

## **ANALISIS TARIF DASAR ANGKUTAN PENYEBERANGAN LAUT RUTE DERMAGA SANUR – NUSA LEMBONGAN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN**

**I Wayan Gede Darma Yoga<sup>1</sup>, Ni Putu Delima Saraswati Yogeswari<sup>2</sup>,  
Cokorda Putra Wirasutama<sup>1</sup>, I Gede Gegiranang Wiryadi<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>*Program Studi Teknik Sipil Universitas Mahasaraswati Denpasar*

<sup>2</sup>*Program Studi Teknik Sipil Universitas Udayana*

*Email: Gededarmayoga@unmas.ac.id*

### **ABSTRAK**

Bali merupakan salah satu destinasi wisata yang sudah terkenal di dunia yang terdiri dari 8 kabupaten dan 1 kota yaitu Kota Denpasar. Nusa Penida dan Nusa Lembongan yang terletak di Kabupaten Klungkung belakangan ini muncul sebagai tujuan wisata baru dengan menawarkan keindahan wisata alam dan wisata religinya. Nusa Lembongan terkenal dengan pemandangan lautnya yang indah, pantai pasir putih yang bersih serta pemandangan *sunset* yang indah yang bisa dinikmati dari bar maupun restaurant di sekitar pantai. Dengan adanya kebutuhan yang semakin meningkat terhadap sarana penyeberangan di Bali khususnya rute Sanur – Nusa Lembongan maka perlu dilakukan peningkatan kualitas pelayanan dan tarif yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Dalam penelitian ini dilakukan perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan angkutan penyeberangan laut. Dari hasil analisis diperoleh besar biaya operasional kendaraan sebesar Rp3.941.567.721 per tahun. Selanjutnya dilakukan analisis tarif berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 66 tahun 2019 dengan tingkat *load factor* 60% sehingga diperoleh besarnya tarif dasar ditambah pajak penghasilan sebesar 1,2% ialah sebesar Rp71.949. Dalam hal ini biaya bahan bakar minyak menyumbang nilai terbesar komponen biaya operasional kendaraan, yaitu mencapai 61%, sehingga bagi para pelaku penyeberangan biaya ini sangat perlu dikendalikan.

**Kata kunci:** *Angkutan Penyeberangan Laut, Biaya Operasional Kendaraan, Tarif*

## **ANALYSIS OF BASIC SEA CROSSING TRANSPORT RATES ON THE SANUR PIER – NUSA LEMBONGAN ROUTE BASED ON VEHICLE OPERATIONAL COSTS**

### **ABSTRACT**

Bali is a world-famous tourist destination consisting of 8 districts and 1 city, namely Denpasar City. Nowadays, Nusa Penida and Nusa Lembongan in Klungkung Regency have emerged as new tourist destinations offering beautiful natural tourism and religious tourism. Nusa Lembongan is famous for its beautiful sea views, clean white sand beaches and beautiful sunset views which can be enjoyed from the bars and restaurants around the beach. With the increasing need for crossing facilities in Bali, especially the Sanur - Nusa Lembongan route, it is necessary to improve the quality of service and tariffs in accordance with community needs. In this research, rates calculations were carried out based on the operational costs of sea crossing transportation vehicles. From the results of the analysis, it was found that the vehicle operational costs amounted to 3,941,567,721 per year, then a tariff analysis was carried out using Minister of Transportation Regulation PM No. 66 of 2019 with a load factor level of 60% so that the basic tariff plus income tax of 1.2% was obtained, namely 71,949. In this case, fuel costs contribute the largest component of vehicle operational costs, reaching 61%, so for operators, these costs really need to be controlled.

