

**ANALISIS TARIF PENUMPANG *LONGBOAT* LINTASAN
PONTIANAK–SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH
PROVINSI KALIMANTAN BARAT**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan oleh:

FANY RAHMASARI

NPT: 1804035

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

2021

**ANALISIS TARIF PENUMPANG *LONGBOAT* LINTASAN PONTIANAK–
SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH PROVINSI
KALIMANTAN BARAT**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Ahli Madya Pada
Jurusan Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan



Diajukan Oleh :

FANY RAHMASARI

NPT. 1804035

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

2021

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : Fany Rahmasari
NPT : 1804035
Program Studi : Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
(LLASDP)
Judul KKW : Analisis Tarif Penumpang *Longboat* Lintasan Pontianak-
Sukadana di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi
Kalimantan Barat.

Menyatakan dengan sesungguhnya-sungguhnya serta sebenarnya bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) penelitian saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar merupakan hasil karya sendiri.

Palembang, 2021
Pembuat Pernyataan,

Fany Rahmasari
NPT. 1804035

KERTAS KERJA WAJIB

**ANALISIS TARIF PENUMPANG *LONGBOAT* LINTASAN PONTIANAK-
SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH PROVINSI
KALIMANTAN BARAT**

Disusun Oleh:

FANY RAHMASARI
NPT. 18 04 035

Telah Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing

Tanda Tangan

Pembimbing I

Siti Nurlaili Triwahyuni,ST.,M.Sc.

NIP. 19881110 201902 2 002

Pembimbing II

Muhammad Khairani,S.SiT.,M.Si.

NIP. 19830906 200312 1 006

**HALAMAN PENGESAHAN
KERTAS KERJA WAJIB**

**ANALISIS TARIF PENUMPANG *LONGBOAT* LINTASAN PONTIANAK-
SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH PROVINSI
KALIMANTAN BARAT**

Nama : FANY RAHMASARI

NPT : 18 04 035

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Ahli Madya Pada Program Studi Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

DEWAN PENGUJI

Penguji I	<u>NOOR SULISTIYONO,MM.,M.Mar.E</u> NIP. 19730430 200604 1 001	
Penguji II	<u>KODRAT ALAM,S.SiT.,MT</u> NIP. 19870629 200003 1 001	
Penguji III	<u>ELFITA AGUSTINI,SE.,MM</u> NIP. 19710817 199203 2 002	

Ditetapkan di : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan
Palembang

Tanggal : 1 SEPTEMBER 2021

PALEMBANG, 1 SEPTEMBER 2021
a.n. **DIREKTUR STTD**
KETUA PROGRAM DIPLOMA III
LLASDP

BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T
NIP. 19730921 199703 1 002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, **“ANALISIS TARIF PENUMPANG LONGBOAT LINTASAN PONTIANAK-SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH PROVINSI KALIMANTAN BARAT”**, tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (LLASDP) di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak H.Irwan, SH.,M.Pd.,M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Kak Siti Nurlaili Triwahyuni,ST.,M.Sc. sebagai Dosen Pembimbing I dan Kak Muhamad Khairani,S.SiT.,M.Si. sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan dengan baik.
4. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat beserta staf terutama bagian Pelayaran yang telah memberikan dukungan, masukan dan pengalaman dalam pelaksanaan PKL dan Magang.
5. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
6. Kedua orang tua yang selalu memberikan dukungan doa dan finansial serta semangat yang selalu menyertai setiap langkahku.

7. Tim PKL Kalimantan Barat 2021 (Vella,Roito,Yusril,Alberto,Gadam dan Yohana) terima kasih atas semua semangat,kerja sama,bantuan selama PKL yang tidak mudah tapi kita bisa melaluinya,semangat terus CS ku.
8. IKASDAP Kanwil Kalimantan Barat terima kasih untuk semua dukungan,semangat dan nasihat untuk kami.
9. Rekan – rekan satu angkatan XXIX terutama taruni XXIX terima kasih untuk suka dan duka selama 3 tahun dan adik tingkat angkatan XXX dan XXXI terimakasih atas bantuan dan doanya.
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Peneliti menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, September 2021

FANY RAHMASARI
NPT. 18 04 035

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

➤ **MOTTO :**

“Jika orang lain bisa, maka saya juga pasti bisa”

➤ **KERTAS KERJA WAJIB INI KUPERSEMBAHAN KEPADA :**

1. Allah SWT yang telah memberikan banyak nikmat kepada diri ini.
2. Keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan moril dan materil khususnya kepada apak dan umak yang selalu mendoakan hingga detik ini. Dan juga kepada kakak-kakakku tersayang bang dedy, eteh, kak wa, bang wa dan keponakkan yang sangat manis dan lucu ziqqa,dicky,sirin dan uju kenzi.
3. Dosen pembimbing Kak Siti Nurlaili Triwahyuni,ST.,M.Sc dan Kak Muhammad Khairani,S.SiT terimakasih atas bimbingan, perhatian, pengertian, waktu, serta ilmunya sehingga KKW ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya.
4. Tim PKL (Roito, Yusril, Alberto, Vella, Gadam dan Yuna) terima kasih sudah bertukar pikiran dan berbagi pengalaman dalam menghadapi dunia nyata.
5. Teman seangkatan, ”semoga kita menjadi orang-orang sukses dunia & akhirat, semoga Allah meridhoi setiap langkah kita, aamiin” tetap jaga kekompakan Bimasera Sanskara XXIX sampai jumpa di lain waktu semoga sukses menjadi ASN Perhubungan.
6. Saudara asuhku yang KUAT dan UNYU (Kayla, Fey, Avi, Uti, Key, Naba, Haba, Eagy, Milo, Zhei, Ama, Fuchia, Diffah dan Ailin) terimakasih selama ini sudah menjadi keluarga berbagi kisah kebahagiaan, kesediaan dan kecemasan.. sampai ketemu lagi keluarga ku bahagia dan sukses.
7. Adik asuh JASMINE yang telah banyak membantu terutama untuk adara yang selalu direpotkan, sampai jumpa lagi dek asuh sayang.
8. Untuk seseorang yang selalu ada disetiap saat 22/4ver aamiin, terima kasih sudah selalu menjadi support sistem selama 2 tahun terakhir. (RM)
9. ALLSTAR PLETON A. Terimakasih sudah menjadi keluarga selama 3 tahun maafkan segala balak yang ku buat wkwkwk.

10. Untuk keluarga baruku, kakak alumni Kanwil Kalbar terimakasih atas bantuan moril maupun materil selama kami PKL. Kakak semua terbaik, maaf kalau sering merepotkan..
11. Terima kasih buat sasuh dan sahabatku Kayla dan Fey, terima kasih ya buat 3 tahun yang sangat berharga. Maaf aku sering berbuat salah dan menjengkelkan. Kalian terbaik dari yang terbaik sampai jumpa di lain waktu semoga hubungan kita tidak akan pernah putus sampai jannah, aamiin.
12. Almamaterku tercinta.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : FANY RAHMASARI

Notar : 18 04 035

Program Studi : D III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

Jenis karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**ANALISIS TARIF PENUMPANG *LONGBOAT* LINTASAN PONTIANAK-
SUKADANA DI PELABUHAN SUNGAI KAPUAS INDAH PROVINSI
KALIMANTAN BARAT**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Palembang
Pada tanggal: September 2021
Yang menyatakan

(FANY RAHMASARI)

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	viii
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
ABSTRAK	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1.Latar Belakang	1
1.2.Rumusan Masalah	3
1.3.Tujuan dan Masalah	3
1.4.Ruang Lingkup	4
1.5.Keaslian Penelitian	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1.Landasan Hukum	7
2.2. Landasan Teori	9
BAB III METODE PENELITIAN	16
3.1. Alur Pikir	16
3.2. Tahapan Penelitian	17
3.3. Metode Pengumpulan Data	17
3.4. Metode Analisis	18

BAB IV OBJEK PENELITIAN	20
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	20
4.2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	24
4.3 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	24
4.4 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	25
4.5 Instansi Pembina Transportasi	32
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH	36
5.1 Analisis Data Hasil Penelitian	36
5.1.1 Analisis Tarif Penumpang Per Kilometer	36
5.1.2 Analisis Tarif Berdasarkan <i>Load Factor</i> Saat Ini	41
5.1.3 Analisis <i>Break Even Point</i>	45
5.2 Usulan Pemecahan Masalah	48
5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang direncanakan	48
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	50
6.1 Kesimpulan	50
6.2 Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Keaslian Kertas Kerja Wajib	5
Tabel 2.1 Biaya Perawatan	12
Tabel 2.2 Faktor Beban	14
Tabel 4.1 Batas Wilayah	20
Tabel 4.2 Karakteristik Longboat Ertana Lestari Mandiri Express	25
Tabel 4.3 Prasarana Fasilitas Daratan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah	29
Tabel 4.4 Prasarana Fasilitas Perairan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah	31
Tabel 4.5 Produktivitas 5 Tahun Terakhir	33
Tabel 4.6 Produktivitas Harian Selama 14 Hari	33
Tabel 5.1 Data Biaya Operasional Kapal	35
Tabel 5.2 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang pada Keberangkatan <i>Longboat Ertana Lestari Mandiri Express</i>	41
Tabel 5.3 Perhitungan Kapasitas Terpakai Penumpang pada Kedatangan <i>Longboat Ertana Lestari Mandiri Express</i>	41
Tabel 5.4 Tingkat pendapatan penyedia jasa berdasarkan biaya operasional Kapal	47
Tabel 5.5 Tingkat pendapatan penyedia jasa berdasarkan tarif eksisting	47

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Tiket <i>Longboat</i> Ertana Lestari Mandiri Express	3
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	16
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Pontianak	21
Gambar 4.2 Peta Lintasan Pontianak-Sukadana	25
Gambar 4.3 <i>Longboat</i> Ertana Lestari Mandiri Express	22
Gambar 4.4 <i>Layout</i> Pelabuhan Sungai Kapuas Indah	26
Gambar 4.5 Kondisi Lapangan Parkir	26
Gambar 4.6 Kondisi Pos Penjagaan	27
Gambar 4.7 Kondisi Loket	27
Gambar 4.8 Kondisi Warung/Kios	28
Gambar 4.9 Kondisi Ruang Tunggu	28
Gambar 4.10 Kondisi Musala	29
Gambar 4.11 Kondisi Loket.....	29
Gambar 4.12 Kondisi Dermaga.....	30
Gambar 4.13 Kondisi Fender	30
Gambar 4.14 Kondisi Bolder	31
Gambar 4.15 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pontianak	31

ABSTRAK

Tarif angkutan adalah harga atau uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas penggunaan jasa angkutan yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Salim, 2013). Tarif longboat yang berlaku dilintasan Pontianak-Sukadana sebesar Rp 230.000 yang ditetapkan oleh penyedia jasa tanpa berdasarkan peraturan yang berlaku. Hal inilah yang mendasari peneliti untuk menganalisa besaran tarif penumpang longboat lintasan Pontianak-Sukadana di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat. Metode penelitian menggunakan metode observasi, wawancara dan dokumentasi di lapangan tentang pendalaman materi. Analisa yang digunakan dalam pemecahan masalah pada penelitian ini adalah analisa load factor, analisa biaya operasional kapal dan analisa break even point. Analisa load factor mendapatkan load factor rata-rata sebesar 76,53% dengan biaya operasional kapal berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau pada lampiran ke VI sebesar Rp 4.728.070/trip. Sedangkan load factor break even point berdasarkan biaya operasional kapal yaitu 75,88% dan berdasarkan tarif eksisting di dapatkan load factor yaitu 37,45%.

