

**ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG DI SUNGAI
MUSI MENGGUNAKAN KAPAL JUKUNG
(TRAYEK PALEMBANG–JALUR 8 TELANG)**

TUGAS AKHIR



DISUSUN OLEH:

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA

2102034

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D–III MANAJEMEN LOGISTIK**

2024

**ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG DI SUNGAI
MUSI MENGGUNAKAN KAPAL JUKUNG
(TRAYEK PALEMBANG–JALUR 8 TELANG)**

TUGAS AKHIR

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



DISUSUN OLEH:

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA

2102034

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D–III MANAJEMEN LOGISTIK**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN
TUGAS AKHIR

**ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG DI SUNGAI MUSI
MENGUNAKAN KAPAL JUKUNG (TRAYEK PALEMBANG-JALUR 8
TELANG)**

Disusun oleh:

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA
2102034

Disetujui untuk diajukan pada

Sidang Tugas Akhir
Program studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I



Ahmad Soimun, S.T., M.T.

NIP. 19900407 201902 1 001

Tanggal: 16 Juli 2024

DOSEN PEMBIMBING II



Anggun Prima Gilang Rupaka S.P., M.Si.

NIP. 19870423 201902 1 003

Tanggal: 16 Juli 2024

Ditetapkan di: Tabanan

HALAMAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

**ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG DI SUNGAI MUSI
MENGUNAKAN KAPAL JUKUNG
(TRAYEK PALEMBANG-JALUR 8 TELANG)**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA
2102034

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 29 JULI 2024
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

Tim Penguji



Kodrat Alam, S.Si.T., M.T.
NIP. 19780629 20003 1 001



Ahmad Solihin, S.T., M.T.
NIP. 19900407 201902 1 001



Hendra Yuda Novianto, SE., M.AP.
NIP. 19771105 201012 1 001



Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P., M.Si.
NIP. 19870423 201902 1 003

Mengetahui,

**KETUA PROGRAM STUDI
B-III MANAJEMEN LOGISTIK**



Putu Diva Ariesthana Sadri, ST., M.Sc.
NIP. 19860401 201012 1 004

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, Sulton Bhagaskara Dewa Wendiansyah Putra, nomor mahasiswa 2102034, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir dengan judul **“(Analisis Tarif Ideal Angkutan Barang di Sungai Musi Menggunakan Kapal Jukung (Trayek Palembang–Jalur 8 Telang))”** merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 17 Juli 2024

Penulis,



SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA/
Notar. 2102034

KATA PENGANTAR

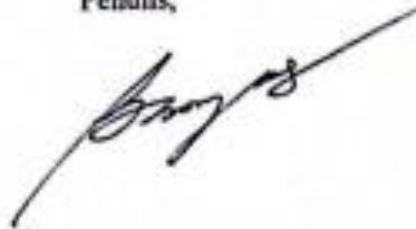
Puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir dengan judul "Analisis Tarif Ideal Angkutan Barang di Sungai Musi Menggunakan Kapal Jukung (Trayek Palembang-Jalur 8 Telang)" ini. Penyusunan laporan tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Studi Diploma III Manajemen Logistik Politeknik Transportasi Darat Bali serta dimaksudkan untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis mengenai bidang logistik khususnya pengangkutan kargo melalui jalur udara. Laporan ini merupakan bentuk kegiatan taruna dalam mengasah kemampuan dan keterampilan diri dalam implementasi teori pada praktiknya di lokasi magang. Dalam penyusunan laporan tugas akhir ini tentu tidak terlepas dari dukungan dan doa berbagai pihak yang telah membantu, penulis mengucapkan terima kasih dan rasa hormat yang sebesar besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. I Made Suraharta, S.T, S.Si.T, MT., IPM. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali.
2. Bapak Fahriyadi, S.T., M.M. selaku Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan 7 Ulu.
3. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Logistik Politeknik Transportasi Darat Bali
4. Bapak Ahmad Soimun, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P. M.Si. selaku Dosen Pembimbing II dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir yang telah membimbing, memberi saran dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini.
5. Seluruh dosen di Politeknik Transportasi Darat Bali yang senantiasa membantu proses penyusunan Tugas Akhir.
6. Seluruh Mahasiswa/I Politeknik Transportasi Darat Bali.
7. Orang tua yang selalu mendukung saya.

Penulis menyadari tugas akhir ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan Bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia.

Tabanan, 17 Juli 2024

Penulis,



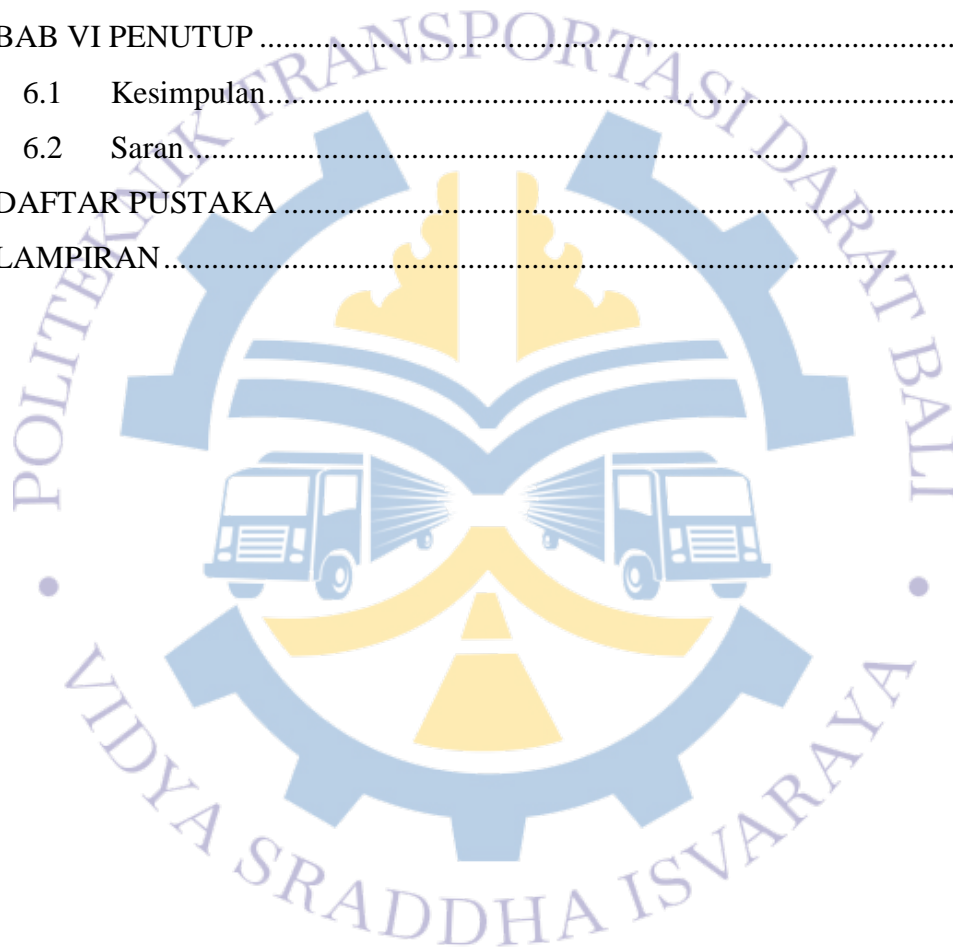
SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA
2102034