**Keywords:** *Sea Crossing Transportation, Vehicle Operating Costs, Rates*

## 1 PENDAHULUAN

Bali merupakan salah satu destinasi wisata yang sudah terkenal di dunia yang terdiri dari 8 kabupaten yaitu Kabupaten Jembrana, Kabupaten Tabanan, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Klungkung, Kabupaten Bangli, Kabupaten Karangasem, Kabupaten Buleleng, Kabupaten Badung dan 1 kota yaitu Kota Denpasar. Selain itu Bali juga terdiri dari pulau pulau kecil di sekitarnya yaitu Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lembongan, Pulau Nusa Ceningan dan Pulau Menjangan. Dewasa ini Nusa Penida dan Nusa Lembongan di Kabupaten Klungkung muncul sebagai tujuan wisata baru dengan menawarkan keindahan wisata alam dan wisata religinya. Nusa Lembongan yang terkenal dengan pemandangan lautnya yang indah, pantai pasir putih yang bersih serta pemandangan sunsetnya yang indah yang bisa dinikmati dari bar maupun restoran di sekitar pantai.

Dengan adanya permintaan yang besar akan tujuan wisata dan masyarakat umum menuju daerah Nusa Lembongan, transportasi di Bali mulai berkembang dari yang dulunya lebih banyak mengembangkan sarana dan prasarana transportasi darat seperti jalan tol dan peluncuran Trans Sarbagita, belakangan ini juga di kembangkan sarana dan prasarana transportasi laut. Salah satu jenis transportasi lintas alam yang digunakan di Indonesia adalah kapal cepat (*fast boat*). *Fast boat* sering digunakan untuk pelayaran jarak pendek, dan kecepatannya yang tinggi mengurangi waktu perjalanan. Pembangunan Dermaga Kusamba, Dermaga Sanur yang dilengkapi dengan usaha *fast boat*, *fast cruise* serta perahu tradisional bertujuan untuk menunjang permintaan yang besar akan sarana transportasi menuju Nusa Penida dan Nusa Lembongan. Saat ini *fast boat* menjadi primadona untuk penyeberangan jarak dekat.

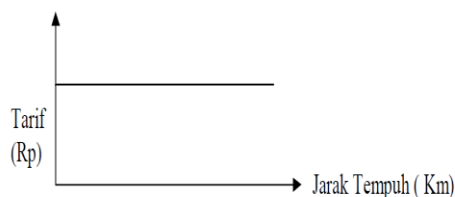
Selain pengembangan sarana dan prasarana penunjang juga diperlukan penentuan nilai tarif yang tepat agar tidak ada pihak yang dirugikan dalam bisnis angkutan penyeberangan ini. Penetapan tarif harus dilakukan secara baik, sebab kebijakan tarif dipandang sebagai kebijakan multisisi yaitu sisi penyedia jasa, sisi pengguna jasa dan sisi pemerintah. Selain itu struktur tarif angkutan penyeberangan juga harus memperhatikan besarnya biaya operasional kendaraan kapal yang digunakan sebagai alat angkut. Faktor ini harus diperhatikan sebab keuntungan yang diperoleh operator sangat tergantung dari besarnya tarif yang ditetapkan dan biaya operasional kapal yang dikeluarkan.

## 2 TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 39 Tahun 2015 menyatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan dan menghubungkan jaringan jalan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan serta muatannya. Secara operasional, perbedaan antara angkutan penyeberangan dan angkutan kapal laut adalah pada batas jaraknya, dengan jarak maksimum kapal untuk angkutan penyeberangan adalah 150 km (kurang lebih 82 mil). Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan kereta api yang terganggu oleh adanya air.