Kata Kunci : Tarif, Longboat, Break even point

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Menurut Kamaludin (1986) dalam Musadan Setiono (2012), transportasi adalah mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Indonesia sebagai negara kepulauan sangat mengandalkan transportasi dalam menjangkau tiap daerah baik transportasi darat, laut, maupun udara. Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bagi masyarakat. Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta meningkatnya kebutuhan jasa transportasi bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke luar negeri.

Kalimantan Barat sebagai suatu provinsi dengan kondisi geografis yang dikelilingi oleh sungai sehingga masyarakat sangat mengandalkan transportasi sungai dan penyeberangan dalam kehidupan sehari-hari. Kegiatan sehari-hari meliputi kegiatan ekonomi, pendidikan dan lain sebagainya. Kalimantan Barat memiliki banyak pelabuhan baik sungai maupun penyeberangan. Salah satunya Pelabuhan Sungai Kapuas Indah di Kota Pontianak. Pelabuhan ini melayani lintasan antar kabupaten yang ada dalam Provinsi Kalimantan Barat yang didominasi lintasan Pontianak-Sukadana dan Pontianak-Teluk Batang. Sarana yang digunakan berupa *longboat* yang dimiliki oleh dua perusahaan yaitu PT. Ertana Mandiri Lestari Express dan PT. Sinergi.

Terdapat beberapa aspek yang harus diperhatikan dalam penyelenggaraan transportasi yaitu aspek ekonomi dan hukum. Aspek ekonomi sumbernya adalah aspek transportasi yang berkaitan dalam sisi keterjangkauan tarif. Sedangkan untuk aspek hukum, pengangkut harus bertanggung jawab dan memberi keselamatan bagi

pengguna jasa. Pengguna jasa angkutan dapat memilih angkutan yang tepat, baik, dan yang sesuai dengan kebutuhannya.

Tarif berperan penting terhadap pemenuhan tingkat pelayanan angkutan terutama pelayanan kepada masyarakat. Besarnya tarif yang dibuat harus dapat memenuhi kepentingan usaha penyedia jasa dan meningkatkan pelayanan pengguna jasa. Hal ini agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Dalam menentukan tarif, terdapat 3 perspektif untuk menentukan besaran suatu tarif yaitu, perspektif pihak pengusaha angkutan umum (operator), pengguna jasa angkutan umum (*user*), dan pemerintah (regulator). Selain itu penentuan tarif harus menghasilkan keuntungan bagi pihak pengusaha angkutan umum dan tidak memberatkan dan merugikan pihak pengguna. Kenyataannya, tarif yang harus dibayarkan masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum sering kali tidak sesuai dengan pelayanan jasa angkutan umum yang diterima. Sehingga masyarakat selaku konsumen sering kali merasa dirugikan dalam menggunakan jasa angkutan umum.

Tarif adalah jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif. Jika harga angkutan ditetapkan melalui mekanisme, maka harga tersebut hanya berlaku bagi pihak yang terkait dalam perjanjian, yang dapat ditentukan menurut waktu pemakaian (*time charter*) atau tempat tujuan pengiriman (*voyage charter*). Waktu pemakaian lebih luas dapat mencakup beberapa kali tujuan pengiriman. Tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan masyarakat (konsumen) dan selanjutnya produsen (operator) untuk kelangsungan usaha. Tarif angkutan adalah harga atau uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas penggunaan jasa angkutan yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Salim, 2013).

Berdasarkan hasil survei dilapangan diketahui besaran tarif yang berlaku saat ini berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Tarif yang

berlaku dilintasan Pontianak-Sukadana yang dengan jarak 252 km sebesar Rp 230.000/pnp dan lintasan Pontianak-Teluk Batang dengan jarak 217 km sebesar Rp 200.000/pnp, baik operator maupun regulator tidak mengacu pada peraturan tertentu dan dasar hukum yang jelas dalam menentukan besaran tarif tersebut.



Sumber: Loket PT.Ertana Lestari Mandiri,2021

Gambar 1.1 Tiket Longboat Ertana Lestari Mandiri Express

Kondisi tersebut melatarbelakangi peneliti untuk menganalisis lebih lanjut tentang besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana yang sesuai, mengacu pada lampiran VI Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau dengan judul ‘Analisis Tarif Penumpang *Longboat* Lintasan Pontianak-Sukadana Di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat’.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perumusan masalah sebagai berikut:

1. Berapakah besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana per kilometer saat *load factor* 100%?
2. Berapakah besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana berdasarkan *load factor* saat ini?
3. Berapakah besaran *load factor break even point*?

1.3. Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

1. Mengetahui besaran tarif penumpang *longboat* per kilometer saat *load factor* 100%.
2. Mengetahui besaran tarif penumpang *longboat* berdasarkan *load factor* saat ini.

3. Mengetahui besaran *load factor break even point*.

1.3.2 Manfaat

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW), 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 penumpang di lintasan Pontianak-Sukadana Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.
3. Bagi Instansi Pemerintahan, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat dan Dinas Perhubungan Kota Pontianak, dapat dijadikan acuan dalam evaluasi terhadap besaran tarif penumpang *longboat* yang ditetapkan oleh juragan kapal pada Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

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

1. Lokasi penelitian adalah Pelabuhan Sungai Kapuas Indah Provinsi Kalimantan Barat.
2. Objek penelitian adalah besaran tarif penumpang *longboat* pada lintasan Pontianak-Sukadana dengan objek *longboat* Ertana Lestari Mandiri Express milik CV. Ertana Lestari Mandiri.
3. Perhitungan tarif penumpang *longboat* berdasarkan biaya operasional kapal sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau, pendapatan, keuntungan, *load factor*, dan *break even point*.

1.5 Keaslian penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian terdahulu sebagai pembandingan tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Oleh sebab itu, digunakan metode yang sama untuk membahas tarif penumpang *longboat* saat ini, namun terdapat perbedaan dengan KKW sebelumnya yang mana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1 Keaslian Kertas Kerja Wajib

No	Penelitian	Penemuan	Pembaharuan
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 dianalisis merupakan tarif penumpang <i>longboat</i> lintasan Pontianak-Sukadana Provinsi Kalimantan Barat.
2	Evaluasi Tarif Penumpang Kapal Ojek Trayek Muara Angke – Pulau Tidung Provinsi Dki Jakarta (Studi Kasus: Kmp. Anterja) (Yosafat Maxy Millian Blasius, STTD, 2016)	Tarif yang dianalisa merupakan tarif penumpang kapal Ojek Trayek Muara Angke-Pulau Tidung Provinsi Dki Jakarta (Studi Kasus: Kmp. Anterja)	Tarif yang dianalisis merupakan tarif penumpang <i>longboat</i> lintasan Pontianak-Sukadana Provinsi Kalimantan Barat

Lanjutan tabel 1.1.

No	Penelitian	Penemuan	Pembaharuan
3	Evaluasi Tarif Penumpang Kapal Taxi GT 5 Pada Pelabuhan Ruko Trayek Ruko – Papusungan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara (Edi Suryanto, STTD, 2012)	Tarif yang dianalisa merupakan tarif penumpang dengan menggunakan kapal taxi GT 5	Tarif yang dianalisis merupakan tarif penumpang dengan menggunakan <i>longboat</i> GT 3.

Sumber: Perpustakaan Politeknik Transportasi SDP Palembang, 2021

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dijelaskan bahwa pada:
 - a. Pasal 1 Ayat (3)

Angkutan di perairan adalah kegiatan yang mengangkut dan memindahkan penumpang atau barang dengan menggunakan kapal.
 - b. Pasal 1 Ayat (6)

Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
 - c. Pasal 1 Ayat (36)

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
 - d. Pasal 5 ayat 1

pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah
Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi :

 - 1) Pengaturan
 - 2) Pengendalian
 - 3) Pengawasan
 - e. Pasal 35
 - 1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif penumpang dan tarif angkutan barang
 - 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah
 - f. Pasal 117 ayat 2

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.
 - g. Pasal 124 ayat 2

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian

2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, dijelaskan bahwa pada :

a. Pasal 2

Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

b. Pasal 52 Ayat

Angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud dengan Pasal 2 meliputi kegiatan:

- 1) Angkutan sungai dan danau di dalam negeri;
- 2) Angkutan sungai dan danau antara Negara Republik Indonesia dengan negara tetangga; dan
- 3) Angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri.

3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau pada lampiran VI Formula Perhitungan Biaya Operasional Kapal yang berisi tentang data umum kapal, perhitungan biaya, biaya penumpang per kilometer, dan biaya penumpang per kilometer berdasarkan faktor muat, dijelaskan bahwa pada:

a. Pasal 61 Ayat (1)

Tarif angkutan sungai dan danau terdiri dari tarif penumpang serta tarif barang dan/atau hewan.

b. Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh:

- 1) Bupati/Walikota untuk angkutan sungai dan danau dalam kabupaten/kota;
- 2) Gubernur untuk angkutan sungai dan danau lintas kabupaten/kota dalam provinsi;
- 3) Menteri untuk angkutan sungai dan danau lintas antar provinsi atau antar negara di dekonsentrasikan kepada pemerintah provinsi, sesuai tempat domisili perusahaan/pemilik kapal.

2.2. Landasan Teori

1. Transportasi

Menurut Salim (2013), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Ada tiga hal yang berhubungan dengan pengertian transportasi di atas yaitu: (1) adanya muatan yang diangkut; (2) adanya kendaraan sebagai alat angkut; (3) adanya jalan yang dapat dilalui. Sedangkan menurut Hurit, Kamilus (2017), transportasi berarti alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak dan maksud objek, baik dari segi kuantitasnya maupun segi kualitasnya. Menurut Azis dan Asrul (2014), transportasi merupakan kebutuhan turunan atau kebutuhan kedua, dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Dalam pembangunan wilayah secara menyeluruh, peranan transportasi telah memberikan dampak yang amat baik, khususnya pada hubungan antar kemudahan. Transportasi juga dijadikan salah satu variabel yang memiliki pengaruh terhadap roda perekonomian. Sebagai penunjang, pendorong, serta sebagai penggerak perekonomian yang merupakan beberapa fungsi dari transportasi (Haryono, 2010).

2. Tarif Angkutan

Tarif angkutan adalah harga atau uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas penggunaan jasa angkutan yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Salim, 2013). Tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut: (1) tarif menurut kelas, (*Class Rate*) klasifikasi tarif menurut kelas digunakan khusus untuk muatan dan penumpang. Dalam kelompok tarif ini diberlakukan tarif yang berbeda-beda atas dasar kelas muatan dan penumpang. Tarif yang diberlakukan khusus untuk muatan disebut tarif muatan; (2) tarif pengecualian, tarif pengecualian merupakan tarif yang lebih rendah dari pada *Class Rate*; (3) tarif perjanjian atau kontrak, tarif perjanjian atau tarif menurut kontrak berlaku untuk angkutan jalan raya dan angkutan laut dan tidak berlaku untuk moda transportasi lainnya (untuk angkutan udara, angkutan pipa). Jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut: (1) tarif menurut trayek, tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transportasi tersebut (km/jam); (2) tarif lokal, tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu; (3) tarif differensial, tarif differensial adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut. (4) tarif peti kemas, tarif peti kemas adalah tarif yang diberlakukan

untuk membawa kotak atau box diatas truk berdasarkan ukuran kotak atau *box* yang diangkut dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang.

