

Analisis Tarif Ideal Angkutan Sungai dan Penyeberangan dilihat dari Biaya Produksi Kapal di Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan

Muhammad Fitriansyah¹ Irwandy Muzaidi¹
Elia Anggarini¹

¹ Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Banjarmasin

✉ fitriansyahm3@gmail.com

Penggunaan feri sebagai Angkutan Sungai dan Penyeberangan sangat lekat dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Kabupaten Kotabaru, ini disebabkan keadaan geografis Kabupaten Kotabaru terdiri dari pulau-pulau yang menjadikan jalur transportasi menggunakan moda transportasi sungai menjadi pilihan utama masyarakat sekitar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tarif ideal angkutan sungai dan penyeberangan yang semestinya berlaku saat ini yang berdasarkan pendekatan biaya pokok produksi agar dapat diketahui apakah tarif saat ini sudah mempertimbangkan dua kepentingan yang berbeda yaitu kepentingan pengelola dan pengguna. Kemudian metode penelitian ini menggunakan analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data yang terdiri dari analisis karakteristik responden dan Biaya Pokok Produksi, untuk mengukur tingkat kemampuan daya beli masyarakat Kabupaten Kotabaru berdasarkan kemauan untuk membayar dan kemampuan daya beli berdasarkan alokasi pendapatan serta animo masyarakat terhadap jasa ASDP Kabupaten Kotabaru. Hasil dari penelitian ini berdasarkan dari data responden terkait ketersediaan penumpang untuk membayar tarif lebih sebesar Rp. 2000 untuk kelas Ekonomi dewasa dan anak sedangkan untuk jenis kendaraan Golongan II-VI bersedia membayar lebih maksimal 3%-5% dari harga saat ini, harapan responden ketersediaan membayar lebih digunakan untuk peningkatan kualitas pelayanan serta peningkatan fasilitas sarana dan prasarana di lingkungan dermaga.

Kata kunci: analisis biaya pokok produksi, angkutan sungai dan penyeberangan, feri, tarif

Diajukan: 7 November 2022

Direvisi: 15 November 2022

Diterima: 2 Januari 2023

Dipublikasikan online: 10 Januari 2023

Pendahuluan

Penggunaan feri sebagai angkutan sungai dan penyeberangan sangat lekat dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Kabupaten Kotabaru. Keadaan geografis Kabupaten Kotabaru terdiri dari pulau-pulau sehingga untuk menghubungkan jalur darat masyarakat masih banyak menggunakan transportasi sungai dan penyeberangan. Walaupun sebagian besar jalan di kabupaten Kotabaru telah berhasil dihubungkan melalui jembatan, namun karena jarak tempuh dan waktu yang lebih lama apabila masyarakat melalui jembatan tersebut, maka sebagian besar masyarakat terutama pengguna kendaraan roda dua lebih memilih menggunakan angkutan sungai dan penyeberangan yaitu feri penyeberangan sebagai sarana transportasi dalam pergerakannya.

Dalam buku *Eko-Hidrolika Pembangunan Sungai* (Maryono, 2005) mengatakan sebagai fungsi transportasi, sungai bisa dilihat dari berbagai aspek, yaitu aspek ekonomi dan aspek lingkungan.

Robert Kodoatie (2002) menyatakan bahwa sungai merupakan lintas sektoral yang mempunyai fungsi ganda yaitu fungsi ekonomi, ekologis dan Sosial; Mempunyai fungsi Sosial, dapat menjadi penghubung antara masyarakat (sebagai transportasi), kegiatan dan interaksi, dan juga Mempunyai fungsi ekonomi, karena dapat menghasilkan nilai ekonomi seperti ruang produksi, wisata dan bahan mentah

Untuk menetapkan tarif feri sebagai angkutan sungai dan penyeberangan, Pemerintah Daerah sebagai Regulator harus mempertimbangkan dua kepentingan yang berbeda yaitu kepentingan pengelola (operator) dan pengguna (*user*). Bila ditinjau dari kepentingan pengelola yang menginginkan tarif yang dapat memberikan keuntungan yang besar, sedangkan dari sudut kepentingan pengguna sesuai dengan sifat konsumen yang menginginkan tarif yang serendah - rendahnya. Sebagai sarana transportasi vital dalam kehidupan masyarakat Kabupaten Kotabaru sehari-harinya, alokasi biaya untuk tarif perjalanan menggunakan feri tentunya tidak dapat dihindari bagi