DAFTAR ISI

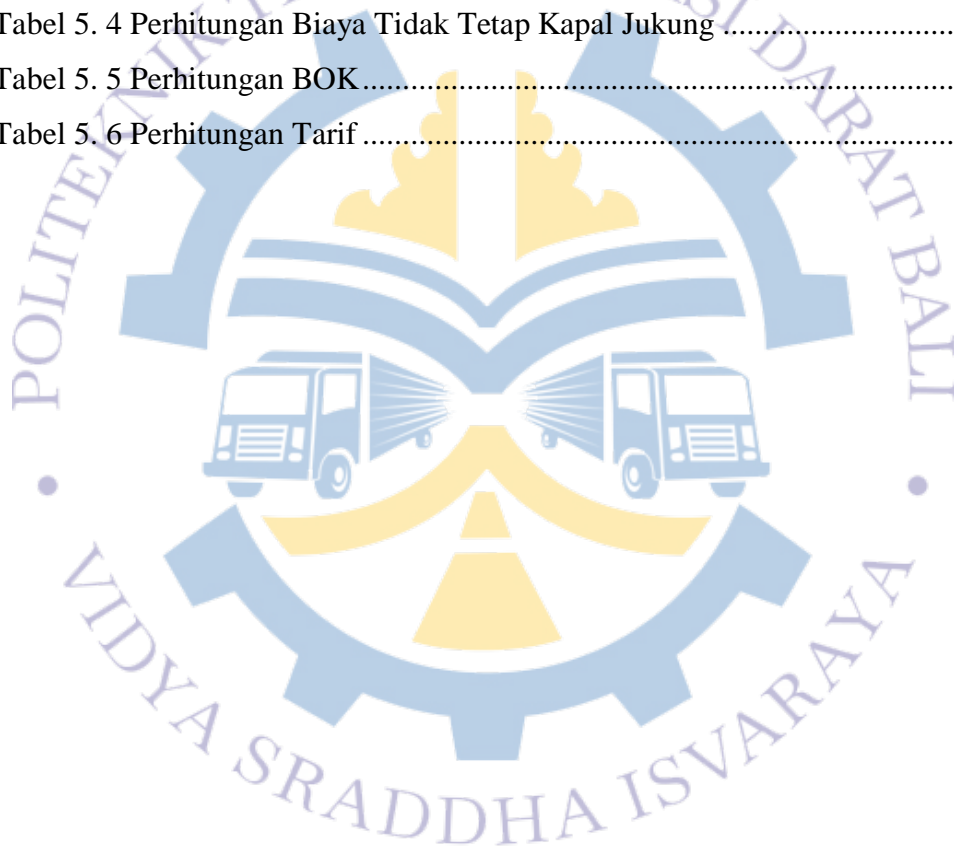
HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR.....	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
INTISARI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Batasan Masalah.....	4
BAB II GAMBARAN UMUM.....	6
2.1 Kondisi Wilayah.....	6
2.2 Kondisi Objek.....	7
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	10
3.1 Tarif.....	10
3.2 Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....	11
3.3 Kapal Jukung	12
3.4 Penelitian Terdahulu.....	13
BAB IV METODE PENELITIAN	18
4.1 Sumber Dan Teknik Pengumpulan Data.....	18
4.2 Metode Analisis Data	20
4.3 Bagan Alir	21
4.4 Timeline Pengerjaan.....	22
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	23

5.1	Data Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Kapal Jukung	23
5.2	Perhitungan Bok Kapal Jukung.....	24
5.3	Perhitungan Tarif Pokok.....	33
5.4	Perhitungan Tarif Ideal.....	34
5.5	Faktor yang Mempengaruhi Penetapan Tarif.....	36
5.6	Pembahasan.....	37
BAB VI PENUTUP.....		40
6.1	Kesimpulan.....	40
6.2	Saran.....	40
DAFTAR PUSTAKA.....		42
LAMPIRAN.....		44



