/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)
 - Balo 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 2 (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 di
- (g) atas 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 penyemenan/pengecatan
 - Tangki minyak/bahan bakar
 - Tangki air tawar
 - Tangki Balast
- (6) Jangkar, rantai jangkar dan ceruk jangkar
 - (a) Jangkar diturunkan untuk pemeriksaan klass, dibersihkan, dicat dan dinaikkan kembali
 - (b) Rantai jangkar diturunkan, digelar, dipersiapkan untuk pemeriksaan klass, 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 (Tall shaft) dan baling-baling (propeller)
- (a) Ukur kelonggaran tail shaft, dipersiapkan untuk pemeriksaan klas 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 kanan 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

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) Kesehatan

Rumus:

Tunjangan kesehatan/orang/bulan X Jumlah

Pegawai X 12 bulan

(3) Pakaian Dinas
2 (dua) stel/orang/tahun

(4) Jamsostek

Rumus:

5 % X Gaji pegawai

(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)

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

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

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

Penjelasan :

a) Biaya per bulan

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

5) Biaya administrasi tiket

6) Inventaris kantor

Total nilai inventaris kantor

- a) Biaya per bulan
- b) Beban per kapal tital biaya dibagi 2 (dua)
- 5) Biaya administrasi tiket
- 6) 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) Lumpsump/Orang/Hari

C. Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

1. Total Biaya Operasi Per Tahun =
Biaya Langsung (A) + Biaya Tidak Langsung (B)
2. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil =
$$\frac{\text{Total Biaya Operasi Per Tahun}}{\text{Total Produksi Per Tahun}}$$

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%

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



WAHJUDI HERPRIARSONO

CONTROL ANGGARAN

REALISASI BIAYA DOCKING KMP.SAMANDAR TAHUN 2019

NO	MA	PEKERJAAN	REALISASI BIAYA		REFF	VENDOR
			NILAI (Rp.)	JUMLAH (Rp.)		
1			7	8		
1.	Docking Kapal RoRo	a. Kontrak Docking		397.201.928	HK.203/3/10/ASDP-ABN/2019	Dock & Perkapalan Waiame
	(MA.50.10.40.3003)	- Docking Induk	301.072.588			
		Pembatalan Pekerjaan	(38.789.460)			Dock & Perkapalan Waiame
		Realisasi Induk	262.283.128			Dock & Perkapalan Waiame
		b. Adendum Docking	134.918.800			Dock & Perkapalan Waiame
		TOTAL	397.201.928			
		c. Pekerjaan Tangki - tangki	30.000.000	30.000.000	SPBJ : 593/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crew Kmp.Samandar
		Material Owner Supply				
		a. Aluminium Anode	-			
		b. Cat Pemeliharaan BGA	57.075.450		SPBJ : 165/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crisindo Multi Perdana
		c. SP OS	4.800.000		448/U.M.102/ASDP-ABN/2019	Bpk All Payapo
		d. Swakelola	14.457.500		SPBJ : 594/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crew KMP.Samandar
		e. Surat-Surat kapal	14.000.000		SPBJ : 73/OP.003/ASDP-ABN/2019	Kopkar
		f. Survey Pengedokan BKI	30.000.000	230.352.825	0231-AB/B1D1/0719	BKI
		g. Inspeksi NDT UT BKI	29.700.000		00068-ABC/K06/P07/0719	BKI
		h. Interior dan pintu2	63.000.000			
		i. Mobilisasi Docking	12.319.875		-	Sumber Karya Anugerah
		i. Svukuran Selesai Docking	5.000.000		SPBJ : 73/OP.005/ASDP-ABN/2019	Kookar

		SUB TOTAL DOCKING INDUK	657.554.753	657.554.753		
2.	Akomodasi, Peralatan & Perlengkapan Kapal (MA.50.10.40.3009)	Alat Kerja Deck				
		- Kabel Putih, Kabel Dap, dll.	680.000		SPBJ : 544/TN.205/ASDP-ABN/2019	Berkat Cahaya
		- Majun, Rinso, Helm, Bross, dll	15.430.000	16.110.000	SPBJ : 495/TN.205/ASDP-ABN/2019	Makmur Jaya
		-				
		Kebutuhan Cat AGA				
		- Sigmarine 24 - Brown (meni), dll	76.643.215	76.643.215	SPPBJ : 164/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crisindo Multi Perdana
		-				
		Perlengkapan Kapal				
		- Anchor Segel, Swivel, Kenter Segel, dll	5.847.300		SPPBJ : 584/TN.205/ASDP-ABN/2019	Angin Timur
		- Mic Wireless, Kabel Speaker, dll	4.300.000	25.749.300	SPPBJ : 545/TN.205/ASDP-ABN/2019	Virgo Prima
		- Rantai GIV 3/4, Segel 3/4, dll.	6.572.000		SPPBJ : 546/TN.205/ASDP-ABN/2019	Angin Timur
		- Wire Rope, Gigi anjing, segel putih, dll	9.030.000		SPPBJ : 550/TN.205/ASDP-ABN/2019	Makmur Jaya
		Peralatan Kapal				
		-				
		Alat Keselamatan Kapal				
		- Compressor Lakoni, Kran Hydrant, dll.	4.775.000	60.335.000	SPPBJ : 558/TN.205/ASDP-ABN/2019	Makmur Jaya
		- Biaya ILR & PMK	55.560.000		SPPBJ : 182/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crisindo Multi Perdana
		-				
		SUB TOTAL DECK	178.837.515	178.837.515		
3.	Permesinan & Kelistrikan (MA.50.10.40.3100)	Alat Kerja Mesin				
		- 1 kg Thinner Avian	46.000		SPPBJ : 594/TN.205/ASDP-ABN/2019	CV.Aneka
		- Devcon, Lem Epoxy, Selang Kawat, dll.	6.802.000		SPPBJ : 538/TN.205/ASDP-ABN/2019	Angin Timur