3. *Load Factor* Kapal (Faktor Muat)

Load factor merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%) (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2002). Formula yang diperlukan untuk menentukan faktor muat tiap – tiap kapal:

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\% \quad (2.1)$$

Keterangan :

LF = Faktor Muat

KP = Kapasitas Terpakai

KT = Kapasitas Tersedia

Load factor yang akan dipakai di dalam perhitungan tarif penumpang *longboat* adalah *load factor* rata-rata yang terjadi sesuai dengan kondisi sekarang, maka penulis melakukan perbandingan antara besarnya *load factor* yang menggunakan data produktifitas penumpang 14 hari dari hasil survei, perhitungan *load factor* rata-rata dengan menggunakan data produktifitas penumpang selama 14 hari.

4. Analisis Biaya Operasional Kapal

Menurut Sudarsono dan Edilius (2001) bahwa biaya operasional merupakan biaya yang dikeluarkan untuk biaya operasional usaha. Biaya operasional kapal merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan dan dipertimbangkan dalam menghasilkan jasa angkutan, meliputi biaya modal untuk kapal, biaya operasional untuk bahan bakar, pemeliharaan, biaya anak buah kapal, administrasi dan lain-lain. komponen biaya operasional kapal yaitu:

a. Biaya Langsung (*Direct Cost*)

Merupakan biaya yang langsung berkaitan dengan hasil produksi. Terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap.

1) Komponen Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan secara tetap setiap bulan atau setiap tahun tidak tergantung pada besarnya produksi. Berikut formula komponen biaya tetap berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau:

a) Penyusutan kapal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003, biaya penyusutan kapal atau biaya depresiasi yaitu biaya penyusutan harga kapal.

$$\frac{\text{Harga Kapal}-\text{Nilai Residu (10\%)}}{\text{Umur ekonomis}} \quad (2.2)$$

Ket : Harga kapal terdiri dari harga Body dan Harga Mesin

b) Bunga Modal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

Dimana :

N: jangka waktu pinjaman adalah 10 tahun.

Modal pinjaman dihitung 65% dari harga kapal, berarti uang muka sebesar 35% (tergantung dari kebijakan masing-masing). Tingkat bunga didasarkan atas tingkat harga yang berlaku umum.

$$\frac{\frac{\text{Bunga}}{\text{thn}} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \left(\frac{n+1}{2}\right)}{\text{Umur Ekonomis}} \quad (2.3)$$

c) Premi asuransi kapal

Biaya premi asuransi kapal biasanya dilakukan untuk setiap kapal dan besaran biaya tergantung pada dimensi dan jenis kapal yang diasuransikan (Chairul Ilham,2016). Perhitungan formula sebagai berikut:

$$1,5\% \times \text{Harga Kapal} \quad (2.4)$$

d) Biaya awak kapal

Biaya awak kapal adalah biaya yang dikeluarkan untuk membayar gaji upah dan tunjangan.

$$\text{Jml bln (12)} \times \text{Jml Awak Kapal} \times \text{Gaji awak Kapal /bln} \quad (2.5)$$

2) Komponen Biaya Tidak Tetap (*Variable Cost*)

Biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

a) Biaya bahan bakar

$$\begin{aligned} &\text{Jml frekuensi per tahun} \times \text{jarak} \times \text{Ratio pemakaian BBM} \\ &\times \text{Harga BBM/liter} \end{aligned} \quad (2.6)$$

b) Biaya pelumas

Pemakaian minyak pelumas adalah untuk penggantian secara periodik atau jarak pelayaran untuk pemeliharaan terhadap mesin-mesin.

Jml bln (12) x Biaya Gemuk oli per bln (2.7)

c) Biaya perawatan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 55 biaya perawatan kapal merupakan biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan perbaikan dan pemeliharaan harian kapal selama kapal dioperasikan sebagai mana jangka waktu 1 (satu) tahun kalender.

Tabel 2.1 Biaya Perawatan

No	Jenis Perawatan	Speed Boat/Klotok
1	Service kecil	Tiap 10.000 km
2	Service besar	Tiap 25.000 km
3	General Over Houll	Tiap 60.000 km
No	Jenis Perawatan	Bis Air & Truk Air
1	Service kecil	Tiap 15.000 km
2	Service besar	Tiap 30.000 km
3	General Over Houll	Tiap 75.000 km

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau

d) Biaya pelabuhan

Berdasarkan keputusan menteri perhubungan tentang kepelabuhan dan keputusan direksi perum pelabuhan II tahun 2000. Biaya pelabuhan adalah biaya yang dikeluarkan kepada pihak luar yang melaksanakan pekerjaan reparasi dan maintenance kapal, yang termasuk maintenance dan perlengkapan. Biaya ini terdiri dari:

- 1) Biaya labuh, biaya yang dikeluarkan berkenaan dengan adanya kapal yang melakukan kegiatan angkut dan kunjungan ke pelabuhan.
- 2) Biaya pandu, dimana pada saat kapal memasuki perairan pelabuhan perlu dituntun oleh sebuah kapal pandu sebagai penunjuk arah untuk memasuki pelabuhan.
- 3) Biaya tambat, yaitu biaya yang dikeluarkan pada saat kapal tambat di dermaga selama jangka waktu tertentu.
- 4) Biaya rambu, yaitu biaya yang dikeluarkan karena pemakaian jasa rambu pada saat kapal melakukan pergerakan keluar masuk pelabuhan.
- 5) Biaya tunda, yaitu biaya yang dikeluarkan mengenai penundaan kapal dalam pelabuhan.
- 6) Biaya reparasi, maintenance dan supply (RMS).

$$\text{Jml hari operasi} \times \text{biaya pelabuhan per hari} \quad (2.8)$$

b. Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

Biaya tidak langsung ialah biaya yang dikeluarkan akan tetapi tidak langsung berkaitan dengan hasil produksi, antara lain listrik, biaya administrasi, dan perusahaan angkutan memandang biaya angkutan sebagai biaya angkutan yang dikeluarkan untuk menyelenggarakan pengoperasian angkutan tersebut. Berikut formula komponen biaya tidak langsung berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau:

a) Biaya Pegawai Daratan

$$\text{Jml bulan (12)} \times \text{Jml Pegawai Darat} \times \text{Gaji Pegawai Darat/bln} \quad (2.9)$$

b) Biaya kantor

$$\text{Biaya sewa Kantor per Tahun} \quad (2.10)$$

c) Biaya Telepon, Air, Listrik

$$\text{Jml bulan (12)} \times \text{Biaya telepon, air, listrik / bln} \quad (2.11)$$

d) Biaya management dan pengelolaan

$$\text{Jml bulan (12)} \times \text{biaya management dan pengelolaan / bln} \quad (2.12)$$

Total BOK (Total Cost = TC) :

$$\text{Total Biaya Langsung} + \text{Total Biaya Tidak Langsung} \quad (2.13)$$

5. Analisis Tarif Penumpang Per Kilometer

Tarif penumpang per kilometer merupakan perhitungan tarif yang diperoleh dengan membandingkan total biaya (BOK) dengan kapasitas angkut kapal dan jarak tempuh kapal pada lintasan yang diperhitungkan. Berikut merupakan formula perhitungan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau pada lampiran VI Formula Perhitungan Biaya Operasional Kapal:

a) Kapasitas Angkut Per Tahun

$$\text{Kapasitas angkut kapal} \dots \text{ org} \times \text{trip per tahun} \quad (2.14)$$

b) Biaya Penumpang Per Kilometer

$$\frac{\text{Total Biaya}}{\text{Kapasitas Angkut Kapal} \dots \text{ org/thn} \times \text{jarak}} \quad (2.15)$$

6. Perhitungan Tarif Pada Tingkat Faktor Beban

Perhitungan ini berdasarkan Keputusan Mneteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau.

Tabel 2.2 Faktor Beban

No	Faktor Beban	Speed Boat/bis air/klotok/ truk air*) Rp/pnp km	Keterangan
1	100%		Penetapan tarif pd tingkat factor beban antara 60% s.d 70% sesuai dgn kondisi/kemampuan daerah
2	90%		
3	80%		
4	70%		
5	65%		
6	60%		

7. 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. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi 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. Menurut Kosasih Engkos (2007), menghitung pendapatan dapat digunakan persamaan rumus berikut ini:

$$TR = P \times Q \quad (2.16)$$

Keterangan :

TR = Total Revenue atau Pendapatan

P = Harga Jual satuan

Q = Volume Produksi

Perhitungan untuk mencari keuntungan dari hasil produksi, sebagai berikut :

$$\text{Keuntungan} = \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi} \quad (2.17)$$

8. Break even point

Harahap pada bukunya *Analisis atas Laporan Keuangan* (2004) menjelaskan bahwa BEP merupakan kondisi dimana perusahaan tidak memperoleh laba dan tidak menderita kerugian. Itu artinya semua biaya yang dikeluarkan untuk operasi produksi bisa ditutupi oleh pendapatan dari penjualan produk. *Break Even Point* merupakan suatu tingkat faktor muat kapal dimana tingkat produksi/besarnya pendapatan sama dengan besarnya pengeluaran yang dilakukan oleh proyek, sehingga pada keadaan tersebut proyek tidak

mengalami kerugian dan tidak mendapatkan keuntungan. Dengan kata lain biaya operasional kapal (BOK) dan pendapatan adalah seimbang. Formula yang digunakan sebagai berikut:

$$LF \text{ BEP} = \frac{BOK}{PDT} \times LF \quad (2.18)$$

Keterangan :