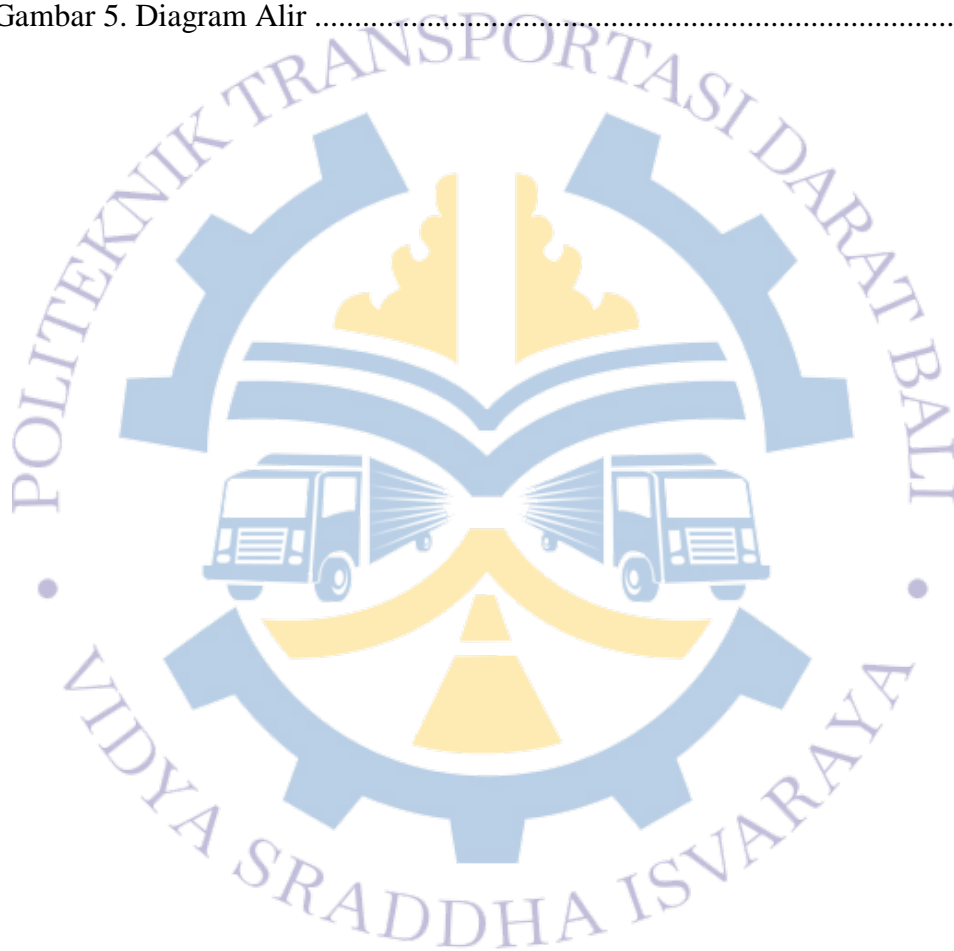
DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Trayek Kapal Jukung Palembang	8
Tabel 3. 1 Gap Analisis	13
Tabel 4. 1 Timeline Pengerjaan	22
Tabel 5. 1 Komponen BOK Kapal Jukung	23
Tabel 5. 2 Biaya Depresiasi Kapal Jukung	26
Tabel 5. 3 Perhitungan Biaya Tetap Kapal Jukung	30
Tabel 5. 4 Perhitungan Biaya Tidak Tetap Kapal Jukung	31
Tabel 5. 5 Perhitungan BOK	33
Tabel 5. 6 Perhitungan Tarif	35



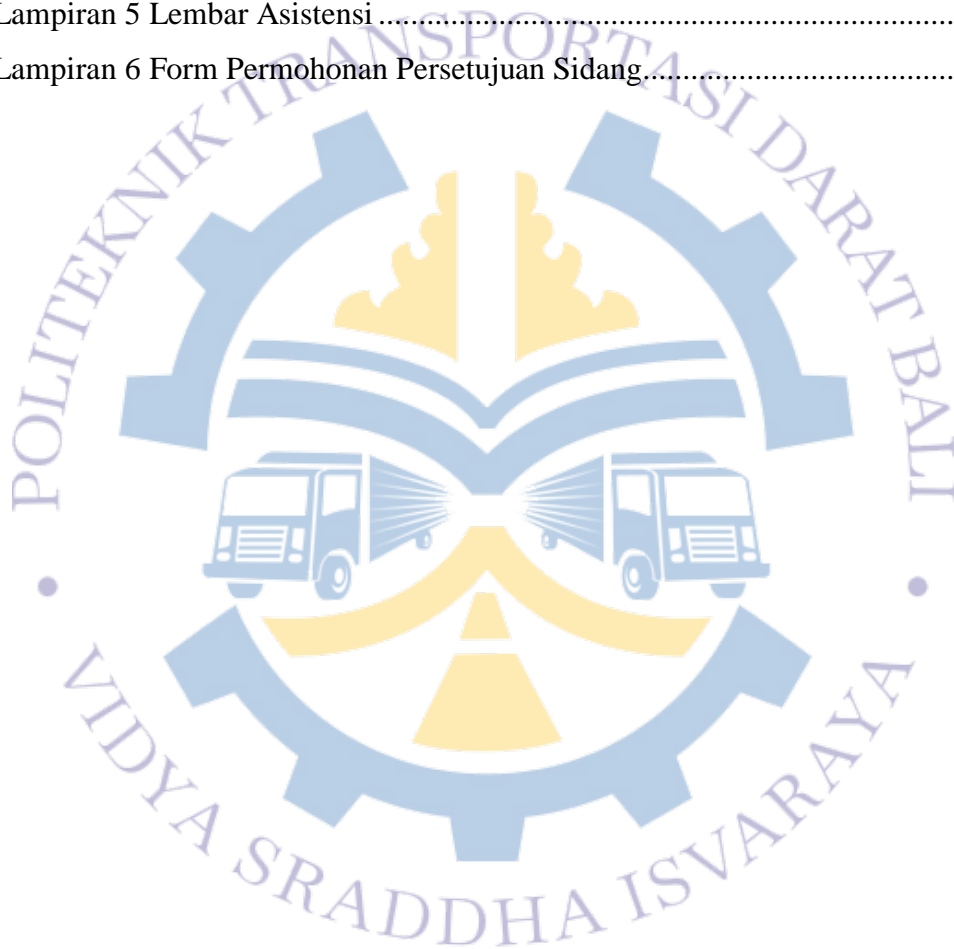
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Trayek Kota Palembang-Jalur 8 Telang.....	6
Gambar 2. Pelabuhan SDP 16 Ilir	6
Gambar 3. Jalur 8 Telang	7
Gambar 4. Kapal Jukung.....	13
Gambar 5. Diagram Alir	21