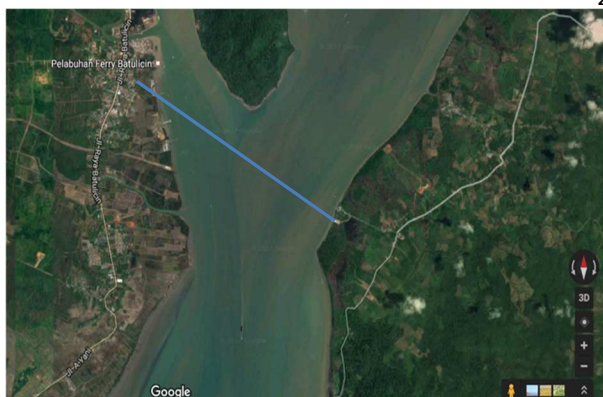
Cara mensitasi artikel ini:

Fitriansyah, M., Muzaidi, I., Anggarini, E. (2023) Analisis Tarif Ideal Angkutan Sungai dan Penyeberangan dilihat dari Biaya Produksi Kapal di Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan. *Buletin Profesi Insinyur* 6(2) (Edisi Khusus: Prosiding Seminar Nasional IX Teknik Sipil 2022) 001-005



masyarakat pengguna jasa transportasi ini. Perubahan harga tarif feri walaupun kecil tentunya sangat berpengaruh dalam alokasi biaya transportasi yang harus dikeluarkan masyarakat.

Penentuan tarif angkutan sungai dan penyeberangan yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kotabaru melalui Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 188.44/042/KUM/2016 Tanggal 10 Pebruari 2017 dipandang oleh pengelola belum mampu menutup biaya operasional dan keuntungan yang layak, sehingga pengelola feri di Kabupaten Kotabaru menaikkan tarif



Gambar 1 Trayek Batulicin – Tanjung Serdang yang terletak di Kab.Kotabaru

melebihi tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten Kotabaru. Perbedaan tarif yang digunakan oleh pengelola dan adanya permasalahan di atas yang menginspirasi untuk melakukan penelitian analisis tarif ideal terhadap animo masyarakat selaku pengguna transportasi feri di Kabupaten Kotabaru ini, dengan menggunakan feri trayek Batulicin – Tanjung Serdang sebagai bahan studi kasus yang dapat dilihat pada Gambar 1 sampai dengan Gambar 2.



Gambar 2 Feri Penyeberangan Batu Licin

Untuk memberikan solusi dari permasalahan diatas, maka penulis melakukan penelitian mengenai analisis tarif yang ideal pada angkutan sungai dan penyeberangan yang semestinya berlaku saat ini di Kabupaten Kotabaru berdasarkan Analisis Biaya

Operasional Kendaraan (BOK). Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis tarif angkutan sungai dan penyeberangan Kabupaten Kotabaru yang semestinya berlaku saat ini berdasarkan pendekatan biaya pokok produksi agar dapat diketahui apakah tarif saat ini telah sesuai Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No 188.44/042/KUM/2016 Tanggal 10 Pebruari 2017.

Metode

Variabel yang akan digunakan pada penelitian ini adalah:

1. Variabel terikat (Dependent Variabel)
2. Variabel Bebas (Independent Variabel)

Survei dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner yang berfungsi untuk mengumpulkan data dari penumpang berupa kemampuan membayar dan keinginan membayar penumpang. Perancangan kuesioner dibagi menjadi lima bagian yaitu karakteristik responden, BPP dan harapan responden.

Kuesioner Karakteristik Penumpang

Kuesioner Biaya Pokok Produksi

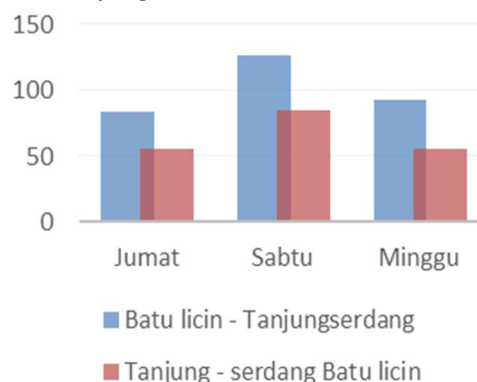
Kuesioner Harapan Responden

Analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data yang terdiri dari analisis karakteristik responden dan Biaya Pokok Produksi. Pengolahan data Biaya Pokok Produksi akan diolah dengan menggunakan alat bantu Excel dan dengan alat bantu Statistical Package for Social Science (SPSS) untuk perhitungan validitas dan reliabilitas, digunakan SPSS untuk membantu mempercepat proses pengolahan data yang berasal dari kuesioner.