		- Elektromotor 3 phase, CRC Red, dll.	4.386.500	32.423.500	SPPBJ : 559/TN.205/ASDP-ABN/2019	Angin Timur
		- Thermometer Laser, HPC, Elpiji Kecil.	3.290.000		SPPBJ : 561/TN.205/ASDP-ABN/2019	Dian Pertiwi
		- Rinso, Majun, Helm, Bross, dll.	17.899.000		SPPBJ : 494/TN.205/ASDP-ABN/2019	Makmur Jaya
		-				
		Cat Pemeliharaan Mesin				
		- Sigmarine 48 - 7000 (White)	9.327.430	9.327.430	SPBJ : 166/TN.205/ASDP-ABN/2019	Crisindo Multi Perdana
		Suku cadang ME				
		- Gasket Cylinder Head, Ring Piston, dll	52.206.150	52.206.150	SPBJ : 154/TN.204/ASDP-ABN/2019	PT.Pioneer
		-				
		Suku Cadang AE				
		-				
		Perbengkelan				
		- Hose Hidrolik, Push Rod, Nipple, dll.	10.668.000		SPBJ : 552/TN.205/ASDP-ABN/2019	Mega Motor
		- Service Injection Pump ME 2 unit	15.454.000	28.822.000	SPBJ : 156/TN.202/ASDP-ABN/2019	Jasa Teknik
		- Biaya Pengiriman Bosch Pump	2.700.000		SPBJ : 513/TN.204/ASDP-ABN/2019	MEX
		-				
		SUB TOTAL MESIN	122.779.080	122.779.080		
4.	Pelumas & Gemuk (MA.50.10.30.3000)	-				
		-				
		-				
		-				
		SUB TOTAL DOCKING TAHUNAN	959.171.348	959.171.348		

Sesuai Keputusan Direksi Nomor : KD.52/PA.302/ASDP-2012 Tanggal 05 Juni 2012

NO	NAMA & NIK	JABATAN	JML HARI KERJA	BIAYA / HARI		
				TUNJ KEHADIRAN	LIANG MAKAN	PREMI LAYAR
1	2	3	4	5	6	7
220	IV KMP. SAMANDAR (C) 1 MUHAMMAD ALANG NIK. 107991785	NAKHODA	29	-	75.000	35.000
221	20 TRI WAHYU NUNGGAL SAPATI NIK. 012102824	MUALIM I	17	-	75.000	22.000
222	21 AMAR MA'RUF NIK. 122113870	MUALIM II	29	-	75.000	20.000
223	22 EKO WAHYU FIRMANSYAH NIK. 062113663	P.JS. MUALIM III	29	-	75.000	15.000
224	23 MACVI IDRIS NIK. 109951162	KKM / MASINIS I	29	-	75.000	22.000
225	24 ELPAN SYAHID HIDAYAH NIK. 102144779	MASINIS II	29	-	75.000	22.000
226	25 SUPRIYANTO NIK. 107991800	MASINIS III	29	-	75.000	20.000
227	26 FIRMAN FAHRONI NIK. 2091605230	MASINIS IV	29	-	75.000	20.000
228	27 FRENGKY PATIPELOHY NIK. 109951211	SERANG	29	-	75.000	11.000
229	28 HANIF SOFHIAN RERY NIK. 092103360	JURU MUDI	29	-	75.000	11.000
230	29 IRFAN USMAN NIK. 072134511	JURU MUDI	29	-	75.000	11.000
231	30 HENDRY SILKA HUKA NIK. 072113701	JURU MUDI	29	-	75.000	11.000
232	31 JOSEPH TALABESSY NIK. 109951155	MANDOR MESIN	29	-	75.000	11.000
233	32 M. RAKID ULATH NIK. 082145075	JURU MINYAK	29	-	75.000	11.000

ambon setelah depr - Excel

File Home Insert Page Layout Formulas Data Review View Help Foxit Reader PDF Tell me what you want to do with this document

Cut Copy Paste Format Painter Clipboard Font Alignment Number Conditional Format

AF42224 A00017-031Beban Kapal Ambon Samandar

	L	U	V	X	AF
42220	BEBAN PENYUSUTAN BANGUNAN FASILITAS PELABUHAN	-3.609.947	IDR		A00017-046Beban Pelabuhan Namlea
42221	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	4.262.333	IDR		A00017-027Beban Kapal Ambon Danau Rana
42222	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	4.634.121	IDR		A00017-029Beban Kapal Ambon Inelika
42223	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	3.644.076	IDR		A00017-030Beban Kapal Ambon Layur
42224	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	21.740.629	IDR		A00017-031Beban Kapal Ambon Samandar
42225	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	6.798.504	IDR		A00017-032Beban Kapal Ambon Terubuk
42226	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	24.686.039	IDR		A00017-033Beban Kapal Ambon Temi
42227	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	42.084.974	IDR		A00017-034Beban Kapal Ambon Wayangan
42228	BEBAN PENYUSUTAN KAPAL RO-RO/PENYEBERANGAN	5.631.263	IDR		A00017-035Beban Kapal Ambon Rokatenda