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lokasi dan Objek Penelitian.....	44
Lampiran 2 Kegiatan Wawancara dan Pengambilan Data.....	45
Lampiran 3 Hasil Wawancara.....	46
Lampiran 4 Perhitungan Excel.....	47
Lampiran 5 Lembar Asistensi.....	48
Lampiran 6 Form Permohonan Persetujuan Sidang.....	57



INTISARI

Analisis Tarif Ideal Angkutan Barang di Sungai Musi Menggunakan Kapal Jukung (Trayek Palembang–Jalur 8 Telang)

Oleh

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA

2102034

Kapal Jukung merupakan jasa transportasi angkutan barang di sungai Musi yang merupakan sebagai salah satu roda penggerak perekonomian yang cukup penting bagi masyarakat Sumatera Selatan. Dalam penetapan tarif angkutan dengan tujuan yang sama kapal jukung tersebut memiliki penetapan harga tarif yang berbeda hanya berdasarkan pada perkiraan dan tanpa memiliki dasar. Pelaksanaan penelitian ini memiliki tujuan adalah untuk mengetahui tarif ideal dari angkutan barang menggunakan kapal jukung dan mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi dalam penetapan tarif angkutan kapal jukung. Penelitian ini menggunakan metode perhitungan yang berdasarkan pada Biaya Operasional Kendaraan (BOK), perhitungan tarif pokok, serta perhitungan tarif ideal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akumulasi dari biaya operasional yang didapat untuk kapal jukung dengan kapasitas muat 70 ton mencapai Rp 214.562.388/tahun, Rp 17.880.199/bulan, dan Rp Rp 599.007/hari. Tarif pokok yang didapat untuk kapal jukung dengan kapasitas 70 ton yaitu sebesar Rp. Rp 681.150/ton atau Rp 765/kg. Untuk tarif ideal yang didapat yaitu sebesar Rp 879/kg. Faktor yang mempengaruhi dari perbedaan dalam penetapan tarif pengiriman angkutan barang adalah jumlah abk kapal, kapasitas muat kapal, dan umur kapal.

Kata kunci : Angkutan Barang, Kapal Jukung, BOK, Tarif Pokok, Tarif Ideal

ABSTRACT

Analysis of the Ideal Tariff for Freight Transportation on the Musi River Using Jukung Boats (Route Palembang–Jalur 8 Telang)

By

SULTON BHAGASKARA DEWA WENDIANSYAH PUTRA
2102034

The Jukung Ship is a freight transportation service on the Musi river which is one of the economic driving wheels that is quite important for the people of South Sumatra. In determining the transportation tariff with the same purpose, the jukung ship has a different tariff pricing based only on estimates and without having a basis. This study aims to determine the ideal tariff of freight transportation using jukung ships and to find out what factors affect the determination of jukung ship transportation rates. The method used in this study is using calculations based on Vehicle Operating Costs (BOK), basic tariff calculations, and ideal tariff calculations. The results of the study show that the accumulation of operational costs obtained for jukung ships with a load capacity of 70 tons reaches Rp 214.562.388/year, Rp 17.880.199/month, and Rp Rp 599.007/day. The basic tariff obtained for jukung ships with a capacity of 70 tons is Rp. 681.150/ton or Rp 765/kg. The ideal rate obtained is Rp 879/kg. The factors that affect the difference in determining freight rates are the number of crew members, ship load capacity, and ship age.

Keywords: *Freight Transportation, Jukung Ships, BOK, Basic Rates, Ideal Rates*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Peran angkutan sungai mempunyai kegunaan yang berdampak besar bagi kehidupan sosial dan ekonomi di wilayah provinsi Sumatera Selatan khususnya bagi masyarakat yang berada di tepian sungai Musi. Angkutan sungai memiliki peran yang begitu krusial bagi kehidupan sosial dan kegiatan ekonomi di wilayah provinsi Sumatera Selatan. Sungai Musi berperan sebagai prasarana penunjang dalam memenuhi kehidupan sehari-hari serta sebagai tempat pergerakan roda perekonomian. Salah satu bentuk pergerakan ekonomi yang terjadi yaitu dengan adanya jasa angkutan yang beroperasi di sungai Musi baik angkutan penumpang dan barang. Salah satu dari roda penggerak ekonomi yang paling berpengaruh yaitu adanya jasa pengangkut barang dengan menggunakan alat transportasi berupa kapal jukung.

Salah satu kelebihan angkutan barang di sungai Musi menggunakan kapal jukung dibanding transportasi darat lainnya adalah angkutan barang melalui sungai lebih efisien dibanding angkutan darat. Kapal jukung memiliki kapasitas muat yang lebih besar dari transportasi angkutan darat. Hampir seluruh barang kebutuhan pokok masyarakat dengan jumlah yang banyak diangkut dengan menggunakan kapal jukung.

Provinsi Sumatera Selatan mempunyai beberapa wilayah yang penduduknya terdapat di wilayah tepian sungai Musi. Masyarakat sekitar sungai Musi sering memanfaatkan kapal jukung sebagai sarana transportasi angkutan barang. Salah satu tempat yang menjadi titik penyalur sumber kebutuhan pokok adalah wilayah Palembang melalui Dermaga 16 Ilir. Banyak kapal jukung yang memuat barang untuk memenuhi permintaan dari berbagai daerah. Namun, kapal jukung yang ada sendiri tidak dikelola oleh organisasi melainkan secara perorangan sehingga waktu kedatangan tidak dapat ditentukan dengan tepat. Berdasarkan data yang

bersumber dari Satuan Pelayanan SDP 16 Ilir, trayek yang dimiliki oleh kapal jukung yang berangkat dari Dermaga 16 Ilir memiliki tujuan yang berbeda-beda.

Daftar trayek kapal jukung yang berasal dari Dermaga 16 Ilir berjumlah total 21 trayek yaitu Palembang–Karang Agung dengan jumlah 27 kapal, Palembang–Sugihan dengan jumlah 16 kapal, Palembang–Makarti dengan jumlah 2 kapal, Palembang–Jalur 6 Telang dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Jalur 6 Salek dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Jalur 8 Salek dengan jumlah 5 kapal, Palembang–Jalur 8 Telang dengan jumlah 3 kapal, Palembang–Jalur 10 Salek dengan jumlah 5 kapal, Palembang–Jalur 18 Salek dengan jumlah 4 kapal, Palembang–Jalur 16 Air Sugihan dengan jumlah 3 kapal, Palembang–Jalur 20 dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Jalur 12 dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Jalur 13 dengan jumlah 2 kapal, Palembang–Jalur 23 dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Jalur 25 dengan jumlah 4 kapal, Palembang–Jalur 27 dengan jumlah 2 kapal, Palembang–Pemulutan dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Rantau Bayur dengan jumlah 1 kapal, Palembang–Pulau Rimau dengan jumlah 4 kapal, Palembang–Sungai Baung dengan jumlah 1 kapal, dan Palembang–Karang Agung Tengah dengan jumlah 2 kapal.

Berdasarkan trayek tersebut, salah satu wilayah yang memanfaatkan kapal jukung sebagai transportasi angkutan barang di sungai Musi untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari adalah trayek dari Kota Palembang ke kecamatan Muara Telang kabupaten Banyuasin, yakni Jalur 8 Telang merupakan wilayah yang berada di kabupaten Banyuasin yang berada di tepi Sungai Musi.

Masyarakat di sekitar Jalur 8 Telang mengandalkan transportasi darat dan sungai untuk berpergian menuju Kota Palembang. Kondisi jalan akses menuju Kota Palembang memiliki keadaan infrastruktur jalan yang kurang memadai serta bergantung kondisi cuaca. Saat kondisi hujan maka akses jalan akan sulit dipergunakan. Oleh sebab itu menjadikan masyarakat beralih menggunakan transportasi sungai. Masyarakat di sekitar Jalur 8 Telang memiliki jarak tempuh yang cukup jauh untuk menuju Kota Palembang apabila menggunakan jalur darat dibanding jalur sungai, sebab harus menyeberangi sungai melalui jembatan serta kondisi lalu lintas yang cukup padat. Kota Palembang dan Jalur 8 Telang

mempunyai fasilitas Dermaga sebagai penunjang kegiatan bongkar muat kapal jukung serta tempat kapal bersandar.

Dalam pengoperasian kapal jukung memiliki banyak pertimbangan salah satunya adalah tarif. Pada tarif angkutan barang kapal jukung untuk trayek Palembang–Jalur 8 Telang sendiri memiliki variasi yang berbeda-beda dalam menetapkan tarif angkut. Berdasarkan hasil observasi di lapangan pada 3 kapal yang beroperasi menetapkan harga per kilo dengan kisaran Rp. 400/kg–500/kg. Dalam penetapan tarif tersebut tidak memiliki dasar atau aturan yang mengikat sehingga jasa angkutan hanya menetapkan tarif sesuai yang mereka inginkan tanpa mengetahui apakah tarif tersebut telah ideal untuk diterapkan atau belum.

Penetapan tarif angkut yang ideal dapat dilakukan dengan metode yang berkaitan dengan keuntungan serta menurut aktivitas layanannya. Salah satu metode yang dapat diaplikasikan yaitu dengan membuat perhitungan tarif ideal berdasarkan dari perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Penentuan tarif ideal angkutan barang di sungai Musi menggunakan kapal jukung berdasarkan BOK mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan yang mendasari perhitungan.

Karena perbedaan tarif serta tidak adanya dasar perhitungan dalam penetapan harga angkutan barang kapal jukung, peneliti tertarik untuk mencari tarif ideal yang sesuai yang nantinya dapat dijadikan referensi dalam penetapan tarif angkutan barang kapal jukung bagi penyelenggara angkutan barang. Maka dari itu, pada tugas akhir ini peneliti tertarik untuk membuat penelitian dengan judul **“ANALISIS TARIF IDEAL ANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN KAPAL JUKUNG (TRAYEK PALEMBANG–JALUR 8 TELANG)”**. Untuk itu, penelitian diharapkan dapat memberikan masukan guna mendapatkan tarif ideal angkutan barang kapal jukung berdasarkan pada Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

1.2 RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah yang ada pada tugas akhir ini yaitu:

1. Berapakah tarif ideal dalam pengangkutan barang menggunakan kapal jukung dengan berdasarkan metode perhitungan BOK?
2. Faktora–faktor apa saja yang dapat mempengaruhi dari penetapan tarif angkutan kapal jukung?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini yaitu:

1. Menganalisis tarif ideal yang dapat digunakan dalam pengangkutan barang menggunakan kapal jukung berdasarkan metode BOK.
2. Menganalisis dari faktor-faktor yang mempengaruhi dari penetapan tarif angkutan kapal jukung.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Sebagai pengembangan ilmu pengetahuan mengenai analisis perhitungan tarif ideal dengan berdasarkan metode Biaya Operasional Kendaraan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Taruna/i

- 1) Sebagai syarat kelulusan pada program studi D-III Manajemen Logistik Politeknik Transportasi Darat Bali.
- 2) Sebagai sarana meningkatkan keahlian mengenai teori yang di dapat saat perkuliahan.
- 3) Sebagai sarana menambah ilmu sesuai dengan mata kuliah yang terkait.

b. Bagi Politeknik Transportasi Darat Bali

- 1) Sebagai bahan pertimbangan dalam pengembangan kurikulum yang ada agar sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan.

c. Bagi Pemilik Jasa Angkutan

- 1) Sebagai pertimbangan dalam penetapan biaya angkut kapal jukung.

1.5 BATASAN MASALAH

Batasan masalah pada penelitian dalam penulisan tugas akhir ini yaitu:

1. Lokasi penelitian yang dilakukan berfokus berada di Provinsi Sumatera Selatan tepatnya di Dermaga 16 Ilir.
2. Penelitian ini berfokus pada penentuan tarif ideal angkutan barang kapal jukung trayek Palembang–Jalur 8 Jelang.
3. Metode yang digunakan adalah perhitungan Biaya Operasional Kendaraan.

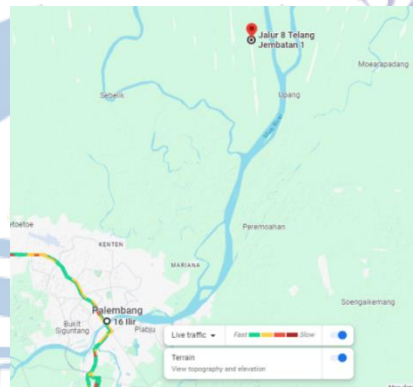


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 KONDISI WILAYAH

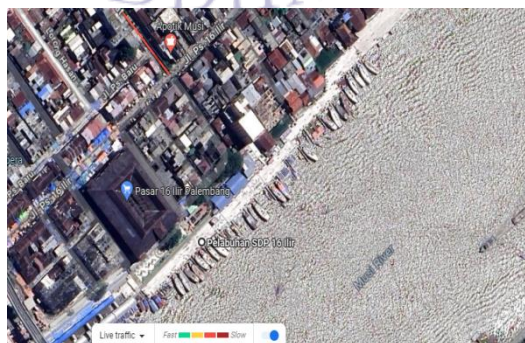
Dalam penelitian yang dilakukan pemilihan lokasi yang menjadi objek didalam penelitian ini yaitu di Dermaga 16 Ilir Palembang hingga Jalur 8 Telang. Lokasi objek penelitian ditunjukkan seperti pada Gambar 1 berikut.



(Sumber: Google Maps)

Gambar 1. Trayek Kota Palembang - Jalur 8 Telang

Seperti pada Gambar 1 untuk pada objek penelitian ini mengambil pada trayek Palembang–Jalur 8 Telang. Untuk waktu perjalanan yang ditempuh menggunakan kapal jukung dalam 1 kali perhalanan memerlukan waktu tempuh kurang lebih 4 jam perjalanam atau sekitar kurang lebih 80 km. Berikut merupakan lokasi dari tempat muat angkutan barang kapal jukung pada Gambar 2.



(Sumber: Google Maps)

Gambar 2. Pelabuhan SDP 16 Ilir

Gambar 2 merupakan tempat di mana barang barang kebutuhan akan di muat di kapal jukung yaitu di Dermaga pelabuhan SDP 16 Ilir. Di pelabuhan ini biasanya kapal akan datang dari berbagai jurusan untuk membawa barang barang muatan yang telah di pesan yang kemudian akan dibawa menuju ke tempat tujuan. Berikut merupakan lokasi tujuan akhir dari pengiriman angkutan barang dengan kapal jukung seperti pada Gambar 3.



(Sumber: Google Maps)

Gambar 3. Jalur 8 Telang

Gambar 3 merupakan daerah Jalur 8 Telang yang menjadi salah satu daerah bongkar dari kapal jukung yang bemuat dari Dermaga 16 Ilir Palembang. Di wilayah tersebut barang barang yang telah dibongkar akan di distribusikan menuju ke pasar Kalangan Rabu yang berada di dekat Dermaga kecil tempat bongkar muat.

2.2 KONDISI OBJEK

Objek pada penelitian ini adalah kapal jukung yang memiliki trayek dari Palembang menuju ke Jalur 8 Telang yang sedang berlabuh di Dermaga pelabuhan SDP 16 Ilir. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Pelayanan SDP 16 Ilir kapal-kapal jukung yang berlabuh di pelabuhan tersebut memiliki trayek yang berbeda-beda. Daftar trayek dari kapal jukung disajikan pada Tabel 2.1 sebagai berikut.

Tabel 2. 1 Trayek Kapal Jukung Palembang

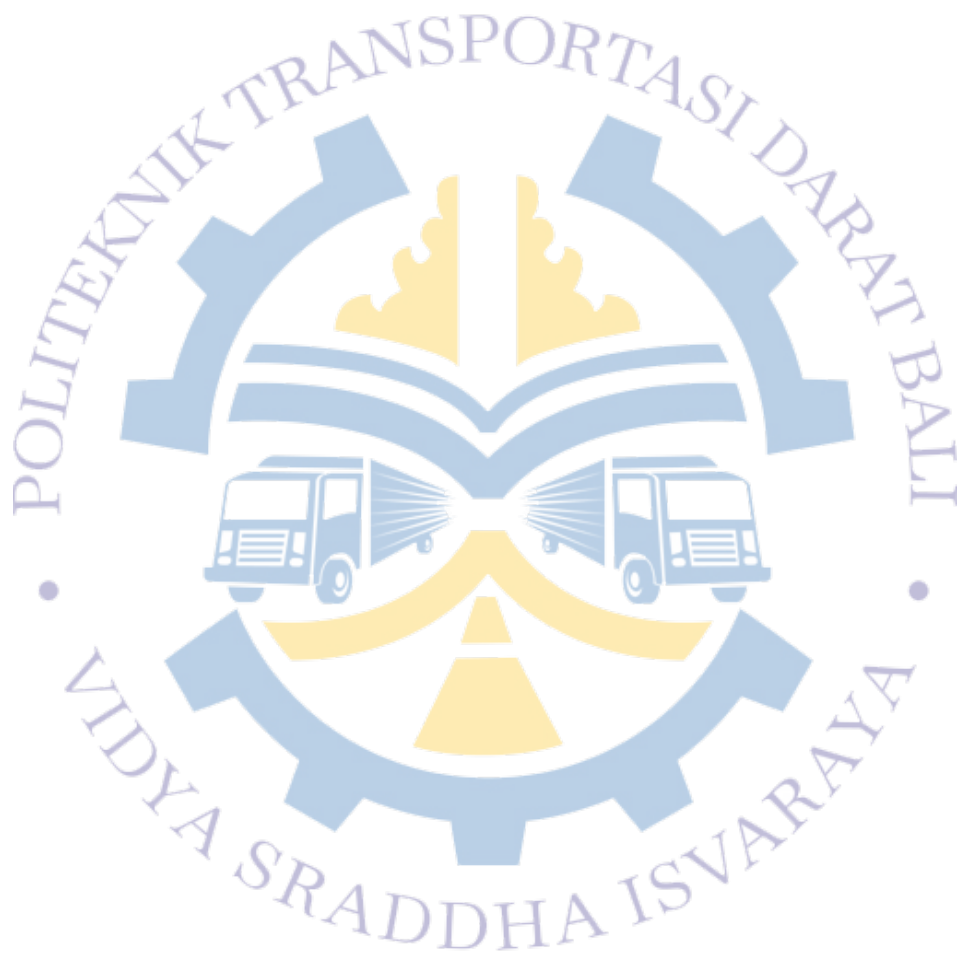
No	Trayek Kapal Jukung	Jumlah Kapal
1	Palembang–Karang Agung	27
2	Palembang-Sugihan	16
3	Palembang-Makarti	2
4	Palembang–Jalur 6 Telang	1
5	Palembang–Jalur 6 Salek	1
6	Palembang–Jalur 8 Salek	5
7	Palembang–Jalur 8 Telang	3
8	Palembang–Jalur 10 Salek	5
9	Palembang–Jalur 18 Salek	4
10	Palembang–Jalur 16 Air Sugihan	3
11	Palembang–Jalur 20	1
12	Palembang–Jalur 12	1
13	Palembang–Jalur 13	2
14	Palembang–Jalur 23	1
15	Palembang–Jalur 25	4
16	Palembang–Jalur 27	2
17	Palembang-Pemulutan	1
18	Palembang–Rantau Bayur	1
19	Palembang–Pulau Rimau	4
20	Palembang–Sungai Baung	1
21	Palembang–Karang Agung Tengah	2

(Sumber: Pelabuhan SDP 16 Ilir)

Pada Tabel 2.1 menunjukkan trayek-trayek yang di tempuh oleh kapal jukung yang bermuat dari Palembang dengan disertai jumlah armada kapal yang dimiliki oleh masyarakat.

Kapal jukung yang belabuh di pelabuhan SDP 16 Ilir biasanya akan datang di pagi hari untuk memuat barang sesuai permintaan dari tiap daerah. Biasanya kapal jukung akan berangkat menuju tujuan masing-masing pada sore hari. Kapal jukung yang datang ke Palembang bertujuan untuk memuat berbagai macam

barang kebutuhan sehari-hari, seperti alat-alat dapur, bahan bakar, pupuk, bahan bangunan, sembako, dan kebutuhan lainnya.



BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 TARIF

Kotler dan Amstrong didalam Thabroni (2022) berasumsi bahwa menurut mereka pengertian tarif adalah besaran beban yang dikeluarkan atas barang/jasa atau memiliki pengertian lain sebagai jumlah nilai yang ditukarkan guna mendapat suatu kegunaan dari memiliki ataupun memakai barang dan jasa. Lovelock,dkk (2012) berpendapat tarif merupakan sistem keuangan di mana laba yang tercipta serta layanan diimbangi atau distabilkan dengan hasil pendapatan yang dihasilkan.

Berpedoman dengan pendapat Kertajaya (2006) dalam Cahya (2015) indikator tarif dapat disimpulkan berupa:

1. Ketepatan biaya dengan kegunaan yang diperoleh, yaitu penetapan suatu biaya dari produk/jasa bagi konsumen yang meberikan kegunaan yang seimbang.
2. Ketepatan biaya produk dengan kualitas produk, yaitu biaya yang telah ditetapkan yang dirasakan oleh konsumen sesuai dengan kualitas produk.

Berdasarkan pendapat dari Tjiptono (2008) dalam mengukur tarif ada beberapa indikator yaitu meliputi:

1. Jangkauan harga terhadap kemampuan beli konsumen, yaitu apabila tarif tidak terlalu mahal atau dalam artian tarif yang diberlakukan bagi konsumen dapat dijangkau.
2. Daya saing tarif terhadap produk yang sama adalah saat tarif yang ditetapkan bagi suatu produk tertentu tidak kalah saing dengan produk yang sama dalam pasar.
3. Kesesuaian tarif terhadap kualitas, yaitu ketika kualitas yang diperoleh konsumen sepadan terhadap tarif yang dibebankan.

Berdasarkan kedua teori pengukuran harga kedua ahli tersebut memiliki kemiripan dalam indikator pengukuran harga yaitu berupa kesesuaian dari tarif

suatu produk dengan kualitas produk. Namun pada teori Kertajaya (2006) mengimbuhkan kesesuaian tarif produk dengan kegunaan yang diperoleh dari pengukuran tarif. Tarif produk akan berdampak pada tingkat laba dan upah, sebab harga adalah regulator dasar dalam suatu sistem perekonomian, oleh karena itu tarif berpengaruh terhadap faktor produksi, seperti tenaga kerja, modal, waktu dan lainnya.

3.2 BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

Biaya merupakan hal yang menjadi dasar dari penentuan besarnya tarif jasa angkutan. Penentuan tarif transportasi yang berlaku didasari oleh biaya pelayanan yang mencakup biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya operasional kendaraan adalah jumlah nominal yang nantinya akan mempengaruhi beroperasinya kendaraan. Biaya tetap dan biaya tidak tetap adalah variabel yang paling berpengaruh terhadap hasil penetapan dalam perhitungan tarif.

3.2.1 Biaya tetap

Biaya tetap adalah jumlah yang berkaitan langsung terkait biaya dalam proses pelayanan jasa pengangkutan dan pengiriman barang. Berikut komponen biaya tetap yang dapat dibagi atas:

1. Biaya depresiasi/penyusutan

Rumus untuk mencari biaya depresiasi atau penyusutan yaitu:

$$\text{Biaya Penyusutan Kapal} = \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \quad (3.1)$$

Berdasarkan dari Permenhub No. 66 tahun 2019 nilai residu yang ditetapkan yaitu 5% dari harga kapal dan masa penyusutan yang digunakan 20 tahun untuk kapal lama dan 25 tahun untuk kapal baru.

2. Sertifikasi

3. Biaya izin rute angkutan/trayek

4. Biaya awak kendaraan

5. Biaya asuransi

6. Biaya administrasi

7. Biaya sandar kapal

3.2.2 Biaya Tidak Tetap

Biaya tidak tetap adalah biaya yang dikeluarkan secara tidak langsung berkaitan dengan proses pelayanan jasa pengangkutan dan pengiriman barang. Berikut komponen pada biaya tidak langsung antara lain:

1. Biaya bahan bakar

Biaya bahan bakar didapat dengan rumus:

$$\text{Biaya Bahan Bakar} = \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian BBM/PK/jam} \times \text{Jumlah Jam Layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga BBM/liter} \quad (3.2)$$

2. Biaya pelumas

Biaya pelumas merupakan biaya yang didapat berdasarkan jumlah pemakaian pelumas didapat dengan rumus

$$\text{Biaya Pelumas} = \text{Jumlah Mesin} \times \text{Daya mesin/unit} \times \text{Pemakaian Pelumas/PK/jam} \times \text{Jumlah Jam Layar/trip} \times \text{Jumlah trip/hari} \times \text{Hari operasi/tahun} \times \text{Harga Pelumas/liter} \quad (3.3)$$

3. Biaya Gemuk

Biaya gemuk merupakan biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pemakaian gemuk dalam operasi. Berikut merupakan rumus untuk mencari pemakaian gemuk:

$$\text{Biaya Gemuk} = \text{Jumlah Pemakaian Gemuk/bulan} \times \text{Jumlah Hari Operasi/bulan} \times \text{Harga Gemuk/kg} \quad (3.4)$$

4. Biaya reparasi/pemeliharaan kendaraan

5. Biaya *sparepart*

6. Biaya ATK

7. Biaya tidak terduga/lain-lain

3.3 KAPAL JUKUNG

Kapal jukung merupakan salah satu alat transportasi yang cukup populer di kalangan masyarakat yang memiliki banyak manfaat seperti dalam hal untuk

bepergian dari daerah asal ke tempat tujuan serta digunakan untuk membawa barang dagangan maupun kebutuhan pokok. Berdasarkan hal tersebut kapal jukung berfungsi dalam membantu mobilitas masyarakat pesisir sungai Musi. Kapal Jukung adalah jenis kapal angkutan sungai yang sering diberdayakan di Sumatera Selatan terutama pada akses jalan-jalan yang tidak terhubung disebabkan oleh adanya sungai untuk mengangkut muatan barang.



(Sumber: Dokumentasi pribadi)
Gambar 4. Kapal Jukung

Gambar 4 merupakan kapal jukung yang berada di sungai Musi memiliki karakteristik dengan kapasitas yang berbeda yaitu yang berkapasitas kebanyakan berkisar antara 30 ton hingga berkapasitas 100 ton. Kapal jukung menggunakan mesin fuso atau mesin TS yang bersilinder dengan bahan bakar berupa solar. Kapal jukung dapat melaju dengan kecepatan hingga 70 km/jam.

3.4 PENELITIAN TERDAHULU

Berikut merupakan *gap* analisis yang di dapat berdasarkan penelitian terkait yang ditampilkan pada Tabel 3.1 berikut.

Tabel 3. 1 Gap Analisis

No	Nama Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
1	Hadid M, Wibisono P	Analisis Biaya	Biaya Operasional Kendaraan	Kapal yang digunakan

No	Nama Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
	(2022)	Operasional Kapal untuk Penentuan Tarif Dasar Transportasi Sungai dan Pesisir di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur	Berdasarkan dan penentuan tarif berdasarkan Permenhub no. 66 Tahun 2019	berupa kapal kayu yang mampu memuat kendaraan roda dua/motor dan penumpang yang memiliki bobot 40 Ton. Penentuan tarif dasar berdasarkan faktor muat 60%. Dalam penelitian menghasilkan BOK/tahun sebesar Rp. 874.495.665. Hasil dari tarif dasar trayek Tanah Grogot– Muara Paser sebesar Rp. 19.101 bagi penumpang dan Rp. 14.824 bagi kendaraan roda 2. Tarif dasar Trayek Senaken– Tanjung Aru sebesar Rp.

No	Nama Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
				47.752 bagi penumpang dan Rp. 37.061 bagi kendaraan roda 2. Penentuan faktor muat dalam penetapan tarif dasar berdasarkan adanya permintaan yang nantinya menjadi pertimbangan dalam penetapan kebijakan pemberian subsidi
2	Abdurrahman, Susiladewi (2022)	Analisa Tarif Angkutan Barang Route Kota Banjarmasin– Amuntai Dengan Metode Biaya Operasi Kendaraan	Biaya Operasional Kendaraan berdasarkan PCI serta penentuan tarif berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 274/HK.105/DRJD/96	Tarif angkutan barang dari Kota Banjarmasin– Kota Amuntai dengan satuan barang/m ³ sebesar Rp.125.000, sedangkan angkutan barang/kg sebesar Rp.6.000

No	Nama Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
				- begitu juga untuk rute sebaliknya, tarif ini lebih tinggi dibandingkan dengan kebijakan dari pemerintah yang diberlakukan yaitu tarif angkutan dengan satuan volume (m ³) sebesar Rp.115.000, sedangkan dengan barang/kg dari Kota Banjarmasin– Kota Amuntai sebesar Rp.5.500.
3	Abdurrahman, Ruliana Febrianty (2017)	Analisa Tarif Ideal Angkutan Barang Lintas Banjarmasin– Palangka	Biaya Operasional Kendaraan dan tarif berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 274/HK.105/DRJD/96	- Hasil penelitian yang didapat biaya modal angkutan barang menggunakan truk yaitu Rp.681,39/kg.

No	Nama Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
		Raya		<p>- Perusahaan angkutan barang truk menetapkan tarif Rp.1.000,00/kg - Rp.1.125,00/kg bergantung pelayanan jasa angkutan (expedisi) tersebut.</p> <p>- Berdasarkan wawancara dengan pengguna jasa angkutan barang ditemukan 80% merupakan pedagang, pengusaha, dan pebisnis; dan 20% sisanya merupakan perorangan biasa.</p>