Hasil dan Pembahasan

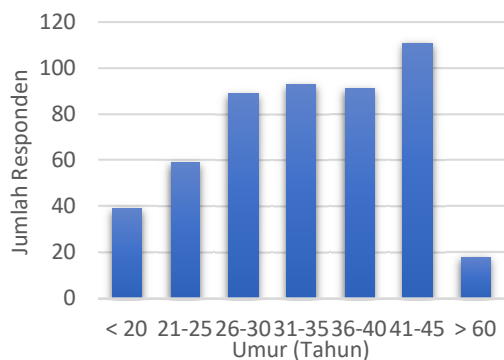
Pengumpulan data pada penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu data Primer dan Sekunder. Hasil survey yang telah dilaksanakan selama 3 yaitu pada tanggal 27–29 April 2018 diketahui jumlah responden dapat dilihat seperti pada Gambar 3. Terlihat dari grafik pada Gambar 3, jumlah penumpang tertinggi terjadi pada hari Sabtu sementara pada hari Jumat dan Minggu relatif sama baik yang ke arah Batu Licin-Tanjung Serdang maupun sebaliknya.

Data Penumpang



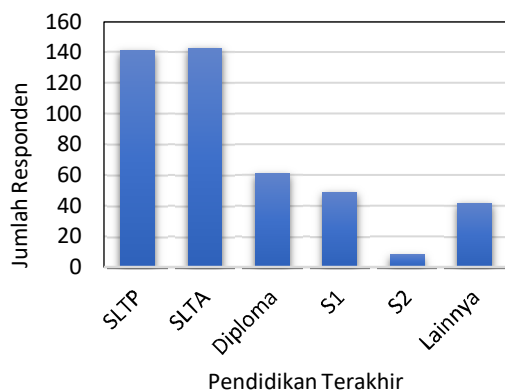
Gambar 3 Jumlah Responden

Gambar 4 memperlihatkan data responden ditinjau dari umurnya. Dari grafik, jumlah umur responden paling rendah adalah mereka yang berusia di atas 60 tahun, sedangkan yang paling tinggi 41-15 tahun. Ini telah sesuai dengan harapan bahwa informasi yang didapat cukup mewakili karena tersebar disemua tingkat umur.



Gambar 4 Umur Responden

Gambar 5 memperlihatkan data responden ditinjau dari tingkat pendidikan dimana terlihat bahwa tingkat pendidikan responden paling banyak adalah tingkat SMP dan SLTA. Ini berhubungan langsung dengan jenis pekerjaan responden yang terlihat pada Gambar 6. Jenis pekerjaan responden dominan adalah karyawan swasta dan wiraswasta, sisanya pelajar, pns/polri dan nelayan.



Gambar 5 Pendidikan Terakhir Responden

Analisis Perhitungan Tarif Biaya Pokok Produksi

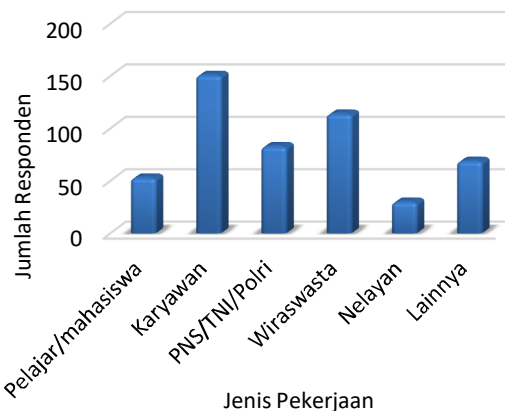
Perhitungan analisis tarif biaya pokok produksi untuk KMP Teluk Cendrawasih milik PT. ASDP Batulicin adalah sebagai berikut.

Data Teknis KMP Teluk Cendrawasih

Data-data teknis KMP Teluk Cendrawasih dapat dilihat pada Tabel 1. Data-data tersebut meliputi jenis kapal, Nama Kapal, trayek kapal, jumlah armada, jumlah trayek, frekuensi kapal, jenis mesin kapal, kapasitas BBM yang digunakan, kapasitas, berat kosong dan berat isi kapal, gaji pegawai, umur ekonomis, dan biaya overhead pertahun.