### 2.1 Tarif Penyeberangan

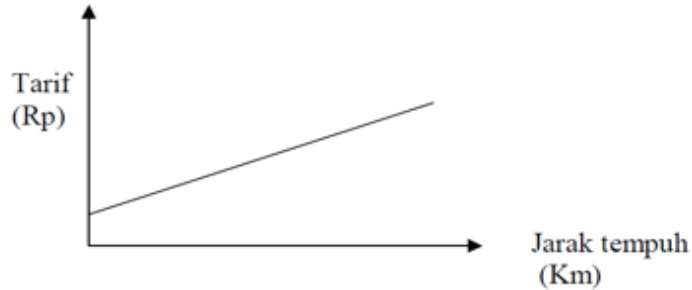
- Retribusi angkutan penyeberangan terdiri dari retribusi angkutan penumpang, retribusi angkutan kendaraan dan daya angkutnya, serta retribusi kendaraan dan muatan ditentukan berdasarkan kelas kendaraan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2012. Tarif merupakan faktor yang digunakan oleh operator kapal untuk menentukan keuntungan dari operasional pelayaran yang mereka operasikan. Bila ditinjau dari sudut pandang masyarakat, tarif adalah tingkat pengeluaran atau biaya yang sesuai dengan tingkat pelayanan yang diberikan oleh operator angkutan kepada pengguna jasa dan dianggap wajar. Jenis – jenis tarif dapat dibedakan menjadi tarif seragam (*flat rate*) dan tarif berdasarkan jarak (*distance-based fare*).
- Tarif Seragam (*Flat Fare*)  
Struktur tarif ini memiliki banyak keunggulan, antara lain kemudahan pengumpulan tarif dan memungkinkan transaksi cepat, terutama untuk kendaraan besar yang dioperasikan oleh satu orang (Gambar 1).



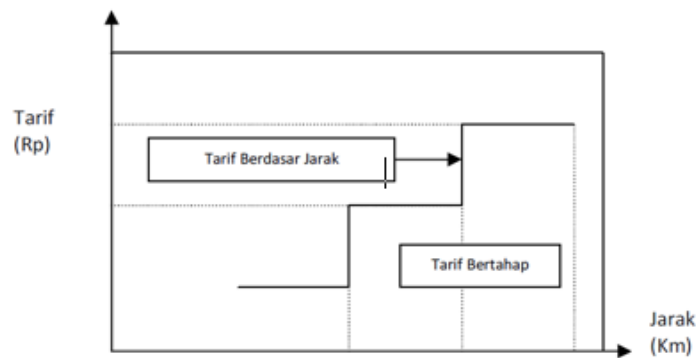
Gambar 1. Kurva Tarif Seragam (Flat fare)

- Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance Based Fare*)

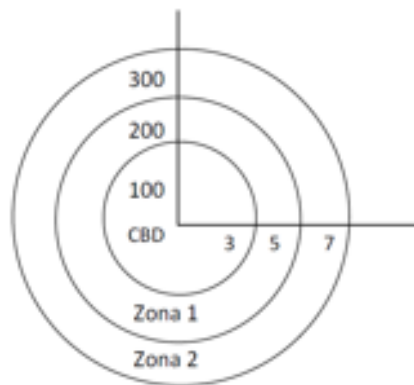
Tarif berdasarkan jarak adalah tarif yang ditetapkan berdasarkan jarak perjalanan. Perbedaan harga tarif disesuaikan dengan membagi wilayah pelayanan, misalnya tarif kilometer, tarif berdasar zona dan tarif bertahap, seperti diilustrasikan pada Gambar 2, Gambar 3, dan Gambar 4.



Gambar 2. Kurva Tarif Berdasarkan Jarak



Gambar 3. Kurva Tarif Bertahap



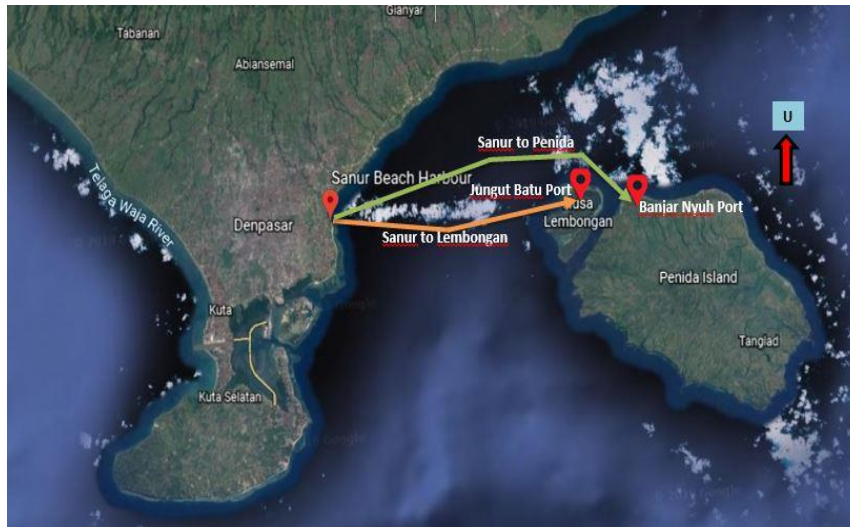
Gambar 4. Kurva Tarif Berdasarkan Zona

## 2.2 Biaya Operasional Kendaraan

Menurut Departemen Perhubungan (2004), biaya operasional kendaraan didefinisikan sebagai biaya ekonomis yang dikeluarkan oleh pengoperasian kendaraan dalam kondisi normal untuk tujuan tertentu. Keputusan Menteri Perhubungan KM No. 58 Tahun 2003 menjadi acuan dalam menghitung biaya pokok angkutan penyeberangan.

### 3 METODE

Penelitian ini dilakukan di rute Dermaga Sanur menuju ke Jungut Batu Nusa Lembongan PP. Gambar 5 menampilkan gambaran dari rute penyeberangan lokasi studi.



Gambar 5. Lokasi Penelitian

Analisis Biaya Operasional Kapal (BOK) yang digunakan dalam analisis finansial studi ini dihitung berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 58 Tahun 2003 tentang perhitungan biaya operasional kapal. Analisis biaya operasional kapal dalam studi ini terdiri dari:

- a) Analisis Biaya Operasional Kapal Langsung total per tahun
- b) Analisis Biaya Operasional Kapal Tak Langsung total per tahun

### 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Analisis Biaya Operasional Langsung

Analisis Biaya operasional langsung merupakan analisis biaya langsung yang dikeluarkan saat dioperasikan angkutan penyeberangan. Biaya ini terdiri dari biaya tetap langsung dan biaya tidak tetap langsung. Selanjutnya hasil analisis ditabelkan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Analisis Biaya Tetap Langsung

No	Biaya Tetap	Jumlah Biaya/Tahun (Rp)
1	Asuransi dan Pajak Kapal	39.000.000
2	Biaya Awak Kapal (Crew)	
	a. Gaji Awak Kapal	230.400.000
	b. Tunjangan	
	Biaya Uang Makan	49.500.000
	Biaya Premi Layar	19.800.000
	Biaya Kesehatan	9.000.000
	Biaya Pakaian	1.800.000
	Biaya BPJS	3.505.200
	Biaya THR	23.000.000
	<b>Total Biaya Tetap</b>	<b>376.005.200</b>

Dari hasil analisis Tabel 1 diperoleh besaran biaya tetap langsung adalah sebesar Rp376.005.200. Selanjutnya dilakukan analisis biaya tetap tak langsung yang terdiri dari biaya bahan bakar minyak untuk mesin, biaya pelumas, biaya penggunaan air untuk operasional, biaya lingkungan pelabuhan, biaya niaga serta biaya *repair, maintenance dan supply* (RMS). Hasil analisis biaya tak tetap langsung selanjutnya ditabelkan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Analisis Biaya Tidak Tetap Langsung

No	Biaya Tidak Tetap	Jumlah Biaya/Tahun (Rp)
1	Biaya BBM untuk mesin induk dan mesin bantu	2.428.800.000
2	Biaya Pelumas untuk mesin induk dan mesin bantu	291.852.000
3	Biaya Gemuk/Pelumas	1.250.000
4	Biaya Air Tawar	16.565.472
5	Biaya Lingkungan Pelabuhan	
	a. Biaya Sandar dan Labuh	2.494.800
	b. Biaya Rambu	19.800.000
	c. Biaya Kebersihan	33.000.000
6	Biaya Niaga dan Produksi	
	a. Biaya Cetak Karcis	9.979.200
	b. Biaya Promosi (75% dari Cetak Tiket)	7.484.400
	c. Biaya Posko Tahunan ( 2 tempat Sanur - Lembongan)	13.000.000
7	Biaya Repair, Maintenance dan Supply	
	a. Pemeliharaan Harian Kapal	36.300.000
	b. Peralatan Perlengkapan Kapal	105.190.000
	c. Mobilisasi dan Docking/Pemeliharaan Kapal	226.133.409
Total Biaya Tidak Tetap		3.191.849.281

Dari hasil analisis Tabel 2 diperoleh besaran biaya tidak tetap langsung ialah sebesar Rp3.191.849.281. Penjumlahan antara biaya tetap langsung dan biaya tidak tetap langsung untuk memperoleh biaya operasional kendaraan langsung adalah senilai Rp3.567.854.481.

#### 4.2 Analisis Biaya Operasional Tak Langsung

Biaya operasional tak langsung merupakan biaya yang dikeluarkan oleh operator yang tidak berkaitan langsung dengan operasional angkutan penyeberangan. Biaya ini bersifat *supporting* atau mendukung operasional angkutan penyeberangan laut. Analisis ini terdiri dari dua analisis yaitu analisis biaya tetap tak langsung dan biaya tak tetap tak langsung. Untuk hasil analisis ditabelkan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Analisis Biaya Tetap Tak Langsung

No	Biaya Tetap	Jumlah Biaya/Tahun (Rp)
1	Biaya Pegawai Darat	241.200.000
2	Tunjangan	
	Biaya Uang Makan & transport	39.600.000
	Biaya kesehatan	12.800.000
	Biaya pakaian kerja	2.000.000
	Biaya BPJS Ketenagakerjaan	3.063.240
	Biaya THR (1 kali gaji)	20.100.000
Total Biaya Tetap		318.763.240

Dari hasil analisis di atas diperoleh bahwa besar biaya tetap tak langsung ialah sebesar Rp318.763.240. Selanjutnya dilakukan analisis untuk biaya tidak tetap tak langsung dengan hasil dapat dilihat di Tabel 4.

Tabel 4. Analisis Biaya Tidak Tetap Tak Langsung

No	Biaya Tidak Tetap	Jumlah Biaya/Tahun (Rp)
1	Biaya kantor cabang dan perwakilan	20.000.000
2	Biaya pemeliharaan kantor dan rumah dinas	20.000.000
3	Biaya ATK dan barang cetakan	3.900.000
4	Biaya telepon, listrik, pos dan air tawar	7.200.000
5	Biaya inventaris kantor	1.750.000
6	Biaya pengawasan dan perjalanan dinas	2.100.000
Total Biaya Tidak Tetap		54.950.000

Dari hasil analisis Tabel 4 diperoleh bahwa besar biaya tidak tetap tak langsung ialah sebesar Rp54.950.000, sehingga apabila dijumlahkan biaya tak langsung menjadi Rp373.713.240. Jadi dengan menjumlahkan biaya operasional kendaraan langsung dan tak langsung diperoleh besarnya nilai biaya operasional kendaraan sebesar Rp3.941.567.721.

### 4.3 Analisis Tarif Dasar

Dalam melakukan analisis tarif dasar digunakan peraturan menteri perhubungan PM 66 tahun 2019 dengan tingkat keterisian (*load factor*) sebesar 60 % dari kapasitas angkutan penyeberangan per trip. Dalam hal ini angkutan penyeberangan memiliki kapasitas 70 penumpang untuk 1 trip sehingga *load factor* yang digunakan ialah sebesar 42 penumpang per trip selama 330 hari efektif kerja. Dengan dasar itu dilakukan proyeksi jumlah penumpang selama satu tahun dengan hasil pada Tabel 5.

Tabel 5. Proyeksi Jumlah Penumpang Angkutan Penyeberangan Selama 1 Tahun Dengan *Load Factor* 60%

No	Jenis Muatan	Jumlah Penumpang Per Tahun
1	Penumpang orang	55.440

Setelah diperoleh jumlah penumpang selanjutnya dilakukan analisis tarif dasar serta perhitungan nilai pajak penghasilan (PPH) dengan hasil pada Tabel 6.