LF BEP = *Load factor break even point*

BOK = Biaya operasional kapal

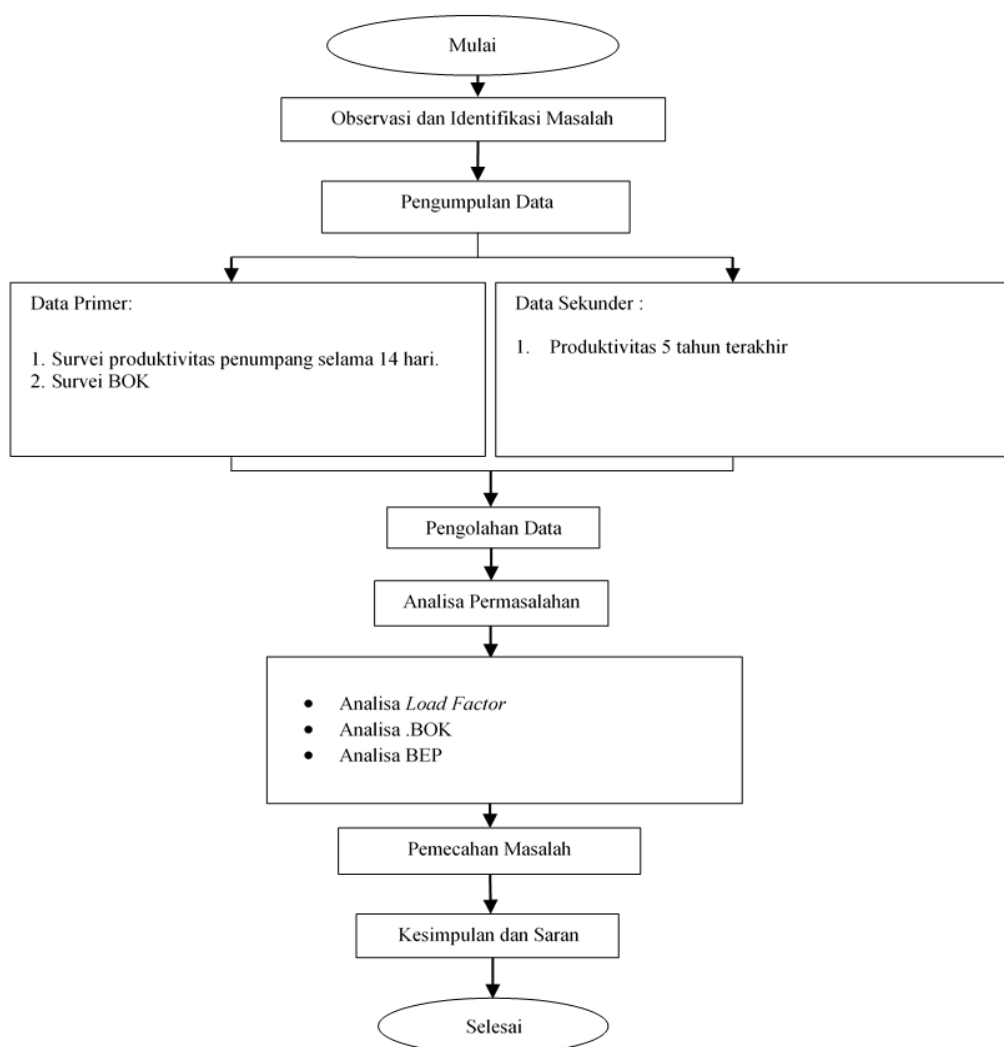
PDT = Pendapatan

LF = *Load factor* kapal

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Alir Penelitian

Flowchart atau alir penelitian yaitu salah satu gambaran secara grafik dari langkah-langkah dan urutan prosedur suatu program. Tujuan dari *flowchart* adalah untuk dapat menggambarkan suatu tahapan penyelesaian terhadap suatu masalah secara sederhana, terurai, rapih dan jelas yang dapat menggunakan simbol-simbol yang standar (Indrajani,2011). Berdasarkan hal tersebut, maka penulis menyusun bagan alir penelitian sebagai berikut:



Bagan 3.1. Bagan Alir Penelitian

3.2 Tahapan Penelitian

Proses dalam penelitian ini dilakukan dengan mengikuti tahapan penelitian yang ditunjukkan pada bagan 3.1.

a. Mulai

Hal yang harus dilakukan dalam persiapan adalah menyiapkan formulir survei biaya operasional kapal.

b. Observasi dan identifikasi masalah

Hal yang harus dilakukan dalam observasi dan identifikasi masalah adalah melakukan observasi dan identifikasi permasalahan di lapangan.

c. Pengumpulan Data

Hal yang dilakukan dalam pengumpulan data adalah melakukan pengumpulan data dalam bentuk survei untuk data primer dan sekunder.

d. Pengolahan data

Hal yang dilakukan dalam pengolahan data adalah melakukan olahan data yang didapat dengan menggunakan metode analisa.

e. Analisa Data

Hal yang dilakukan dalam analisa data adalah melakukan perhitungan dengan menggunakan formula dari tiap-tiap analisa yang digunakan di penelitian ini yaitu analisa *load factor*, analisa biaya operasional kapal, dan analisa *break even point*.

3.3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan penelitian ini adalah:

3.3.1 Data Primer

Data primer adalah sumber data yang didapatkan langsung kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018:213). Data primer didapat dengan menggunakan metode, antara lain:

1. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interview*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interview*) untuk memberikan jawaban atas pertanyaan yang diberikan (Sugiyono, 2018;140). Wawancara dilakukan kepada narasumber yaitu:
 - a. Narasumber I : Fendi, Nakhoda *longboat* Ertana Lestari Mandiri Express.
 - b. Narasumber III: Mulyadi, Petugas pos jaga Pelabuhan Sungai Kapuas Indah

Adapun hal yang ditanyakan mengenai komponen biaya operasional kapal dan tarif eksisting agar dapat menghitung tarif yang sebenarnya. Komponen biaya operasional kapal yang diwawancara adalah gaji nakhoda, gaji ABK, pemakaian bahan bakar,

pemakaian oli, jumlah trip/minggu, jenis oli, jenis bahan bakar, jenis mesin dan masa penyusutan kapal.

2. Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang berlalu berbentuk gambar, foto, sketsa dan lain lain, Dokumentasi merupakan pelengkap dari pengguna metode observasi dan wawancara (Sugiyono,2018:240). Dokumentasi yang dilakukan yaitu dokumentasi tiket, kapal, kegiatan operasional kapal, dan fasilitas sisi daratan serta fasilitas sisi perairan.
3. Observasi yaitu proses pengamatan menyeluruh dan mencermati perilaku pada suatu kondisi tertentu (Tersiana,2018: 12). Observasi dilakukan secara langsung dilapangan yaitu melihat keadaan fisik *longboat* dan produktifitas harian kedatangan dan keberangkatan penumpang.

3.3.2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak diberikan secara langsung kepada pengumpul, biasanya dalam bentuk file dokumen atau melalui oranglain (Sugiyono,2018:213). Dalam memperoleh data seknder dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Metode Kepustakaan (Literature)

Studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang berkaitan dengan nilai, budaya dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti, selain itu studi kepustakaan sangat penting dalam melakukan penelitian, hal ini dikarenakan penelitian tidak akan lepas dari literatur-literatur ilmiah (Sugiyono,2016:291). Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori serta data yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib ini.

2. Metode Institusional

Peneliti mendapatkan tambahan data melalui berbagai instansi terkait yang ada di Kalimantan Barat yaitu:

- a) Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat; adapun data yang didapat yaitu tentang daftar *longboat* yang beroperasi di lintasan antar kabupaten di Provinsi Kalimantan Barat.
- b) Dinas Perhubungan Kota Pontianak; adapun data yang didapat yaitu produkivitas 5 tahunan di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah dan sertifikat kapal.

3.4 Metode Analisis

1. Analisis besaran tarif per kilometer

Analisis ini membutuhkan data masukan seperti biaya operasional kapal yang terdiri dari komponen biaya tetap dan biaya tidak tetap, kapasitas muat *longboat* dan jumlah trip per tahun.

2. Analisis besaran tarif berdasarkan *load factor* saat ini

Analisis ini membutuhkan data masukan seperti data produktivitas harian selama 14 hari dan kapasitas muat *longboat*.

3. Analisis *break even point*

Analisis ini membutuhkan data masukan seperti biaya operasional kapal yang terdiri dari komponen biaya tetap dan biaya tidak tetap, tarif/pnp, dan kapasitas muat.

BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Kondisi Geografis

Secara astronomis, Kota Pontianak terletak antara 0° 02' 24'' Lintang Utara dan 0° 05' 37'' Lintang selatan dan anantara 109° 16' 25'' Bujur Timur sampai dengan 109° 23' 04'' Bujur timur. Berdasarkan letak geografis yang spesifik ini, Kota Pontianak berada tepat dilalui oleh garis Khatulistiwa, sehingga menjadikan Kota Pontianak sebagai salah satu daerah tropik dengan suhu udara cukup tinggi serta diiringi kelembaban yang tinggi. Luas wilayah Kota Pontianak mencapai 118,31 km² yang terdiri dari 6 kecamatan dan 29 kelurahan. Ketinggian Kota Pontianak berkisar antara 0,10 sampai 1,50 meter di atas permukaan laut (MDPL). Di dalam wilayah Kota Pontianak banyak terdapat sungai dan parit yang keseluruhannya berjumlah 61 sungai/parit. Sungai/parit tersebut dimanfaatkan oleh sebagian masyarakat untuk keperluan sehari-hari dan sebagai penunjang sarana transportasi.

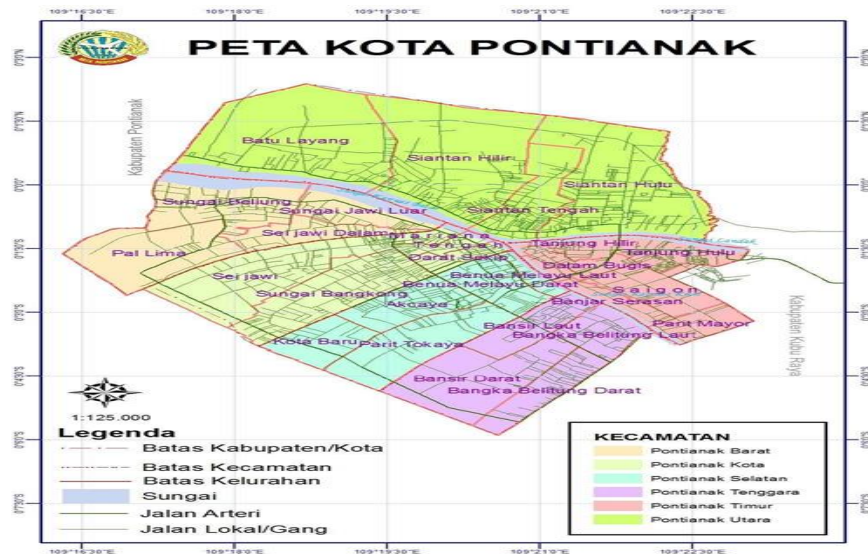
4.1.2 Batas Administrasi

Kecamatan di Kota Pontianak yang mempunyai wilayah terluas adalah Kecamatan Pontianak Utara (34,52%), diikuti oleh Kecamatan Pontianak Barat (15,71%), Kecamatan Pontianak Kota(14,39%), Kecamatan Pontianak Tenggara (13,75%), Kecamatan Pontianak Selatan (13,49 persen) dan Kecamatan Pontianak Timur (8,14 %). Wilayah Kota Pontianak secara keseluruhan berbatasan dengan wilayah Kabupaten Mempawah dan Kabupaten Kubu raya, yaitu:

Tabel 4.1 Batas Wilayah

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Kecamatan Siantan Kabupaten Mempawah
Selatan	Kecamatan Sungai Raya dan Kecamatan Sungai Kakap Kabupaten Kubu raya
Barat	Kecamatan Sungai Kakap Kabupaten Kuburaya
Timur	Kecamatan Sungai Raya dan Kecamatan Sungai Ambawang Kabupaten Kubu raya

Sumber: Badan Pusat Statistika Kota Pontianak, 2021



Sumber: Badan Pusat Statistika Kota Pontianak, 2021

Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Pontianak

4.1.3 Kependudukan

Jumlah penduduk Kota Pontianak pada tahun 2020 sebanyak 658.685 jiwa, dimana untuk setiap kilometer persegi wilayahnya rata-rata dihuni oleh 5.567 jiwa. Kecamatan Pontianak Barat merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk terbesar yaitu dihuni oleh 9.033 jiwa per km², sedangkan wilayah kecamatan yang kepadatannya paling kecil adalah Kecamatan Pontianak Tenggara dengan tingkat kepadatan penduduknya sebesar 3.038 jiwa per km².

Laju pertumbuhan penduduk di Kota Pontianak pada periode 2010-2020 adalah 1,81% pertahun, Kecamatan dengan laju pertumbuhan tertinggi adalah Kecamatan Pontianak Timur 3,11% per tahun.

Perbandingan antara banyaknya penduduk laki-laki dan perempuan di Kota Pontianak menunjukkan jumlah yang cukup berimbang. Hal ini dapat dilihat dari *Sex Ratio* sebesar 100,23. Ini berarti terdapat 100 hingga 101 penduduk laki-laki untuk setiap 100 penduduk perempuan.

4.1.4 Komoditi Daerah

a. Pertanian

1. Tanaman Pangan

Selama tahun 2021, luas panen Padi yang tercatat di Kota Pontianak adalah seluas 177 ha, jumlah ini berubah dari tahun

sebelumnya yakni seluas 242 ha. Lahan pertanian sawah di Kota Pontianak sebagian besar berada di Kecamatan Pontianak Barat dan Kecamatan Pontianak Timur, yaitu secara berturut-turut seluas 70 ha dan 12,8 ha.

2. Holtikultura

Khusus untuk tanaman sayuran, tampak bahwa tanaman kangkung dan bayam merupakan komoditi yang dominan di Kota Pontianak, dimana pada tahun 2020 produksi masing-masing tanaman tersebut adalah sebesar 21,044 kuintal dan 10,702 kuintal. Kecamatan Pontianak Utara merupakan kecamatan penghasil sayuran terbesar di Kota Pontianak.

b. Peternakan

Dinas Pangan, Pertanian dan Perikanan Kota Pontianak mencatat bahwa pada tahun 2020 populasi sapi potong mencapai 2.352 ekor, sapi perah 4 ekor, kambing 1.807 ekor dan babi 1.525 ekor. Sedangkan untuk ternak unggas, ayam pedaging merupakan populasi yang terbesar dibandingkan dengan unggas lainnya, yaitu mencapai 5.458.192 ekor, sedangkan ayam kampung dan itik masing-masing sebanyak 17.882 ekor dan 6.656 ekor.

c. Perikanan

Produksi ikan hasil tangkapan di Kota Pontianak pada tahun 2020 tercatat ikan tenggiri yang paling banyak di hasilkan yaitu sebesar 64,16 ton dan 39,22 ton untuk hasil tangkapan ikan manyung besar/otek serta 32,87 ton untuk hasil tangkapan ikan kakap merah/bambangan. Ini adalah produksi dari hasil tangkap ikan laut dan air tawar.

d. Industri

Jumlah perusahaan industri besar sedang di Kota Pontianak paa kondisi terakhir tahun 2020 adalah sebanyak 35 perusahaan, 22 perusahaan diantaranya terletak di Kecamatan Pontianak Utara, 4 Perusahaan di Kecamatan Pontianak Selatan dan Kecamatan Pontianak Kota, 3 perusahaaan di Kecamatan Pontianak Timur dan 2 perusahaan

di Kecamatan Pontianak Barat. Tenaga kerja yang diserap oleh perusahaan industri besar sedang tersebut berjumlah 2.740 orang keadaan tahun 2019.

e. Perdagangan

Pertumbuhan kota dapat diindikasikan dari pertumbuhan jumlah usaha didalamnya. Jumlah perusahaan yang baru terdiri pada tahun 2020 di Kota Pontianak sebanyak 1.367 usaha, dengan jenis usaha terbanyak berupa 576 usaha adalah berbentuk usaha perorangan, lalu CV. Firma sebanyak 483 usaha, dan PT sebanyak 262 usaha .

f. Kondisi Umum Sistem Transportasi

1. Angkutan Jalan

Angkutan jalan di Kota Pontianak tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di Kota lainnya di Indonesia. Seperti halnya Bus yang menjadi angkutan antar kabupaten/kota.

Pembangunan jalan raya di Kota Pontianak sampai akhir tahun 2020 telah mencapai 286,08 km. Kota Pontianak memiliki 6 terminal yaitu Terminal Batu Layang, Terminal Siantan, Terminal Nipah Kuning, Terminal Pal V, Terminal Cempaka dan Terminal Pasar Dahlia.

2. Angkutan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Angkutan Laut, Sungai dan Penyeberangan merupakan angkutan yang masih menjadi angkutan penghubung antar daerah di Kota Pontianak. Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan.

Secara umum di Kota Pontianak terdapat Pelabuhan Laut yaitu:

- Pelabuhan Laut Dwikora

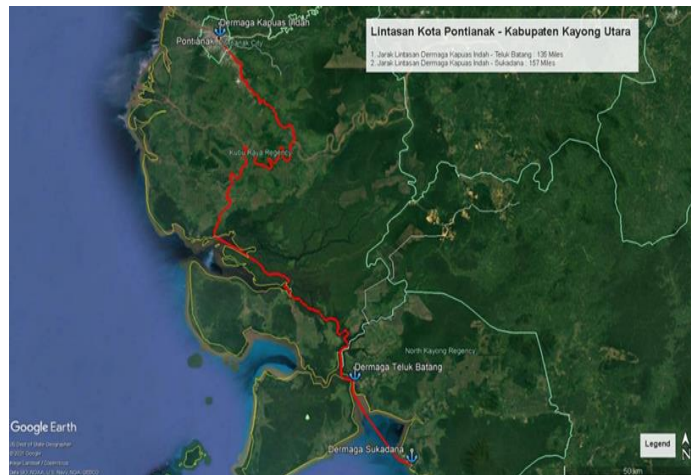
Sedangkan untuk pelabuhan penyeberangan yaitu:

- Pelabuhan Penyeberangan Bardan
- Pelabuhan Penyeberangan Siantan

Pelabuhan sungai yaitu:

- Pelabuhan Sungai Kapuas Indah
- Pelabuhan Sungai Sheng Hei
- Pelabuhan Sungai Kapuas Besar

4.2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan



Sumber: Hasil analisa,2021

Gambar 4.2 Peta Lintasan Pontianak-Sukadana

Pelabuhan Sungai Kapuas Indah melayani 2 lintasan di luar Kota Pontianak. Objek pada penulisan ini adalah lintasan Pontianak-Sukadana.

4.3 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana yang digunakan di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah untuk melayani lintasan Pontianak-Sukadana adalah *Longboat*. Adapun kapal yang akan digunakan sebagai objek analisa data yaitu *Longboat* Ertana Lestari Mandiri Express.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat,2021

Gambar 4.3 Longboat Ertana Lestari Mandiri Express

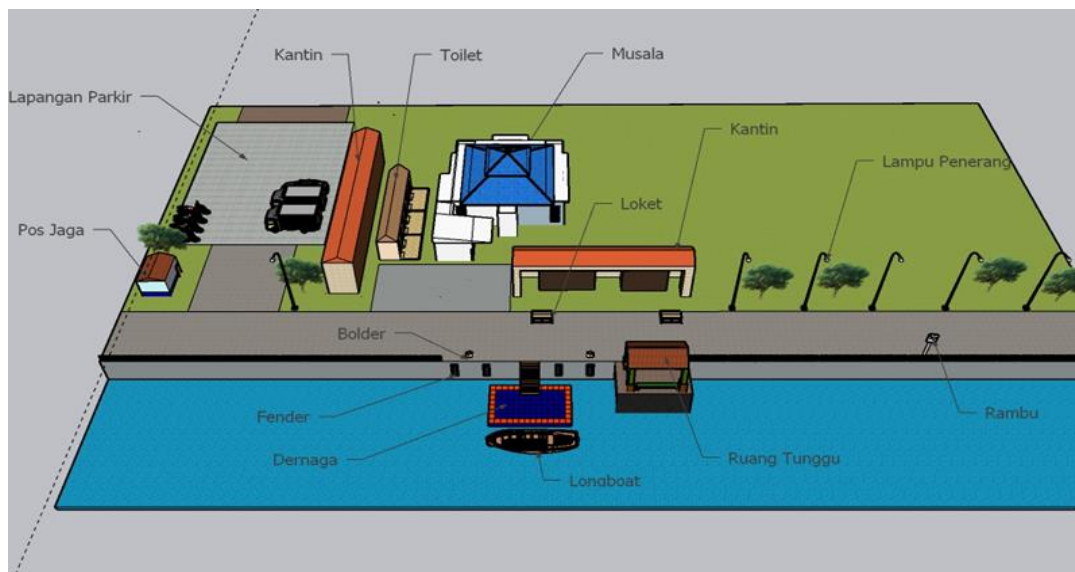
Tabel 4.3 Karakteristik Longboat Ertana lestari Mandiri Express

No	Nama Kapal	LOA	B	GT	Kapasitas	Pemilik kapal	Lintasan
1	LB. Ertana Lestari Mandiri Express	9.20 m	2,00 m	3	42 pnp	PT. Ertana Lestari Mandiri	Pontianak-Sukadana

Sumber : sertifikat kapal,2021

4.4 Prasarana Transportasi Sungai,Danau dan Penyeberangan

Menunjang kelancaran dan kenyamanan kegiatan di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah tentu di perlukan prasarana yang baik. Pada Pelabuhan Sungai Kapuas Indah tersedia beberapa fasilitas untuk menunjang jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang. Fasilitas di pelabuhan Sungai Kapuas Indah terbagi menjadi fasilitas sisi daratan dan fasilitas sisi perairan. Berikut karakteristik fasilitas sisi daratan dan fasilitas sisi perairan serta *layout* di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah :



sumber: Hasil Analisa,2021

Gambar 4.4 Layout Pelabuhan Sungai Kapuas Indah

a. Fasilitas Sisi Daratan

1. Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi sebagai tempat untuk pengantar atau penjemput meletakkan kendaraannya. Lapangan parkir di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah juga digunakan oleh pengunjung Pasar Kapuas Indah.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.5 Kondisi Lapangan Parkir

2. Kantor/Pos Penjagaan

Kantor/ Pos Penjagaan adalah tempat penjaga pelabuhan dari Dinas Perhubungan Kota Pontianak yang mengurus tentang SPB maupun hal yang terkait dengan administrasi kapal.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.6 Kondisi Pos Penjagaan

3. Locket

Locket merupakan tempat membeli tiket untuk penumpang maupun kendaraan. Pelabuhan Sungai Kapuas Indah locket untuk tiap perusahaan kapal berbeda. Locket yang ada hanya berupa meja dan kursi didepan warung/kios.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.7 Kondisi Locket

4. Warung/Kios

Warung/kios adalah tempat yang menjual makanan di pelabuhan. Pelabuhan Sungai Kapuas Indah memiliki warung/kios yang berjejeran sepanjang dermaga.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.8 Kondisi Warung/kios

5. Ruang Tunggu

Ruang tunggu penumpang berfungsi untuk penumpang yang menunggu keberangkatan dan kedatangan kapal. Pelabuhan Sungai Kapuas Indah memiliki ruang tunggu yang seperti pendopo tetapi sering terjadi penumpukan penumpang yang berakibat banyak penumpang yang tidak kebagian kursi dan memilih duduk di warung/kios.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.9 Kondisi Ruang Tunggu

6. Musala

Musala merupakan tempat ibadah bagi penumpang, pengantar dan penjemput. Pelabuhan Sungai Kapuas Indah memiliki musala sendiri.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.10 Kondisi Musala

7. Toilet

Pelabuhan Sungai Kapuas Indah masing-masing memiliki toilet yang baik karena cukup bersih didalamnya.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.11 Kondisi Toilet