Tabel 1 Data Teknis KMP Teluk Cendrawasih

Komponen	Data
Jenis Kapal	= RO-RO
Nama Kapal	= KMP. Gutila
Trayek Kapal	= Batulicin-Tanjung Serdang
Jumlah Armada	= 1 buah
Jarak Trayek	= 4,7 Km
Frekuensi Kapal (Jam)	= 1 Trip / Jam
Frekuensi Kapal (Hari)	= 12 Trip / Hari
Frekuensi Kapal (Tahun)	= 3960 Trip/Tahun
Jenis bahan bakar yang digunakan	= Solar
Jenis Mesin Kapal	= Yanmar – 8 RY 17 P-GV
Kapasitas BBM	= 190 Liter/hari
Kapasitas Angkut Kapal	=
a. Penumpang	= 266 Orang
b. Sepeda	= 0 Buah
c. Sepeda Motor	= 12 Buah
Berat Kotor Kapal	=
a. Penuh	= 500 Ton
b. Kosong	= 272 Ton
Jumlah Awak Kapal	= 17 Orang
Rata-rata gaji Awak Kapal / bulan	= Rp. 3.000.000,-
Jumlah pegawai di darat	= 4 Orang
Rata-rata gaji pegawai darat / bulan	= Rp. 2.600.000
Harga Kapal	= Rp. 11.640.000.000,-
Umur Ekonomis	= 5 Tahun
Biaya Overhead pertahun	= Rp. 735.000.000,-



Gambar 6 Jenis pekerjaan responden

Biaya Operasional KMP Telk Cendrawasih I

Data Biaya Langsung per tahun

<i>Biaya Tetap</i>	
Penyusutan Kapal	= Rp. 1.795.500.000,-
Bunga Modal	= Rp. 519.750000,-
Premi Asuransi	= Rp. 141.750.000,-
Biaya Awak Kapal	= Rp 612.000.000,-
Total Biaya Tetap	= Rp. 3.069.000.000,-
<i>Biaya Tidak Tetap</i>	
Biaya BBM	= Rp. 2.605.680.000,-
Bunga Gemuk / Oli	= Rp. 822.857,-
BiayaRMS(Repair, Maintenance, Service)	= Rp. 160.000.000,-

Biaya pelabuhan/pemeliharaan

Faktor Muat (%)	Tarif Feri	Keterangan
100	Rp 6,287.23	Penetapan tarif pada tingkat faktor beban antara 60% sesuai dengan kondisi /kemampuan daerah. (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif
90	Rp 6,985.81	Angkutan Penyeberangan dan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 18 tahun 2012 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif
80	Rp 7,859.03	Angkutan Penyeberangan dan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 18 tahun 2012 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif
70	Rp 8,981.75	Angkutan Penyeberangan dan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 18 tahun 2012 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif
65	Rp 9,672.66	Angkutan Penyeberangan dan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 18 tahun 2012 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif
60	Rp10,478.71	Angkutan Penyeberangan dan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 18 tahun 2012 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif

= Rp. 80.000.000,-
 Total Biaya Tidak Tetap =Rp. 2.846.502.857,-

Data Biaya Tidak Langsung per tahun

Biaya Pegawai di darat = Rp. 10.800.000,-
 Biaya Kantor per tahun = Rp. 120.000.000,-
 Biaya Listrik,telpon, air = Rp. 30.000.000,-
 Biaya Management dan Pengelolaan = Rp. 12.000.000,-
 Total Biaya Tidak Langsung = Rp. 172.800.000,-

Total BOK (Langsung + Tidak langsung)

Rata-rata Kapasitas Produksi per hari (SUP) = 305.897
 Rata-rata Load Factor per hari (/Trip) = 0.673
 Total Produksi Pelayanan Per Tahun (SUP/ Tahun) = 357.408.000
 Rata-rata Kapasitas Produksi per hari x Trip per tahun = Rp. 6.088.302.857,-

Selain biaya langsung dan biaya tidak langsung, pada feri penyeberangan ini juga terdapat biaya overhead/taktis sesuai kondisi riil lapangan.

Data Teknis Biaya Taktis per tahun
 Biaya Overhead per tahun = Rp. 735.000.000,-
 Total Biaya (BOK + Overhead) = Rp. 6.823.302.857,-

Biaya Pokok Produksi Teluk Cendrawasih I

Berdasarkan Survei Primer Jumlah Penumpang KMP. Teluk Cendrawasih I yang dilakukan oleh Penulis. Tarif biaya pokok produksi diperoleh dengan persamaan berikut :

Biaya Pokok Produksi (BPP)

$$= \frac{\text{Total Biaya Operasi Kendaraan Per Tahun}}{\text{Total Produksi Pelayanan Per Tahun}}$$

$$BPP = \frac{\text{Rp. 6.823.302,857 SUP}}{1.211.352 \text{ Trip}}$$

$$BPP = \text{Rp. 9.388 SUP/Trip}$$

Tarif Biaya Pokok Produksi Teluk Cendrawasih I

Tarif biaya produksi KMP Teluk Cendrawasih I dapat dilihat dari Tabel 2.

