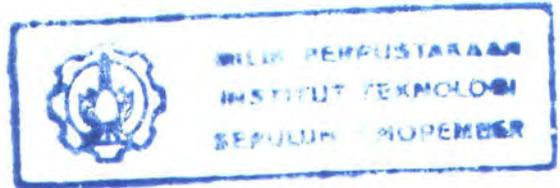


26.130/H/06



TESIS

**STUDI PENENTUAN TARIF OPTIMUM
TRANSPORTRASI LAUT STUDI KASUS WILAYAH MALUKU**

Oleh :

MUH. YUNAN I. BORUT

NRP. 4103.202.708



RTPe
387.51
Bor
5-1
2006

PERPUSTAKAAN ITS	
Tgl. Terima	1-2-2006
Terima Dari	H
No. Agendis Pp.	224/53

STUDI PENENTUAN TARIF OPTIMUM KUTAN LAUT STUDI KASUS WILAYAH MALUKU

is ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (MT)

di

FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA

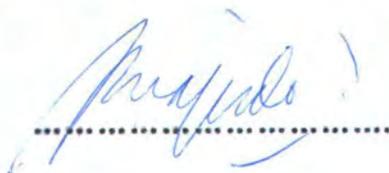
Oleh :

Muh. Yunan I. Borut
NRP. 4103.202.708

di oleh Tim Penguji Tesis :

Tanggal Ujian : 05 Desember 2005
Periode Wisuda : Maret 2006

tidjoprajudo,MSE



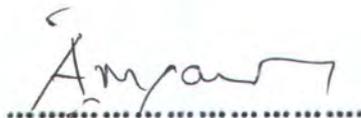
.....

anto Hadi,ST,M.Sc



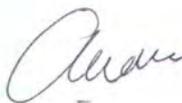
.....

asis Dwi Aryawan,M.Sc,Ph.D



.....

I. Sumanta Buana,ST,M.Eng



.....

KATA PENGANTAR

Hanya kepada Allah Yang Maha Kuasalah segala puji dan syukur penulis sampaikan terima kasih atas berkat dan karunianya maka tesis ini dapat diselesaikan.

Tarif angkutan pada umumnya dan khususnya tarif angkutan laut bagi Provinsi Maluku, termasuk salah satu variabel yang urgen bagi interaksi Maluku secara internal maupun eksternal bahkan regional dalam skala internasional. Khususnya Kabupaten Buru dalam upaya percepatan pembangunan, perlu penataan kembali tarif angkutan laut dari dan ke Buru.

Maka melalui penulisan tesis inilah penulis terpanggil untuk memberikan sesuatu bagi pengembangan transportasi laut dari dan ke Buru, dalam hal besaran tarif optimal untuk masing-masing jenis angkutan yang beroperasi pada masing-masing trayek dari dan ke Buru Provinsi Maluku. Dengan demikian diharapkan semoga hasil kajian ini dapat menjadi suatu rekomendasi terbaik bagi pemecahan masalah pentarifan antara pemilik sarana angkut laut, pemerintah daerah dan pemakai jasa angkutan laut.

Penulisan ini dapat terselesaikan berkat bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak maka pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan

2. Ibu Direktur Pasca Sarjana Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya yang telah menyediakan fasilitas serta memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan Pasca Sarjana.
3. Bapak Dekan dan seluruh civitas akademika Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya yang telah mendidik penulis hingga berakhirlah pendidikan penulis pada Program Pasca Sarjana.
4. Bapak Ketua Koordinator beserta seluruh staf pengajar Program Pasca Sarjana Fakultas Teknologi Kelautan yang telah mengorbankan waktu untuk mendidik penulis serta membimbing penulis hingga penulisan tesis ini dapat terselesaikan.
5. Bapak Ir. Setijoprajudo, MSE dan Bapak Ir. Liklikwatil, BSE., MT. selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak mengorbankan waktu dan tenaga untuk penulis sehingga berakhirlah penulisan ini.
6. Bapak Koordinator Program Pasca Sarjana Unpatti – Ambon, Bapak Ir. M Tukan, BSE., MT. dan seluruh staf pengelola yang telah menerima, melayani dan membimbing penulis hingga berakhirnya pendidikan penulisan pada Program Pasca Sarjana Unpatti – Ambon.

8. Terima kasih juga penulis sampaikan kepada para Kepala Dinas, Badan, Bagian, Kantor dalam lingkup Pemerintah Kabupaten Buru, Pimpinan Instansi vertikal, bahkan perusahaan angkutan laut yang beroperasi di Kabupaten Buru yang telah membantu penulis dalam memberikan data dan informasi sebagai bahan dalam penulisan tesis ini.
9. Seluruh staf bagian Pembangunan Sekda Kabupaten Buru yang telah membantu dan memberi dukungan kepada penulis selama mengikuti pendidikan di Pasca Sarjana Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya.
10. Saudara Kepi, Udin, Jasman, dan Faiz yang telah membantu penulis dalam proses penelitian dan pengumpulan data. Faiz yang banyak memberi arahan serta saran kepada penulis.
11. Kepada istri tercinta dan anak-anak tersayang Avy, Ama, dan Putri tiada kata lain selain terima kasih atas pengorbanan dan perhatian selama ini.

Untuk semua itu penulis do'akan semoga amal baik semua pihak diterima

Allah SWT dan diberi ganjaran yang setimpal. Amiiin.

ABSTRACT

STUDY OF OPTIMUM TARIFF DETERMINATION OF SEA TRANSPORTATION CASE STUDY OF MALUKU REGION

By : M. Junan I. Borut
Counselors : 1. Ir. Setijoprajudo, MSE
2. Ir. J. Liklikwatil, MT

role of sea transportation system in Buru sub-province becomes more dominant because the other transportation systems are less expectable. Hence, this paper will perform calculation which can initiate the survival of shipping company that most of them are willing to operate on the mentioned sub-province.

used method to calculate the tariff is Rate Freight Required formula that is developed by Harry Benford.

the data processing can be found that :

for Ferry Vessels : 49.018,5 rupiahs for passenger
211.413 rupiahs for good
1.664.770 rupiahs for truck

for High Speed Vessels : 100.509 rupiahs for VIP passenger
54.109 – 65.861 rupiahs for executive passenger

II.6	Kondisi Kependudukan	II.6
II.7	Komoditi Unggulan	II.7
II.7.1	Potensi Pertanian	II.7
II.7.2	Potensi Peternakan	II.7
II.7.3	Potensi kehutanan	II.7
II.7.4	Potensi Perkebunan	II.7
II.7.5	Potensi Perikanan	II.8
II.8	Kondisi Perikanan	II.8
II.8.1	Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	II.8
II.8.2	Pertumbuhan Ekonomi	II.9
II.8.3	Pendapatan Perkapita	II.9
II.8.4	Pola Perdagangan	II.10
II.9	Sistem Transportasi	II.11
II.9.1	Sarana Dan Prasarana Transportasi Yang Tersedia di Kabupaten Buru	II.11
II.9.2	Jaringan Transportasi	II.12
II.9.3	Tarif Angkutan Laut	II.14
II.10	Kondisi Pelabuhan Namlea di Kabupaten Buru	II.16
II.11	Pola Pengembangan Sistem Prasarana Transportasi	II.17
II.11.1	Pola Pengembangan Transportasi Darat	II.17
II.11.2	Pola Pengembangan Transportasi Laut	II.18
II.11.3	Pola Pengembangan Transportasi Udara	II.18
II.12	Permasalahan yang dihadapi oleh Kabupaten Buru.	II.18
II.12.1	Transportasi Darat	II.18
II.12.2	Transportasi Laut	II.18

III.5.1	Biaya Tetap (Fixed Cost).	III.6
III.5.2	Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	III.9
III.6	Pendapatan	III.10
III.7	Tarif Optimum	III.10
B	IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	IV.1
IV.1	Perhitungan Biaya Operasional Kapal	IV.1
IV.1.1	KMP. Kerapu II	IV.2
IV.1.1A.	Data Teknis Kapal	IV.2
IV.1.1B.	Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.3
IV.1.1C.	Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.5
IV.1.1D.	Penerimaan (Revenue)	IV.10
IV.1.1E.	Pendapatan	IV.11
IV.1.2	KMC. Bahari Expres 2B	IV.12
IV.1.2A.	Data Teknis Kapal	IV.12
IV.1.2B.	Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.13
IV.1.2C.	Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.15
IV.1.2D.	Penerimaan (Revenue)	IV.18
IV.1.2E.	Pendapatan	IV.18
IV.1.3	KM. Anugrah Mandiri	IV.19
IV.1.3A.	Data Teknis Kapal	IV.19
IV.1.3B.	Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.20
IV.1.3C.	Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.22
IV.1.3D.	Penerimaan (Revenue)	IV.25
IV.1.3E.	Pendapatan	IV.25

IV.1.5B. Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.34
IV.1.5C. Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.35
IV.1.5D. Penerimaan (Revenue)	IV.38
IV.1.5E. Pendapatan	IV.38
IV.1.6 KM. Embun Akbar	IV.39
IV.1.6A. Data Teknis Kapal	IV.39
IV.1.6B. Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.40
IV.1.6C. Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.41
IV.1.6D. Penerimaan (Revenue)	IV.44
IV.1.6E. Pendapatan	IV.44
IV.1.7 KM. Amboina Star	IV.45
IV.1.7A. Data Teknis Kapal	IV.45
IV.1.7B. Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.46
IV.1.7C. Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.47
IV.1.7D. Penerimaan (Revenue)	IV.51
IV.1.7E. Pendapatan	IV.51
IV.1.8 KM. Awal Fitrah	IV.52
IV.1.8A. Data Teknis Kapal	IV.52
IV.1.8B. Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.53
IV.1.8C. Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)	IV.54
IV.1.8D. Penerimaan (Revenue)	IV.57
IV.1.8E. Pendapatan	IV.57
IV.1.9 KM. Merpati Putih	IV.58
IV.1.9A. Data Teknis Kapal	IV.58
IV.1.9B. Biaya Tetap (Fixed Cost)	IV.59

B	V.	KESIMPULAN DAN SARAN	V.1
	V.1	Kesimpulan	V.1
	V.2	Saran	V.2

FTAR PUSTAKA

AMPIRAN A

RAT KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

MOR : KM. 58 TAHUN 2003

AMPIRAN B

RAT KEPUTUSAN GUBERNUR MALUKU

MOR : 067 TAHUN 2003

AMPIRAN C

RAT KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP (PERSERO)

MOR : SK.422 / PA.202/ASDP – 2004

AMPIRAN D

RAT KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)

MOR : KD.26 / PA.201 / ASDP – 2005

DAFTAR TABEL

del I.1.	Tarif Jasa Angkutan Laut	I.5
del I.2.	Waktu dan Kegiatan Penelitian	I.13
del II.1	Nama Ibukota Kecamatan, banyaknya Desa/Kelurahan Di Kabupaten Buru	II.5
del II.2.	Jumlah Penduduk Kabupaten Buru Menurut Kecamatan & Jenis Kelamin	II.6
del II.3.	Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Buru	II.6
del II.4 .	Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Buru	II.8
del II.5.	Pendapatan Regional Perkapita Kabupaten Buru	II.9
del II.6.	Volume dan Nilai Perdagangan Kabupaten Buru	II.11
del II.7.	Tarif angkutan laut di Kabupaten Buru	II.15
del II.8.	Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Namlea	II.16
del III.1.	Waktu Tempuh Kapal di Kabupaten Buru	III.4
del IV.1.	Perincian Gaji ABK KMP. Kerapu II	IV.3
del IV.2	Rekapitulasi biaya operasional KMP. Kerapu II	IV.9
del IV.3.	Perincian Gaji ABK KMC. Bahari Expres 2B	IV.13
del IV.4.	Rekapitulasi biaya operasional KMC. Bahari Expres 2B	IV.17
del IV.5.	Tabel Perincian Gaji ABK KM. Anugrah Mandiri	IV.20
del IV.6.	Rekapitulasi biaya operasional KM. Anugrah Mandiri	IV.24
del IV.7.	Perincian Gaji ABK KMC. Lai-Lai 7	IV.27
del IV.8.	Rekapitulasi biaya operasional KM. Lai-Lai 7	IV.31
del IV.9.	Rekapitulasi biaya operasional KM. Sarina Mas	IV.37
del IV.10.	Rekapitulasi biaya operasional KM. Embun Akbar	IV.43

DAFTAR GAMBAR

Gambar. I.1.	Diagram Alir Penelitian	I.14
Gambar II.1.	Peta Provinsi Maluku	II.3
Gambar II.2.	Peta Kabupaten Buru	II.3
Gambar II.3.	Jaringan Transportasi Lokal	II.14

DAFTAR ISTILAH

Pendapatan (Rp.)

Kapasitas Angkutan Tahunan (Ton)

Around Trip Time (jam)

Faktor Pengembalian Modal (%)

Dead Weigh Tonage (Ton)

Gross Tonage (Ton)

Suku Bunga (%)

Umur Kapal (Th)

Investasi (Rp.)

Penerimaan Kotor (Rp.)

Requirement Freight Rate (Rp.)

Round Trip Time (jam)

Prosentase Pajak (%)

Biaya Operasional (Rp.)



BAB I
PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor : 40 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Seram Bagian Barat, Kabupaten Seram Bagian Timur dan Kepulauan Aru di Provinsi Maluku, maka secara administratif, Provinsi Maluku dibagi atas 7 (tujuh) Kabupaten dan 1 (satu) Kota yaitu Kabupaten Maluku Tengah, Kabupaten Maluku Tenggara, Kabupaten Maluku Tenggara Barat, Kabupaten Buru, Kabupaten Seram Bagian Barat, Kabupaten Seram Bagian Timur, Kabupaten Kepulauan Aru dan Kota Ambon.

Secara Geografis Provinsi Maluku dibatasi oleh Provinsi Maluku Utara di sebelah Utara, di sebelah Timur dengan Provinsi Irian Jaya, di sebelah Barat dengan Provinsi Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Tengah dan di sebelah Selatan dengan Negara Timor Leste dan Australia.

Kondisii geografis wilayah yang mencirikan Provinsi Maluku sebagai daerah Kepulauan, menyediakan berbagai sumber daya alam yang secara potensial cukup besar baik di kawasan lautan maupun di kawasn daratan. Potensi kawasan laut berupa perikanan yang terbesar terdapat di laut Banda dengan

utan swaka alam dan wisata seluas 404.998 Ha,(2). Potensi pertanian meliputi tanah pertanian seluas 2.833.289 Ha,tanah perkebunan seluas 143.489 Ha, dan tanah padang rumput seluas 60.050 Ha. (3). Potensi pertambangan meliputi, emas di pulau Wetar, pulau Ambon, pulau Haruku dan pulau Romang, merkuri di pulau Ambar, merak di pulau Romang, Base Metal di pulau Nusa Laut, Logam dasar di pulau Haruku, Batu Salida di pulau Seram, Kuarsa di pulau Buru, Minyak bumi di pulau Seram (Bula) dan Mangan di laut Banda. Disamping potensi sumber daya alam yang disebutkan diatas, baik di kawasan laut maupun di kawasan daratan, masih tersedia potensi pariwisata yang terbsar di pulau Ambon, Kepulauan Banda, Kepulauan Kei Kecil, Kepulauan Tanimbar, Danau Rana di pulau Buru dan hutan wisata di Manusela pulau Seram.Semua potensi sumber daya alam sebagaimana disebutkan diatas akan lebih bermanfaat dan berguna bagi pembangunan daerah jika saja dikelola secara baik dengan perencanaan yang tepat.

Guna mendapat hasil pembangunan yang optimal, maka reorientasi pendekatan pembangunan dari pendekatan sektoral ke pendekatan kewilayahan harus menjadi landasan yang kuat dalam proses perencanaan dan pelaksanaan pembangunan di Provinsi Maluku. Reorientasi pendekatan pembangunan tersebut secara langsung telah menempatkan Tata Ruang Wilayah pada posisi yang sangat strategis dalam seluruh aspek Perencanaan Pembangunan Daerah. Oleh karena itu,

meliputi Kepulauan Kei dan Kesui, (iii) Gugus Pulau Ketiga, meliputi Kepulauan Waiar, (iv) Gugus Pulau Keempat, meliputi Kepulauan Tanimbar, Waliaru, Selaru, Maelu, Sera dan Maelu, (v) Gugus Pulau Kelima, meliputi Kepulauan Babar dan Kepulauan Sermata dan (vi) Gugus Pulau Keenam, meliputi Pulau Damar, Romang, Wetar, Moa, Lakor, Kisar dan Wetar.

Disamping itu, terdapat 4 (empat) Kawasan Laut Pulau, yaitu : (i) Laut Maluku, (ii) Laut Seram, (iii) Laut Arafura dan (iv) Laut Banda. Terkait dengan konsep Gugus Pulau dan Kawasan Laut Pulau ini, maka program pengembangan kawasan yang selama tahun-tahun terakhir ini dijalankan antara lain kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (kapet), Kawasan Sentra Produksi (KSP), Kawasan Andalan (KA), Kawasan Tertinggal (Kating), Kawasan Perbatasan (Kabat), akan terus ditingkatkan dalam mendukung dan menggerakkan ekonomi masyarakat.

Dalam hubungan ini jaringan transportasi baik darat maupun laut menjadi sangat penting untuk dikembangkan khususnya yang terkait erat dengan sarana dan prasarananya, terutama yang menghubungkan antar pusat-pusat permukiman penduduk, antar pusat-pusat Pemerintahan, dan antara pusat-pusat produksi dengan pusat-pusat akumulasi yang selama ini dirasakan masih sangat terbatas, sarana darat, laut maupun udara.



Wilayah administrasi Provinsi Maluku. Kedekatan Kabupaten Buru dalam hal ini Namlea sebagai Pusat Pemerintahan, Pembangunan serta aktifitas ekonomi, dengan Ambon sebagai Ibu Kota Provinsi menyebabkan aktivitas barang dan penumpang dari dan ke Namlea cukup tinggi. Satu-satunya alat transportasi yang dapat diandalkan adalah Kapal Laut. Di lain pihak walaupun luas dominan Kabupaten Buru adalah daratan namun aktifitas dan pergerakan barang dan penumpang dari 10 (sepuluh) Kecamatan dalam Wilayah Kabupaten Buru cenderung menggunakan Angkutan Laut. Hal ini disebabkan beberapa faktor antara lain :

Kondisi Topografi Pulau Buru yang cukup ekstrim.

Prasarana jalan darat yang belum menjangkau seluruh Wilayah.

Terkonsentrasinya pemukiman penduduk disepanjang pesisir pantai.

Dengan kondisi seperti diatas, usaha dibidang Transportasi Laut menjadi pilihan yang cukup menjanjikan. Namun demikian tarif Jasa Angkutan Laut yang berlaku di Kabupaten Buru selama ini, belum ditetapkan dengan satu aturan atau produk hukum berdasarkan suatu pengkajian secara ilmiah akan tetapi hanya berdasarkan pengalaman pengusaha angkutan laut itu sendiri. Hal ini tentu bisa merugikan pengguna jasa angkutan laut atau bahkan belum memberikan keuntungan yang wajar bagi pengusaha jasa angkutan laut. Disamping itu

memerlukan investasi cukup besar, dengan demikian sangat berpengaruh terhadap tarif jasa yang ditawarkan, untuk tetap beroperasi

Tarif jasa angkutan laut yang berlaku di Kabupaten Buru untuk masing-masing trayek saat ini cukup bervariasi tergantung jenis, tipe dan jarak yang dilayari sebagaimana data pada Tabel I.1 dibawah ini :

Tabel I.1. Tarif Jasa Angkutan Laut

No.	Nama Kapal	Jenis/Tipe	Bahan Dasar	Route	Tarif yang berlaku
1.	KMP. Kerapu II	KMP Ferry	Besi	Ambom-Namlea	Rp. 30.450,- /penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton) Rp. 426.650,- /Truck (unit)
2.	KMC. Expres Bahari 2B	Kapal Cepat	Fibre Glas	Ambom-Namlea	VIP : Rp. 145.000,- /penumpang Eks : Rp.120.000,-/penumpang
3.	KM. Lai-Lai - 7	Kapal Cepat	Fibre Glas	Leksula-Ambon	Rp. 100.000,-/penumpang
4.	KM. Anugera Mandiri	Kapal Rakyat	Kayu	Ambom-Namlea	Rp. 70.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
5.	KM. Sarina Mas	Kapal Rakyat	Kayu	Namea-Leksula	Rp. 70.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
6.	KM. Embun Akbar	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea-Namrole	Rp. 65.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
7.	KM. Awal Fitrah	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea- Ambalau	Rp. 60.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
8.	KM. Amboina Star	Kapal Rakyat	Besi/baja	Ambon - Leksula	Rp. 100.000,-/penumpang Rp. 250.000,-/barang (ton)
9.	KM. Merpati Putih2	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea-Ambalau	Rp. 250.000,-/barang (ton)

Melihat tingginya variasi tarif jasa angkutan laut di Kabupaten Buru sebagaimana disebutkan diatas maka perlu suatu kajian yang bersifat ilmiah untuk mendapatkan suatu angka nilai jasa produk angkutan laut secara tepat dan ideal.

2. Rumusan dan Batasan Masalah

2.1. Rumusan Masalah

Harga Jual suatu produk dapat menggambarkan besarnya biaya yang dibutuhkan dalam memperoleh produk dimaksud. Upaya pengambilan biaya produksi dapat saja dibebankan pada harga jual produk tersebut. Dengan demikian untuk mencapai keuntungan yang diinginkan maka pengusaha angkutan laut selalu mengadakan penambahan presentase terhadap nilai jual dasar produk. Dalam konteks jasa transportasi laut, tambahan nilai jual produk berupa tarif angkutan ditentukan sebesar 20 %.

Dengan demikian masalah utama dalam penelitian ini adalah : *Apakah tarif yang ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Laut yang beroperasi dari dan ke Namlea baik dari Namlea ke Ambon pergi pulang maupun dari Namlea ke kota-kota Kecamatan dalam Wilayah Kabupaten Buru dari masing type kapal yang beroperasi telah memenuhi kemampuan beli pengguna jasa dan memberikan keuntungan yang wajar bagi pengusaha angkutan laut.*

2.2. Batasan Masalah

Analisi tarif yang berlaku di Kabupaten Buru di lakukan terhadap jenis Kapal Cepat, Kapal Fery dan Kapal Rakyat (local) yang melayari trayek-trayek :

2.3. Asumsi

Dalam penelitian ini digunakan asumsi untuk lebih mengarahkan kajian sehingga tidak terjadi pembiasaan dalam analisa nanti. Adapun asumsi yang digunakan terekait dengan penulisan adalah .

1. Panjang trayek-trayek tidak berubah dari masing-masing trayek.
2. tidak ada perubahan upah ABK.

2.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari peneletian adalah : Menganalisis tarif jasa angkutan dari masing-masing jenis angkutan laut, sehingga dapat diperkirakan tarif optimun dari jasa angkutan masing-masing trayek.

2.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian adalah :

1. Mengetahui biaya operasional untuk masing-masing kapal pada masing-masing trayek di Kabupaten Buru.
2. Memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dalam rangka penetapan tarif optimum yang dituangkan dalam suatu produk hukum (Peraturan Daerah).

2.6. Metode Penelitian

- Data Kabupaten Buru dengan potensi ekonomi yang cukup besar disektor pertanian, kelautan dan perikanan, perkebunan, kehutanan, peternakan, industri dan perdagangan, serta pariwisata. Potensi ini perlu dikembangkan guna mencapai kesejahteraan masyarakat dengan memperhatikan keterkaitan ekonomi dan faktor penunjang lainnya, khususnya sarana dan prasarana transportasi laut yang paling vital, selain transportasi udara dan darat. Penyediaan dan perluasan sarana dan prasarana transportasi laut terus digalakkan dalam meningkatkan jangkauan antar wilayah.
- Data kondisi geografis kabupaten Buru
- Data perkembangan ekonomi makro kabupaten Buru (PDRB, Pendapatan per Kapita, Jumlah Penduduk).
- Data Kondisi/Kapasitas Terpasang Sarana dan Prasarana transportasi.
- Data arus barang yang masuk/keluar wilayah kabupaten Buru.

Methodes Analisis didasarkan pada :

- Studi literatur : yang didapatkan dari berbagai text book dan laporan kerja yang terkait dengan sifat dan tujuan penelitian, yang meliputi kegiatan identifikasi sektor-sektor andalan yang memberikan kontribusi pada PDRB dan aspek yang berpengaruh dalam perencanaan sistim

3. Kesimpulan / Rekomendasi

Dari hasil analisis yang dilakukan model permintaan dan model evaluasi, maka pengaplikasian dilakukan untuk menentukan :

- ❑ Apakah Pemda setempat perlu mengadakan pembelian kapal baru atau memberikan subsidi perusahaan angkutan laut untuk melayani permintaan jasa transportasi waktu mendatang.
- ❑ Kebijakan tarif angkutan laut yang optimum berlaku bagi setiap jenis sarana angkutan laut yang beroperasi pada setiap trayek.

4.2.7. Teknik Perolehan Data

Untuk mendapatkan data yang maksimal, maka teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

- a. Data primer yang didapatkan lewat Observasi, wawancara, pencatatan langsung terhadap objek yang diteliti.
- b. Data sekunder yang didapatkan lewat literatur maupun instansi terkait.

Pengumpulan data dilakukan untuk mendapatkan data yang terkait besaran fisik sarana dan prasarana transportasi, serta kondisi geografis wilayah dan perkembangan ekonomi daerah.

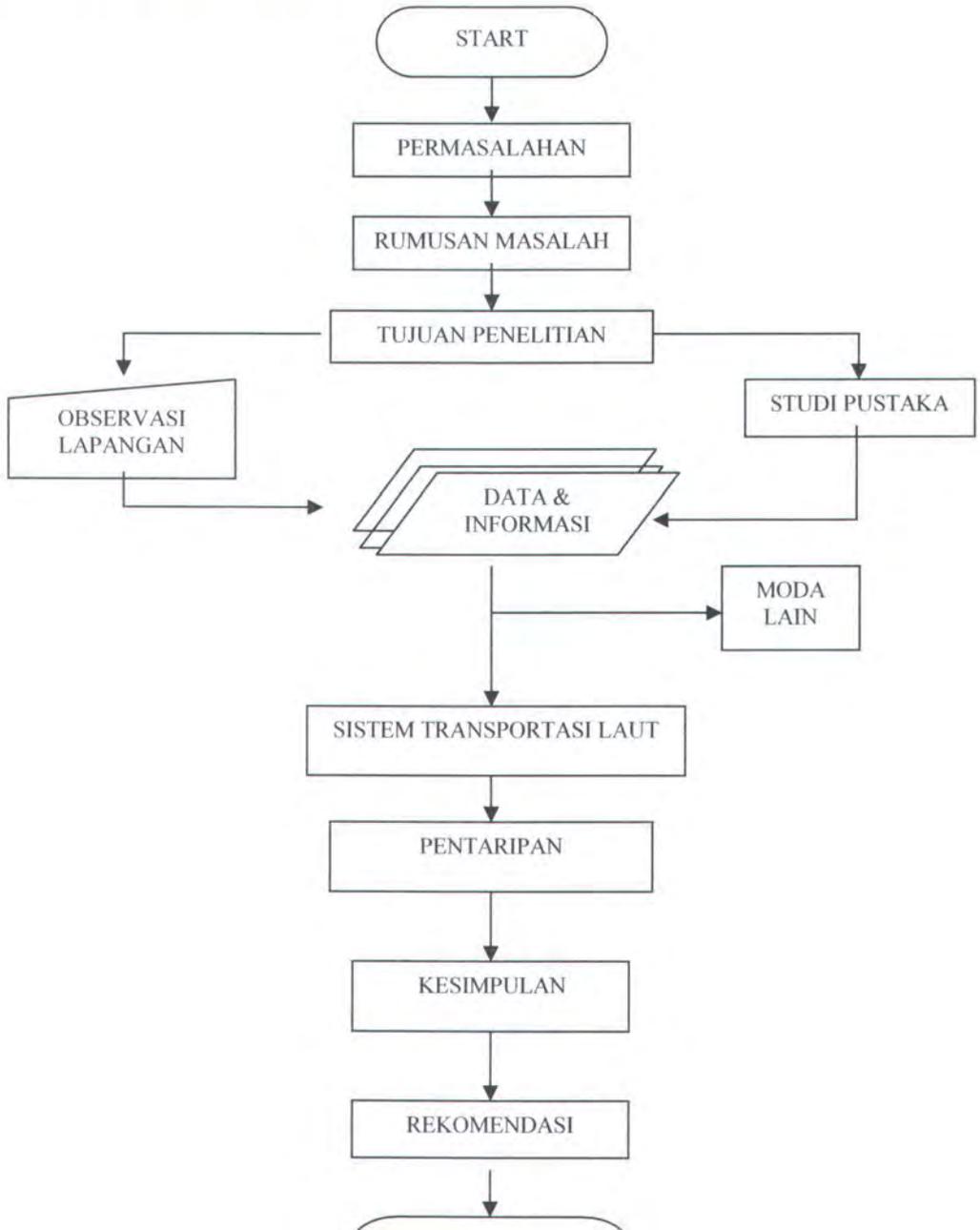
1.2.8. Lokasi waktu dan kegiatan penelitian

Penelitian dilakukan di Kabupaten Buru dan diperkirakan selama 5 (lima) bulan terhitung mulai proposal ini disetujui sampai dengan presentase akhir penelitian. Secara terperinci waktu dan kegiatan penelitian pada Tabel I.2. sebagai berikut :

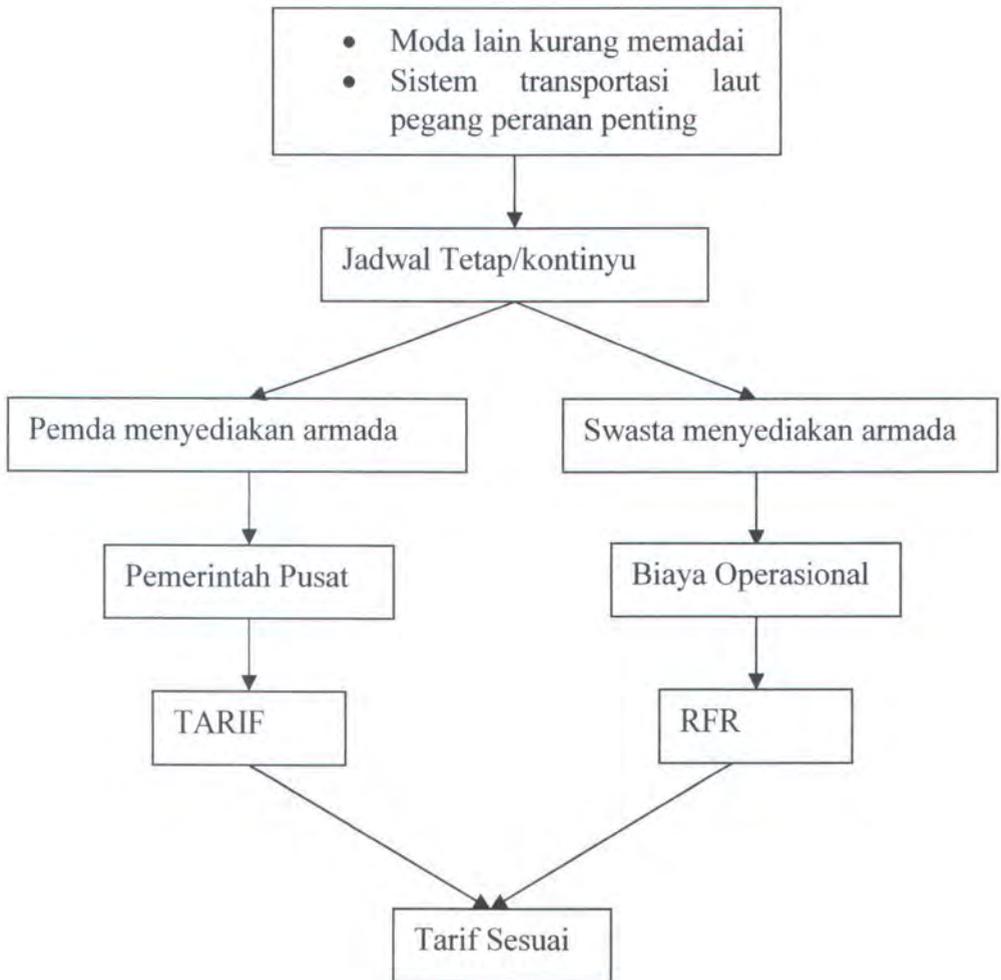
Tabel I.2. Waktu dan Kegiatan Penelitian

No.	KEGIATAN	BULAN				
		I	II	III	IV	V
1.	Persiapan Penelitian	X				
2.	Pengumpulan Data	X	X			
3.	Analisa Data		X	X		
4.	Pengadaan				X	
5.	Presentasi Hasil Penelitian				X	

1.2.9. Diagram Alir Penelitian



1.2.10. Sistem Transportasi di Kabupaten Buru





BAB II
GAMBARAN UMUM KABUPATEN
BURU

BAB II

GAMBARAN UMUM KABUPATEN BURU

II.1. Visi dan Misi Kabupaten Buru

II.1.1. Visi

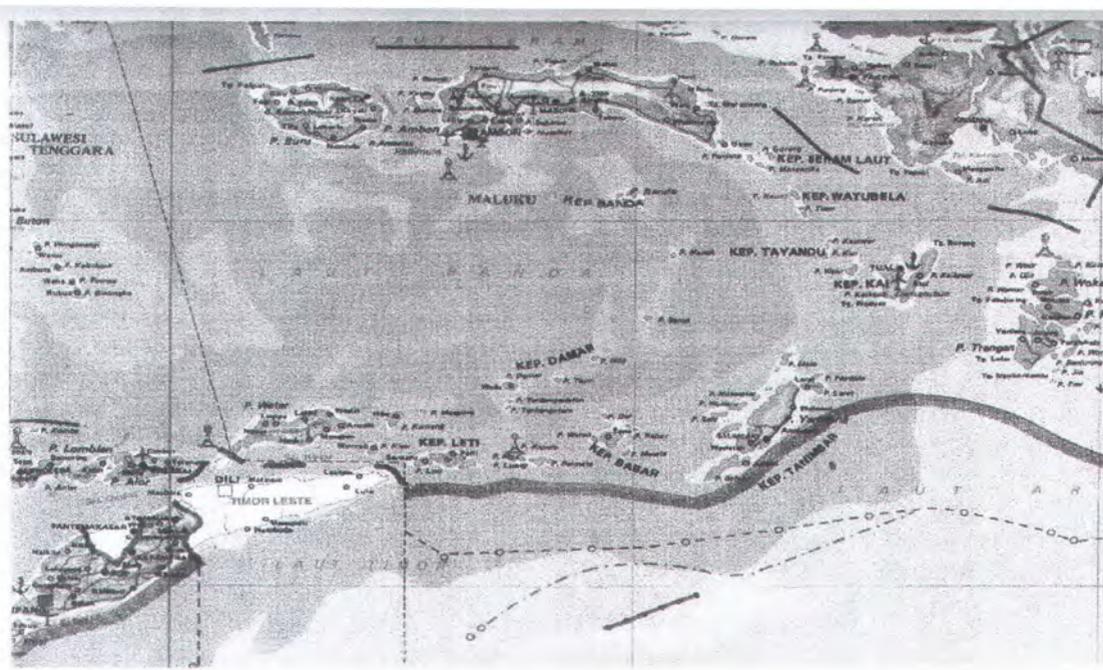
Sesuai Peraturan Daerah Kabupaten Buru Nomor 09 Tahun 2003 tentang Renstra, Visi Kabupaten Buru sebagaimana telah ditetapkan bersama adalah *“Menjadikan Kabupaten Buru sebagai kawasan tumbuh cepat yang berbasis pada pertanian serta terwujudnya masyarakat yang sehat, mandiri, beriman, cinta tanah air, demokratis, sadar hukum dan lingkungan, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi, kualitas, etos kerja, disiplin, sejahtera dan mandiri”*.

II.1.2. Misi

Untuk mewujudkan visi tersebut, Kabupaten Buru memiliki misi sebagai berikut :

1. Menciptakan kondisi aman, damai, tertib dan tentram dalam kehidupan masyarakat;
2. Memantapkan landasan kehidupan beragama sebagai kekautan moral, spiritual dan etika dalam kehidupan bermasyarakat;
3. Menegakkan supremasi hukum yang menjiwai tegaknya tatanan kehidupan

5. Memberdayakan masyarakat dan seluruh kekuatan ekonomi rakyat, terutama pengusaha ekonomi kecil dan menengah, serta mendorong peran koperasi dan swasta.
6. Menciptakan struktur ekonomi yang kuat dengan berbasis pertanian dalam arti luas dengan asa peningkatan kesejahteraan masyarakat;
7. Menciptakan keterkaitan ekonomi intra dan antar wilayah melalui pembangunan dan peningkatan infrastruktur;
8. Meningkatkan kualitas aparatur lembaga dan pemerintahan dalam melayani masyarakat;
9. Mewujudkan kehidupan sosial budaya yang berkepribadian dinamis, kreatif, serta mengembangkan budaya lokal dalam masyarakat melalui penguatan lembaga masyarakat;
10. Mewujudkan sistim pendidikan yang bermutu dan berbasis sumber tropisdaya lokal;
11. Meningkatkan kesehatan masyarakat dan lingkungan yang saling mendukung;
12. Meningkatkan kehidupan politik masyarakat yang demokratis.



Gambar II.1. Peta Provinsi Maluku



I.2. Letak Geografis

Secara Astronomis Kabupaten Buru terletak antara $2^{\circ}25'$ - $3^{\circ}55'$ Lintang Selatan dan $121^{\circ}21'$ - $125^{\circ}21'$ Bujur Timur dengan Batas, sebagai berikut :

Sebelah Utara	: Laut Seram
Sebelah Selatan	: Laut Banda
Sebelah Barat	: Laut Buru
Sebelah Timur	: Selat Manipa

I.3. Keadaan Iklim

Secara umum Kabupaten Buru beriklim tropis dan iklim musim yang dipengaruhi oleh lautan yang mengelilinginya. Menurut catatan Stasiun Meteorologi Namlea temperatur maksimum tahun 2001 adalah $30,7^{\circ}\text{C}$ dan temperatur minimum adalah $23,5^{\circ}\text{C}$ dengan curah hujan $67,9\text{ mm}$ sedangkan kelembapan udara tercatat $11,87\%$ persen dengan arah angin antara $120 - 401$ derajat dan kecepatan antara $5 - 13$ knot.

I.4. Daerah Administratif

Kabupaten Buru terbentuk sebagai kabupaten baru hasil pemekaran dari Kabupaten Maluku Tengah berdasarkan Undang-Undang Nomor 46 Tahun 1999

emerintahan dan pembangunan maka sesuai Peraturan Daerah nomor 03/2003 tentang Pembentukan Kecamatan dalam Wilayah Kabupaten Buru, maka Kabupaten Buru dimekarkan 10 (Sepuluh) wilayah kecamatan. Ini dapat terlihat pada Tabel II.1 berikut ini

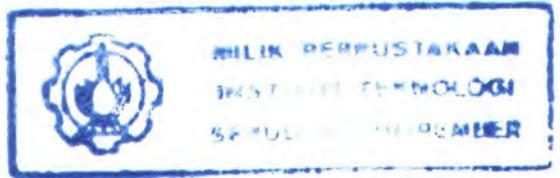
Tabel II.1. Nama Ibukota Kecamatan, banyaknya Desa/Kelurahan Di Kabupaten Buru

Kecamatan	Ibu kota kecamatan	Jumlah Desa	Keterangan
Leksula	Leksula	14	
Waesema	Wamsisi	7	
Ambalau	Wailua	7	
Namrole	Elfula	8	
Kapala Madan	Biloro	8	
Namlea	Namlea	11	
W a e a p u	Waenetat	17	
Batabual	Ilath	5	
W a p l a u	Waplau	9	
Air Buaya	Air Buaya	8	
B U R U		94	

umber : BPS Kabupaten Buru (2003)

1.5. Luas Wilayah

Luas Buru dan pulau-pulau kecil di Kabupaten Buru adalah sebagai berikut:



I.6. Kondisi Kependudukan

Penduduk Kabupaten Buru berdasarkan hasil Registrasi Penduduk 2003, berjumlah 134.972 jiwa yang penyebarannya dapat dilihat pada tabel II.2. berikut:

Tabel II.2. Jumlah Penduduk Kabupaten Buru Menurut Kecamatan & Jenis Kelamin

Kecamatan	P e n d u d u k		J u m l a h
	Laki-Laki	Perempuan	
Buru Selatan	11.774	10.299	22.076
Buru Selatan Timur	11.487	10.997	22.484
Buru Utara Timur	21.314	20.339	41.653
Buru Utara Selatan	16.760	15.993	32.753
Buru Utara Barat	7.545	8.461	16.002
J u m l a h	68.383	66.589	134.972

Sumber : BPS Kabupaten Buru (2003)

Sedangkan jumlah dan laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Buru dapat dilihat pada tabel II.3. dibawah ini.

Tabel II.3. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Buru

Kecamatan	P e n d u d u k				Laju Pertumbuhan Penduduk		
	1971	1980	1990	2000	71-80	80-90	90-00

I.7. Komiditi Unggulan

I.7.1. Potensi Pertanian

- ❖ Padi Sawah (L = 4.000 Ha P = 12.600 Ton)
- ❖ Padi Ladang (L = 4.916 Ha P = 6.6685,80 Ton)
- ❖ Palawija (L = 2,277,42 Ha P = 2.818,42 Ton)
- ❖ Ubi-Ubian (L = 109,94 Ha P = 3.140,95 Ton)
- ❖ J a g u n g (L = 4.000 Ha P = 20.000 Ton)

I.7.2. Potensi Peternakan

- ❖ Ternak Sapi (14.236,07 ST)
- ❖ K e r b a u (1.180,80 ST)
- ❖ Kambing (1.642,35 ST)
- ❖ Ayam Buras (4.546,84 ST)
- ❖ I t i k (1.325,12 ST)

I.7.3. Potensi Kehutanan

- ❖ Hutan Suaka Alam : 8.818 Ha
- ❖ Hutan Lindung : 155.396 Ha
- ❖ Hutan Prod.Terbatas : 333.452 Ha
- ❖ Hutan Prod Tetap : 159.678 Ha
- ❖ Hutan Prod.Konversi : 175.717 Ha
- ❖ Hutan Kayu Batih : 100.000 Ha

I.7.5. Potensi Perikanan

- ❖ Ikan Tuna (P = 2.537 Ton)
- ❖ Ikan Cakalang (P = 3.668 Ton)
- ❖ Ikan Tongkol (P = 3.107 Ton)
- ❖ Kepiting (P = 9 Ton)
- ❖ Udang (P = 5 Ton)
- ❖ Kerang-kerangan (P = 17 Ton)

I.8. Kondisi Perekonomian

I.8.1. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sesuai dengan konsep dan defenisinya, adalah merupakan indikator yang dapat mencerminkan kemampuan suatu daerah / region didalam mengelola berbagai potensi ekonomi seperti sumber daya alam maupun faktor-faktor produksi di dalamnya untuk dapat mencerminkan nilai tambah ekonomi di dalam daerah / region.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Buru Tahun 1999 – 2002 seperti terlihat pada Tabel II.4. berikut ini :

Tabel II.4 . Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Buru Tahun 2000-2003

No	Lapangan Usaha	2000	2001	2002	2003
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pertanian	129.586,23	130.865,16	152.343,27	162.578,07

I.8.2. Pertumbuhan Ekonomi

PDRB Kabupaten Buru atas dasar harga konstan pada Tahun 2002 sebesar Rp. 8.033,15 juta rupiah. Ini menunjukkan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Buru sebesar 2,17 %.

PDRB atas dasar harga berlaku di Kabupaten Buru tercatat sebesar Rp. 8.64.992 juta rupiah dan atas dasar harga konstan sebesar Rp. 596.818 juta rupiah.

I.8.3. Pendapatan Perkapita

Kondisi ekonomi Kabupaten Buru sejak Tahun 1998 s/d 2000 cenderung menurun, namun pada Tahun 2001 terjadi sedikit kenaikan. Hal ini ditandai dengan penurunan laju pertumbuhan dari -9,92 % pada tahun 1998 menjadi -6,13 % pada tahun 1999, pada Tahun 2000 menjadi -8,65 % pada tahun 2001 terjadi kenaikan yaitu sebesar 0,40 %, pada Tahun 2002 terjadi pertumbuhan sebesar 2,17 % dan pada Tahun 2003 terjadi pertumbuhan sebesar 2,47 %.

Pendapatan per kapita Kabupaten Buru untuk periode empat tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel II.5. berikut ini :

Tabel II.5. Pendapatan Regional Perkapita Kabupaten Buru

Tahun	Pendapatan Regional Perkapita
(1)	(2)

1.8.4. Pola Perdagangan

Kondisi infrastruktur yang tersedia di Kabupaten Buru secara umum dapat dikatakan belum memadai guna menunjang aktivitas perindustrian dan perdagangan yang efektif dan ekonomis. Hal ini dibuktikan masih minimnya fasilitas listrik, telepon, air bersih yang sangat vital bagi aktivitas perekonomian.

Disamping itu dari sisi aksesibilitas jalan belum cukup memadai. Simpul-simpul keluar-masuk Kabupaten Buru yaitu pelabuhan udara dan laut, belumlah mendukung sepenuhnya proses perdagangan dan jasa yang cepat dan murah.

Kondisi umum infrastruktur ini mengakibatkan rendahnya daya tarik Kabupaten Buru sebagai sentral pengumpul dan proses nilai tambah produk-produk unggulan Namlea secara khusus dan Kabupaten Buru secara umum. Hal ini disebabkan karena asumsi minimalnya infrastruktur (terutama transportasi laut dan udara) yang reliable berpotensi akan menaikkan ongkos produksi dan distribusi yang pada akhirnya akan menaikkan harga jual secara akumulatif terhadap semua produk unggulan dan kompetitif dari Kabupaten Buru. Dan argumen ini pada intinya berefek pada tereduksinya nilai jual produk unggulan Kabupaten Buru dibandingkan dengan daerah-daerah sumber daya alam lainnya di bagian Indonesia lainnya.

Volume dan nilai perdagangan Kabupaten Buru dapat terlihat pada Tabel

Tabel II.6. Volume dan Nilai Perdagangan Kabupaten Buru

Tahun	Lewat Pelabuhan Daerah		T o t a l	
	Volume (ton)	Nilai (Rp)	Volume (ton)	Nilai (Rp)
1999	119.400	117.552.400,-	119.400	117.552.400,-
2000	151.670	130.865.160,-	151.670	130.865.160,-
2001	288.200	149.952.190,-	288.200	149.952.190,-
2002	317.160	162.678.000,-	317.160	162.678.000,-
2003	497.557	195.840.000,-	497.557	195.840.000,-

Sumber : Bappeda Kab. Buru

I.9. Sistem Transportasi

I.9.1. Sarana Dan Prasarana Transportasi Yang Tersedia di Kabupaten Buru.

. Transportasi Darat

→ Panjang jalan 405,75 Km yang terdiri dari :

- Aspal 180,50 km (44,48 %)
- Kerikil 75,25 km (18,54 %)
- Tanah 150 km (36,96 %)

→ Kondisi jalan baik (12,10 %), sedang (7,50 %), rusak ringan (13,50 %), rusak berat (86,26 %), namun setiap tahun dibangun dan ditingkatkan.

→ Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Buru

1.9.1. Transportasi Laut.

- Kegiatan angkutan laut dilayani oleh 2 buah pelabuhan yang representatif, yaitu pelabuhan Namlea (Kecamatan Buru Utara Timur) dan pelabuhan Leksula (Buru Selatan).
- Pelabuhan Namlea untuk aksesibilitas wilayah Kabupaten Maluku Tengah (Amahai, Piru, Tehoru, Wahai), Pulau Ambon, Makasar maupun Surabaya.
- Leksula untuk aksesibilitas dengan wilayah pulau Ambon, Kabupaten Maluku Tengah (Piru, Tehoru) dan Surabaya.
- Namun guna melayani kebutuhan bongkar muat barang dan penumpang di beberapa lokasi potensial, oleh Pemerintah Kabupaten Buru juga telah dibangun Tambatan Perahu.
- Kondisi umum prasarana belum memadai khususnya Namlea, namun sudah ada studi pengembangan dan Dermaga Namlea sedang dalam proses pembangunan.

1.9.2. Jaringan Transportasi

1.9.2.1. Transportasi Darat

- Pola jaringan jalan yang berperan penting di Kabupaten Buru adalah :

- Waenetat - Namlea

b. Transportasi Laut

➤ Pola jaringan transportasi laut yang berperan penting di Kabupaten Buru adalah :

- Namlea – Ambon : 82 mil
- Namlea – Sanana : 126 mil
- Namlea – Amahai : 131 mil
- Namlea – Tehoru : 152 mil
- Namlea – Piru : 89 mil
- Namlea – Wahai : 154 mil
- Leksula – Ambon : 94 mil
- Leksula – Sanana : 145 mil
- Leksula – Amahai : 143 mil
- Leksula - Tehoru : 164 mil
- Leksula – Piru : 101 mil
- Leksula – Wahai : 166 mil

Disamping itu, terdapat pola jaringan transportasi local yang menghubungkan Namlea sebagai Kota Kabupaten dengan Kota-kota Kecamatan dan sekitarnya, sebagaimana terlihat pada Peta berikut :



Gambar II.3. Jaringan Transportasi Lokal

Transportasi Udara

Jaringan transportasi Udara yang berperan penting di Kabupaten Buru adalah : Namlea – Ambon.

Lapangan terbang di Kabupaten Buru memiliki ukuran 750 x 23 yang didarati oleh pesawat jenis C.212 oleh Maskapai PT. Merpati Nusantara Airlines.

3. Tarif Angkutan Laut

Dalam menetapkan tarif angkutan baik laut, darat maupun udara ada dua kepentingan yang berbeda, dimana perusahaan angkutan menghendaki tarif yang tinggi mungkin dan pemakai jasa angkutan sebaliknya menginginkan tarif yang rendah mungkin. Kedua kepentingan ini memintahkan penentuan tarif dengan tingkat kewajaran yang sesuai dengan kemampuan pemakai jasa dan batas tarif minimum akan mengikuti tingkat biaya operasi minimum (*long run marginal cost*) perusahaan angkutan, (*Abbas salim, 2002*)

Namun yang menjadi permasalahan bagi para pengguna jasa angkutan laut yang ada di Kabupaten Buru adalah penentuan tarif angkutan laut untuk masing-masing trayek dari dan ke Kabupaten Buru tidaklah ditetapkan berdasarkan suatu keputusan dari pihak pemerintah tetapi ditetapkan oleh pengusaha

Di bawah ini disajikan tarif angkutan laut pada masing-masing trayek di Kabupaten Buru, sebagai berikut :

Tabel II.7. Tarif angkutan laut di Kabupaten Buru

No.	Nama Kapal	Jenis/Tipe	Bahan Dasar	Route	Tarif yang berlaku
1.	KMP. Kerapu II	KMP Ferry	Besi	Ambom-Namlea	Rp. 30.450,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton) Rp. 426.650,-/Truck (unit)
2.	KMC. Expres Bahari 2B	Kapal Cepat	Fibre Glas	Ambom-Namlea	VIP : Rp. 145.000,-/penumpang Eks : Rp.120.000,-/penumpang
3.	KM. Lai-Lai - 7	Kapal Cepat	Fibre Glas	Leksula-Ambon	Rp. 100.000,-/penumpang
4.	KM. Anugera Mandiri	Kapal Rakyat	Kayu	Ambom-Namlea	Rp. 70.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
5.	KM. Sarina Mas	Kapal Rakyat	Kayu	Namea-Leksula	Rp. 70.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
6.	KM. Embun Akbar	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea-Namrole	Rp. 65.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
7.	KM. Awal Fitrah	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea- Ambalau	Rp. 60.000,-/penumpang Rp. 200.000,-/barang (ton)
8.	KM. Amboina Star	Kapal Rakyat	Besi/baja	Ambon - Leksula	Rp. 100.000,-/penumpang Rp. 250.000,-/barang (ton)
9.	KM. Merpati Putih2	Kapal Rakyat	Kayu	Namlea-Ambalau	Rp. 250.000,-/barang (ton)

0. Kondisi Pelabuhan Namlea di Kabupaten Buru

0.1. Letak

Pelabuhan Namlea terletak di Kecamatan Namlea Kabupaten Buru Provinsi Maluku pada posisi ordinat 02°25' - 04' 55" Lintang Selatan dan 121° 125°21' Bujur Timur.

s Kolam : 13.361.160 ha
 ang Surut : terendah -3,7 m dan tertinggi -7,9 m
 angan Penumpukan : 4.000 m
 jungan Kapal Rata-rata : 26 call

Tabel II.8. Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Namlea

Tahun	Call	DWT	Barang		Penumpang	
			Bongkar	Muat	Turun	Naik
1999	643	710.157	30.950	356.788	32.222	29.727
2000	420	644.556	32.579	563.624	33.672	29.735
2001	515	713.152	29.096	856.617	34.392	29.271
2002	621	740.700	38.990	863.370	38.869	30.030
2003	693	765.350	46.548	366.692	34.813	27.772

ber : Laporan Operasional Kanpel Buru

Bongkar-muat yang terjadi di Pelabuhan Namlea selama ini sesuai dengan
 eksitasnya pada jalur-jalur pelayaran utama. Persentasi asal dan tujuan barang
 at digambarkan sebagai berikut :

1. Pola Pengembangan Sistem Prasarana Transportasi.

1.1.1. Pola Pengembangan Transportasi Darat

Pola pengembangan jaringan transportasi darat di Kabupaten Buru dititik
 tkan pada upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi, pemerataan

Meningkatkan jalan yang menghubungkan antar kecamatan, dimana sebagian jalur tersebut masih berupa rintisan tanah yang menerobos hutan dan pegunungan dengan beberapa lereng terjal. Seperti antara kota Namlea - Leksula dan Namlea - Air Buaya.

Upaya pembangunan jalan diseluruh wilayah Kabupaten Buru secara bertahap, untuk mempercepat sistim pemasaran hasil produksi.

Upaya peningkatan dan pembangunan prasarana jalan dan drainasenya dari ibukota kecamatan kedesa-desa yang merupakan pusat sentra produksi pertanian yang masih memberikan sumbangan relatif besar terhadap perekonomian kabupaten Buru.

1.2. Pola Pengembangan Transportasi Laut

Prasarana pelabuhan yang tersedia di Kabupaten Buru yang berfungsi untuk aktivitas angkutan penumpang dan barang, yaitu :

- Besar : Pelabuhan Namlea
- Perintis : Pelabuhan Leksula
- Lokal : Tersebar diberbagai kecamatan
- Rakyat : Tersebar di berbagai kecamatan

2. Permasalahan yang dihadapi oleh Kabupaten Buru.

2.1. Transportasi Darat

Kondisi jalan darat di Kabupaten Buru belum bisa diandalkan untuk melayani distribusi barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya karena kondisi jalan yang belum memadai dan belum dapat memperlancar kegiatan distribusi barang dan jasa yang dihasilkan di daerah sentra produksi.

2.2. Transportasi Laut

Kondisi dermaga Namlea sebagai pintu masuk (entry gate) jalur pelayaran ke Kabupaten Buru saat ini belum dapat disandari oleh kapal-kapal besar. Kondisi demikian sangat menghambat mobilitas orang dan jasa di Kabupaten Buru. Selain itu terjadinya konflik sosial di kepulauan Maluku mendorong perpindahan manusia ke daerah-daerah aman, diantaranya ke Kabupaten Buru.

2.3. Pola Perdagangan

Sistem perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat Kabupaten Buru pada umumnya mereka melakukan transaksi penjualan hasil komoditas mereka ke pasar skala kecil, menengah maupun koperasi, yang akan didistribusikan keluar



BAB III
DASAR TEORI

BAB III

DASAR TEORI

1. Peranan Jasa Angkutan Laut

Industri Jasa Angkutan Laut diartikan sebagai pemindahan muatan barang/penumpang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dalam waktu, jarak dan biaya tertentu dengan menggunakan sarana Angkutan Laut). Tingginya utilisasi barang dan penumpang di suatu wilayah merupakan salah satu indikator bahwa wilayah tersebut cukup berkembang bahkan boleh dikatakan maju di sektor ekonomi. Dengan demikian pembangunan secara umum tidak dapat dilepas pisahkan dengan pembangunan di sektor transportasi dalam artian adanya penyediaan jasa angkutan yang cukup serta memadai (Abbas Salim, 1993).

Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan jarak antara satu daerah dengan daerah lainnya menjadi lebih dekat, selain itu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menjadi lebih lancar dan dapat menyebar lebih luas dan merata. Akibatnya arus perpindahan dan perdagangan barang-barang ini menyebabkan juga arus peredaran uang dan barang menjadi lebih cepat sehingga dapat diharapkan adanya distribusi pendapatan yang lebih menyebar dan merata. Hubungan antara jasa

Menurut (Rustian K, 2003) peran dan pentingnya transportasi pada umumnya
mpak pada aspek sosial maupun ekonomi negara dan masyarakat diantaranya :
tersedianya barang (avalibility of goods)
stabilisasi dan pengamanan harga (stabilization and eqlization)
penurunan harga (price reduction)
meningkatkan nilai tanah (land valua)
terjadinya spesialisasi antara wilayah (teritorid division of labour)
perkembangnya usaha skala besar (lorge scale production)
terjadinya mobilisasi penduduk dan konsentrasi penduduk (mobilization and
population concentration) dalam kehidupan.

Sistem Pengoperasian Kapal

Sesuai Peraturan Pemerintah No. 17/1988 Penetapan Pola Trayek Kapal dapat
dijalankan oleh Perusahaan Pelayaran baik secara sendiri-sendiri maupun secara
bersama-sama untuk pelayaran dalam negeri maupun ke dan dari luar negeri,
terlepas dari halnya dengan penempatan kapal-kapal pada trayek-trayek yang
tertentu. Tentu saja penetapan trayek oleh perusahaan pelayaran harus
diperhatikan pertimbangan faktor ekonomi maupun financial, diantaranya : Potensi barang

. Waktu pelayaran

Pengoperasian kapal-kapal dari dan ke Kabupaten Buru melalui Pelabuhan Namlea dan Leksula adalah untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat yang bepergian dari dan ke Buru maupun dari Kecamatan-Kecamatan yang ada dalam Kabupaten Buru di Namlea sebagai pusat Pemerintahan maupun Ekonomi Pembangunan. Waktu tempuh kapal-kapal yang beroperasi di Kabupaten Buru bervariasi menurut jarak, tempat dan jenis kapal sebagai berikut :

Tabel III.1. Waktu Tempuh Kapal di Kabupaten Buru

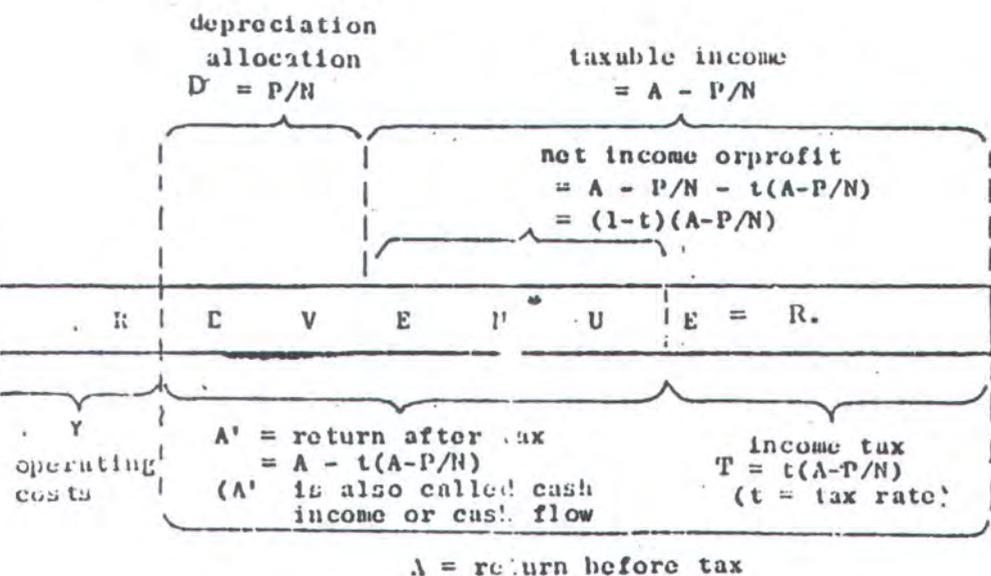
Nama Kapal	Jenis/Tipe	Route	Lama Pelayaran	Ket
Kerapu II	KMP Fery	Ambom-Namlea	9 jam	
Expres Bahari	Kapal Cepat	Ambom-Namlea	3 jam	
Lai-Lai-7	Kapal Cepat	Leksula-Ambon	7 jam	
KM. Anugera Mandiri	Kapal Rakyat	Ambom-Namlea	11 jam	
KM. Sarina Mas	Kapal Rakyat	Namea-Leksula	7 jam	
KM. Embun Akbar	Kapal Rakyat	Namlea-Namrole	5 jam	
KM. Awal Fitrah	Kapal Rakyat	Namlea-Ambalau	5 jam	
KM. Amboina Star	Kapal Rakyat	Ambon-Leksula	12,5 jam	
KM. Merpati Putih	Kapal Rakyat	Namlea-Pasir Putih	13 jam	

Sementara waktu tunggu di Pelabuhan 10-12 jam embarkasi dan debarkasi urusan-urusan kesyabandaran serta waktu tunggu untuk istirahat mesin. Waktu pengoperasian kapal dalam round trip akan dihitung sesuai dengan panjang

Metode Penentuan Harga

Kondisi Sebelum dan Sesudah Pajak

Secara umumnya Negara maritime menarik pajak pada perusahaan yang bergerak dalam dunia maritime. Besarnya pajak bukan saja variasi menurut negara tetapi juga tergantung pada situasi dalam negara itu sendiri. Dalam pembahasan ini kita hanya akan membicarakan masalah-masalah prinsip saja, sedangkan variasi lainnya bisa kita kembangkan sendiri.



Dalam gambar diatas dapat diketahui distribusi dari perhitungan pembukuan tahunan (annual revenue) dari suatu investasi modal. Pajak biasanya dihitung berdasarkan pendapatan total perusahaan dan untuk memudahkan perhitungan

Revenue (R) = Biaya Operasi (Y) + Penerimaan sebelum pajak (A).

Penerimaan sesudah pajak (A') = Revenue (R) – Biaya Operasi (Y) – Pajak (T).

$$T = t \left(A - \frac{P}{N} \right)$$

$$A' = R - Y - t \left(A - \frac{P}{N} \right)$$

$$A' = Y + A - Y - t \left(A - \frac{P}{N} \right) \dots\dots\dots (III.1)$$

$$A' = A - t \left(A - \frac{P}{N} \right)$$

$$A' = A (1 - t) + \frac{tP}{N}$$

dimana :

t = Prosentase pajak

selanjutnya

$$\frac{A'}{P} = \frac{A}{P} (1 - t) + \frac{t}{N} \dots\dots\dots (III.2)$$

Dari definisi pada pasal lalu :

$$\frac{A'}{P} = CR', \quad \frac{A}{P} = CR \dots\dots\dots (III.3)$$

Maka diperoleh :

$$CR' = CR (1 - t) + \frac{t}{N} \text{ atau } CR = \frac{CR' - \frac{t}{N}}{1 - t} \dots\dots\dots (III.4)$$

Solusi untuk Persoalan Transportasi

$$RFR = \frac{P (CR) + Y}{ATC} \quad (\text{Rp./ton})$$

Dibandingkan dengan tarif angkut pemerintah

Dari buku karangan HARRY BENFORD

$$ARTT = \frac{345 \times 24}{RTT} \quad (\text{trip / tahun})$$

$$RTT = \frac{1,926 \times Dist}{Vs} + DWT \frac{LR + UR}{LR \times UR} + Del \quad (\text{jam})$$

$\frac{+UR}{c \times UR}$ diambil sama dengan 1

$$ATC = P_b \times ARTT \quad (\text{ton})$$

$$RFR = \frac{(Investasi \text{ Awal} \times CR) + Operasional \text{ Cost}}{ATC}$$



Biaya Operasi

Konsekwensi dari pengoperasian alat angkut adalah dikeluarkanlah sejumlah biaya yang digunakan untuk eksploitasi alat angkut tersebut. Yang dimaksud dengan biaya eksploitasi dalam hal ini adalah semua pengeluaran baik selama kapal beroperasi maupun dalam keadaan kapal tidak beroperasi. Secara umum biaya operasi terbagi dari : biaya tetap (Fixed Cost) dan biaya tidak tetap (Variable Cost).

Upah anak buah kapal atau ABK, merupakan elemen biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar jasa sehubungan dengan bekerjanya manusia di kapal. Besarnya biaya ini tergantung dari jumlah besarnya tugas dan tanggung jawab serta keahlian manusia yang dipekerjakan.

Biaya Depresiasi (Penyusutan) adalah dana yang dialokasikan setiap tahun sesuai dengan umur ekonomi suatu kapal (Kadaria, 1978).

Menurut Neomen, 1990, dalam Januar A. Joy, 2004, biaya penyusutan kapal dihitung dengan menggunakan metode penyusutan langsung (Straight Line Deprecation) yaitu :

$$D = \frac{(P - S)}{n} \dots\dots\dots(III.5)$$

dimana :

- D = Depresiasi per tahun (Annual Deprecation Charge)
- P = Investasi awal (Initial Investment)
- S = Nilai sisa (Salvage Value)
- n = Umur ekonomis (economic life)

Biaya Bunga Modal dihitung dengan menggunakan rumus berikut :

$$\frac{V+1}{2} \times (65\% \times \text{Investasi}) \times \text{tingkat suku bunga / th}$$

Menurut Gurning Saut; 2004, Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran, penggantian kerugian yang mungkin terjadi.

Menurut Radiks Purba; 1994, dalam kegiatan pengoperasian kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan dikenal 4 (empat) jenis asuransi sebagai berikut :

- . Hull Insurance, termasuk mesin, ketel, semua perlengkapan dan peralatan kapal sehingga disebut juga Hull and Machinery (H & M. Insurance).
- . Increased Value Insurance atau Disbursement Insurance.
- . Freight Insurance.
- . Protection and Indemnity Insurance.

Sementara itu menurut Gurning Saut; 2004, dalam dunia pelayaran ada 2 (dua) jenis asuransi yaitu :

- . Asuransi kerangka kapal dan mesin (Hull and Machinery Insurance) dan
- . Asuransi muatan kapal (Cargo Insurance),

Besarnya biaya asuransi adalah sebesar 1,0 – 1,5 %.

Biaya Overhead adalah biaya yang dikeluarkan untuk membiayai pegawai darat

2. Biaya Tidak Tetap (Variabel Cost)

Biaya tidak tetap adalah biaya yang selalu berubah-ubah yang terdiri dari:

Biaya bahan bakar diperuntukan untuk operasional mesin induk dan mesin Bantu. Bahan bakar dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Biaya Bahan Bakar} = \text{Jumlah Mesin} \times \text{PK/unit} \times \text{Konsumsi BBM/} \text{PK/unit} \times \\ \text{Jam berlayar/trip} \times \text{Trip/hari} \times \text{hari operasi kapal/th} \times \\ \text{Harga BBM/liter}$$

Biaya minyak pelumas adalah biaya-biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian mesin induk dan mesin Bantu. Besarnya biaya ini tergantung dari besarnya kapasitas mesin.

$$\text{Biaya Minyak Pelumas} = \text{Jumlah Mesin} \times \text{PK/unit} \times \text{Konsumsi} \\ \text{Pelumas/} \text{PK/jam} \times \text{Jam berlayar/trip} \times \text{Trip/hari} \times \\ \text{hari operasi kapal/th} \times \text{Harga pelumas/liter}$$

$$\text{Biaya Gemuk} = \text{Jumlah Konsumsi gemuk/bulan} \times \text{Jumlah operasi kapal} \times \\ \text{Harga gemuk/kg}$$

Biaya Air Tawar :

$$\text{- Untuk ABK} : \text{Jumlah ABK} \times \text{Jumlah pemakai air/orang /hari} \times \\ \text{Hari operasi kapal/th} \times \text{Harga air tawar/liter}$$

- Biaya pelabuhan merupakan elemen biaya yang harus dikeluarkan sehubungan dengan berlabuhnya suatu kapal di suatu pelabuhan, meliputi biaya labuh, biaya tambat dan biaya pandu, besarnya biaya biasanya ditetapkan oleh Departemen yang bersangkutan dan banyaknya frekuensi pelayaran per tahun atau per bulan.
- Biaya pemeliharaan Reparasi, adalah elemen biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan aspek-aspek perawatan dan keselamatan kapal serta manusia diatas kapal selama pelayaran.

. Pendapatan

Pendapatan adalah jumlah penerimaan yang diperoleh perusahaan dari hasil penjualan produk dikurangi biaya yang dikeluarkan selama proses produksi langsung. Dalam kaitannya dengan perusahaan angkutan laut maka pendapatan hasil penjualan tiket dikalikan dengan jumlah penumpang yang diangkut dalam periode tertentu dikurangi dengan biaya yang dikeluarkan selama periode tersebut.

akan wajar selama masih berada dalam jangkauan daya beli pemakai jasa
utan serta dapat menjamin adanya penerimaan yang layak bagi perusahaan
utan (Muchtarudin Siregar, 1990).



BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN
PEMBAHASAN

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

PERHITUNGAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL.

Dalam penelitian ini semua biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran/operator, baik itu biaya operasi (Operation Cost) maupun biaya pelayaran Voyage Cost sebagaimana dikelompokan oleh (Stopford, 1997) dalam Januar Arif / 2004 dikelompokan kedalam biaya tetap (Fixed Cost) dan biaya tidak tetap (Variabel Cost). Untuk biaya-biaya tetap seperti biaya ABK, biaya penyusutan, biaya bunga modal, biaya Asuransi, biaya overhead, biaya makan dan minum sedangkan untuk biaya-biaya tidak tetap seperti biaya bahan baker, biaya minyak pelumas, biaya gemuk, biaya air tawar, biaya pelabuhan dan biaya pemeliharaan.

Masing-masing total komponen biaya tetap dan biaya variabel dari setiap kapal dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. KMP KERAPU II.

1.A. DATA TEKNIS KAPAL

Informasi dari PT. ASDP Cabang Ambon selaku operator KMP. Kerapu II

diperoleh dat teknis kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 39 Meter
2. Lebar = 9.50 Meter
3. Sarat = 3 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 2 Unit
 - Merk = Yanmar
 - Daya = 450 x 2
 - Bantu = 2 Unit
 - Merk = Perkins
 - Daya = 450 x 2
5. Jumlah ABK = 14 Orang.
6. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 250 Orang
 - Barang = 335 Ton

1.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Biaya Awak Kapal.

Besarnya biaya awak kapal diperoleh dari jumlah awak kapal dikalikan dengan besarnya gaji menurut jabatan, tugas dan tanggungjawab dikalikan dengan 12 bulan.

Untuk KMP. Kerapu II, jumlah biaya yang dikeluarkan untuk komponen gaji adalah sebesar Rp. 318.563.718.

Gaji yang dibayarkan kepada awak kapal sudah termasuk premi layar, tunjangan jabatan dan uang kesehatan. Selain itu awak kapal juga diberikan biaya pakaian dinas per tahun 2 setel seharga Rp. 150.000,- dan biaya astek serta tunjangan hari raya. Adapun rincian gaji perbulan untuk setiap awak kapal sebagaimana tabel IV.1 berikut :

Tabel IV.1. Perincian Gaji ABK KMP. Kerapu II

NO	JABATAN	GAJI BULAN (Rp)
1.	N a c h o d a	2.648.791,-
2.	M u a l i m I	1.761.649,-
3.	M u a l i m II	1.761.649,-
4.	K K M	1.871.165,-
5.	Masinis I	1.571.1917,-
6.	Masinis II	1.474.914,-
7.	Masinis III	1.474.914,-

2. Biaya Penyusutan

Dengan menggunakan rumus : (III.6) diperoleh nilai penyusutan sebesar :

$$\begin{aligned} &= \frac{12.5000.000.000 - 625.000.000}{15} \\ &= \frac{11.875.000.000}{15} \\ &= 791.666.666,- \end{aligned}$$

Dari nilai investasi awal, dan umur ekonomis kapal 15 Tahun.

3. Biaya Bunga Modal

Dengan menggunakan rumus : biaya bunga modal

$$\begin{aligned} &= N + 1/2 \times (65 \% \times \text{Rp. } 12.500.000.000) \times 2 \% \\ &= 11/2 \times \text{Rp. } 8.125.000.000 \times 2 \% \\ &= 5,5 \times \text{Rp. } 16.250.000 = \text{Rp. } 89.375.000 \end{aligned}$$

4. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) KMP.Kerapau II pertahu sebesar Rp.125.000.000 didasarkan pada standar 1 % dari nilai investasi awal yaitu sebesar Rp.12.500.000.000,-.

6. Biaya Makan Minum

Data yang diperoleh dari KMP. Kerapu II bahwa biaya makan minum awak kapal diperhitungkan sebesar Rp. 20.000,- Per orang per hari.

Untuk 14 Orang awak kapal maka biaya makan minum adalah sebesar

$$14 \times \text{Rp. } 20.000 = \text{Rp. } 280.000 \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 280.000 = \text{Rp. } 8.400.000 \text{ per bulan,}$$

$$= 12 \times \text{Rp. } 8.400.000 = \text{Rp. } 100.800.000,- \text{ per tahun}$$

1.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

Biaya tidak tetap (Variabel Cost) yang dikeluarkan selama pengoperasian KMP. Kerapu II untuk melayani trayek Namlea – Ambon meliputi biaya untuk bahan bakar, biaya minyak pelumas, biaya perbaikan, biaya air tawar.

1. Biaya Bahan Bakar.

Besarnya biaya bahan bakar tergantung jumlah pemakaian bahan bakar per trip / hari dan harga jual bahan bakar. Sedangkan jumlah pemakaian bahan bakar tergantung pada jumlah unit mesin dan daya terpasang,

2. Biaya Minyak Pelumas

Kebutuhan minyak pelumas untuk pengoperasian 2 unit mesin utama dan 2 unit mesin bantu adalah sebanyak 32.343 liter / tahun. Harga minyak pelumas dipasaran Rp. 15.000/liter sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan minyak pelumas per Rp. 404.291.000 / tahun.

3. Biaya Gemuk

Kebutuhan gemuk per bulan sebanyak 330 kg. Dengan harga gemuk per kilogram Rp. 23.500, maka biaya gemuk per tahun = $11 \times 330 \times 23.500 = \text{Rp. } 7.755.000,-$ per tahun

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar adalah biaya yang dikeluarkan untuk memenuhi kebutuhan air tawar baik bagi awak kapal maupun penumpang, yang digunakan untuk keperluan minum, mandi, cuci, termasuk cuci kapal, masak dan sanitasi. Adapun jumlah kebutuhan air tawar per hari untuk awak kapal adalah 200 liter dan untuk penumpang 0,5 liter serta cuci

GT x jumlah pemakaian / GT per hari x hari operasi kapal / tahun
x harga air tawar / liter.

Berdasarkan pendekatan sebagaimana disebutkan diatas, maka jumlah kebutuhan air tawar sebanyak :

- Untuk Awak Kapal

$$= 14 \times 200 \times 30 = 84.000 \text{ liter per bulan}$$

$$= 11 \times 84.000 = 924.000 \text{ liter per tahun.}$$

- Untuk Penumpang

$$= 250 \times 0,5 \times 30 = 3.750 \text{ liter per bulan}$$

$$= 11 \times 3.750 = 41.250 \text{ liter per tahun.}$$

- Untuk cuci kapal

$$= 350 \times 5 \times 30 = 52.500 \text{ liter per bulan}$$

$$= 11 \times 52.500 = 577.500 \text{ liter per tahun}$$

Jadi Total kebutuhan air tawar per tahun =

$$924.000 + 41.250 + 577.500 = 1.542.750 \text{ liter.}$$

Dengan harga air tawar Rp. 60 per liter, maka total biaya untuk air tawar
= $1.542.750 \times \text{Rp. } 60 = \text{Rp. } 92.565.000$,- per tahun.

wilayah pelabuhan dan tidak membutuhkan jasa kapal tunda dan pilot. Oleh karena itu biaya pelabuhan yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran / operator adalah jasa labuh, jasa tambat dan jasa rambu laut, yang taripnya ditetapkan oleh Departemen Perhubungan atau Pemerintah Kabupaten setempat.

Untuk KMP. Kerapu II, sesuai Keputusan Direksi PT ASDP Nomor KD. 20 / OP / ASDP – 2004, hanya dikenakan tarif tambat / sandar sebesar :

- Jembatan Apung = Rp.23/GT per hari
- Jembatan Beton = Rp. 22/GT per hari.

Berdasarkan rumus diatas maka besarnya biaya tambat per hari

$$= 350 \times \text{Rp. } 45 = \text{Rp.}15.750$$

$$= 30 \times \text{Rp.}15.750 = \text{Rp.}472.500 \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 472.500 = \text{Rp.}5.197.500,- \text{ per tahun.}$$

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan adalah sejumlah biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran / operator untuk perawatan Kapal, pemeliharaan alat-alat Komunikasi dan Doking. Besarnya biaya pemeliharaan KMP

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KMP. Kerapu II berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.2 berikut :

Tabel IV.2 Rekapitulasi biaya operasional KMP. Kerapu II

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	318.563.718
2	Biaya Penyusutan	791.666.666
3	Biaya Bunga Modal	89.375.000
4	Biaya Asuransi	125.000.000
5	Biaya Overhead	230.407.836
6	Biaya Makan & Minum	100.800.000
Jumlah		1.655.813.220
Biaya Tak Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya bahan Bakar	3.312.738.000
2	Baiaya Minyak Pelumas	404.291.000
3	Biaya Gemuk	7.755.000
4	Biaya air tawar	92.565.000
5	Biaya Pelabuhan	5.197.500
6	Biaya Pemeliharaan	625.000.000
Jumlah		4.447.546.500
Total		6.103.359.720

Total Biaya Operasi Kapal selama 1 tahun :

$$TC = TFC + TVC$$

1.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan KMP. Kerapu II diperoleh dari tiga sumber yaitu penumpang, kendaraan dan barang.

a. Untuk penumpang, diasumsikan kapal berlayar dengan kapasitas penuh

(250) Orang dewasa maka penerimaan dari sisi penumpang per trip :

$$= 250 \times \text{Rp. } 30.450 = \text{Rp. } 7.612.500,-$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 7.612.500 = \text{Rp. } 228.375.000/\text{bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 228.375.000 = \text{Rp. } 2.512.125.000,-/\text{ tahun}$$

b. Untuk kendaraan, diasumsikan kapal dapat mengangkut kendaraan

golongan IV (Truk) sebanyak 5 Unit per Trip per hari, maka pendapatan

dari sisi barang adalah sebesar :

$$= 5 \times \text{Rp. } 426.650 = \text{Rp. } 2.133.250,-$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 2.133.250 = \text{Rp. } 63.997.500,-/\text{bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 63.997.500 = \text{Rp. } 703.972.500/\text{tahun.}$$

c. Untuk barang diasumsikan kapal berlayar dengan mengangkut barang

sebanyak 100 ton dengan harga Rp. 200.000 / ton, maka penerimaan

Total Penerimaan KMP. Kerapu II per tahun sebesar :

$$= \text{Rp. } 2.512.125.000 + \text{Rp. } 703.972.500 + \text{Rp. } 6.600.000.000,-$$

$$= \text{Rp. } 9.816.097.500,-$$

1.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan yang diperoleh adalah : $A = R - Y$

$$= \text{Rp. } 9.816.077.655,- - \text{Rp. } 6.103.359.720,- = \text{Rp. } 3.713.381.810,-$$

2. KMC. BAHARI EXPRES 2B

2.A. DATA KAPAL.

Data yang diperoleh dari PT. Sakti Inti Makmur menunjukkan bahwa data kapal KMP. Bahari Expres II B sebagai berikut :

1. Panjang = 22 Meter
2. Lebar = 4,5 Meter
3. Sarat = 3.5 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 2 Unit
 - Merk = Catterpillar tipe C-032
 - Daya = 1400 PK x 2
 - Bantu = 1 unit
 - Merk = Isuzu
 - Daya = 900 PK
7. Jumlah ABK = 9 Orang.
8. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 205 Orang
 - Barang = -

2.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Biaya Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji sembilan awak kapal per bulan adalah Rp.12.530.000 atau $12 \times \text{Rp. } 12.530.000 = \text{Rp. } 150.360.000$

Adapun rincian biaya perbulan untuk setiap awak kapal sebagaimana tabel IV.3 Berikut :

Tabel IV.3. Perincian Gaji ABK KMC. Bahari Expres 2B

NO	JABATAN	GAJI BULAN (Rp)
1.	N a c h o d a	3.950.000,-
2.	M u a l i m	1.780.000,-
3.	K K M	2.300.000,-
4.	Juru Mudi	850.000,-
5.	Juru Minyak (2 orang)	1.550.000,-
6.	Pelayan (3 orang)	2.100.000,-
	Jumlah	12.530.000,-

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan KMC. Bahari Expres 2B sebesar Rp. 282.735.833,- per tahun, yang diperoleh dari :

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal pertahun dari KMC Bahari Express 2B sebesar

Rp. 31.919.387,-

4. Biaya Overhead

Biaya overhead adalah sebesar Rp. 275.420.000,-

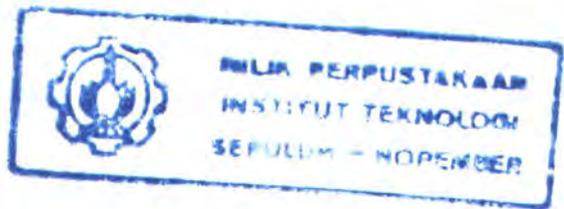
5. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) diperhitungkan sebesar 1 % dari nilai investasi awal yaitu ditaksir sebesar Rp. 4.464.285.714,-.

Dengan demikian besarnya biaya asuransi KMC. Bahari Expres 2B yang harus dibayar adalah sebesar $1 \% \times \text{Rp. } 4.464.285.714,- = \text{Rp.}44.642.857,-$ per tahun

6. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal dan snack penumpang. Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari, sehingga untuk 9 orang awak kapal dialokasikan



2.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea – Ambon dalam 572 round trip per tahun (PP), KMC. Bahari Expres 2B menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak 803.088 liter. Dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp. 2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$= 803.088 \times \text{Rp. } 2.600 = \text{Rp. } 2.088.028.800,- \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Kebutuhan minyak pelumas KMC. Bahari Expres 2B untuk 572 round trip (PP) per tahun sebanyak 20.386 liter.

Dengan harga jual minyak pelumas di pasaran sebesar Rp. 12.500 per liter, maka biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan minyak pelumas per tahun adalah : 254.826.000,- per tahun.

3. Biaya Gemuk

Kebutuhan gemuk per bulan adalah 25 kg, sehingga untuk 1 tahun

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang. Kebutuhan air tawar dalam satu tahun sebanyak 857.880 liter untuk kebutuhan.

- a. untuk ABK $\Rightarrow 9 \times 200 \times 330 = 594.000$ liter
- b. untuk penumpang $\Rightarrow 205 \times 0.5 \times 572 = 58.630$ liter
- c. untuk cuci kapal $\Rightarrow 125 \times 5 \times 330 = 206.250$ liter

Harga satu liter air tawar Rp. 60,- sehingga harga yang dibutuhkan untuk air tawar selama 1 tahun adalah $857.880 \times \text{Rp. } 60,- = \text{Rp. } 51.472.850$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan jasa rambu laut, yang tarifnya masing-masing sebesar Rp. 30/GT, Rp. 40/GT dan Rp. 200/GT.

Waktu tunggu kapal dipelabuhan adalah 15 jam atau 0,75 etmal

Dengan demikian biaya yang dikeluarkan untuk jasa :

1. Sandar/tambat = $30 \times 125 \times 330 \times 0,75 = \text{Rp. } 928.125$

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan =

$$5 \% \times 4.464.285.714 = \text{Rp. } 223.212.500,- \text{ per tahun.}$$

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KMC. Bahari Expres 2B berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.4 berikut :

Tabel IV.4. Rekapitulasi biaya operasional KMC. Bahari Expres 2B

Biaya Tetap		
1	Biaya ABK	150.360.000
2	Biaya Penyusutan	282.738.214
3	Biaya Bunga Modal	31.919.387
4	Biaya Asuransi	275.420.000
5	Biaya Overhead	44.642.857
6	Biaya Makan & Minum	48.600.000
Jumlah		833.680.458
Biaya Tak Tetap		
1	Biaya bahan Bakar	2.088.028.800
2	Baiaya Minyak Pelumas	254.826.000
3	Biaya Gemuk	6.462.500
4	Biaya air tawar	51.472.850
5	Biaya Pelabuhan	95.888.125

$$= \text{Rp. } 833.680.458,- + \text{Rp. } 2.719.892.561,-$$

$$= \text{Rp. } 3.553.573.019,-$$

2.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan KMC. Bahari Expres 2B diperoleh dari penjualan karcis penumpang yang terdiri dari kelas VIP dan kelas eksekutif.

Apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Kelas VIP : $20 \times 2 \times \text{Rp. } 145.000 = \text{Rp. } 5.800.000,-$ per hari

$$= 26 \times \text{Rp. } 5.800.000 = \text{Rp. } 150.800.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 150.800.000 = \text{Rp. } 1.658.800.000,- \text{ per tahun}$$

b. Kelas Eksekutif :

$$185 \times 2 \times \text{Rp. } 120.000 = \text{Rp. } 44.400.000,- \text{ per hari}$$

$$= 26 \times \text{Rp. } 44.400.000 = \text{Rp. } 1.154.400.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 1.154.400.000 = \text{Rp. } 12.698.400.000,- \text{ per tahun}$$

Total Penerimaan KMC. Bahari Expres 2B per tahun sebesar :

$$\text{Rp. } 12.698.400.000 + \text{Rp. } 1.658.800.000 = \text{Rp. } \mathbf{14.357.200.000,-}$$

3. KM. ANUGRAH MANDIRI

3.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukkan bahwa Data

Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 30 Meter
2. Lebar = 6,5 Meter
3. Sarat = 2.30 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 1 Unit
 - Merk = NISSAN
 - Daya = 285 PK
 - Bantu = 1 Unit
 - Merk = NISSAN
 - Daya = 285 PK
9. Jumlah ABK = 10 Orang.
10. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 85 Orang
 - Barang = 50 Ton

3.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Gaji Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji 10 awak kapal per bulan adalah sebesar Rp. 8.050.000 atau $12 \times \text{Rp. } 8.050.000 = \text{Rp. } 96.600.000,-$

Adapun rincian gaji perbulan untuk setiap awak kapal sebagaimana tabel IV.5. berikut :

Tabel IV.5. Tabel Perincian Gaji ABK KM. Anugrah Mandiri

NO	JABATAN	GAJI BULAN (Rp)
1.	N a c h o d a	1.500.000,-
2.	K K M	1.000.000,-
3.	Juru Mudi	925.000,-
4.	Juru Minyak	1.175.000,-
5.	Masinis	750.000.-
6.	Pelayan / Koki (5 orang)	2.500.000,-
	Jumlah	8.050.000,-

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar :

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal dari kapal KM. Anugrah Mandiri per tahun adalah sebesar Rp. 53.625.000,-

4. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) diperhitungkan sebesar 1 % dari nilai investasi awal yaitu ditaksir sebesar Rp. 7.500.000.000,-.

Dengan demikian besarnya biaya asuransi yang harus dibayar adalah sebesar $1\% \times \text{Rp. } 7.500.000.000,- = \text{Rp. } 75.000.000,-,-$ per tahun

5. Biaya Overhead

Biaya overhead yang dikeluarkan selama 1 tahun yaitu Rp. 52.640.000,-

6. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari, sehingga untuk 10 orang awak kapal dialokasikan biaya sebesar :

$$= 10 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 150.000 \text{ per hari}$$

3.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea– Ambon dengan lama pelayaran 11 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 222.007 liter per tahun. Angka tersebut digunakan untuk menggerakkan 1 Unit mesin utama dan 1 Unit mesin Bantu, dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp. 2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$= 222.007 \times \text{Rp. } 2.600,- = \text{Rp. } 577.219.500 \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Untuk pengoperasian 1 Unit mesin utama dan 1 Unit mesin bantu dalam 1 tahun menghabiskan minyak pelumas sebanyak : 5.635 liter per tahun. Dengan harga jual minyak pelumas di pasaran sebesar Rp. 15.000 per liter, maka biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan minyak pelumas per tahun adalah :

$$= 5.635 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 70.443.750,- \text{ per tahun.}$$

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

- Untuk ABK $= 10 \times 200 \times 330 = 660.000$
- Untuk Penumpang $= 85 \times 0,5 \times 330 = 14.025$
- Untuk Cuci Kapal $= 210 \times 5 \times 330 = 346.500$

Harga satu liter air tawar Rp. 60,- sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar sebesar :

$$= 1.020.525 \times \text{Rp. } 60,- = \text{Rp. } 61.231.500,- \text{ per tahun}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan jasa rambu laut, yang tarifnya masing-masing sebesar Rp. 40/GT, Rp. 30/GT dan Rp. 200/GT. Waktu tunggu kapal di pelabuhan adalah 15 jam atau 0,75 Etmal Dengan demikian biaya yang dikeluarkan untuk jasa :

- Tambat $= 30 \times 210 \times 330 \times 0,75 = \text{Rp. } 1.559.250,-$
- Labuh $= 2 \times 40 \times 210 \times 330 = \text{Rp. } 5.544.000,-$

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan =

$$5 \% \times 7.500.000.000 = \text{Rp. } 375.000.000,- \text{ per tahun.}$$

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KM. Anugrah Mandiri per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.6 berikut :

Tabel IV.6. Rekapitulasi biaya operasional KM. Anugrah Mandiri

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	8.050.000
2	Biaya Penyusutan	475.000.000
3	Biaya Bunga Modal	53.625.000
4	Biaya Asuransi	75.000.000
5	Biaya Overhead	52.640.000
6	Biaya Makan & Minum	54.000.000
Jumlah		718.315.000
Biaya Tak Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya bahan Bakar	577.219.500
2	Baiaya Minyak Pelumas	70.443.750
3	Biaya Gemuk	3.877.500
4	Biaya air tawar	61.231.500
5	Biaya Pelabuhan	74.423.250
6	Biaya Pemeliharaan	375.000.000

B.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang, apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 85 orang penumpang dan 50 ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Penumpang :

$$85 \times \text{Rp. } 70.000 = \text{Rp. } 5.950.000,- \text{ per trip per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 5.950.000 = \text{Rp. } 178.500.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 178.500.000 = \text{Rp. } 1.963.500.000,- \text{ per tahun}$$

b. Barang :

$$50 \times \text{Rp. } 200.000 = \text{Rp. } 10.000.000,- \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 10.000.000 = \text{Rp. } 300.000.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 300.000.000 = \text{Rp. } 3.300.000.000,- \text{ per tahun}$$

Total Penerimaan per tahun sebesar :

$$\text{Rp. } 1.963.500.000,- + \text{Rp. } 3.300.000.000,- = \text{Rp. } \mathbf{5.263.500.000,-}$$

B.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan

4.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Biaya Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji 7 awak kapal per bulan adalah sebesar Rp.7.125.000 atau $12 \times \text{Rp. } 7.125.000 = \text{Rp. } 85.500.000,-$

Adapun rincian gaji perbulan untuk setiap awak kapal sebagaimana tabel

IV.7. Berikut :

Tabel IV.7. Perincian Gaji ABK KMC. Lai-Lai 7

NO	JABATAN	GAJI BULAN (Rp)
1.	Nahkoda	1.750.000,-
2.	K K M	1.200.000,-
3.	Juru Mudi	975.000,-
4.	Kelasai (4 orang)	3.200.000,-
	Jumlah	7.125.000,-

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar :

$$\begin{aligned} \text{sebesar} & : \frac{3.571.428.571,43 - 178.571.428}{15} \\ & = \frac{3.392.857.143,-}{15} \\ & = 226.190.476,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

4. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) diperhitungkan sebesar 1 % dari nilai investasi awal yaitu ditaksir sebesar Rp. 3.571.428.571,43.

Dengan demikian besarnya biaya asuransi yang harus dibayar adalah sebesar $1 \% \times \text{Rp. } 3.571.428.571,43 = \text{Rp. } 35.714.285,-$ per tahun

5. Biaya Overhead

Biaya overhead KMC. Lai-lai 7 adalah sebesar Rp. 120.000.000,-

6. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari,

sehingga untuk 7 orang awak kapal dialokasikan biaya sebesar :

$$7 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 105.000 \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 105.000 = \text{Rp. } 3.150.000 \text{ per bulan}$$

$$= 12 \times \text{Rp. } 3.150.000 = \text{Rp. } 37.800.000 \text{ per tahun.}$$

4.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Leksula– Ambon dengan lama pelayaran 7 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 152.929 liter per tahun.

Angka tersebut digunakan untuk menggerakkan 1 Unit mesin utama.

Dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp. 2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$152.929 \times \text{Rp. } 2.600 = \text{Rp. } 397.615.400 \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Untuk pengoperasian 1 Unit mesin utama dalam 1 tahun menghabiskan minyak pelumas sebanyak : 3.882,06 liter per tahun. Dengan harga jual minyak pelumas di pasaran sebesar Rp. 12.500 per liter, maka biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan minyak pelumas per hari adalah :

$$3.882,06 \times \text{Rp. } 12.500,- = \text{Rp. } 48.525.750,- \text{ per tahun.}$$

3. Biaya Gemuk

Biaya yang dikeluarkan untuk penggunaan gemuk per tahun adalah

Kebutuhan air tawar sebanyak :

- Untuk ABK $= 7 \times 200 \times 330 = 462.000$ liter
- Untuk Penumpang $= 150 \times 0,5 \times 176 = 13.200$ liter
- Untuk Cuci Kapal $= 100 \times 5 \times 330 = 165.000$ liter

Harga satu liter air tawar = Rp. 60, sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar per tahun sebesar :

$$640.200 \times \text{Rp. } 60 = \text{Rp. } 38.412.000,- \text{ per tahun.}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan jasa rambu laut, yang tarifnya masing-masing sebesar Rp. 40/GT, Rp. 30/GT dan Rp. 200/GT. Waktu tunggu kapal di pelabuhan adalah 17 jam atau 0,75 Etmal Dengan demikian biaya yang dikeluarkan untuk jasa :

- Tambat $= 30 \times 100 \times 330 \times 0,75 = \text{Rp. } 742.500,-$
- Labuh $= 2 \times 40 \times 100 \times 176 = \text{Rp. } 1.408.000,-$
- Rambu Laut $= 2 \times 200 \times 100 \times 176 = \text{Rp. } 7.040.000,-$
- jasa clearing $= 2 \times 60.000 \times 176 = \text{Rp. } 21.120.000,-$

= Rp. 178.571.428,- per tahun.

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel

IV.8. berikut :

Tabel IV.8. Rekapitulasi biaya operasional KM. Lai-Lai 7

Biaya Tetap		
1	Biaya ABK	7.125.000
2	Biaya Penyusutan	226.190.476
3	Biaya Bunga Modal	45.963.775
4	Biaya Asuransi	35.714.285
5	Biaya Overhead	120.000.000
6	Biaya Makan & Minum	37.800.000
Jumlah		472.793.536
Biaya Tak Tetap		
1	Biaya bahan Bakar	397.615.400
2	Baiaya Minyak Pelumas	48.525.750
3	Biaya Gemuk	3.877.500
4	Biaya air tawar	38.412.000
5	Biaya Pelabuhan	30.310.500
6	Biaya Pemeliharaan	178.571.428
Jumlah		697.312.578
Total		1.170.106.114

V.1.4.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang. Apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 150 orang penumpang, maka penerimaan adalah sebesar :

$$\begin{aligned} 150 \times \text{Rp. } 100.000 &= \text{Rp. } 15.000.000,- \text{ per trip per hari} \\ &= 30 \times \text{Rp. } 15.000.000 = \text{Rp.}450.000.000,- \text{ per bulan} \\ &= 11 \times \text{Rp. } 450.000.000 = \text{Rp } 4.950.000.000,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

V.1.4.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan yang diperoleh adalah : $A = R - Y$

$$\text{Rp. } 4.950.000.000 - \text{Rp. } 1.170.106.114 = \text{Rp. } 3.779.893.886,-$$

V.1.5. KM. SARINA MAS

V.1.5.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukan bahwa

Data Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 28 Meter
2. Lebar = 6 Meter
3. Sarat = 2.50 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 1 Unit
 - Merk = NISSAN
 - Daya = 250 PK
 - Bantu = -
 - Merk = -
 - Daya = -
5. Jumlah ABK = 8 Orang.
6. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 50 Orang
 - Barang = 65 Ton

V.1.5.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Gaji Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji 8 awak kapal per bulan adalah sebesar Rp.4.640.000 atau $12 \times \text{Rp. } 4.640.000 = \text{Rp. } 55.680.000,-$

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar :

$$\text{sebesar : } \frac{6.428.571.429 - 321.428.571}{15}$$

$$\frac{6.107.142.858}{15}$$

$$= 407.142.857,- \text{ per tahun}$$

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal per tahun sebesar Rp. 45.963.775,-

4. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) diperhitungkan sebesar 1 % dari nilai investasi awal yaitu ditaksir sebesar Rp. 6.428.500.000,-.

5. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari,

sehingga untuk 8 orang awak kapal dialokasikan biaya sebesar :

$$= 8 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 120.000 \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 120.000 = \text{Rp. } 3.600.000 \text{ per bulan}$$

$$= 12 \times \text{Rp. } 3.600.000 = \text{Rp. } 43.200.000 \text{ per tahun}$$

V.1.5.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea– Leksula dengan lama pelayaran 7 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 40.040 liter per tahun.

Dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp. 2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$40.040 \times \text{Rp. } 2.600 = \text{Rp. } 104.104.000,- \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Untuk pengoperasian 1 Unit mesin menghabiskan minyak pelumas

3. Biaya Gemuk

Biaya yang dikeluarkan untuk penggunaan gemuk per tahun adalah sebesar 15 kg x Rp. 23.500,- x 11 bulan = Rp. 3.877.500,-

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

- Untuk ABK $= 8 \times 200 \times 330 = 528.000$ liter

- Untuk Penumpang $= 50 \times 0,5 \times 176 = 4.400$ liter

- Untuk Cuci Kapal $= 180 \times 5 \times 330 = 297.000$ liter

Harga satu liter air tawar = Rp. 60, sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar per tahun sebesar :

$$297.000 \times \text{Rp. } 60 = \text{Rp. } 17.878.080,- \text{ per tahun.}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang harus dibayar adalah :

- Tambat $= 30 \times 180 \times 330 \times 0,75 = \text{Rp. } 1.336.500,-$

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan adalah $5\% \times 6.428.500.000,-$
= Rp. 321.425.000,- per tahun.

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.9. berikut :

Tabel IV.9. Rekapitulasi biaya operasional KM. Sarina Mas

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	55.680.000
2	Biaya Penyusutan	407.138.333
3	Biaya Bunga Modal	45.963.775
4	Biaya Asuransi	64.285.000
5	Biaya Makan & Minum	43.200.000
Jumlah		616.267.108
Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya Bahan Bakar	104.104.000
2	Baiaya Minyak Pelumas	12.705.000
3	Biaya Gemuk	3.877.500
4	Biaya air tawar	17.878.080
5	Biaya Pelabuhan	37.662.900
6	Biaya Pemeliharaan	321.425.000

V.1.5.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang. Apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 50 orang penumpang 25 Ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Penumpang :

$$50 \times \text{Rp. } 70.000 = \text{Rp. } 3.500.000,- \text{ per trip per hari}$$

$$= 16 \times \text{Rp. } 3.500.000 = \text{Rp.}56.000.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 56.000.000 = \text{Rp } 616.000.000,- \text{ per tahun}$$

b. Barang :

$$65 \times \text{Rp. } 200.000 = \text{Rp. } 13.000.000,- \text{ per trip per hari}$$

$$= 16 \times \text{Rp. } 13.000.000 = \text{Rp.}208.000.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 208.000.000 = \text{Rp. } 2.288.000.000,- \text{ per tahun}$$

Total Penerimaan per tahun =

$$\text{Rp. } 616.000.000 + \text{Rp. } 2.288.000.000 = \text{Rp. } 2.904.000.000$$

V.1.5.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan

V.1.6. KM. EMBUN AKBAR

V.1.6.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukkan bahwa

Data Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 25 Meter
2. Lebar = 4,5 Meter
3. Sarat = 2,3 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 3 Unit
 - Merk = YAMAHA
 - Daya = 40 PK x 3
 - Bantu = -
 - Merk = -
 - Daya = -
5. Jumlah ABK = 7 Orang.
6. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 80 Orang
 - Barang = 50 Ton

V.1.6.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Gaji Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji 7 awak kapal per bulan adalah sebesar Rp.7.000.000 atau $12 \times \text{Rp. } 7.000.000 = \text{Rp. } 84.000.000,-$ per tahun

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar :

$$\frac{5.178.571.428,57 - 258.927.571}{15}$$

$$\frac{4.919.642.857}{15}$$

$$= 327.976.190,- \text{ per tahun}$$

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal sebesar Rp. 37.826.781 per tahun

4. Biaya Asuransi

Biaya Asuransi sebesar $1 \% \times \text{Rp. } 5.178.571.428,57 = \text{Rp. } 51.785.714,-$

V.1.6.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Bahan bakar minyak yang digunakan adalah minyak tanah dan bensin. Untuk melayari trayek Namlea– Namrole dengan lama pelayaran 5 jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak :

600 liter minyak tanah dan 35 liter bensin per trip per hari. Dengan harga minyak di pasaran sebesar Rp. 1.500 per liter dan bensin Rp. 2.600 per liter, sehingga biaya yang dikeluarkan untuk bahan bakar adalah sebesar :

- Minyak tanah = $105.600 \times \text{Rp. } 1.500 = \text{Rp. } 158.400.000,-$ per tahun

- Bensin = $6.160 \times \text{Rp. } 2.600,- = \text{Rp. } 16.016.000$ per tahun

Total Biaya Bahan Bakar per tahun adalah :

$$\text{Rp. } 158.400.000 + \text{Rp. } 16.016.000 = \text{Rp. } 174.416.000,-$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Kebutuhan minyak pelumas per tahun adalah sebanyak 464 liter :

Dengan harga jual minyak pelumas di pasaran sebesar Rp. 12.500 per liter, maka biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan minyak pelumas per hari adalah : $= 464 \times \text{Rp. } 12.500 = \text{Rp. } 5.800.000,-$ per tahun.

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

- Untuk ABK $= 7 \times 200 \times 330 = 462.000$ liter

- Untuk Penumpang $= 80 \times 0,5 \times 176 = 7.040$ liter

- Untuk Cuci Kapal $= 145 \times 5 \times 330 = 239.250$ liter

Harga satu liter air tawar = Rp. 60, sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar per tahun sebesar :

$$708.290 \times \text{Rp. } 60 = \text{Rp. } 42.497.400,- \text{ per tahun.}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang harus dibayar adalah :

- Tambat $= 30 \times 145 \times 330 \times 0,75 = \text{Rp. } 1.076.625,-$

- Labuh $= 2 \times 40 \times 145 \times 176 = \text{Rp. } 2.041.600,-$

- Rambu Laut $= 2 \times 200 \times 145 \times 176 = \text{Rp. } 10.208.000,-$

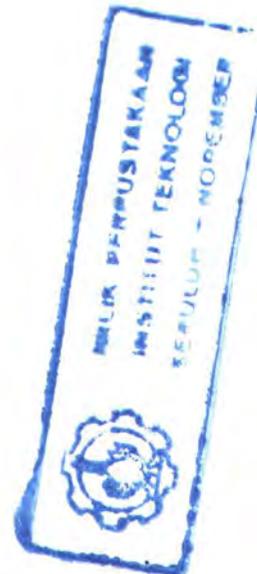
- jasa clearing $= 2 \times 60.000 \times 176 = \text{Rp. } 21.120.000,-$

Jadi biaya pelabuhan adalah Rp. 34.446.225,- per tahun.

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.10 berikut :

Tabel IV.10. Rekapitulasi biaya operasional KM. Embun Akbar

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	84.000.000
2	Biaya Penyusutan	327.976.190
3	Biaya Bunga Modal	37.826.781
4	Biaya Asuransi	51.785.714
5	Biaya Makan & Minum	14.760.000
Jumlah		516.348.685
Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya Bahan Bakar	174.416.000
2	Baiaya Minyak Pelumas	5.800.000
3	Biaya Gemuk	3.877.500
4	Biaya air tawar	42.497.400
5	Biaya Pelabuhan	34.446.225
6	Biaya Pemeliharaan	258.928.571
Jumlah		519.965.696
Total		1.036.314.381



Total Biaya Operasi Kapal selama 1 tahun :

$$TC = TFC + TVC$$

$$= \text{Rp. } 516.348.685.- + \text{Rp. } 519.965.696.- = \text{Rp. } 1.036.314.381.-$$

V.1.6.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang. Apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 80 orang penumpang 10 Ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Penumpang :

$$\begin{aligned} 50 \times \text{Rp. } 65.000 &= \text{Rp. } 3.250.000,- \text{ per trip per hari} \\ &= 16 \times \text{Rp. } 3.250.000 = \text{Rp. } 52.000.000,- \text{ per bulan} \\ &= 11 \times \text{Rp. } 52.000.000 = \text{Rp } 572.000.000,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

b. Barang :

$$\begin{aligned} 65 \times \text{Rp. } 200.000 &= \text{Rp. } 13.000.000,- \text{ per trip per hari} \\ &= 8 \times \text{Rp. } 13.000.000 = \text{Rp. } 104.000.000,- \text{ per bulan} \\ &= 11 \times \text{Rp. } 104.000.000 = \text{Rp } 1.144.000.000,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

Total Penerimaan per tahun =

$$\text{Rp. } 572.000.000 + \text{Rp. } 1.144.000.000 = \text{Rp. } 1.716.000.000$$

V.1.6.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan

V.1.7. KM. AMBOINA STAR

V.1.7.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukan bahwa Data Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 26 Meter
2. Lebar = 5,5 Meter
3. Sarat = 3 Meter

4. Mesin :

- Utama = 1 Unit
- Merk = YANMAR
- Daya = 400 PK
- Bantu = 1 Unit
- Merk = YAMAHA
- Daya = 30 PK

12. Jumlah ABK = 10 Orang.

13. Kapasitas Angkut

- Penumpang = 100 Orang
- Barang = 42 Ton

V.1.7.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Biaya Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk pembayaran gaji 11 awak kapal per bulan sebesar Rp. 8.350.000 atau $12 \times \text{Rp. } 8.350.000 = \text{Rp. } 100.200.000,-$ per tahun. Selain gaji awak kapal juga dibeikan tunjangan bagi yang memegang jabatan sebagai perwira. Disamping itu juga bagi seluruh awak kapal diberikan jaminan ditempat kerja berupa astek sebesar 5% dari gaji dan tunjangan hari raya setiap tahun satu kali sebesar satu bulan gaji. Untuk biaya makan diberikan Rp. 15.000,- per orang per hari, sehingga untuk 11 orang awak kapal disediakan biaya sebanyak $11 \times \text{Rp. } 15.000 \times 360 = \text{Rp.}59.400.000$

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar :

$$\begin{aligned} & \frac{5.000.000.000 - 250.000.000}{15} \\ & = \frac{4.755.000.000,-}{15} \\ & = 316.666.666,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

4. Biaya Asuransi (Insurance)

Biaya Asuransi (Insurance) diperhitungkan sebesar 1 % dari nilai investasi awal yaitu ditaksir sebesar Rp. 5.000.000.000,-.

Dengan demikian besarnya biaya asuransi yang harus dibayar adalah sebesar $1\% \times \text{Rp. } 5.000.000.000,- = \text{Rp. } 5.000.000,-,-$ per tahun

5. Biaya Overhead

Biaya overhead yang dikeluarkan selama 1 tahun yaitu Rp. 63.360.000,-

6. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal diperhitungkan sebesar: Rp. 4.950.000,-

per bulan = $12 \times \text{Rp. } 4.950.000 = \text{Rp. } 59.400.000$ per tahun.

7.1.7.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea– Ambon dengan lama pelayaran

11 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 126.297 liter per

2. Biaya Minyak Pelumas

Untuk pengoperasian 1 Unit mesin utama dan 1 Unit mesin bantu dalam 1 tahun menghabiskan minyak pelumas sebanyak : 3.205 liter per tahun. Dengan harga jual minyak pelumas di pasaran sebesar Rp. 12.500 per liter, maka biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan minyak pelumas per tahun adalah :

$$= 3.205 \times \text{Rp. } 12.500 = \text{Rp. } 40.062.500,- \text{ per tahun.}$$

3. Biaya Gemuk

Kebutuhan gemuk per bulan sebanyak 15 kg, dengan harga gemuk per kg Rp. 23.500,- dengan demikian biaya gemuk per tahun untuk kapal Anugrah Mandiri adalah $\text{Rp. } 23.500,- \times 15 \times 11 = \text{Rp. } 3.877.500,-$

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

$$\text{- Untuk ABK} \quad = 11 \times 200 \times 330 = 726.000$$

Harga satu liter air tawar Rp. 60,- sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar sebesar :

$$965.800 \times \text{Rp. } 60,- = \text{Rp. } 57.948.000,- \text{ per tahun}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan jasa rambu laut, yang tarifnya masing-masing sebesar Rp. 40/GT, Rp. 30/GT dan Rp. 200/GT. Waktu tunggu kapal di pelabuhan adalah 20 jam atau 0,50 Etmal Dengan demikian biaya yang dikeluarkan untuk jasa :

- Tambat	= 30 x 140 x 330 x 1	= Rp. 1.386.000,-
- Labuh	= 2 x 40 x 140 x 176	= Rp. 1.971.200,-
- Rambu Laut	= 2 x 200 x 140 x 330	= Rp. 18.480.000,-
- Biaya Clearing	= 2 x 60.000 x 330	= Rp. 39.600.000,-

Jadi biaya pelabuhan = Rp. 61.437.200,- per tahun.

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan =

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KM. Amboina Star per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.11 berikut :

Tabel IV.11. Rekapitulasi biaya operasional KM. Amboina Star

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	123.160.000
2	Biaya Penyusutan	316.666.666
3	Biaya Bunga Modal	35.750.000
4	Biaya Asuransi	50.000.000
5	Biaya Overhead	63.360.000
6	Biaya Makan & Minum	59.400.000
Jumlah		648.336.666
Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya Bahan Bakar	328.373.760
2	Baiaya Minyak Pelumas	40.064.625
3	Biaya Gemuk	3.877.500
4	Biaya air tawar	57.948.000
5	Biaya Pelabuhan	61.437.200
6	Biaya Pemeliharaan	250.000.000
Jumlah		741.701.085
Total		1.390.037.751

Total Biaya Operasi Kapal selama 1 tahun :

$$TC = TFC + TVC$$

7.1.7.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang, apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 100 orang penumpang dan 42 ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Penumpang :

$$\begin{aligned}100 \times \text{Rp. } 100.000 &= \text{Rp. } 10.000.000,- \text{ per trip per hari} \\&= 16 \times \text{Rp. } 10.000.000 = \text{Rp. } 160.000.000,- \text{ per bulan} \\&= 11 \times \text{Rp. } 160.000.000 = \text{Rp. } 1.760.000.000,- \text{ per tahun}\end{aligned}$$

b. Barang :

$$\begin{aligned}42 \times \text{Rp. } 250.000 &= \text{Rp. } 10.500.000,- \text{ per hari} \\&= 16 \times \text{Rp. } 10.500.000 = \text{Rp. } 168.000.000,- \text{ per bulan} \\&= 11 \times \text{Rp. } 168.000.000 = \text{Rp. } 1.848.000.000,- \text{ per tahun}\end{aligned}$$

Total Penerimaan per tahun sebesar :

$$\text{Rp. } 1.760.000.000,- + \text{Rp. } 1.848.000.000,- = \text{Rp. } \mathbf{3.608.000.000,-}$$

7.1.7.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan

7.1.8. KM. AWAL FITRAH

7.1.8.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukkan bahwa Data Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 28 Meter
2. Lebar = 4,5 Meter
3. Sarat = 3,5 Meter
4. Mesin :
 - Utama = 1 Unit
 - Merk = NISSAN
 - Daya = 200 PK
 - Bantu =
 - Merk =
 - Daya =
2. Jumlah ABK = 6 Orang.
3. Kapasitas Angkut
 - Penumpang = 25 Orang
 - Barang = 50 Ton

7.1.8.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Gaji Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk gaji 6 awak kapal per bulan adalah sebesar Rp. 4.750.000 atau $12 \times \text{Rp. } 4.750.000 = \text{Rp. } 57.000.000,-$ per tahun. Selain gaji awak kapal diberikan tunjangan hari raya sebesar satu kali gaji per bulan pada setiap tahun yaitu sebesar Rp. 4.750.000,-

3. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan sebesar KM. Awal Fitrah :

$$\text{sebesar : } \frac{5.357.142.857,14 - 267.857.142}{15}$$

$$= \frac{5.089.285.715}{15}$$

$$= \text{Rp. } 339.285.714,- \text{ per tahun}$$

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal dari kapal KM. Awal Fitrah per tahun adalah sebesar Rp. 38.303.567,-

5. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari,

sehingga untuk 6 orang awak kapal dialokasikan biaya sebesar :

$$= 6 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 90.000 \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 90.000 = \text{Rp. } 2.700.000 \text{ per bulan}$$

$$= 12 \times \text{Rp. } 2.700.000 = \text{Rp. } 32.400.000 \text{ per tahun.}$$

V.1.8.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea– Ambolua dengan lama pelayaran 4 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 22.880 liter per tahun. Dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp.2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$= 22.880 \times \text{Rp. } 2.600,- = \text{Rp. } 59.488.000 \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

Untuk pengoperasian 1 Unit mesin utama dalam 1 tahun menghabiskan

3. Biaya Gemuk

Kebutuhan gemuk per bulan sebanyak 15 kg, dengan harga gemuk per kg Rp. 23.500,- dengan demikian biaya gemuk per tahun untuk kapal Anugrah Mandiri adalah $\text{Rp. } 23.500,- \times 15 \times 11 = \text{Rp. } 3.877.500,-$

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

$$\text{- Untuk ABK} \quad \quad \quad = 6 \times 200 \times 330 = 376.000$$

$$\text{- Untuk Penumpang} \quad \quad = 25 \times 0,5 \times 176 = 2.200$$

$$\text{- Untuk Cuci Kapal} \quad \quad = 150 \times 5 \times 330 = 247.500$$

Harga satu liter air tawar Rp. 60,- sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar sebesar :

$$= 625.700 \times \text{Rp. } 60,- = \text{Rp. } 37.542.000,- \text{ per tahun}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan

- Rambu Laut = $2 \times 200 \times 150 \times 176$ = Rp. 10.560.000,-

- Biaya Clearing = $2 \times 60.000 \times 176$ = Rp. 21.120.000,-

Jadi biaya pelabuhan = Rp. 35.277.000,- per tahun.

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan =

5 % x Rp. 5.357.142.857,14 = Rp. 267.857.142,- per tahun.

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KM. Awal Fitrah per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.12 berikut :

Tabel IV.12. Rekapitulasi biaya operasional KM. Awal Fitrah

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	61.750.000
2	Biaya Penyusutan	339.285.714
3	Biaya Bunga Modal	38.303.567
4	Biaya Asuransi	53.571.428
5	Biaya Makan & Minum	32.400.000
Jumlah		525.310.709
Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).

Total Biaya Operasi Kapal selama 1 tahun :

$$TC = TFC + TVC$$

$$= \text{Rp. } 525.310.709,- + \text{Rp. } 410.501.642,- = \text{Rp. } 935.812.351,-$$

V.1.8.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang, apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 25 orang penumpang dan 50 ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

a. Penumpang :

$$\begin{aligned} 25 \times \text{Rp. } 60.000 &= \text{Rp. } 1.500.000,- \text{ per trip per hari} \\ &= 16 \times \text{Rp. } 1.500.000 = \text{Rp. } 24.000.000,- \text{ per bulan} \\ &= 11 \times \text{Rp. } 24.000.000 = \text{Rp. } 264.000.000,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

b. Barang :

$$\begin{aligned} 50 \times \text{Rp. } 200.000 &= \text{Rp. } 10.000.000,- \text{ per hari} \\ &= 16 \times \text{Rp. } 10.000.000 = \text{Rp. } 160.000.000,- \text{ per bulan} \\ &= 11 \times \text{Rp. } 160.000.000 = \text{Rp. } 1.760.000.000,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

Total Penerimaan per tahun sebesar :

$$\text{Rp. } 264.000.000,- + \text{Rp. } 1.760.000.000,- = \text{Rp. } \mathbf{2.024.000.000,-}$$

V.1.9. KM. MERPATI PUTIH2

V.1.9.A. DATA KAPAL.

Dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner menunjukan bahwa Data Kapal sebagai berikut :

1. Panjang = 30 Meter

2. Lebar = 6,5 Meter

3. Sarat = 2,7 Meter

4. Mesin :

- Utama = 1 Unit

- Merk = YANMAR

- Daya = 125 PK

- Bantu =

- Merk =

- Daya =

2. Jumlah ABK = 6 Orang.

3. Kapasitas Angkut

- Penumpang =

- Barang = 75 Ton

V.1.9.B. BIAYA TETAP (FIXED COST)

1. Gaji Awak Kapal.

Biaya yang dialokasikan untuk 6 awak kapal terdiri gaji dan tunjangan hari raya, masing-masing besarnya Rp. 140.800.000 untuk gaji dan Rp.11.733.333 untuk tunjangan hari raya

2. Biaya Penyusutan

Biaya Penyusutan KM. Merpati Putih² sebesar :

$$\begin{aligned} & \frac{7.142.750.000 - 357.137.500}{15} \\ & = \frac{6.785.612.500,-}{15} \\ & = \text{Rp. } 452.374.166,- \text{ per tahun} \end{aligned}$$

3. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal dari kapal KM. Merpati Putih² per tahun adalah sebesar Rp. 51.070.661,-

4. Biaya Asuransi (Insurance)

5. Biaya Makan Minum

Biaya makan minum dialokasikan untuk makan minum awak kapal.

Biaya makan minum awak kapal ditentukan sebesar Rp. 15.000 per hari,

sehingga untuk 6 orang awak kapal dialokasikan biaya sebesar :

$$= 6 \times \text{Rp. } 15.000 = \text{Rp. } 90.000 \text{ per hari}$$

$$= 30 \times \text{Rp. } 90.000 = \text{Rp. } 2.700.000 \text{ per bulan}$$

$$= 12 \times \text{Rp. } 2.700.000 = \text{Rp. } 32.400.000 \text{ per tahun.}$$

V.1.9.C. BIAYA TIDAK TETAP (VARIABEL COST)

1. Biaya Bahan Bakar Minyak.

Untuk melayari trayek Namlea– Pasir Putih dengan lama pelayaran 13 Jam, menghabiskan bahan bakar minyak sebanyak : 37.180 liter per tahun. Angka tersebut digunakan untuk menggerakkan 1 Unit mesin utama, dengan harga bahan bakar minyak di pasaran sebesar Rp.2.600 per liter, maka besar biaya yang dialokasikan adalah sebesar :

$$= 37.180 \times \text{Rp. } 2.600,- = \text{Rp. } 96.668.000,- \text{ per tahun}$$

2. Biaya Minyak Pelumas

3. Biaya Gemuk

Kebutuhan gemuk per bulan sebanyak 15 kg, dengan harga gemuk per kg Rp. 23.500,- dengan demikian biaya gemuk per tahun untuk kapal Anugrah Mandiri adalah $\text{Rp. } 23.500,- \times 15 \times 11 = \text{Rp. } 3.877.500,-$

4. Biaya Air Tawar

Biaya air tawar dialokasikan untuk pemulihan air tawar untuk kebutuhan minum, mandi, cuci, dan sanitasi bagi awak kapal dan penumpang.

Kebutuhan air tawar sebanyak :

$$\text{- Untuk ABK} \quad \quad \quad = 6 \times 200 \times 330 = 396.000$$

$$\text{- Untuk Cuci Kapal} \quad \quad = 200 \times 5 \times 330 = 330.000$$

Harga satu liter air tawar Rp. 60,- sehingga biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan air tawar sebesar :

$$= 726.000 \times \text{Rp. } 60,- = \text{Rp. } 43.560.000,- \text{ per tahun}$$

5. Biaya Pelabuhan.

Biaya Pelabuhan yang dibayar adalah untuk jasa labuh, jasa tambat, dan jasa rambu laut, yang tarifnya masing-masing sebesar Rp. 40/GT, Rp.

- Biaya Clearing = $1 \times 60.000 \times 330 = \text{Rp. } 19.800.000,-$

Jadi biaya pelabuhan = Rp. 36.388.000,- per tahun.

6. Biaya Pemeliharaan.

Biaya pemeliharaan diperhitungkan sebesar 5 % dari nilai investasi awal, sehingga diperoleh biaya pemeliharaan =

$5 \% \times 7.142.750.000 = \text{Rp. } 357.137.500,-$ per tahun.

Rekapitulasi perhitungan biaya operasional KM. Merpati Putih² per tahun berdasarkan pengelompokan biaya tetap dan biaya tidak tetap sebagaimana pada tabel IV.13 berikut :

Tabel IV.13. Rekapitulasi biaya operasional KM. Merpati Putih²

Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya ABK	152.533.333
2	Biaya Penyusutan	452.374.166
3	Biaya Bunga Modal	51.070.662
4	Biaya Asuransi	71.427.500
5	Biaya Makan & Minum	32.400.000
Jumlah		759.805.661
Biaya Tetap		Nilai (Rupiah).
1	Biaya Bahan Bakar	96.668.000

Total Biaya Operasi Kapal selama 1 tahun :

$$TC = TFC + TVC$$

$$= \text{Rp. } 759.805.661,- + \text{Rp. } 549.431.000,- = \text{Rp. } 1.309.236.661,-$$

7.1.9.D. PENERIMAAN (REVENUE)

Penerimaan diperoleh dari penjualan karcis penumpang dan barang, apabila kapal berlayar dengan kapasitas penuh yaitu 75 ton barang, maka penerimaan adalah sebesar :

Barang :

$$75 \times \text{Rp. } 250.000 = \text{Rp. } 18.750.000,- \text{ per trip per hari}$$

$$= 16 \times \text{Rp. } 18.750.000 = \text{Rp. } 300.000.000,- \text{ per bulan}$$

$$= 11 \times \text{Rp. } 300.000.000 = \text{Rp. } 3.300.000.000,- \text{ per tahun}$$

Total Penerimaan per tahun sebesar : Rp. **3.300.000.000,-** per tahun

7.1.9.E. PENDAPATAN

Pendapatan (A) diperoleh dari total penerimaan (R) – total biaya yang dikeluarkan (Y) dalam satu proses produksi. Dengan demikian pendapatan yang diperoleh adalah : $A = R - Y$

V.2. PEMBAHASAN

Dalam pembahasan ini, digunakan beberapa rumus sebagai dasar perhitungan

antara lain sebagai berikut :

$$\text{DWT} = \text{GT} \times \frac{10}{7} \quad \Rightarrow \quad \text{Harga 1 DWT} = \text{Rp. 25.000.000,-}$$

$$\text{Investasi (P)} = \text{DWT} \times \text{Rp. 25.000.000,-}$$

$$\text{Pendapatan (A)} = \text{Penerimaan (R)} - \text{Biaya Operasional (Y)}$$

$$\text{Suku Bunga (i)} = 20\% \quad \Rightarrow \quad \text{Prosentase Pajak (t)} = 20\%$$

Round Trip Time (RTT) = waktu pergi pulang dalam perjalanan (jam)

Kapasitas Angkut (P_b) per orang penumpang
 per ton barang atau
 per unit kendaraan

$$\text{Round Trip Time (ARTT)} = \frac{345 \times 24}{RTT}$$

$$\text{Kapasitas Angkut Tahunan (ATC)} = P_b \times \text{ARTT}$$

$$\text{Faktor Pengembalian Modal (CR')} = \frac{i(i + 1)^N}{(i + 1)^N - 1}$$

$$\text{CR} = \frac{\text{CR}' - \frac{t}{N}}{1 - t}$$

IV.14 Data P

Data Kapal	KAPAL TRADISIONAL TRADITIONAL VESSEL	KAPAL TRADISIONAL TRADITIONAL VESSEL	KAPAL TRADISIONAL TRADITIONAL VESSEL	KAPAL BARANG GENERAL CARGO V
	KM SARINA MAS	KM EMBUN AKBAR	KM. AMAL FITRAH	KM. MERPA
	L=28, B=6, T=2,5	L=25m, B=4,5, T=2,3	L=28m, B=4,5, T=3,5	L=30m, B=
	180,00	145,00	150,00	
	257,14	207,14	214,29	
Investasi	6.428.571.428,57	5.178.571.428,57	5.357.142.857,14	7.142.
Penerimaan	2.904.000.000,00	1.716.000.000,00	2.024.000.000,00	3.300.
Penerimaan Kotor (pen)	616.000.000,00	572.000.000,00	264.000.000,00	
Penerimaan Kotor (bi)	2.288.000.000,00	1.144.000.000,00	1.760.000.000,00	3.300.
Penerimaan Kotor (ken)	0,00	0,00	0,00	
Biaya Operas	1.113.919.588,00	1.036.314.381,00	935.812.351,00	1.309.
Pendaf	1.790.080.412,00	679.685.619,00	1.088.187.649,00	1.990.
Suku I	0,20	0,20	0,20	
Umur K	15,00	15,00	15,00	
Prosentase	0,20	0,20	0,20	
Round Trip Time	14,00	10,00	18,00	
Penu	50,00	60,00	25,00	
	65,00	65,00	50,00	
Ker	0,00	0,00	0,00	
	591,43	828,00	460,00	
A	29.571,43	49.680,00	11.500,00	
	38.442,86	53.820,00	23.000,00	
	0,00	0,00	0,00	
	0,21	0,21	0,21	
	0,25	0,25	0,25	
numpang	75.178,82	45.087,99	34.633,54	
rang	101.323,03	58.904,42	82.360,25	
ndaraan				

4.2.1 Requirement Freight Rate (RFR)

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan Requirement Freight Rate (RFR) adalah biaya rata-rata yang harus ditanggung oleh pihak perusahaan pelayaran yang beroperasi di Kabupaten Buru untuk memberikan jasa pelayanan angkutan laut bagi pengguna jasa angkutan. Biaya ini yang diharapkan akan mengembalikan modal perusahaan (investor) dalam jangka beberapa tahun. Artinya nilai RFR adalah tarif dari hasil perhitungan perusahaan dan merupakan kepentingan perusahaan.

Dari hasil analisa diperoleh nilai RFR dari masing-masing kapal untuk setiap trayek bervariasi, sebagaimana ditunjukkan pada tabel IV.14.

Variasi nilai RFR sebagaimana dikemukakan pada tabel IV.14 tersebut disebabkan perbedaan total biaya operasional dan pendapatan dari kapal yang satu dengan yang lain. Menurut JOY ARIEF JANUAR : besarnya nilai RFR tergantung dari beberapa faktor antara lain :

1. Biaya Operasional yang dipengaruhi oleh jarak lintasan, kecepatan kapal, lama pelayaran dan hari efektif operasi kapal.
2. Investasi Awal / Initial Investimen (P) yaitu biaya yang dikeluarkan untuk pembelian kapal.

Pada Analisis ini, kapal-kapal dikelompokkan menjadi 4 kelompok yaitu : Kapal Penyebrangan (Ferry Vessel), Kapal Cepat (High Speed Vessel), Kapal Rakyat (Traditional Vessel) dan Kapal Barang (General Cargo Vessel).

Bila Analisis dilakukan dengan variabel jarak lintasan dan waktu tempuh serta hari efektif operasi kapal maka pada kelompok tradisional vessel (KM. Anugrah Mandiri, KM. Sarina Mas, KM. Embun Akbar, Awal Fitrah, KM. Amboina Star), ternyata nilai RFR KM Anugrah Mandiri mencapai nilai tertinggi yaitu Rp.119.970/orang dan Rp. 299.980/ton barang. Hal ini disebabkan jarak lintasan lebih dekat berpengaruh pada biaya operasional. Demikian halnya juga pada kelompok Kapal Cepat (High Speed Vessel) KMC. Bahari Expres 2B dan KMC. Lai-lai 7, dimana nilai rata-rata RFR Bahari Expres 2B lebih tinggi yaitu 77.309,085/orang diatas KMC. Lai-lai 7 yaitu Rp. 65.861,58/orang. Tingginya nilai rata-rata RFR KMC. Bahari Expres 2B disebabkan jarak lintasan pendek, waktu tempuhnya cepat dan kapasitas angkut kapal lebih banyak yaitu 205 penumpang (orang) dibandingkan KMC. Lai-lai7 sebanyak 150 penumpang (orang)

V.2.2. Perbandingan Antara Tarif Perhitungan Dengan Tarif Saat Ini.

Tarif yang berlaku saat ini dari masing-masing kapal ditetapkan dengan mengacu pada tarif dasar yang ditentukan pemerintah. Namun demikian penetapan tarif oleh kapal cepat maupun kapal rakyat umumnya ditambahkan dengan prosentase tertentu yang besarnya tergantung perusahaan pelayaran tersebut. Hal ini sejalan dengan pendekatan yang digunakan oleh Rustian Kamaludin bahwa penentuan tarif berdasarkan cost of service pricing, berpatokan pada besarnya ongkos atau biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa yang bersangkutan. Tarif ditentukan oleh besarnya biaya ditambah tingkat keuntungan tertentu menurut Setijoprajudo dalam dunia transportasi laut, keuntungan yang wajar adalah sebesar 20% dari tarif dasar.

$$\text{Tarif Dasar} = \frac{\text{Total Biaya Operasi}}{\text{Jumlah Muatan}}$$

$$\text{Tarif Optimum} = \text{Tarif Dasar} + 20\% \times \text{Tarif Dasar}$$

Untuk membandingkan tarif hasil perhitungan atau RFR dengan tarif yang

Tabel IV.15 Perbandingan Tarif Perhitungan (RFR) dengan Tarif Saat ini

No.	Nama Kapal	Jenis/Tipe	Route	Lama Pelayaran	Jarak	Tarif Perhitungan			
						Penumpang	Barang	Kendaraan	Penun...
1.	Kerapu II	KMP Fery	Ambom-Namlea	9 jam	82 mil	Rp. 49.018,5/penumpang	Rp. 211.413/ton	Rp. 1.664.770/ton	Rp. 30.450/per
2.	Expres Bahari 2B	Kapal Cepat	Ambom-Namlea	3 jam	82 mil	Rp. 100.510 (VIP)	-	-	Rp. 145.000 (V
						Rp. 54.109 (Eko)	-	-	Rp. 20.000 (E
3.	Lai-Lai-7	Kapal Cepat	Leksula-Ambon	7 jam	112 mil	Rp. 65.861,6/penumpang	-	-	Rp. 100.000/pe
4.	KM. Anugera Mandiri	Kapal Rakyat	Ambom-Namlea	11 jam	82 mil	Rp. 119.987/penumpang	Rp. 299.980/ton	-	Rp. 70.000 per
5.	KM. Sarina Mas	Kapal Rakyat	Namea-Leksula	7 jam	98 mil	Rp. 75.178,8/penumpang	Rp. 101.323/ton	-	Rp. 70.000/p
6.	KM. Embun Akbar	Kapal Rakyat	Namlea-Namrole	5 jam	96 mil	Rp. 45.088/penumpang	Rp. 58.904/ton	-	Rp. 65.000/per
7.	KM. Awal Fitrah	Kapal Rakyat	Namlea-Ambalau	5 jam	54 mil	Rp. 34.633,5/penumpang	Rp. 82.360/ton	-	Rp. 60.000/per
8.	KM. Amboina Star	Kapal Rakyat	Ambon-Leksula	12,5 jam	112 mil	Rp. 90.881,6/penumpang	Rp. 222.711/ton	-	Rp. 100.000/pe
9.	KM. Merpati Putih	Kapal Barang	Namlea-Pasir Putih	13 jam	130 mil	-	Rp. 212.928/ton	-	Rp. 250.000/to

tarif yang berlaku saat ini, kecuali KM. Sarina Mas. Sedangkan tarif barang hasil perhitungan umumnya lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini. Hal yang sama juga terjadi pada kapal barang dimana tarif perhitungan KM. Merpati Putih lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini.

Pada kelompok kapal cepat, tarif berdasarkan perhitungan berada dibawah tarif saat ini, sedangkan pada kapal penyeberangan tarif perhitungan penumpang, barang dan kendaraan berada lebih tinggi dari tarif yang berlaku saat ini.



BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

1. Perolehan nilai RFR kelompok kapal penyeberangan baik penumpang, barang dan kendaraan lebih besar dari tarif yang berlaku saat ini.
2. Perolehan nilai RFR kelompok kapal cepat lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini.
3. Perolehan Rata-rata nilai RFR pada kelompok kapal rakyat sebagai berikut :
 - a. dari sisi penumpang, nilai rata-rata RFR lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini, kecuali yang diperoleh KM. Sarina Mas.
 - b. dari sisi barang, sisi barang lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini untuk semua trayek.
4. Perolehan nilai RFR kelompok kapal barang lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini.
5. Rata-rata nilai RFR setiap kelompok kapal sebagai mana pada tabel berikut :

No	Jenis/Kelompok Angkutan Laut	Nilai Rata-rata RFR		
		Penumpang (Rp)	Barang (Rp.)	Kendaraan (Rp.)
1	Kapal Penyeberangan	39.018	211.413	1.664.774
2	Kapal Cepat	100.509 (VIP)	-	-
		59.985 (Eks)	-	-
3	Kapal Rakyat	73.150	133.059	-
4	Kapal Barang	-	212.918	-

disesuaikan menurut perkembangan dan kebutuhan masyarakat.

3. Pada Penelitian lainnya, faktor Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP).

DAFTAR PUSTAKA

- maat Yusuf dkk,
adariah,
atar Mauludin, S
uchtarudin Siregar
urba Radiks,
aud Gurning,
etijoprajuda,
ri Achmadi,
- Fakultas Ekonomi Universitas Muslim (1998).
Peraturan Angkutan Dalam Deregulasi (1991).
Evaluasi proyek, Fakultas Ekonomi Universitas
Indonesia, Jakarta (1988)
Analisa Biaya operasional kaitannya dengan penumpang
Membayar Tarif Angkutan Kota di Kota Ambon (2004)
Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan Fakultas
Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta ,(1990)
Asuransi Angkutan Laut (1994),
Bisnis Pelayaran, Fakultas Teknik Kelautan ITS,
Surabaya (2002)
Kelayakan Investasi Maritim, Fakultas Teknik Kelautan
ITS, Surabaya. (1993)
An Integreted Design Model For Intermodel Transport
System Development, Surabaya, (1997).



LAMPİRAN

LAMPIRAN A

SURAT KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM. 58 TAHUN 2003

TENTANG

MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI
PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN

TENTANG

MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN.

MENTERI PERHUBUNGAN,



- a. bahwa dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan telah diatur ketentuan tentang tarif;
 - b. bahwa sehubungan dengan huruf a, perlu ditetapkan Mekanisme Penetapan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan;
1. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98; Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3907);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai daerah Otonom (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3952);
 4. Keputusan Presiden Nomor 177 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi dan Tugas Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 38 Tahun 2001;
 5. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2002;

diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 1995;

9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Susun Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 2001.
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

MEMUTUSKAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG MEKANISME PENETAPAN DAN FORMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTA PENYEBERANGAN

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per Satuan Unit Produksi (SUP) per mil.
2. Tarif jarak adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam rupiah per lintasan penyeberangan per jenis muatan per satu kali jalan.
3. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan penyeberangan.
4. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan.

kendaraan penumpang beserta penumpangnya dan kendaraan barang beserta muatannya.

- (2) Tarif angkutan penyeberangan untuk angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi.
- (3) Tarif angkutan kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan golongan kendaraan.
- (4) Golongan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan berdasarkan ruang yang digunakan.

Pasal 3

- (1) Struktur tarif pelayanan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.
- (2) Struktur tarif pelayanan non ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), terdiri dari tarif dasar, tarif jarak dan tarif pelayanan tambahan.

Pasal 4

- (1) Tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ditetapkan sebagai berikut :
 - a. Menteri untuk angkutan lintas penyeberangan antar negara dan/atau antar propinsi;
 - b. Gubernur untuk angkutan lintas penyeberangan antar Kabupaten/Kota dalam propinsi;
 - c. Bupati/Walikota untuk angkutan penyeberangan dalam Kabupaten/ Kota.
- (2) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) ditetapkan oleh penyedia jasa.

- (2) Usulan besaran tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam (1) disampaikan secara tertulis kepada Menteri dengan melampirkan :
- a. Perhitungan biaya operasi kapal penyeberangan.
 - b. Justifikasi penyesuaian tarif dasar dan atau tarif jarak.

Pasal 6

- (1) Gubernur menetapkan besaran tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf b berdasarkan usulan dari Kepala Dinas Propinsi yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan.
- (2) Bupati/Walikota menetapkan besaran tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c berdasarkan usulan dari Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan.
- (3) Usulan tarif sebagaimana dimaksud ayat (1) dan ayat (2) setelah terdapatnya dahulu dibahas dengan :
 - a. Asosiasi perusahaan angkutan penyeberangan (Gapasdaf).
 - b. Perusahaan angkutan penyeberangan.
 - c. Pengguna jasa angkutan penyeberangan.

Pasal 7

- (1) Menteri menetapkan besaran tarif berdasarkan usulan dari Direktur Jenderal dengan mempertimbangkan kemampuan pengguna jasa, pengembangan angkutan penyeberangan dan kepentingan nasional.
- (2) Gubernur menetapkan besaran tarif jarak berdasarkan usulan dari Kepala Dinas Propinsi yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan dengan mempertimbangkan kemampuan pengguna jasa, pengembangan angkutan penyeberangan dan kepentingan nasional.

- (1) Direktur Jenderal mengumumkan besaran tarif jarak yang telah ditetapkan oleh Menteri sebagaimana Pasal 7 ayat (1), kepada masyarakat luas melalui media massa selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sebelum diberlakukan.
- (2) Kepala Dinas Propinsi atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan mengumumkan besaran tarif yang ditetapkan oleh Gubernur atau Bupati/Walikota melalui media massa selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tarif diberlakukan.

Pasal 9

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi terhadap besaran tarif dasar dan tarif jarak yang ditetapkan oleh Menteri secara berkala setiap 6 (enam) bulan.
- (2) Kepala Dinas Propinsi atau Kepala Dinas Kabupaten/ Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan melakukan evaluasi terhadap besaran tarif dasar dan/atau tarif jarak yang ditetapkan oleh Gubernur Bupati/Walikota secara berkala setiap 6 (enam) bulan.
- (3) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) dilakukan untuk mengetahui perubahan biaya Rp./SUP/mil yang disebabkan adanya perubahan satuan harga pada komponen biaya.

BAB III

FORMULA PERHITUNGAN TARIF

Pasal 10

- (1) Tarif jarak ditetapkan untuk angkutan penumpang, kendaraan penumpang, kendaraan barang beserta muatannya.

a. tarif dasar dihitung sebagai berikut :

- 1) menghitung biaya pokok berdasarkan Satuan Unit Produksi (SUP) per mil dengan faktor muat sebesar 60 %;
- 2) Satuan Unit Produksi sebagaimana dimaksud dalam butir a, diperoleh berdasarkan satuan luas (m^2) yang diperlukan 1 orang penumpang kelas ekonomi.
- 3) 1 Satuan Unit Produksi = $0,73 m^2$

b. biaya pokok sebagaimana dimaksud dalam huruf a dihitung untuk masing-masing kelompok jarak dan diperoleh dari hasil perhitungan yang didasarkan pada biaya operasi kapal per tahun dibagi produksi per tahun dari tonage kapal yang dioperasikan pada masing-masing kelompok jarak, dengan pedoman sebagai berikut :

- 1) kelompok jarak s/d 1 mil tonage kapal kurang lebih 300 GT
- 2) kelompok jarak 1,1 s/d 6 mil tonage kapal kurang lebih 400 GT
- 3) kelompok jarak 6,1 s/d 10 mil tonage kapal kurang lebih 500 GT
- 4) kelompok jarak 10,1 s/d 20 mil tonage kapal kurang lebih 600 GT
- 5) kelompok jarak 20,1 s/d 40 mil tonage kapal kurang lebih 750 GT
- 6) kelompok jarak 40,1 s/d 80 mil tonage kapal kurang lebih 1.000 GT
- 7) kelompok jarak di atas 80 mil tonage kapal kurang lebih 1.200 GT
- 8) kelompok jarak di atas 120 mil tonage kapal kurang lebih 1.500 GT
- 9) kelompok Merak - Bakauheni tonage kapal kurang lebih 5.000 GT

c. tarif jarak dihitung berdasarkan tarif dasar pada setiap kelompok jarak dikalikan jarak lintas yang bersangkutan.

- (2) Selain kelompok sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b, pada lintas tertentu dapat ditentukan kelompok tersendiri yang penetapannya dilakukan oleh Menteri .

- golong,
- c. Golongan III : Sepeda motor besar (≥ 500 cc) dan kendaraan roda 3;
 - d. Golongan IV : Kendaraan bermotor berupa mobil jenis Sedan, Minicab, Minibus, Mikrolet, Pick up, Station Wagon dengan panjang sampai dengan 5 meter dan sejenisnya;
 - e. Golongan V : Kendaraan bermotor berupa Mobil barang (truk) / tangki ukuran sedang dengan panjang sampai dengan 7 meter dan sejenisnya;
 - f. Golongan VI : Kendaraan bermotor berupa Mobil barang (truk) / tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan kereta penarik tanpa gandingan;
 - g. Golongan VII : Kendaraan bermotor berupa Mobil barang (truk tronton) / tangki, kereta penarik berikut gandingan serta kendaraan alat berat dengan panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter dan sejenisnya;
 - h. Golongan VIII : Kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton) / tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandingan dengan panjang lebih dari 12 meter dan sejenisnya;

(2) Besaran SUP masing-masing kendaraan adalah sebagai berikut :

- a. Kendaraan Golongan I : 1,6 SUP
- b. Kendaraan Golongan II : 2,8 SUP

- 1) Kendaraan penumpang beserta penumpangnya : 37,39 S
- 2) Kendaraan barang beserta muatannya : 31,55 S
- f. Kendaraan Golongan VI
 - 1) Kendaraan penumpang beserta penumpangnya : 63,28 S
 - 2) Kendaraan barang beserta muatannya : 52,33 S
- g. Kendaraan Golongan VII
 - Kendaraan barang beserta muatannya : 66,03 S
- h. Kendaraan Golongan VIII
 - Untuk barang beserta muatannya : 98,75 S

Pasal 13

- (1) Biaya pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) huruf a dan b terdiri dari komponen biaya langsung dan biaya tidak langsung sebagaimana tercantum dalam Lampiran I keputusan ini.
- (2) Perhitungan biaya pokok sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dalam Lampiran II keputusan ini.

Pasal 14

- (1) Struktur tarif pelayanan penumpang non ekonomi terdiri dari tarif dasar dan tarif pelayanan tambahan.
- (2) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), oleh penyedia jasa angkutan.

g Dan lain-lain.

- (4) Penyedia jasa mengumumkan tarif pelayanan non-ekonomi melalui massa selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tarif diberlakukan.

BAB IV

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 15

- (1) Perusahaan angkutan penyeberangan dapat memberlakukan harga jual untuk anak-anak setinggi-tingginya 70 % dari tarif penumpang dewasa.
- (2) Anak-anak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah penumpang berusia 2 (dua) sampai dengan 12 (dua belas) tahun.
- (3) Tarif angkutan penyeberangan kelas ekonomi dan non ekonomi adalah jasa yang harus dibayar oleh pengguna jasa yang meliputi tarif ditambah tarif jasa pelabuhan dan iuran wajib dana pertanggungjawaban penumpang dan jenis asuransi lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB V

KETENTUAN PERALIHAN

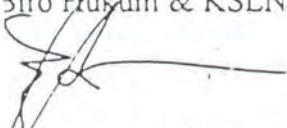
Pasal 16

Dengan ditetapkan keputusan ini maka keputusan tentang tarif yang berlaku saat ini dinyatakan tetap berlaku sampai dengan ditetapkan keputusan tarif berdasarkan keputusan ini.

AN Keputusan ini disampaikan kepada :

na Badan Pemeriksa Keuangan;
teri Koordinator Bidang Perekonomian;
teri Dalam Negeri;
teri Keuangan;
teri Negara BUMN;
etaris Negara;
ala Kepolisian Republik Indonesia;
Gubernur Propinsi di seluruh Indonesia;
Bupati /Walikota;
etaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan
ala Badan Litbang di lingkungan Departemen Perhubungan;
Kepala Biro di lingkungan Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan;
ksi PT. (Persero) ASDP;
GAPASDAF;
ksi PT. Jasa Raharja (Persero).

sesuai dengan aslinya
Biro Hukum & KSLN



YLO NUGROHO

P. 120 105 102

- b. Biaya Bangunan
- c. Biaya Asuransi Kapal
- d. Biaya ABK

Biaya Tidak Tetap

- a. Biaya BBM
- b. Biaya Pelumas
- c. Biaya Gemuk
- d. Biaya Air Tawar
- e. Biaya RMS
- f. Biaya dilingkungan Pelabuhan
- g. Biaya PERNIAGAAN dan Promosi

Biaya Tidak Langsung

Biaya Tetap

- a. Biaya Pegawai Darat Cabang
- b. Biaya Manajemen dan Pengelolaan

Biaya Tidak Tetap

- a. Biaya Kantor Cabang
- b. Biaya Pemeliharaan
- c. Biaya ATK
- d. Biaya Telepon, Pos, Listrik dan Air Tawar
- e. Biaya Perjalanan Dinas

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum & KSLN


KALALO NUGROHO
NIP. 120 105 102

Jarak lintasan	=	mile		
Tonase kapal penyeberangan	=	GT		
Kecepatan operasional	=	knot		
Motor induk				
a. Ukuran mesin	=	PK		
b. Jumlah mesin	=	unit		
Motor bantu				
a. Ukuran mesin	=	PK		
b. Jumlah mesin	=	unit		
Ratio pemakaian BBM	=	0.13 liter / PK / jam		
Ratio pemakaian Pelumas	=	0.0033 liter / PK / jam		
Ratio pemakaian Gemuk	=	Kg / bulan		
Ratio pemakaian Air Tawar				
a. Untuk awak kapal	=	200 liter / orang / hari		
b. Untuk penumpang	=	0.5 liter / orang / mile / trip		
c. Cuci kapal	=	5 liter / GT / hari		
Jasa Sar'dar	=			
sesuai dengan dermaga yang dipakai dan peraturan yang berlaku.				
Jumlah awak kapal	=	orang		
Jumlah Pegawai Darat	=	orang		
Kapasitas Angkut				
a. Penumpang	=	orang	:	SU
b. Kendaraan (campuran)	=	unit	:	SU
Jumlah			:	<hr/> SU
Hari operasi	=	330 hari		
a. Frekwensi rata-rata per hari	=	Trip		
b. Frekwensi rata-rata per tahun	=	Trip		
Produksi mile per hari	=	SUP		
Produksi mile per tahun	=	SUP		

LAMPIRAN B

SURAT KEPUTUSAN GUBERNUR MALUKU

NOMOR : 067 TAHUN 2003

TENTANG

PENYUSAIAN TARIF ANGKUTAN PENYEBRANGAN UNTUK
KELAS EKONOMI, KENDARAAN, ALAT-ALAT BERAT/BESAR,
BARANG DAN HEWAN ANTAR KABUPATEN DAN KOTA
DI PROPINSI MALUKU

PENYESUAIAN TARIF ANGGUKAN UNTUK KELAS
EKONOMI, KENDARAAN, ALAT-ALAT BERAT/BESAR,
BARANG DAN HEWAN ANTAR KABUPATEN DAN KOTA
DI PROVINSI MALUKU

GUBERNUR MALUKU

- imbang
- a. bahwa sehubungan dengan kebijaksanaan Pemerintah Pusat merevisi dan menetapkan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) pada tanggal 20 Januari 2003, dimana sangat mempengaruhi kegiatan pelayanan angkutan penyeberangan karena disertai juga dengan kenaikan harga suku cadang maupun komponen-komponen lainnya;
 - b. bahwa tarif angkutan penyeberangan yang berlaku saat ini terutama untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar, barang dan hewan antar Kabupaten dan Kota di Provinsi Maluku tidak sesuai lagi untuk dipertahankan karena meningkatnya biaya operasional yang sangat tinggi;
 - c. bahwa berkaitan dengan hal tersebut butir a dan b di atas, dan dengan memperhatikan Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/3/16/PHB-2002 tanggal 21 Juni 2002 perihal Penyesuaian Tarif Angkutan Penyeberangan maka perlu dilakukan penyesuaian tarif angkutan penyeberangan untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar, barang dan hewan antar Kabupaten dan Kota di Provinsi Maluku perlu ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.

- tingat
- 1. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1958 tentang Pembentukan Daerah Swatantra Tingkat I Maluku (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 79, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1617) jo. Undang-Undang Nomor 46 Tahun 1999 tentang Pembentukan Provinsi Maluku Utara, Kabupaten Buru dan Kabupaten Maluku Tenggara Barat (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 174, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3895);
 - 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
 - 3. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1999 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);

7. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3724);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara 3907);
9. Peraturan Pemerintah Nomor Tahun 2000 tentang Kepelautan (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3929);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi Sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3952);
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

MEMUTUSKAN :

menetapkan
PERTAMA

: Penyesuaian tarif angkutan penyeberangan untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar, barang dan hewan antar Kabupaten dan Kota di Provinsi Maluku sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan II Keputusan ini.

DUA

: Angkutan penyeberangan untuk kendaraan diklasifikasikan 6 (enam) golongan yaitu :

Golongan I : Sepeda.

Golongan Ila : Kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor)

panjang sampai dengan 5 meter dan sejenisnya.

Golongan V : Bus, truck/head truck tangki ukuran panjang lebih dari 5 meter dan sejenisnya.

Golongan VIa : Truck tronton / truck tangki dan sejenisnya ukuran besar yang memiliki 3 (tiga) as roda dengan jumlah roda 10 (sepuluh) atau lebih dan alat berat roda karet dengan berat sampai dengan 12 ton.

Golongan Vib : Alat berat roda besi dengan berat sampai dengan 12 ton.

TIGA : Untuk pengangkutan alat-alat berat/besar dengan berat diatas 12 (dua belas) ton harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Gubernur Maluku melalui Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Maluku dan pengenaan tarifnya ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pemakai jasa dengan penyedia jasa angkutan penyeberangan (operator).

EMPAT : Pengemudi, kondektur/kenek dibebaskan/tidak dikenakan tarif penumpang dengan ketentuan untuk kendaraan golongan III adalah 1 (satu) orang, golongan IV, V dan VI sebanyak-banyaknya 2 (dua) orang.

LIMA : Tarif angkutan penyeberangan untuk barang dan hewan yang diangkut dengan mobil barang, ditetapkan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini. Bagi barang yang tidak diangkut dengan mobil dan tidak diatas mobil barang, tarifnya ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pemakai jasa dengan penyedia jasa angkutan penyeberangan (operator).

ENAM : Tarif angkutan penyeberangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini belum termasuk iuran wajib dana pertanggung wajib kecelakaan penumpang dari PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

PENJABAT GUBERNUR MALUKU

S. H. SARUNDAJANG

MBUSAN disampaikan kepada Yth.
Menko Bidang Perekonomian di Jakarta.
Menteri Perhubungan di Jakarta.
Menteri Dalam Negeri di Jakarta.
Menteri Negara BUMN di Jakarta.
Direktur jenderal Perhubungan Darat di Jakarta.
Ketua DPRD Provinsi Maluku di Ambon.
Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Maluku di Ambon.
Para bupati/Walikota se Maluku.
Para Asisten Sekda Provinsi Maluku di Ambon.
Direksi PT. (Persero) Asuransi Jasa Raharja di Jakarta.
Direksi PT. (Persero) ASDP di Jakarta.
Pimpinan PT. (Persero) ASDP Cabang Ambon di Ambon.
Pimpinan PT. (Persero) Asuransi Jasa Raharja Cabang Ambon di Ambon.

LAMPIRAN C

SURAT KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP (PERSERO)

NOMOR : SK.422 / PA.202/ASDP – 2004

TENTANG

PENYESUAIAN GAJI KARYAWAN MENJADI 80% DARI
SKALA GAJI KOMPETENSI DAN PENYETARAAN GOLONGAN
BAGI ABK DI LINGKUNGAN PT. ASDP (PERSERO)

DIREKSI PT. ASDP (PERSERO)

- Seimbang : a. Bahwa dalam rangka meningkatkan kinerja dan motivasi karyawan agar produktif dalam melaksanakan pekerjaan, maka dipandang perlu menyesuaikan karyawan yang diterima saat ini menjadi sebesar 80 % dari Skala Gaji Kompetensi dan Penyetaraan bagi ABK di lingkungan PT. ASDP (Persero).
- b. Bahwa sehubungan dengan huruf a tersebut di atas, perlu ditetapkan dengan Keputusan Direksi.
- Peringat : 1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas;
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 12 Tahun 1998 tentang Peraturan Perseroan (Persero) (Lembaga Negara RI Nomor 15 tahun 1998 dan Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 3731);
3. Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor: KEP.142/M-BUMN/2002 tanggal 22 Oktober 2002 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-anggota Direksi Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan;
4. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD. 83/PA.005/ASDP- tentang Pengawasan Kapal di Lingkungan PT. ASDP (Persero);
5. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.46/HK.001/ASDP- tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Cabang PT. ASDP (Persero);
6. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.98/HK.101/ASDP- tentang Penetapan Klasifikasi Kapal dan Kelas Jabatan Awak Kapal di Lingkungan PT. ASDP (Persero);
7. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.03/OP.003/ASDP- tentang Penetapan Kelas Masing-masing Kapal berdasarkan Gross Register Tonnage;
8. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.68/HK.001/ASDP- tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Cabang PT. ASDP (Persero) Merak dan Bakauheni;

11. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.12/HK.001/ASDP-2003 tanggal 22 Januari 2003 tentang Perubahan atas Beberapa Pasal c Penambahan Pasal Keputusan Direksi Nomor: KD.35/HK.001/ASDP-2002 dan Keputusan Direksi Nomor: KD.74/HK.001/ASDP-2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja PT. ASDP (Persero);
12. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.29/PA.202/ASDP-2003 tanggal 4 April 2003 tentang Pemberlakuan Penggajian berdasarkan Kompetensi dan Tata Cara Impassing dari Sistem Penggajian Merit ke dalam Sistem Penggajian berdasarkan Kompetensi di Lingkungan PT. ASDP (Persero);
13. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.94/PA.201/ASDP-2003 tanggal 30 Desember 2003 tentang Penetapan Golongan, Ruang Golongan dan Sub Ruang Golongan Awal bagi Pejabat Struktural, Fungsional, Awak Kapal dan Calon Karyawan pada Sistem Penggajian Karyawan Berdasarkan Kompetensi;
14. Surat Keputusan PT. ASDP (Persero) Nomor : SK.978/PA.202/ASDP-2003 tanggal 13 Nopember 2003 tentang Penambahan Gaji Karyawan 10% dan selisih Gaji Merit dengan Gaji Kompetensi di Lingkungan PT. ASDP (Persero);
15. Surat Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: SK.1037/PA.303/ASDP-2003 tanggal 30 Desember 2003 tentang Penggajian Karyawan sebelum Sistem Penggajian berdasarkan Kompetensi diberlakukan secara penuh.

MEMUTUSKAN:

menetapkan : SURAT KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP (PERSERO) TENTANG PENYESUAIAN GAJI KARYAWAN MENJADI SEBESAR 80% DARI SKALA GAJI KOMPETENSI DAN PENYETARAAN BAGI ABK DI LINGKUNGAN PT. ASDP (PERSERO)

kompetensi, sedangkan bagi ABK yang golongan, sub golongan dan sub golongan gaji sudah melebihi penetapan awal, maka golongan, sub golongan sub ruang golongan gaji serta penerimaannya tetap sesuai dengan yang di terakhir saat ini.

KETIGA

Besaran penyesuaian gaji kompetensi dan penyetaraan diatas sebagaimana terdapat dalam Lampiran Surat Keputusan ini.

KEEMPAT

: Surat Keputusan ini berlaku terhitung mulai tanggal 01 Juli 2004, dan ketentuan apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan akan diadakan pembetulan sebagaimana mestinya.

PETIKAN

: Surat Keputusan ini disampaikan kepada yang bersangkutan untuk diketahui dan digunakan sebagaimana mestinya.

DITETAPKAN DI : JAKARTA
PADA TANGGAL : 15 - 7 - 2004

A.N. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA



SUMIARSO SONNY

SALINAN Surat Keputusan ini
Disampaikan Kepada Yth.:

1. Para Direktur PT. ASDP (Persero);
2. Kepala SPI PT. ASDP (Persero);
3. Para Pemimpin Cabang PT. ASDP (Persero).

---o0o---

3	Darat	MUNIR TRAYA	✓ 102884022	MANAJER OPERASI	VI-A2	2.517.007	2.089.76
4	Darat	MUNTAZIL	✓ 204880117	MANAJER PEMELIHARAAN	VI-A1	2.760.709	1.722.35
5	Darat	HASAN LESSY	✓ 10792288	MANAJER OPERASI II TUAL	V-B1	2.444.809	1.981.58
6	Darat	LA MANE	✓ 101981643	MANAJER KECANGAN	V-B1	2.444.809	1.627.35
7	Darat	ILALIM KEB'PA	✓ 101084030	STAF	V-A1	2.291.269	1.825.36
8	Darat	TUTUARIMA CAROLINA SE	✓ 120083486	STAF	IV-A2	1.918.835	1.316.35
9	Darat	ESALHUTERU	✓ 102884032	STAF	II-B3	1.104.439	976.202
10	Darat	FREDRIK USMANY	✓ 120088489	STAF	II-C1	1.135.147	1.062.675
11	Darat	IZAC TUAMELly	✓ 100384029	STAF	II-B3	1.104.439	976.202
12	Darat	NANLONNY LEONORA	✓ 120088915	STAF	II-C1	1.135.147	1.062.675
13	Darat	ESTHER PARIERA	✓ 100384023	STAF	II-B3	1.104.439	976.202
14	Darat	JOHANIS SAYA	✓ 120114158	STAF	II-B3	1.104.439	1.027.713
15	Darat	A DAHLAN UPKOLAT	✓ 109951181	STAF	I-D2	891.726	724.430
16	Darat	IRJY BATILIN	✓ 109951169	STAF	I-D2	891.726	725.130
17	Darat	ALAMUD	✓ 100785035	STAF	II-A1	952.899	854.437
18	Darat	ASIS ANWAR SOPLESTUNY	✓ 109951180	STAF	I-D2	891.726	724.367
19	Darat	ASO DARSO	✓ 101951145	STAF	I-D2	891.726	724.367
20	Darat	FRIKA PALIJNA SARAGI	✓ 120154929	STAF	I-D2	891.726	724.367
21	Darat	FAHRA L.H. ILLY	✓ 109951152	STAF	I-D2	891.726	724.367
22	Darat	G.P.PAATIASINA	✓ 109951153	STAF	I-D2	891.726	724.367
23	Darat	MARTINI SULAIMAN	✓ 120154978	STAF	I-D2	891.726	724.367
24	Darat	IZAAC PESIWARISSA	✓ 120118761	STAF	II-A1	950.899	899.364
25	Darat	JACOB PARIERA	✓ 107961361	STAF	I-D2	891.726	701.902
26	Darat	JOHAN MATAHERU	✓ 109951167	STAF	I-D2	891.726	724.367
27	Darat	KARDI REHEL	✓ 107961362	STAF	I-D2	891.726	701.902
28	Darat	KUSUMINGSIH	✓ 109951174	STAF	I-D2	891.726	724.367
29	Darat	LARIA	✓ 109951173	STAF	I-D2	891.726	724.367
30	Darat	M WIDIYANTO	✓ 107961360	STAF	I-D2	891.726	701.902
31	Darat	P. D. TATUMBEY	✓ 109951179	STAF	I-D2	891.726	724.367
32	Darat	SYAMSUDDIN TANASSY	✓ 109951160	STAF	I-D2	891.726	724.367
33	Darat	ADUNAWY LESSY	✓ 672001961	STAF	I-D1	862.553	645.224
34	Darat	VIRA ELLEN LOPULALAN K.	✓ 101282003	STAF	II-A1	950.899	854.437
35	Darat	MARTINUS YABARMASE	✓ 101981499	STAF	I-D1	862.553	670.687
36	Darat	ARDUL GAHI	✓ 105951158	STAF	I-B3	745.863	640.341
37	Darat	BURHAN FERNATUBUN	✓ 10792256	STAF	I-D2	891.726	746.830
38	Darat	DOMINGGUS MANUPUTTY	✓ 109951181	STAF	I-B3	745.863	640.341
39	Darat	HAIJI S. ADIBAKAR	✓ 105951233	STAF	I-D2	891.726	724.367
40	Darat	ILAROL DJEFRI KAILOLA	✓ 109951203	STAF	I-D2	891.726	724.367
41	Darat	IDRIS LA'YI RUA	✓ 10193427	STAF	I-D2	891.726	746.830
42	Darat	LODEWYK LAYAN	✓ 107961354	STAF	I-B3	745.863	621.295
43	Darat	TABAHI SANTOSO	✓ 072001958	STAF	I-D1	862.553	645.224
44	Darat	AFTIAHMAY ARSYAD	✓ 072001955	STAF	I-D1	862.553	648.224
45	Darat	GARNO	✓ 072001964	STAF	I-D1	862.553	648.224
46	Darat	LA IPA	✓ 072001963	STAF	I-D1	862.553	648.224
47	Darat	CORNELIS LD MAHUSONA	✓ 022042372	STAF	I-D1	862.553	552.034
48	Darat	VICHMAN DJOHAR	✓ 022042373	STAF	I-D1	862.553	552.034
49	Darat	MIRDA E.M. ELY	✓ 022042374	STAF	I-D1	862.553	552.034
50	Darat	M. HESOM	✓ 052042553	STAF OPS. NAMILEA	I-D1	862.553	552.034
51	Darat	HEPPI KUSTIAWAN	✓ 052042554	STAF OPS. NAMILEA	I-D1	862.553	552.034

1	2	3	4	5	6
53	Dokter	1.SAPULETTE	109951193	STAF	I-D2
54	Dokter	DIABIR FARNATUBUN	10283084	STAF	II-A1
55	Dokter	SALIH BEHALAT	107201203	STAF	I-B2
56	Dokter	SUGENG MARIANTO	101919132	STAF	III-C2
57	Dokter	BENNY SULISTYONO	10314810	STAF	IV-A1
58	Dokter	MALLOSELINDUS ROJA NIRON	10193322	STAF	III-C2
59	KAMP. SEPAT	PETRUS PLAUHU	10284005	SPAKHODA	IV-C3
60	KAMP. SEPAT	FRITUS PALIYAMA	109951202	KSM	IV-A2
61	KAMP. SEPAT	JOSEF TALIBESSY	109951155	JURU KUUDI	I-D2
62	KAMP. SEPAT	A.F. NIWAIRISSY	109951212	JURU MUDU	I-D2
63	KAMP. SEPAT	AMHURRIS JOEL	12018359	JURU MUDU	II-C2
64	KAMP. SEPAT	ALEX YONIS	10154004	KELASI	I-C2
65	KAMP. MUDAIR	KURNIAN KURNIAN	100084013	MAKINODA	IV-C1
66	KAMP. MUDAIR	LA DITA	101951116	MUDALM I	III-A2
67	KAMP. MUDAIR	M ASSAKATIF	109951202	MUDALM III	III-C1
68	KAMP. MUDAIR	SULIHAI RUKUA	101919226	KSM	IV-A1
69	KAMP. MUDAIR	K.ALABURUDIN	109951212	JURU MINYAK	I-D2
70	KAMP. MUDAIR	GAMILAHYU	109951135	JURU MUDU	I-D2
71	KAMP. MUDAIR	RUSNY TEHIBE	109951165	JURU MUDU	I-D2
72	KAMP. MUDAIR	L.A.MAIR	1072001932	KELASI	I-B2
73	KAMP. MUDAIR	LA LAMIN	672001936	KELASI	I-D2
74	KAMP. GABUS	STODOPALIS ANANURCINO	10134009	MAKINODA	IV-C1
75	KAMP. GABUS	J.RIKHIBRAT	101919112	MUDALM I	III-C2
76	KAMP. GABUS	SILADON LILAHILU	100758400	KSM	IV-B2
77	KAMP. GABUS	ABRIHANI PANGLLEY	109951192	MASINIS II	III-C2
78	KAMP. GABUS	JULIURIBENGO	109951214	MASINIS III	III-A2
79	KAMP. GABUS	RONALD PATTY	109951225	KSRU MINYAK	I-D1
80	KAMP. GABUS	JANKE TELEPITA	109991195	JURU MINYAK	I-D1
81	KAMP. GABUS	F.PATTIBELDITY	109951211	KELASI	I-B1
82	KAMP. TERBUK	YONGR ARUMIHIN SAKTI	107991289	MAKINODA	V-D1
83	KAMP. TERBUK	MAUDIRA ANVAR SUWADI	10075801	KSM	V-A1
84	KAMP. TERBUK	MASIRI OKMA	109951189	MASINIS II	IV-A2
85	KAMP. TERBUK	HUSENY BARGIES	109951199	MASINIS III	III-C2
86	KAMP. TERBUK	ANTONIUS HARYANTO	072012034	MAKCONIST	III-D3
87	KAMP. TERBUK	SAGAWI	101919224	MUDALM I	IV-A1
88	KAMP. TERBUK	HUSEIN ARIF	109951156	MUDALM III	III-A1
89	KAMP. TERBUK	L.A.TI TI	109951154	JURU KUUDI	I-D2
90	KAMP. TERBUK	SILAKMANTU	109951221	KSRU MINYAK	I-D2
91	KAMP. TERBUK	SENARUDI	109991799	JURU MINYAK	I-D1
92	KAMP. TERBUK	SEPRILYANTO	107991808	JURU MINYAK	I-D1
93	KAMP. TERBUK	MUHAMMAD JAZS FIDYANTAN	092941236	JURU MINYAK	I-D1
94	KAMP. TERBUK	LA ODE LICU	109951164	KELASI	I-B3
95	KAMP. TERBUK	STEKAR MURHANUNAD SALEH	107204281	KELASI	I-D2
96	KAMP. TERBUK	YONIAK MURNUPUTTY	10794205	KASIKODA	V-B2
97	KAMP. KORAKODOLIN	ISKANDAR	101932206	KSM	IV-C2
98	KAMP. KORAKODOLIN	PIETER TALA	10195518	MUDALM I	III-C2
99	KAMP. KORAKODOLIN		10193429	MUDALM III	III-A2

1	2	3	4	5	6	7
188	KMP. KORMOMOLIN	ARNOLIS KAPITAN	10792285	JURU MUDI	I-D2	891.726
189	KMP. KORMOMOLIN	DJENY D. SABONO	109951192	JURU MINYAK	I-D2	891.726
110	KMP. KORMOMOLIN	RICHARD A. JACOBS	109951228	JURU MINYAK	I-D2	891.726
111	KMP. KORMOMOLIN	BENY SOHLAIT	022042377	KELASI	I-B2	716.690
112	KMP. KORMOMOLIN	HERIYANTO EKVAN	022042379	KELASI	I-B2	716.690
113	KMP. KORMOMOLIN	SAIFULL SHAHDJAN	22042380	KELASI	I-B2	716.690
114	KMP. LAYUR	SOFYAN BUAMONA	101951149	NAKHODA	IV-C1	2.149.145
115	KMP. LAYUR	BASIR WASAHUA	10193428	MUALIM I	III-B3	1.507.817
116	KMP. LAYUR	M. AGUSTANG M	0193476	MUALIM II	III-A1	1.328.687
117	KMP. LAYUR	T. ILUMALESSY	09951195	MUALIM III	II-C2	1.165.855
118	KMP. LAYUR	RUSTAN FATAWI	0792217	KKM	IV-A2	1.918.835
119	KMP. LAYUR	RONALD PAKERA	09951235	MASINIS III	III-A1	1.328.687
120	KMP. LAYUR	YUSUF BELLIN	109951163	JURU MUDI	I-D2	891.726
121	KMP. LAYUR	HANAFIUN MATJE	120116321	JURU MUDI	II-A1	959.899
122	KMP. LAYUR	LA HASNI	109951159	JURU MUDI	I-D2	891.726
123	KMP. LAYUR	LA MINGGU	107991801	KELASI	I-B2	716.690
124	KMP. LAYUR	FATHOR ROHIM	322042378	JURU MINYAK	I-D1	862.553
125	Kmp. Danau Rana	ABDUL MURTI	9128380	NAKHODA	IV-C3	2.241.269
126	Kmp. Danau Rana	HARTO LEKSONO	30774028	KKM	IV-A3	1.964.897
127	Kmp. Danau Rana	IBRAHIM BATTUN	01931122	SERANG	II-B1	1.043.023
128	Kmp. Danau Rana	ZULKIFLI	107991798	MUALIM I	III-B3	1.507.817
129	Kmp. Danau Rana	NASRUD BUTON	109951156	MUALIM II	III-A1	1.328.687
130	Kmp. Danau Rana	MACHVY IDRIS	109951162	MASINIS II	III-B3	1.507.817
131	Kmp. Danau Rana	DEDE DIYATVA	10195908	MASINIS IV	II-C3	1.196.563
132	Kmp. Danau Rana	YONGKY LUHUKY	107991792	MASINIS III	III-A1	1.328.687
133	Kmp. Danau Rana	MASHURI	322001880	JURU MINYAK	I-D1	862.553
134	Kmp. Danau Rana	DAHRU	10195927	JURU MUDI	I-D2	891.726
135	Kmp. Danau Rana	MUHAMMAD AZIS	107991791	JURU MUDI	I-D1	862.553
136	Kmp. Danau Rana	HAMDANI KAIMUDDIN	109951213	JURU MUDI	I-D2	891.726
137	Kmp. Danau Rana	SUMARDIN	109951209	KELASI	I-B2	716.690
138	Kmp. Danau Rana	THONTJE M. TELUSSA	109551210	JURU MINYAK	I-D2	891.726
139	Kmp. Danau Rana	ANWAR	109951191	JURU MINYAK	I-D2	891.726
140	Kmp. Danau Rana	HARMUD REAKARUW	109951157	JURU MINYAK	I-D2	891.726
141	Kmp. Danau Rana	LA JUMFAT	109951166	KELASI	I-B3	745.863
142	KMP. KERAPU II	LA GANI BUTON	101951150	NAKHODA	V-B2	2.495.989
143	KMP. KERAPU II	LA ODE SAMANI	109951216	MUALIM II	III-B3	1.507.817
144	KMP. KERAPU II	MEKY SALAWATI	7087819	KKM	IV-C2	2.195.207
145	KMP. KERAPU II	ABDUS SYUKR	10792185	MASINIS II	IV-A3	1.964.897
146	KMP. KERAPU II	ABDUL LAH RADJAB SALIM	101961263	MASINIS III	III-C1	1.543.643
147	KMP. KERAPU II	BAKTHINUS ALFONS BANI	022061954	JURU MINYAK	II-A3	1.012.315
148	KMP. KERAPU II	R. P. MOCH IDRIS	107991806	JURU MUDI	II-A3	1.012.315
149	KMP. CENDRAWASIH I	HANOK MUDOK	10193528	NAKHODA	V-B1	2.144.809
150	KMP. CENDRAWASIH I	GUSTAF A WAKE	10193532	MASINIS III	III-B3	1.507.817

LAMPIRAN D

SURAT KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)

NOMOR : KD.26 / PA.201 / ASDP – 2005

TENTANG

PEMBERIAN UANG MAKAN BAGI AWAK KAPAL

DI LINGKUNGAN PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)

tentang

**PEMBERIAN UANG MAKAN BAGI AWAK KAPAL
DI LINGKUNGAN PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)**

DIREKSI PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)

- Menimbang : a. bahwa pemberian uang makan sesuai dengan KD.18/PA.201/A tanggal 10 Maret 2003 tentang Pemberian Uang Makan Bagi Awak Kapal Yang Berdinas di Kapal Type Ro-Ro & Kapal Cepat Sundari I (Persero) sudah tidak sesuai pada saat ini.
- b. bahwa sehubungan butir a tersebut, perlu disesuaikan besaran uang makan bagi awak kapal di lingkungan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sesuai Keputusan Direksi
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas;
2. Peraturan Pemerintah Nomor: 15 Tahun 1992 tentang Pengalihan Perum ASDP menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO);
3. Peraturan Pemerintah Nomor: 12 tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (PERSERO);
4. Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KE/10/1998/BUMN/2002 tanggal 22 Oktober 2002 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-Anggota Direksi Perusahaan Perseroan (PERSERO) PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan;
5. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.46/HK.001/A/2000 Tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Cabang PT. ASDP (Persero);
6. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.98/HK.101/A/2000 tentang Penetapan Klasifikasi Kapal dan Kelas Jabatan Awak Kapal di Lingkungan PT. ASDP (Persero);
7. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.03/OP.003/A/2002 tanggal 31 Januari 2002 tentang Penetapan Kelas Masing-Masing Kapal berdasarkan Gross Register Ton;
8. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) Nomor: KD.35/HK.001/A/2000 tentang Organisasi dan Tata Kerja di Lingkungan PT. ASDP (Persero);

- (1). Besaran uang makan awak kapal ditetapkan sebesar Rp. 20.000,- (dua puluh ribu rupiah) per hari;
- (2). Pembayaran uang makan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh perusahaan yang bertempat tinggal di daerah setempat yang bertanggung jawab terhadap awak kapal dimaksud;
- (3). Pembayaran uang makan disesuaikan dengan jumlah kehadiran bertugas di atas kapal oleh awak kapal dalam satu bulan;

Pasal 4

- (1). Bagi awak kapal yang permakanaan dilayani oleh kontraktor dan atau catering yang ditunjuk oleh Direksi, maka kepadanya tidak diberikan uang makan;
- (2). Bagi awak kapal yang permakanaan dilayani oleh kontraktor dan atau catering berdasarkan perjanjian kerja sama antara Direksi dengan Pihak kontraktor dan atau catering.

Pasal 5

- (1). Bagi awak kapal yang melaksanakan cuti reguler dan atau yang tidak hadir bertugas, kepadanya tidak diberikan uang makan perharinya;
- (2). Bagi awak kapal yang tidak hadir bertugas dikarenakan melaksanakan tugas kedinasan yang ditugaskan oleh Direksi/ Pimpinan cabang, kepadanya tetap diberikan uang makan perharinya.

Pasal 6

Pajak penghasilan (PPh Pasal 21) atas pemberian uang makan dibebankan kepada perusahaan.

Mencabut keputusan Direksi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Nomor: KD.18/PA.2003 tanggal 10 Maret 2003 tentang Pemberian Uang Makan Bagi Awak Kapal Yang Berjenis Kapal Type RO-RO & Kapal Cepat Sundari PT. ASDP (Persero).

Pasal 8

Keputusan ini berlaku sejak tanggal 1 April 2005 dengan ketentuan apabila terdapat kelolai diadakan perubahan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 3 - 5 - 2005

PT. ASDP (PERSERO) DIREKSI
DIREKTUR UTAMA

SUMIARSO SONNY
KANFOR PUS

SALINAN Keputusan ini Disampaikan Kepada Yth.:

1. Komisaris Utama PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
2. Para Direktur PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
3. Kepala Satuan Pengawasan Intern PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
4. Para Kepala PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
5. Para Manajer Senior PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
6. Para Pemimpin Cabang PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
7. Penanggung Jawab Perwakilan Meulaboh, Singkil dan Balohan.