Tabel 4.4 Prasarana Fasilitas Daratan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah

No	Fasilitas Tersedia	Inventaris (m)		Luas	Jumlah	Ket
		P	L			
1	Lapangan Parkir	14 m	11 m	154 m ²	1	Baik
2	Loket	2 m	2 m	4 m ²	1	Kurang Baik
3	Pos Jaga	4 m	3 m	12 m ²	1	Baik
4	Kantin	16 m	7 m	112 m ²	8	Kurang Baik
5	Ruang Tunggu	7 m	4 m	28 m ²	1	Kurang Baik
6	Musholla	9 m	8 m	72 m ²	1	Baik
7	Toilet	1 m	1 m	1 m ²	5	Baik

Sumber: Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

b. Fasilitas Sisi Perairan

1. Dermaga

Dermaga di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah menggunakan dermaga tipe HDPE.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.12 Kondisi Dermaga

2. Fender

Fender berfungsi sebagai peredam gesekan dan benturan antara kapal dengan dermaga saat kapal sandar. Hal tersebut dapat menyebabkan kerusakan fisik pada kapal. Fender di Pelabuhan Sungai Kapuas Indah merupakan fender dengan bahan besi.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.13 Kondisi Fender

3. Bolder

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk tambat kapal yang akan bersandar ke dermaga yang bisanya terbuat dari besi atau kayu. Pelabuhan Sungai Kapuas Indah memiliki bolder yang berbahan besi.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Gambar 4.14 Kondisi Bolder

Tabel 4.5 Prasarana Fasilitas Perairan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah

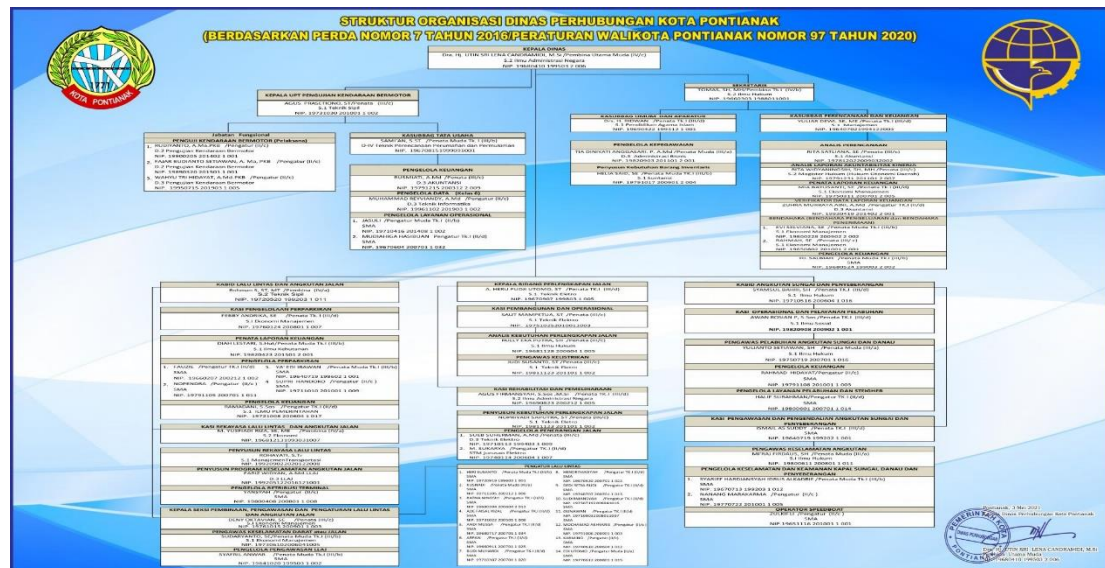
No	Fasilitas Tersedia	Jenis	Luas	Jumlah	Ket
1	Dermaga	HDPE	35 m ²	1	Tidak Baik
2	Bolder	Besi	-	5	Baik

Lanjutan Tabel 4.5

No	Fasilitas Tersedia	Jenis	Luas	Jumlah	Ket
3	Fender	Karet	-	4	Baik

Sumber : Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

4.5 Instansi Pembina Transportasi



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pontianak,2021

Gambar 4.15 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pontianak

Tugas dan fungsi dari setiap bagian dari struktur pada gambar 4.17 sebagai berikut:

1. Kepala Dinas

Mempunyai tugas memimpin dan mengkoordinasikan program kerja Dinas Perhubungan yaitu merumuskan kebijakan teknis, penyelenggaraan pelayanan umum, pengendalian dan pembinaan teknis yang berada dibawahnya agar tugas berjalan efisien dan efektif.

2. Sekretariat

Mempunyai tugas pokok merumuskan kebijakan teknis, fasilitasi, koordinasi, monitoring dan evaluasi dibidang kesekretariatan.

3. Sub Bagian Umum dan Aparatur

Merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang umum dan kepegawaian.

4. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang perencanaan dan keuangan.

5. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mempunyai tugas pokok menyiapkan bahan dan merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan pelayanan umum, melakukan pembinaan teknis, pelaporan dan evaluasi dibidang lalu lintas angkutan jalan.

6. Seksi Pengelolaan Perparkiran

Mempunyai tugas merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang Pengelola Perparkiran.

7. Seksi Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan.

8. Seksi Pembinaan, Pengawasan dan Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang pembinaan , pengawasan dan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan.

9. Bidang Perlengkapan jalan

Mempunyai tugas pokok menyiapkan bahan dan merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan pelayanan umum, melakukan pembinaan teknis, pelaporan dan evaluasi dibidang perlengkapan jalan.

10. Seksi Pembangunan dan Operasional

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang seksi pembangunan dan operasional.

11. Seksi Rehabilitasi dan Pemeliharaan

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang Rehabilitas dan Pemeliharaan .

12. Bidang Angkutan Sungai dan Penyeberangan

Mempunyai tugas pokok menyiapkan bahan dan merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan pelayanan umum, melakukan pembinaan teknis, pelaporan dan evaluasi dibidang angkutan sungai dan penyeberangan.

13. Seksi Operasional dan Pelayanan Pelabuhan

Mempunyai tugas pokok merencanakan kegiatan, melaksanakan kegiatan dan menyusun laporan dibidang operasional dan pelayanan pelabuhan.

14. Seksi Pengawasan dan Pengendalian Angkutan Sungai dan Penyeberangan
Mempunyai tugas mengumpul dan mengolah bahan perumusan kebijakan pelaksanaan tugas perencanaan, pengembangan, pengendalian dan pengawasan transportasi.

15. Unit Pelaksanaan Teknis Dinas

Mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas teknis Dinas yang wilayah kerjanya meliputi 1 (satu) atau beberapa kecamatan.

Tabel 4.4 Produktivitas 5 tahun terakhir

No	Tahun	Kedatangan	Keberangkatan
1	2016	2055	2085
2	2017	2072	2103
3	2018	2031	2039
4	2019	2085	2095
5	2020	1290	1307

Sumber: Pos Penjagaan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah, 2021

Tabel 4.5 Produktifitas harian selama 14 hari

No	Tanggal	Kedatangan	Keberangkatan
1	19/04/2021	39	35
2	20/04/2021	35	30
3	21/04/2021	39	40
4	22/04/2021	40	34
5	23/04/2021	41	32
6	24/04/2021	31	29
7	25/04/2021	36	27
8	26/04/2021	22	34
9	27/04/2021	23	25
10	28/04/2021	19	31
11	29/04/2021	25	23
12	30/05/2021	34	39
13	01/05/2021	38	30
14	02/05/2021	36	33
No	Tanggal	Kedatangan	Keberangkatan

Lanjutan tabel 4.5

No	Tanggal	Kedatangan	Keberangkatan
	Jumlah	442	458
	Rata-rata	31	32

Sumber : Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

BAB V
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1 Analisis biaya operasional kapal

a. Analisis biaya operasional kapal berdasarkan

Perhitungan biaya operasional kapal yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan dalam menghitung tarif angkutan sungai. Perhitungan biaya operasional kapal ini berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau lampiran ke VI. Adapun data dalam perhitungan biaya operasional kapal sebagai berikut:

Tabel 5.1 Hasil Survei Biaya Operasional Kapal

No	Uraian	Keterangan	Sumber
1	2	3	4
1	Merk Mesin/ Jumlah Mesin	Yamaha 4 tak/2 mesin	Wawancara operator kapal
2	Harga Mesin	Rp. 160.000.000,00	Survei Galangan Kapal
3	Harga Body	Rp. 280.000.000,00	Survei Galangan Kapal
4	Gaji ABK	Rp. 150.000/trip	Wawancara operator kapal
5	Gaji Nahkoda/ hari	Rp. 300.000/trip	Wawancara operator kapal
6	Jumlah Nahkoda	1 orang	Wawancara operator kapal
7	Harga BBM (pertalite)	Rp. 8.500	Wawancara operator kapal
8	Harga Oli	Rp.45.000/liter	Survei toko terdekat
9	Jumlah Hari Operasi/ Kapal/ Tahun	335 trip/tahun	Data dari pos penjagaan Pelabuhan Sungai Kapuas Indah

Lanjutan tabel 5.1

No	Uraian	Keterangan	Sumber
1	2	3	4
11	Kapasitas Penumpang <i>longboat</i>	42 orang	Sertifikat kelaikan kapal
12	Jarak Pelayaran	252 km	Dinas Perhubungan Kota Pontianak
13	Waktu Tempuh	5 jam	Wawancara operator kapal
14	Uang Makan/hari/orang	Rp 40.000/orang	Wawancara operator kapal
15	Perawatan/ 1 tahun	Rp. 18.000.000/tahun	Wawancara operator kapal
17	Biaya Pelabuhan	Rp 10.000	Wawancara operator kapal
18	<i>Load Factor</i>	76,53%	Hasil analisis
19	Waktu Perawatan	30 hari	Wawancara operator kapal
20	Gaji Pegawai Darat	Rp 1.300.000/orang	Wawancara operator kapal

Sumber: Hasil survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2021

Analisis biaya operasional kapal berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

- Satu hari = 300 menit/trip x 1 trip
= **5 jam**
- Satu Tahun = 5 jam x 335 hari operasi/tahun
= **1.675 jam/ tahun**
- Trip/tahun = 1 trip/hari x 335 hari operasi/tahun
= **335 trip/tahun**
- Penyusutan Mesin = 1.675 jam/tahun x 3 tahun
= **5.025 jam/tahun**
- Penyusutan Body kapal = 1.675 jam/tahun x 3 tahun

$$= 5.025 \text{ jam/tahun}$$

1. Biaya Langsung

a) Biaya Tetap

1) Biaya Penyusutan Kapal

➤ Penyusutan Mesin Kapal

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Harga Mesin} - (\text{Nilai Residu } 10\% \times \text{harga mesin})}{\text{Umur Ekonomis Mesin}} \\ &= \frac{\text{Rp } 280.000.000 - (10\% \times \text{Rp } 280.000.000)}{5.025 \text{ jam/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp } 280.000.000 - \text{Rp } 28.000.000}{5.025 \text{ jam/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp } 252.000.000}{5.025 \text{ jam/tahun}} = \mathbf{\text{Rp } 50.150/\text{jam}} \end{aligned}$$

➤ Biaya penyusutan *body* kapal

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Harga body kapal} - (\text{Nilai Residu } 10\% \times \text{harga body kapal})}{\text{Umur Ekonomis Body kapal}} \\ &= \frac{\text{Rp } 160.000.000 - (10\% \times \text{Rp } 160.000.000)}{5.025 \text{ jam/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp } 160.000.000 - \text{Rp } 16.000.000}{25.025 \text{ jam/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp } 144.000.000}{5.025 \text{ jam/tahun}} = \mathbf{\text{Rp } 28.657/\text{jam}} \end{aligned}$$

Total biaya penyusutan = biaya penyusutan mesin + biaya

penyusutan body kapal

$$= \mathbf{\text{Rp } 50.150/\text{jam} + \text{Rp } 28.657/\text{jam}}$$

$$= \mathbf{\text{Rp } 78.807/\text{jam}}$$

2) Biaya Bunga Modal

$$\begin{aligned} &= \frac{\frac{N+1}{2} \times (65\% \times \text{Harga Kapal}) \times \text{Tingkat Bunga/Tahun}}{\text{Umur ekonomis}}, \\ &= \frac{\frac{10+1}{2} \times (65\% \times \text{Rp } 440.000.000) \times 15\%/\text{Tahun}}{3 \text{ tahun}} \\ &= \frac{5,5 \times \text{Rp } 286.000.000 \times 15\%}{3 \text{ tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp } 235.950.000}{1.675 \text{ jam}} = \mathbf{\text{Rp } 34.149/\text{jam}} \end{aligned}$$

3) Premi asuransi

$$= 1,5\% \times \text{harga kapal}$$

$$= 1,5\% \times \text{Rp } 440.000.000$$

$$= \frac{\text{Rp } 6.600.000}{5.025 \text{ jam/tahun}} = \text{Rp } 3.940/\text{jam}$$

4) Biaya Kepegawaian, terdiri dari :

➤ Gaji upah

- Gaji ABK

= Gaji ABK/orang/trip x jumlah ABK x jumlah hari operasi/tahun

= Rp 150.000 x 2 orang x 335 hari operasi/tahun

= Rp 100.500.000/tahun

- Gaji Nahkoda

= Gaji Nakhoda/orang/trip x jumlah nakhoda x jumlah hari operasi/tahun

= Rp 300.000 x 1 orang x 335 hari operasi/tahun

= Rp 100.500.000/tahun

- Gaji pegawai darat

= Gaji pegawai/orang/bulan x jumlah pegawai darat x jumlah hari operasi/tahun

= Rp 1.300.000 x 1 orang x 335 hari/tahun

= Rp 435.500.000/tahun

Total gaji upah adalah = jumlah gaji ABK + jumlah gaji nahkoda + jumlah gaji pegawai darat

= Rp 100.500.000/tahun + Rp 100.500.000/tahun + Rp 435.500.000/tahun

= Rp 636.500.000/tahun

➤ Uang Makan Awak kapal

= uang makan/trip x hari operasi/tahun x jumlah awak kapal

= Rp 40.000 x 335 hari operasi/tahun x 3 orang

= Rp 40.200.000/tahun

Total Biaya kepegawaian per jam adalah:

$$= \frac{\text{Gaji upah} + \text{uang makan/tahun}}{\text{jam operasi per tahun}}$$

$$= \frac{Rp\ 636.500.000 + Rp\ 40.200.000}{1.675\ jam/tahun}$$

$$= \frac{Rp\ 676.700.000/tahun}{1.675\ jam/tahun} = \mathbf{Rp\ 404.000/jam}$$

Total Biaya Tetap : Rp 520.896/jam

b) Biaya tidak tetap

1) Biaya BBM

➤ Pertalite = Ratio pemakaian BBM per Pk x harga pertalite/liter

$$= \frac{1}{5\ jam,} \times 200\ liter \times 8500$$

$$= 340.000/jam$$

➤ Oli = Harga oli x pemakaian oli

$$= Rp\ 42.500/liter \times 8\ liter$$

$$= Rp\ 72.000/jam$$

Total biaya BBM adalah = Rp 340.000/jam + Rp 72.000/jam

Rp 412.000/jam

2) Biaya perawatan

$$= \frac{Rp\ 18.000.000}{1.675\ jam/tahun} = \mathbf{Rp\ 10.747/jam}$$

3) Biaya pelabuhan

$$= \frac{\text{biaya pelabuhan per trip} \times \text{jumlah trip per tahun}}{\text{jam operasi per tahun}}$$

$$= \frac{Rp\ 10.000/trip \times 335\ trip/tahun}{1.675\ jam/tahun} = \mathbf{Rp\ 1.971/jam}$$

Biaya Tidak Tetap = Biaya Bahan Bakar + Biaya Perawatan + biaya pelabuhan

$$= \mathbf{Rp\ 412.000/jam + Rp\ 10.747/jam + Rp\ 1.971/jam}$$

$$= \mathbf{Rp\ 424.718/jam}$$

Total Biaya Operasioanal kapal (Total Cost=TC)

= Total biaya tetap + total biaya tidak tetap

$$= \text{Rp } 520.896/\text{jam} + \text{Rp } 424.718/\text{jam}$$

$$= \text{Rp } 945.614/\text{jam}$$

$$= \text{Rp } 4.728.070/\text{trip}$$

- a. Besaran tarif penumpang per kilometer

Longboat Ertana Mandiri Lestari Express yang melayani lintasan Pontianak-Sukadana berjarak 252 km dengan kapasitas 42 orang untuk analisis ini, maka tarif yang berlaku sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tarif berdasarkan LF } 100\% &= \frac{\text{Total Biaya Operasional Kapal/jam}}{\text{Lf } 100\% \times \text{jarak tempuh per jam}} \\ &= \frac{\text{Rp } 945.614/\text{jam}}{42 \text{ pnp} \times 50.04\text{km}/\text{jam}} \\ &= \frac{\text{Rp } 945.614/\text{jam}}{2.102} \\ &= \text{Rp } 450/\text{km} \end{aligned}$$

Jadi, tarif penumpang *longboat* per kilometer pada lintasan Pontianak-Sukadana dengan *load factor* 100% adalah sebesar Rp 450/km.

Berdasarkan analisa diatas dapat diperoleh tarif *longboat* dengan *load factor* 100% per trip adalah:

Maka tarif yang berlaku adalah:

$$= \text{Tarif penumpang per kilometer} \times \text{jarak tempuh}$$

$$= \text{Rp } 450/\text{km} \times 252 \text{ km}$$

$$= \text{Rp } 113.400/\text{pnp}/\text{trip} \text{ atau } \text{Rp } 114.000/\text{pnp}/\text{trip}$$

5.1.2 Analisis *load factor*

Analisis ini menggunakan *load factor* dari produktivitas harian selama 14 hari.

- a. Analisis *Load Factor*

Load factor longboat lintasan Pontianak-Sukadana dapat diketahui dengan memperhatikan beberapa hal yaitu, banyaknya penumpang serta kapasitas dari *longboat* itu sendiri. Banyaknya penumpang yang diangkut mempengaruhi besar *load factor longboat* lintasan Pontianak-Sukadana di Provinsi Kalimantan Barat.

Setiap harinya ada 1 *longboat* yang melayani lintasan Pontianak-Sukadana maupun sebaliknya dan dalam seminggu *longboat* dapat melakukan perjalanan setiap hari dengan total 30 kali perjalanan dalam sebulan. Sehingga untuk mengetahui *load factor* rata-rata *longboat* yang datang dan berangkat tersebut dapat dicari dengan menggunakan rumus (2.1).

Perhitungan pada saat survei berdasarkan produktivitas angkutan selama 14 hari yang dilakukan pada lokasi Prakter Kerja Lapangan (PKL) pada lintasan Pontianak-Sukadana terhadap *load factor longboat*.

Tabel 5.2 Perhitungan Kapasitas Terpakai pada Keberangkatan Longboat Ertana Lestari Mandiri Express

Keberangkatan				
No	Tanggal	Longboat Ertana Lestari Mandiri Express		Kapasitas Terpakai
		Penumpang		
		Dewasa	Anak-anak	
1	19-Apr-21	34	1	35
2	21-Apr-21	30	0	30
3	23-Apr-21	39	1	40
4	25-Apr-21	34	0	34
5	27-Apr-21	32	0	32
6	29-Apr-21	29	0	29
7	25-Apr-21	27	0	27
8	01-Mei-21	32	2	34
9	03-Mei-21	24	1	25
10	05-Mei-21	31	0	31
11	07-Mei-21	23	0	23
12	09-Mei-21	39	0	39
13	11-Mei-21	30	0	30
14	13-Mei-21	32	1	33
	Total	452	6	458

Keberangkatan				
No	Tanggal	Longboat Ertana Lestari Mandiri Express		Kapasitas Terpakai
		Penumpang		
		Dewasa	Anak-anak	
	Rata-rata	32	1	32

Tabel 5.3 Perhitungan Kapasitas Terpakai pada Kedatangan Longboat Ertana

Kedatangan				
No	Tanggal	Longboat Ertana Lestari Mandiri Express		Kapasitas Terpakai
		Penumpang		
		Dewasa	Anak-anak	
1	20-Apr-21	39	0	39
2	22-Apr-21	35	0	35
3	24-Apr-21	38	1	39
4	26-Apr-21	39	1	40
5	28-Apr-21	41	0	41
6	02-Mei-21	31	0	31
7	04-Mei-21	34	2	36
8	06-Mei-21	22	0	22
9	08-Mei-21	22	1	23
10	10-Mei-21	19	0	19
11	12-Mei-21	25	0	25
12	14-Mei-21	33	1	34
13	16-Mei-21	38	0	38
14	18-Mei-21	35	1	36
	Total	435	7	442
	Rata-rata	31	1	31

- Untuk mengetahui *load factor* keberangkatan penumpang pada Longboat Ertana Lestari Mandiri Express dapat menggunakan rumus:

$$\begin{aligned}
 LF &= \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapasitas Tersedia}} \times 100 \\
 &= \frac{458}{588} \times 100\% \\
 &= 77,89\%
 \end{aligned}$$

- Untuk mengetahui *load factor* kedatangan penumpang pada longboat Ertana Mandiri Lestari Express dapat menggunakan rumus:

$$LF = \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapasitas Tersedia}} \times 100$$

$$= \frac{442}{588} \times 100\%$$

$$= \mathbf{75,17\%}$$

$$\begin{aligned} \text{➤ } LF \text{ rata - rata} &= \frac{Lf \text{ Keberangkatan} + Lf \text{ Kedatangan}}{2} \\ &= \frac{77,89\% + 75,17\%}{2} \\ &= \mathbf{76,53\%} \end{aligned}$$

Besaran tarif dapat diketahui dengan adanya analisa berdasarkan *load factor* penumpang *longboat* yang beroperasi agar pada saat terjadi *load factor* terendah pengusaha kapal tidak mengalami kerugian, maka analisa yang digunakan adalah dengan cara mengetahui besaran tarif per penumpang dengan *load factor* sebesar 100% sampai dengan *load factor* terendah pada saat survei. Berikut adalah analisa yang akan digunakan:

b. Besaran tarif berdasarkan *load factor*

Berdasarkan hasil survei analisis *load factor* dapat diketahui bahwa LF Keberangkatan sebesar 77,89% dan LF Kedatangan sebesar 75,17%, sehingga LF rata-rata adalah sebesar 76,53%. Maka analisis tarif berdasarkan *load factor* saat ini adalah:

$$\begin{aligned} \text{Tarif berdasarkan LF } 76,53\% &= \frac{\text{Total Biaya Operasional Kapal/jam}}{Lf \text{ } 76,53 \text{ x jarak tempuh per jam}} \\ &= \frac{\text{Rp } 945.614/\text{jam}}{32 \text{ Pnp} \times 50.04\text{km/jam}} \\ &= \frac{\text{Rp } 945.614/\text{jam}}{1.601} = \mathbf{\text{Rp } 591/\text{km}} \end{aligned}$$

Maka tarif yang berlaku adalah:

$$\begin{aligned} &= \text{Tarif penumpang per kilometer} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp } 591/\text{km} \times 252 \text{ km} \\ &= \mathbf{\text{Rp } 149.000/\text{pnp}/\text{trip}} \end{aligned}$$

Sedangkan besaran tarif berdasarkan *load factor* saat ini per trip sebesar Rp 149.000. Sedangkan *load factor* 0 – 100% dapat dilihat pada tabel 5.4.

Tabel 5.4 Perhitungan tarif penumpang longboat lintasan Pontianak-Sukadana berdasarkan *load factor* penumpang

No	<i>Load Factor</i>	Jumlah Penumpang (orang)	Tarif / Km (Rp)	Tarif/ penumpang (Rp)
1	100%	42	450	114.000
2	90%	37	511	128.772
3	80%	33	573	144.396
4	76,53%	32	591	148.932
5	70%	29	625	164.304
6	60%	25	756	190.512
7	50%	21	900	226.800
8	40%	16	1.181	297.612
9	30%	12	1.575	396.900
10	20%	9	2.100	529.200
11	10%	4	4.725	1.190.700

Sumber : Hasil Analisis,2021

Penetapan tarif pada *load factor* normal yaitu 76,53% karena sesuai dengan kondisi saat ini sehingga tarif nya adalah Rp 149.000/pnp/trip. Rentang besaran tarif yang direncanakan yaitu besaran tarif dari *load factor* 100% sampai besaran tarif di bawah tarif yang berlaku sekarang yaitu dari Rp 149.000 – Rp 227.000/pnp. Sehingga dapat diusulkan batas atas dan batas bawah untuk tarif yang akan berlaku yaitu batas bawah Rp 149.000/pnp dan batas atas Rp 227.000/pnp.

5.1.3 Analisis *Break Even Point*

a. Pendapatan dan keuntungan

Menurut Kosasih Engkos (2007) menghitung besaran pendapatan dalam digunakan formula perhitungan sebagai berikut:

$$TR = P \times Q \quad (2.16)$$

Keterangan :

TR = Total Revenue atau Pendapatan

P = Harga Jual Satuan (Tarif yang berlaku)

Q = Volume Produksi (Total Produksi Angkutan)

Sedangkan untuk formula keuntungan sebagai berikut:

$$\text{Keuntungan} = \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi} \quad (2.17)$$

- 1) Analisis pendapatan dan keuntungan berdasarkan tarif yang berlaku saat ini.

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan} &= \text{tarif} \times \text{kapasitas muat} \\ &= \text{Rp. } 230.000 \times 42 \text{ pnp} \\ &= \text{Rp } 9.660.000/\text{trip} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Keuntungan} &= \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi} \\ &= \text{Rp } 9.660.000/\text{trip} - \text{Rp } 3.128.070/\text{trip} \\ &= \text{Rp } 6.531.930/\text{trip} \end{aligned}$$

- 2) Analisis pendapatan berdasarkan perhitungan BOK dengan tarif rencana

- Batas bawah rencana

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan} &= \text{tarif} \times \text{kapasitas muat} \\ &= \text{Rp } 149.000 \times 32 \text{ pnp} \\ &= \text{Rp } 4.768.000/\text{trip} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Keuntungan} &= \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi} \\ &= \text{Rp } 4.768.000/\text{trip} - \text{Rp } 4.728.070/\text{trip} \\ &= \text{Rp } 39.930/\text{trip} \end{aligned}$$

- Batas atas rencana

$$\begin{aligned} \text{Pendapatan} &= \text{tarif} \times \text{kapasitas muat} \\ &= \text{Rp } 227.000 \times 32 \text{ pnp} \\ &= \text{Rp } 7.264.000/\text{trip} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Keuntungan} &= \text{Pendapatan Produksi} - \text{Biaya Pokok Produksi} \\ &= \text{Rp } 7.264.000/\text{trip} - \text{Rp } 4.728.070/\text{trip} \\ &= \text{Rp } 2.535.930/\text{trip} \end{aligned}$$

b. Analisa *Break Even Point*

Harahap pada bukunya *Analisis atas Laporan Keuangan* (2004) menjelaskan bahwa BEP merupakan kondisi dimana perusahaan tidak memperoleh laba dan tidak menderita kerugian. Itu artinya semua biaya yang dikeluarkan untuk operasi produksi bisa ditutupi oleh pendapatan dari penjualan produk. Jangka waktu *break even point* berdasarkan tarif

yang dihitung sesuai dengan biaya operasional kapal, maka *break even point* berdasarkan perhitungan biaya operasional kapal per tahun adalah:

1) *Break even point* berdasarkan biaya operasional kapal

$$\begin{aligned}
 LF \text{ BEP} &= \frac{\text{BOK}}{\text{Pendapatan}} \times LF \\
 &= \frac{\text{Rp } 4.728.070,-}{\text{Rp } 4.768.000,-} \times 76,53\% \\
 &= \mathbf{75,88\%}
 \end{aligned}$$

Tabel 5.5 Tingkat pendapatan penyedia jasa berdasarkan biaya operasional kapal

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Total BOK	Pendapatan	Keterangan
1	100%	42	Rp 4.728.070	Rp 6,258,000	Untung
2	90%	37	Rp 4.728.070	Rp 5,513,000	Untung
3	80%	33	Rp 4.728.070	Rp 4,917,000	Untung
4	75,56%	32	Rp 4.728.070	Rp 4,768,000	BEP
5	70%	29	Rp 4.728.070	Rp 4,321,000	Rugi
6	60%	25	Rp 4.728.070	Rp 3,725,000	Rugi
7	50%	21	Rp 4.728.070	Rp 3,129,000	Rugi
8	40%	16	Rp 4.728.070	Rp 2,384,000	Rugi
9	30%	12	Rp 4.728.070	Rp 1,788,000	Rugi
10	20%	9	Rp 4.728.070	Rp 1,341,000	Rugi
11	10%	4	Rp 4.728.070	Rp 596,000	Rugi

Sumber : Hasil Analisis,2021

2) *Break even point* berdasarkan tarif eksisting

$$\begin{aligned}
 LF \text{ BEP} &= \frac{\text{BOK}}{\text{Pendapatan}} \times LF \\
 &= \frac{\text{Rp. } 4.728.070,-}{\text{Rp. } 9.660.000,-} \times 76,53\% \\
 &= \mathbf{37,45\%}.
 \end{aligned}$$

Tabel 5.6 Tingkat pendapatan penyedia jasa berdasarkan tarif eksistensi

No	Load Factor	Jumlah Penumpang (orang)	Total BOK	Pendapatan	Keterangan
1	100%	42	Rp 4.728.070	Rp 9,660,000	Untung
2	90%	37	Rp 4.728.070	Rp 8,510,000	Untung
3	80%	33	Rp 4.728.070	Rp 7,590,000	Untung
4	70%	29	Rp 4.728.070	Rp 6,670,000	Untung
5	60%	25	Rp 4.728.070	Rp 5,750,000	Untung
6	50%	21	Rp 4.728.070	Rp 4,830,000	Untung
7	40%	16	Rp 4.728.070	Rp 3,680,000	BEP
8	30%	12	Rp 4.728.070	Rp 2,760,000	Rugi
9	20%	9	Rp 4.728.070	Rp 2,070,000	Rugi
10	10%	4	Rp 4.728.070	Rp 920,000	Rugi

Sumber : Hasil Analisis,2021

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

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

1. Besaran tarif yang berlaku berdasarkan perhitungan biaya operasional kapal pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau pada lampiran VI.
 - a. Besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana per kilometer jika *load factor* 100%, maka diusulkan sebesar Rp 450 pnp/kilometer.
 - b. Besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana berdasarkan *load factor* saat ini sebesar Rp 149.000/pnp/trip dan diusulkan batas bawah Rp 149.000/pnp/trip dan batas atas Rp 227.000/pnp/trip.
2. Pemerintah maupun instansi terkait perlu menyusun peraturan khusus yang mengatur tentang perhitungan besaran tarif *longboat* yang dapat dijadikan dasar dalam penetapan tarif oleh penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.
3. Perlu dibuatkan peraturan tentang tarif oleh instansi agar tidak ada monopoli tarif oleh suatu pihak.

5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

1. Kondisi sekarang
 - a. Tarif yang berlaku saat ini adalah tarif yang ditetapkan oleh penyedia jasa atau operator kapal berdasarkan hasil kesepakatan dengan pengguna jasa yaitu sebesar Rp. 230.000,- per penumpang per trip.
 - b. Kesepakatan tarif penumpang *longboat* yang berlaku belum berdasarkan perhitungan biaya operasional kapal di Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.
2. Kondisi rencana
Keputusan atau peraturan tentang tarif penumpang *longboat* yang berdasarkan perhitungan biaya operasional kapal dan mempertimbangkan keuntungan penyedia jasa maka untuk angkutan sungai penumpang

longboat lintasan Pontianak-Sukadana sebesar Rp. 149.000/pnp/trip berdasarkan *load factor* saat ini yang telah sesuai dengan perhitungan biaya operasional kapal pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

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 sebagai berikut:

1. Besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana saat *load factor* 100% per kilometer adalah **Rp 450/km.**
2. Besaran tarif penumpang *longboat* lintasan Pontianak-Sukadana berdasarkan *load factor* saat ini adalah **Rp 149.000/pnp/trip.**
3. Besaran *load factor break even point*:
 - a. *Break even point* berdasarkan biaya operasional kapal yaitu **75,88%.**
 - b. *Break even point* berdasarkan tarif eksisting yaitu **37,45%.**

6.2 Saran

Berdasarkan dari kesimpulan diatas, maka dapat diberikan saran yaitu:

1. Agar dilakukan pengawasan dan evaluasi secara berkala terhadap besaran tarif yang berlaku dengan dasar perhitungan biaya operasional kapal pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.
2. Perlu dibuatkan sebuah peraturan oleh pemerintah maupun instansi terkait khusus yang mengatur tentang perhitungan besaran tarif *longboat* yang dapat dijadikan dasar dalam penetapan tarif oleh penyedia jasa sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

DAFTAR PUSTAKA

_____, *Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Jakarta.

_____, *Peraturan Pemerintah nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan*, Jakarta.

_____, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau*, Jakarta.

Andra Tersiana. 2018. *Metode Penelitian*. Penerbit Yogyakarta . Yogyakarta:12.

Azis, R., & Asrul. (2014). *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.

Kamaludin, 1986, *Ekonomi Transportasi*, Galia Indonesia, Jakarta.

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

Salim Abbas, 2013, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta:41.

Sudarsono, Edilius, 2001, *Biaya Operasional*, Jakarta.

Sudarsono dan Edilius, 2010, *Manajemen Koperasi Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.

Sugiyono, 2018, *Statistika Untuk Penelitian*, Penerbit Alfabeta, Bandung:213-240.