Tabel 2 Tarif Biaya Pokok Kapal

Penentuan tarif angkutan penyeberangan sesuai biaya produksi kapal dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Tarif Angkutan sesuai Biaya Produksi Kapal

Uraian	Golongan	Nilai SUP	Tarif BPP
Penumpang			Rp10,478
Sepeda	I	1.6	Rp16,765
Sepeda Motor	II	2.8	Rp29,338
Sepeda Motor 500 cc	III	5.6	Rp58,677
Kijang, Sedan, dll	IV (penumpang)	21.63	Rp226,639
Pickup dll	IV (Barang)	17.98	Rp188,394
Bis sedang	V (penumpang)	37.39	Rp391,772
Truk Sedang	V (Barang)	31.55	Rp330,581
Bis besar	VI (penumpang)	63.28	Rp663,048
Truk tangki dll kendaraan alat berat	VII	66.03	Rp691,862
	VIII	98.75	Rp1,034,703

Berdasarkan perhitungan biaya pokok produksi, maka didapatkan tarif penyeberangan Batulicin – Tanjung Serdang untuk penumpang sebesar Rp. 10.478, Sepeda sebesar Rp. 16.765, Sepeda motor sebesar Rp. 29.338, Sepeda motor (500cc) sebesar Rp. 58.667, untuk mobil penumpang sebesar Rp. 226.639, pick up sebesar Rp. 188.394, Bis sedang sebesar Rp. 391.772, Truk sedang sebesar Rp. 330.581, Bis besar sebesar Rp. 663.048, untuk truk tangki sebesar Rp. 691.862 dan untuk kendaraan alat berat sebesar Rp. 1.034.703

Kesimpulan

Berdasarkan analisis terhadap data dan hasil pengolahan yang dilakukan dihasilkan beberapa kesimpulan yang sesuai dengan tujuan penelitian yaitu:

1. Pendapatan rata-rata penumpang yang menggunakan transportasi penyeberangan Batulicin-Tanjung Serdang
 - ≥ 4 juta Rupiah = 27,2 %
 - 3 Juta Rupiah – 5 Juta Rupiah = 36,8 %

- 2 Juta Rupiah – 3 Juta Rupiah = 21 %
1 Juta Rupiah – 2 Juta Rupiah = 15 %
2. Berdasarkan dari data responden terkait ketersediaan penumpang untuk membayar tarif lebih sebesar Rp. 2000 untuk kelas Ekonomi dewasa dan anak sedangkan untuk jenis kendaraan Golongan II-VI bersedia membayar lebih maksimal 3%-5% dari harga saat ini, harapan responden ketersediaan membayar lebih digunakan untuk peningkatan kualitas pelayanan serta peningkatan fasilitas sarana dan prasarana di lingkungan dermaga.
 3. Dilihat dari perhitungan biaya produksi kapal dapat diketahui bahwa besaran tarif penyebrangan sesuai dengan SK Gubernur No. 188.44/042/KUM/2016 tidak sesuai dengan kondisi biaya kapal dilapangan, sehingga besaran tarif penyebrangan dapat ditinjau kembali merujuk kepada analisis perhitungan biaya produksi kapal.

Ucapan Terimakasih

Terima kasih kepada Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Banjarmasin yang telah memberikan dukungan berupa dana dalam pelaksanaan penelitian ini.

Referensi

- Kementerian Perhubungan. (2004). Keputusan Menteri Perhubungan No. 73 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan. (2006). Kamus Istilah Perhubungan. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kodoatie, Robert J., Sugiyanto. (2002). Banjir – Beberapa Penyebab dan Metode Pengendaliannya dalam Perspektif Lingkungan. Cetakan 1. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Maryono A. (2005). Eko-Hidrolik Pembangunan Sungai. UGM Yogyakarta.
- Pemerintah Daerah Kabupaten Kotabaru. (2011). Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru No. 2 Tahun 2011.
- Tamin, O.Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A.S., Setiadji, B.H. (1999) Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis 'Ability To Pay' (ATP) dan 'Willingness To Pay' (WTP) di DKI-Jakarta, Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT), No 2, Tahun I, Desember 1999.
- Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan No. 188.44/042/KUM/2016