Tabel 6. Nilai Tarif Dasar dan PPh

No	Jenis Muatan	Tarif Dasar	PPh 1,2%	Tarif Dasar + PPh
1	Penumpang	71.096	853	71.949

Dari hasil analisis diatas diperoleh total tarif dasar ditambah dengan pajak penghasilan yaitu sebesar Rp71.949. Perlu digaris bawahi bahwa perhitungan tarif dasar di atas akan layak apabila *load factor* berada di angka 60% ke atas. Biasanya yang terjadi di lapangan untuk mengurangi kerugian para operator angkutan penyeberangan bisa bekerja sama satu sama lain dengan saling bertukar penumpang untuk memenuhi tingkat keterisian tetap terjaga di atas 60%. Pada saat analisis penentuan tarif dasar ini nilai biaya operasional kendaraan sangat berpengaruh besar terhadap besaran tarif, dalam biaya operasional kendaraan angkutan penyeberangan laut biaya bahan bakar minyak memegang komposisi yang paling mayor yaitu berpengaruh sampai dengan 61% dari total biaya operasional kendaraan. Sehingga bisa kita simpulkan bahwa apabila terjadi kenaikan harga bahan bakar minyak akan memberikan pengaruh kepada tarif dasar berdasarkan biaya operasional kendaraan.

## 5 KESIMPULAN

Dari hasil analisis diperoleh besar biaya operasional kendaraan sebesar Rp3.941.567.721 yang terdiri dari biaya langsung sebesar Rp3.567.854.481 dan biaya tak langsung sebesar Rp373.713.240 per tahun selanjutnya dari analisis tarif dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 66 tahun 2019 dengan tingkat *load factor* 60% sehingga diperoleh besarnya tarif dasar ditambah pajak penghasilan sebesar 1,2% ialah sebesar Rp71.949. dalam hal ini biaya bahan bakar minyak menyumbang nilai terbesar komponen biaya operasional kendaraan mencapai 61%, sehingga bagi para pelaku operator angkutan penyeberangan biaya ini sangat perlu dikendalikan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bahar, A. 2018. *Analisis Kebutuhan Angkuta Penyeberangan Sungai Jeneberang di Desa Taeng Kabupaten Gowa*. Universitas Islam Negeri Alaudin, Makasar.
- Departemen Perhubungan. 1992. *Undang – Undang No 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran*, Jakarta.
- Departemen Perhubungan. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*, Jakarta
- Departemen Perhubungan. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Perubahan dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*, Jakarta
- Departemen Perhubungan. 2008. *Undang – Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Kapal*, Jakarta.
- Hadid, M. 2019. *Analisis Biaya Operasional Kapal untuk Penentuan Tarif Dasar Transportasi Sungai dan Pesisir di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur*, Jurnal Aplikasi Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya.

- Karles, H. 2013. *Analisis Komponen Biaya dan Tarif Angkutan Penyeberangan dengan Simulasi Model Dinamis pada Angkutan Lintas Sibolga-Teluk Dalam PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)*, Jurnal Manajemen MIX, Universitas Bina Nusantara, Jakarta.
- Kelompok Bidang Keahlian Rekayasa Transportasi FTSP. 1997. *Modul Perencanaan Sistem Angkutan Umum*, ITB, Bandung.
- Prahita, A. 2016. *Analisis Tarif Pengoperasian Kapal Nusa Jaya Abadi di Pelabuhan Gunaksa – Nusa Penida*, Universitas Udayana, Badung.
- Sudarso, S. 2017. *Studi Kelayakan Penyeberangan Laut Kendaraan Angkutan Barang Antar Pelabuhan Jangkar Situbondo – Pelabuhan Lembar Lombok*, Universitas 17 Agustus 1945, Surabaya.
- Yoga, IWGD. 2023. *Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Penyeberangan Laut (Studi Kasus: Rute Pelabuhan Sanur – Dermaga Banjar Nyuh Nusa Penida)*. Jurnal Spektran Vol 11, Universitas Udayana, Badung.