

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dijelaskan bahwa pada¹:
 - 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 pada²:
 - 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 pada³:
 - a. Pasal 1 ayat 1

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

¹ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

² Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

³ 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 pada⁴:

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

⁴ 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 2018⁵.
- 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 pada⁶:
 - a. Pasal 2
 - 1) Tarif angkutan penyeberangan ditetapkan untuk angkutan penumpang, kendaraan penumpang beserta penumpangnya dan kendaraan barang beserta barangnya sebagaimana ditetapkan

⁵Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.650/AP.204/DRJD/2018 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2018

⁶Peraturan 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.A⁷.

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 swasta⁸.

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 muatannya⁹. 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 Poerwadarminto berarti¹⁰ :

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 transportasi¹¹.

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)

⁷ F.Suginingsih Sosilo, 1986,*Suatu Tinjauan Yuridis Tentang Angkutan Penyeberangan Di Lintas Ujung – Kamal*, Surabaya:Universitas Airlangga, hlm.12

⁸ *Ibid.*

⁹ Miro Fidel,2002,*Perencanaan Transportasi*,Jakarta:Erlangga,hlm.21

¹⁰ *Op.Cit*, hlm. 13

¹¹ 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 diperoleh¹².

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 dilakukan¹³.

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 ditentukan¹⁴.

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.¹⁵ Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi

¹² Hans Adler, 1983, *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan: Buku Pedoman 15 Disertai 15 Studi Kasus*, Jakarta: UI Press, hlm 22

¹³ Arikunto dan Cepi, 2008, *Evaluasi Program Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara, hlm. 18

¹⁴ Crawford, 2000, Ed. 2, *Evaluation of Libraries and Information Services*, London: Aslib, the Association For Information Management and Information Management International, hlm. 13

¹⁵ 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 ¹⁶ :

$$TR = P \times Q$$

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 adalah¹⁷:

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

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

¹⁶ Kosasih Engkos, 2007, *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.79

¹⁷ 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 pelayaran¹⁸. 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

¹⁸ 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 Produksi¹⁹

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

¹⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan