

**“ANALISIS TARIF PELAYANAN PANDU PADA PT. PELINDO IV  
(PERSERO) CABANG MAKASSAR”**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik



**OLEH :**

**AGUNG FITRAHTULLAH**

**D311 16 317**

**DEPARTEMEN TEKNIK PERKAPALAN**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**GOWA**

**2020**

**LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)**

*Analisis Tarif Pelayanan Pandu Pada PT. Pelindo IV (Persero) Cabang  
Makassar*

**Disusun dan diajukan oleh:**

**AGUNG FITRAHTULLAH**

**D311 16 317**

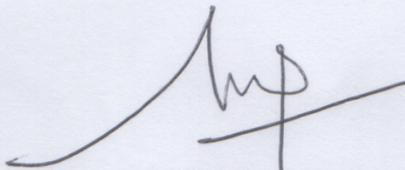
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian  
Studi Program Studi Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Gowa, 2 Februari 2021

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

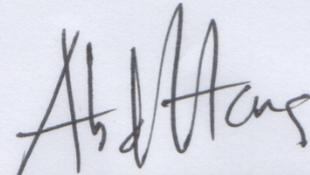
**Pembimbing I**



Dr. Ir. Misliah, MS.Tr

NIP. 19620423 198802 2 001

**Pembimbing II**

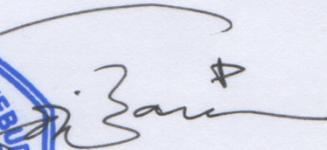


Abd. Haris Djalante, ST., MT

NIP. 19740810 200012 1 001

**Mengetahui:**

**Ketua Departemen Teknik Perkapalan**



Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT

NIP. 19730206 200012 1 002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Agung Fitrahtullah

NIM : D311 16 317

Program Studi : Teknik Perkapalan

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul:

*Analisis Tarif Pelayanan Pandu Pada PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Makassar*

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 2 Februari 2021

Yang menyatakan



Agung Fitrahtullah

## ABSTRAK

**AGUNG FITRAHTULLAH.** *Analisis Tarif Pelayanan Pandu pada PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Makassar* (dibimbing oleh Mislih Idrus dan Abd. Haris Djalante)

**Tarif Pelayanan Pandu pada PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Makassar.** Jasa pemanduan diberikan sewaktu kapal memasuki alur pelayaran menuju dermaga untuk menjaga keselamatan kapal dan muatannya ketika memasuki alur pelabuhan. Menurut operator dalam hal ini pihak PT. Pelindo IV Cabang Makassar, untuk jasa pemanduan tarif tetap yang berlaku saat ini dilapangan masih belum menutupi biaya operasional. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kelayakan tarif pelayanan pandu di Pelabuhan Makassar jika ditinjau dari sisi operator. Data dianalisis dengan metode RFR (*Required Freight Rate*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif variabel pelayanan pandu yang berlaku sekarang sudah layak. Dari hasil perhitungan didapatkan tarif minimal yaitu Rp. 325,194 per GT/gerakan lebih kecil dari tarif yang berlaku sekarang yaitu Rp. 354,00 per GT/gerakan. Ini berarti bahwa tarif yang berlaku sekarang sudah mampu menutupi biaya operasional. Sedangkan tarif tetap pelayanan pandu yang berlaku dianggap belum layak. Karena dari hasil perhitungan diperoleh tarif minimal Rp. 688.705,49 per gerakan lebih besar dari tarif yang berlaku sekarang yaitu Rp. 615.000,00 per gerakan, yang berarti bahwa tarif tetap yang berlaku sekarang belum mampu menutupi biaya operasional. Tarif ini bisa dinaikkan oleh pihak operator dengan lebih meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.

**Kata Kunci :** *Frekuensi, Jasa Pandu, RFR, Tarif*

## ABSTRACT

**AGUNG FITRAHTULLAH.** *The Analysis Of Scout Service Tariff at PT. Pelindo IV (Persero) Makassar Branch* (Supervised By Misliah Idrus and Abd. Haris Djalante)

***Scout Service Tariff of PT. Pelindo IV (Persero) Makassar Branch.*** The scout the service is given when a ship enters the cruise line to a pier to maintain the ship safety and its cargo when it enters the port line. According to operator in terms of PT Pelindo IV Makassar Branch, for scouting services the permanent tariff being valid at the moment has not been able to cover the operational expenditure. .The research aimed at investigating the feasibility of the scout service tariff in Makassar port a viewed from the operator side. Data were analysed using the RFR (Required Freight Rate) method. The research result indicates that the tariff variable of the scout service that is valid now has been feasible. The calculation result is obtained the minimal tariff of Rp 325,194 GT/movement, smaller than the tariff that is valid at the moment namely Rp 354,00 GT/movement. This means that the tariff being valid now has been able to cover the operational expenditure. Whereas the valid permanent tariff of the scout service is assumed not to be feasible because the calculation result obtained the minimal tariff of Rp 688.705,49 /movement, bigger than the tariff that is valid now namely Rp 615.000,00 /movement, which means that the permanent tariff being valid at the moment has not been able to cover the operational expenditure. The tariff can be increased by the operator side by increasing the service quality to the service.

**Keyword:** *Frequency, Scout Service, RFR, Tariff*

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin, segala puji bagi Allah SWT Tuhan semesta alam yang tak hentinya memberikan nikmat bagi kita semua. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW, serta kepada keluarga, dan juga para sahabat semoga kita mendapat syafaat dari beliau di akhirat kelak, amin ya Robbal alamin. Dengan segala Rahmat Allah SWT sehingga walaupun adanya keterbatasan dan kelemahan yang penulis miliki, akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan.

Pada kesempatan ini penulis ingin menghaturkan terima kasih terutama kepada Ayah dan Ibu saya, kedua Orang Tua tercinta serta kakak dan adik saya yang atas segala restu, jerih payah, doa, dan dukungannya baik moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Perkapalan FT-UH.

Ungkapan terima kasih yang amat tinggi juga penulis sampaikan kepada:

1. Ibu Dr. Ir. Hj. Misliah MS.Tr selaku dosen pembimbing I, atas segala bimbingan, arahan, dan pembelajaran yang sangat berharga, kami ucapkan terima kasih banyak.
2. Bapak Abdul Haris Djalante ST.,MT selaku dosen pembimbing II, yang selama ini dengan penuh kesabaran membimbing kami, terima kasih banyak.
3. Ibu Wihdat Djafar ST., MT. MlogSupChMgmt terimakasih banyak atas arahan dan masukannya selama ini.
4. Bapak Dr. Ir. Syamsul Asri, MT. terima kasih atas saran dan masukan yang telah diberikan terkait dengan akademik dan cara berpikir.
5. Bapak Dr. Eng. Suandar Baso, ST. MT, selaku Ketua Departemen Teknik Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan bantuannya.
6. Bapak/Ibu dosen dan staff Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan bantuannya.

7. Sirkel kunci-kunci dunia : Didha, Ayya, Indi, Tile, Upiq, Ippang, Dadang, kebs. Terimakasih sudah berbagi energi positif selama ini, bertumbuh dan bersenyawa bersama.
8. Pengurus Besar NONGKI yang selalu ada dalam 4 tahun ini; Andi Muhammad Khayru Rizal, Yusri hamzah, Adi Rais Saputra, dan Ahmad Zaky Mahaseng.
9. Saudara – saudari Teknik Perkapalan 2016, CRUIZER16 atas perjuangan, dan kekompakan pada masa perkuliahan.
10. Saudara – saudari Labo Transportasi atas motivasi dan masukan – masukannya.
11. Keluarga besar Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
12. Serta seluruh pihak yang memberikan bantuan dan dukungan selama saya mengerjakan penelitian ini.

Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat kepada siapa saja yang membutuhkannya, walaupun penulis sangat menyadari bahwa dalam penelitian ini tidak sempurna dan terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan sarannya.

Gowa, 16 Januari 2021

Penulis

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iii
ABSTRAK .....	iv
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xi
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH .....	5
C. TUJUAN PENELITIAN .....	5
D. MANFAAT PENELITIAN .....	5
E. BATASAN MASALAH .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
A. PELABUHAN.....	7
B. SISTEM DAN PROSEDUR PEMANDUAN KAPAL .....	11
C. TARIF JASA PELABUHAN.....	18
D. PELAYANAN KAPAL .....	27
E. BIAYA KAPAL .....	28
F. METODE REQUIRED FREIGHT RATE .....	36
G. KERANGKA KONSEPTUAL.....	37
H. DEFINISI OPERSAIONAL.....	38
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>40</b>
A. RANCANGAN PENELITIAN .....	40
B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN.....	40
C. POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN .....	40
D. PENGUMPULAN DATA.....	41
E. ANALISIS DATA.....	42
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>44</b>
A. GAMBARAN UMUM PELABUHAN MAKASSAR .....	44
B. SISTEM DAN PROSEDUR PELAYANAN KAPAL.....	47

C. PERHITUNGAN FREKUENSI PELAYANAN KAPAL .....	51
D. PERHITUNGAN BIAYA OPERASIONAL KAPAL .....	53
E. ANALISA TINGKAT TARIF YANG DIBUTUHKAN (RFR).....	60
BAB V PENUTUP .....	65
A. KESIMPULAN .....	66
B. SARAN	
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Judul</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 1	Waktu Pelayanan Kapal di Pelabuhan Makassar	51
Tabel 2	Frekuensi Call Kapal Setiap Bulan Tahun 2019	52
Tabel 3	Frekuensi Gerakan Kapal berdasarkan Call Kapal Setiap Bulan Tahun 2019	53
Tabel 4	Biaya Investasi Kapal Pandu	54
Tabel 5	Biaya Crew Kapal Pandu di Pelabuhan Makassar	55
Tabel 6	Biaya Depresiasi dan Asuransi Kapal Pandu di Pelabuhan Makassar	55
Tabel 7	Biaya Asuransi Kecelakaan Kerja	56
Tabel 8	Biaya Pakaian Dinas	56
Tabel 9	Biaya Bahan Bakar	57
Tabel 10	Biaya Minyak Pelumas	57
Tabel 11	Biaya Pemeliharaan Rutin Kapal Pandu	58
Tabel 12	Total Biaya Operasional Pelayanan Pandu	60
Tabel 13	Perhitungan Tarif dengan Metode RFR	61
Tabel 14	Perbandingan Tarif yang Berlaku, Tarif PD, Tarif RFR	61
Tabel 15	Kelayakan Tarif Berdasarkan Kapasitas Pemanduan	62
Tabel 16	Kelayakan Tarif Pandu Untuk Tahun 2020-2024	63

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Judul</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 1	Alur Pelayanan Kapal.....	10
Gambar 2	Kerangka Konseptual.....	37
Gambar 3	DLKr dan DLKp Pelabuhan Makassar.....	45
Gambar 4	Areal Daratan Pelabuhan Makassar.....	46
Gambar 5	Fasilitas Pelabuhan Makassar Tahun 2011.....	47
Gambar 6	Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal Masuk.....	49
Gambar 7	Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal Keluar.....	50

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Menurut UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau (Simarmata, 2015).

Pada saat ini, dikehendaki suatu kondisi operasional pelabuhan dan kapal yang optimal, sehingga daya muat, kualitas transportasi dan efisiensi penggunaan alat baik di kapal maupun di pelabuhan mencapai kinerja yang baik. Hal ini dapat dicapai, dengan cara memperbesar kapasitas dan mempercepat proses penanganan muatan bongkar dan muat di dermaga konsekuensi tindakan.

Sehingga pelabuhan yang menjadi simpul penting dalam arus perdagangan dan distribusi barang di Indonesia maupun di dunia. Data menunjukkan delapan puluh lima

persen (85%) perdagangan dunia melalui jalur laut, sementara itu perdagangan di Indonesia 90 % melalui jalur laut (Arianto Patunru et.al, 2007). Dengan kondisi tersebut pengguna jasa pelabuhan menginginkan pelayanan yang baik dari otoritas pelabuhan (kesyahbandaran) sebagai pengendali regulasi dan PT pelabuhan Indonesia (Pelindo) sebagai pengendali pelayanan jasa pemanduan kapal yang akan berlabuh, sandar dan berangkat dari dan kepelabuhan.

Peranan pelabuhan dalam menunjang pembangunan nasional dan peningkatan perdagangan di dalam dan luar negeri dewasa ini. Dalam pembangunan nasional, pelabuhan adalah sebagai urat nadi yang terus mengembangkan diri dan meningkatkan peranannya agar mampu menjawab tantangan yang semakin hari semakin berat. Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar merupakan salah satu pelabuhan di Indonesia dengan dituntut untuk dapat lebih meningkatkan peranannya dalam memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada masyarakat.

Pelabuhan Soekarno – Hatta yang berada di Makassar yang merupakan Ibukota provinsi Sulawesi Selatan adalah pelabuhan kelas utama dalam wilayah kerja pelabuhan Indonesia terletak pada 05° 08' 00" Lintang selatan dan 119° 24' 02" Bujur Timur. Pelabuhan Soekarno – Hatta merupakan pintu gerbang bagi kawasan Indonesia bagian timur dimana aktifitasnya tidak pernah berhenti seiring dengan berjalannya waktu, pelabuhan Makassar ini juga merupakan alternatif bagi daerah lain yang ada di Sul-Sel dalam melakukan usaha pengiriman hasil komoditi ke daerah lain (antarpulau).

Berdasarkan data tahun 2012 arus kunjungan kapal yang mengunjungi pelabuhan Soekarno Hatta Makassar tercatat 5493 pergerakan kapal yang terdiri dari kapal dalam dan luar negeri, pada tahun 2013 terjadi penurunan yang signifikan sebanyak 4258 pergerakan kapal, kemudian tahun 2015 kembali terjadi kenaikan kunjungan kapal sebesar 5588, tahun 2016 sebanyak 5450 kunjungan kapal, tahun 2017

5390 kunjungan kapal, dan tahun 2018 sebanyak 5088 kunjungan kapal. Dari data diatas terlihat bahwa kunjungan kapal dipelabuhan Makassar bergerak dinamis atau naik turun.

Pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung, pelayanan tersebut dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang, salah satu pelayanan untuk kapal adalah pelayanan jasa pemanduan kapal (pilotage), yaitu kegiatan pandu dalam membantu Nakhoda kapal, agar navigasi dapat melaksanakan kegiatan keselamatan dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang terpenting untuk keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga.

Menurut PM 57 tahun 2015 pasal 28 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal bahwa pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, kapal berukuran tonase kotor paling rendah GT 500 atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal. Dan kapal yang berukuran tonase kurang dari GT 500 pelayanan pemanduan diberikan pada kapal atas permintaan Nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan setempat.

Tarif pelayanan pandu merupakan harga jasa dari pelayanan yang diberikan terhadap kapal pada saat akan masuk dan keluar pelabuhan. Tarif pelayanan harus ada keseimbangan antara besaran tarif dengan tingkat pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa, meliputi keselamatan, keamanan, kelancaran dan kenyamanan. Untuk menghitung tarif terlebih dahulu ditentukan berapa besar biaya operasional kapal sebagai dasar dalam menentukan tarif. Komponen biaya operasional kapal berasal dari biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Penentuan tarif yang terlalu kecil dapat mengakibatkan kerugian bagi perusahaan karena biaya operasional tidak tertutupi, namun tarif yang terlalu tinggi

dapat merugikan pengguna jasa. Oleh karena itu dalam menentukan tarif, perusahaan mengambil keputusan berdasarkan biaya yang dikeluarkan. Kesesuaian penentuan tarif dianggap penting demi keseimbangan antara pengguna jasa dan penyedia jasa, sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Jika tarif yang diberlakukan tidak mampu menutupi biaya operasional berarti pihak operator mengalami kerugian. Untuk mengurangi kerugian dapat direspon dengan cara menaikkan tarif jasa pelayanan, namun proses pengajuan usulan tarif ke pemerintah memerlukan pertimbangan yang matang, karena pengguna jasa akan merasa keberatan dengan adanya kenaikan tarif. Formula tarif berdasarkan variable biaya operasional akan sangat memudahkan penetapan tarif, baik statis maupun dinamis.

Menurut operator dalam hal ini pihak PT. Pelindo IV Cabang Makassar, untuk jasa pemanduan tarif tetap yang berlaku saat ini di lapangan masih belum menutupi biaya operasional. Oleh karena itu, pihak operator dapat menaikkan tarif pelayanan pemanduan kapal dengan menambah atau meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa atau perusahaan pelayaran.

Sehubungan dengan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kelayakan tarif pelayanan pandu yang berlaku sekarang jika ditinjau dari sisi operator dan pengguna jasa. Oleh karena itu penulis mengambil judul : **“ANALISIS TARIF PELAYANAN PANDU PADA PT. PELINDO IV (PERSERO) CABANG MAKASSAR”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik jasa pandu di Pelabuhan Makassar terkait dengan kapasitas dan tarif yang berlaku ?
2. Berapa tarif jasa pandu yang layak bagi operator di Pelabuhan Makassar ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui karakteristik jasa pandu di Pelabuhan Makassar terkait dengan kapasitas dan tarif yang berlaku.
2. Untuk mengetahui berapa tarif jasa pandu yang layak bagi operator dan di pelabuhan Makassar.

## **D. Manfaat Penelitian**

### 1. Manfaat Praktis

- a. Bagi pihak operator (PT. Pelindo IV Cabang Makassar )

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberi masukan ke pihak operator sebagai dasar pengambilan kebijakan tentang tarif minimal pelayanan pemanduan kapal dan dapat mempertimbangkan tarif yang sesuai dengan kemampuan dan keinginan pengguna jasa.

- b. Bagi pengguna jasa

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa terhadap tarif jasa pelayanan pemanduan kapal dapat tersampaikan kepada pihak penyedia jasa/operator dengan mempertimbangkan kualitas pelayanan yang tersedia.

c. Bagi pihak pemerintah

Sebagai bahan masukan kepada pihak pemerintah dalam menyusun peraturan/kebijakan tentang tarif pelayanan kapal.

2. Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan pengembangan ilmu perkapalan dan memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan tentang tarif pelayanan kapal.

### **E. Batasan Masalah**

Penulis membatasi ruang lingkup masalah untuk lebih menyederhanakan dan memudahkan penelitian ini. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Wilayah penelitian adalah di Pelabuhan Soekarno - Hatta Makassar.
2. Objek penelitian adalah Operator pelabuhan yakni PT. Pelindo IV Cabang Makassar dan perusahaan pelayaran sebagai pengguna jasa.
3. Tarif pelayanan kapal yang dianalisis adalah tarif pelayanan pemanduan
4. Kelayakan tarif pemanduan hanya ditinjau dari pihak operator

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pelabuhan**

##### **1. Fungsi Pelabuhan**

Fungsi pelabuhan terbagi menjadi dua, yaitu:

- a. Fungsi perpindahan muatan (transshipment): melayani perpindahan muatan, (barang dan penumpang), baik angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri.
- b. Fungsi industri: pelabuhan laut merupakan industri jasa dan dapat memadu dengan industri-industri pabrik sekitarnya, dengan adanya fasilitas pelabuhan yang baik akan mengundang pertumbuhan industri di sekitar pelabuhan sehingga kawasan pelabuhan akan berkembang.

##### **2. Peran pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, Bab II Pasal 4 tentang Kepelabuhanan, peran pelabuhan yaitu:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi
- d. Penunjang kegiatan industri dan atau perdagangan
- e. Tempat distribusi, produksi, konsolidasi muatan atau barang
- f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan membagi jenjang pelabuhan menjadi tiga tingkatan yaitu:

- 1) Pelabuhan utama

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

## 2) Pelabuhan pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

## 3) Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan dalam provinsi.

Kegiatan dalam perusahaan pelabuhan terdiri atas penyediaan. dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang terdiri atas:

- 1) Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.

- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud di atas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal terdiri atas:
  - Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
  - Penyediaan dan/atau pelayanan air bersih;
  - Penyediaan dan/atau pelayanan pelayanan jasa penundaan kapal.
- 4) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk kapal-kapal yang berkunjung, pelayanan tersebut dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang, salah satu pelayanan untuk kapal adalah pelayanan jasa pemanduan kapal (pilotage), yaitu kegiatan pandu dalam membantu Nakhoda kapal, agar dalam bernavigasi dapat melaksanakan kegiatan keselamatan dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan (arus, angin, ombak) setempat yang terpenting untuk keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga. Maka untuk pelabuhan-pelabuhan tertentu dengan kapal-kapal tertentu harus dipandu oleh petugas pandu yang disediakan oleh Pelabuhan. Pemerintah telah menetapkan perairan-perairan yang termasuk dalam kategori perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan di luar batas perairan pandu. Untuk mengantar petugas pandu ke/dan kapal diperlukan peralatan kapal yang disebut kapal pandu. Terhadap kapal yang keluar masuk pelabuhan dan mempunyai panjang kapal lebih dari 70 meter, harus menggunakan kapal tunda.

Sedangkan terhadap kapal yang panjangnya (LoA = Length of All) lebih dari 30 meter, sebagai pertimbangan keselamatan, diharuskan menggunakan kapal kepil. Adapun gambar alur pelayanan kapal mulai masuk sampai keluar pelabuhan dapat dilihat pada gambar 1 berikut:



Sumber : Google

Gambar 1. Alur Pelayanan Kapal

Pelayanan kapal dimulai dari kapal masuk ke perairan pelabuhan, berada di kolam pelabuhan, ketika akan bersandar di tambatan, sampai saat kapal meninggalkan pelabuhan.

1. Jasa Labuh adalah jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan lainnya (docking pengurusan dan lain-lain). Tujuannya untuk menghindari kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh dan memastikan kedalaman air agar kapal tidak kandas. Tidak menunggu alur pelayanan.
2. Jasa Pandu Masuk adalah jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayanan menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh. Tujuannya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya ketika memasuki alur pelabuhan.

3. Jasa Tambat adalah jasa yang diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan dan secara teknis dalam kondisi aman, untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman.
4. Jasa Bongkar Muat adalah jasa yang diberikan untuk proses bongkar muat barang agar secara teknis barang dalam kondisi aman
5. Jasa Pandu Keluar adalah jasa pemanduan kapal sewaktu keluar alur pelayaran dari dermaga secara teknis dalam kondisi aman

## **B. Sistem dan Prosedur Pemanduan Kapal**

Pengertian Pemanduan Kapal Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 24 Tahun 2002 adalah : “kegiatan pandu dalam membantu Nakhoda Kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan”.

Menurut Peraturan Pemerintah nomor 11 tahun 1983, tugas pokok unit kerja kepanduan adalah melaksanakan dan mengawasi keselamatan dan kelancaran lalu lintas gerakan kapal keluar masuk serta memelihara tertib hukum perkapalan dan pelayaran di daerah perairan wajib pandu yang secara operasional bertanggung jawab kepada syahbandar.

### **1. Syarat-Syarat Pemanduan**

Berdasarkan keputusan kesyahbandaran utama Makassar Nomor: PP 309/05/01/syb.Mks-14 tentang petunjuk teknis tata cara atau SOP (standar Operasional Prosedur) pemanduan kapal di perairan Wajib pandu pelabuhan utama

makassar adapun hal-hal yang diatur dalam penyelenggaraan pelayan jasa pemanduan yaitu:

- a. Kapal berukuran GT 500 atau lebih pada waktu berlayar di perairan wajib pandu kapal masuk, berpidah (labuh/melambung/shifting dan kapal keluar) wajib menggunakan jasa pandu
- b. Pelayanan jasa pemanduan sebagaimana dimaksud dalam point 1 (satu) dilaksanakan oleh petugas pandu yang telah memenuhi syarat
- c. Kapal berukuran di bawah GT 500 apabila pengawas pemanduan menganggap ada faktor-faktor kesulitan dan pertimbangan keselamatan pelayaran maka untuk keselamatan harus menggunakan jasa pemanduan
- d. Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan pandu luar biasa pelayanan pemanduan dilakukan atas permintaan nahkoda
- e. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 tidak berlaku bagi
  1. Kapal perang
  2. Kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintah
- f. Penyelenggaraan pelayanan jasa pemanduan wajib :
  1. Menyediakan petugas pandu yang memenuhi persyaratan dalam jumlah sesuai dengan ukuran dan gerakan kapal perhari
  2. Memberi pelayanan sarana banyu dan prasarana pemanduan yang memenuhi persyaratan dalam jumlah sesuai dengan ukuran dan gerakan kapal perhari
  3. Memberi pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat sesuai dengan system prosedur yang ditetapkan

4. Melaporkan kegiatan pemanduan setiap 1 bulan ke direktorat jenderal perhubungan laut dan tembusnya disampaikan kepada syahbandar dan kantor otoritas pelabuhan makassar.

## 2. Sarana dan Prasarana Pemanduan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal. Sarana bantu pemanduan adalah peralatan atau system yang berada diluar kapal serta didesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan, efesiensi dalam berolah gerak kapal. Adapun sarana pemanduan yaitu :

- a) Kapal Tunda, yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan kapal adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantui (*assist*) kapal berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya.
- b) Kapal Pandu, yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengangkut pandu dari atau ke kapal yang akan dipandu.
- c) Kapal Kepil, yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengambil atau membawa tali tambat kapal ke dermaga, *bolder*, *dolphin*, pelampung.
- d) Saran Penunjang Lainnya.

Prasarana Pemanduan adalah peralatan atau system yang didesain untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi secara tidak langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan. Adapaun prasaran pemanduan yang mendapatkan persetujuan Direktur Jenderal antara lain.

- a) Stasiun Pandu, merupakan tempat yang dilengkapi dengan fasilitas untuk memonitor gerakan kapal serta memberikan menerima komunikasi serta informasi dari dan ke kapal yang melakukan kegiatan pemanduan di pelabuhan, perairan dan alur pelayaran sesuai dengan ketentuan.
- b) Marine VHF Radio
- c) Marine HT (*Handly Talky*)
- d) Baju Penolong (*life jacket*)
- e) Kendaraan Operasional
- f) Rumah Operasional
- g) AIS (*automatic identification system*)

### **3. Perencanaan Pemanduan**

Kepala Sub Dinas Perencanaan Pemanduan bertugas :

- a) Menerima PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)
- b) agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas Uper/ Non uper.
- c) Mengevaluasi dan mengoreksi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran yang telah disyahkan.
- d) Merencanakan dan menetapkan jam pelayanan pemanduan.
- e) Menandatangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran.

Kepala Satuan Pelaksana Perencanaan Pelayanan Pemanduan bertugas :

- a. Menerima PPKB dan menuliskannya ke dalam Daftar Rencana Harian Gerakan Kapal dan pelaksanaannya.
- b. Menginformasikan ke kapal sehubungan dengan rencana pelayanan pemanduan melalui Menara Pengawas Kepanduan.

Kepala Satuan Pelaksana Pelayanan Telepon dan Radio bertugas: Menerima informasi rencana pelayanan pemanduan untuk diteruskan kepada kapal yang akan dilayani, jika kapal yang akan dilayani siap.

Kepala Pemanduan bertugas:

- a) Membuat Surat Perintah Kerja (SPK) pandu bandar dan menandatangani kemudian diserahkan kepada pandu yang bersangkutan, untuk selanjutnya diteruskan kepada kepala sub dinas operasi sarana pemanduan untuk penyiapan sarana yang dibutuhkan, jika kapal yang akan dilayani tidak siap.
- b) Pelaksanaan pelayanan pemanduan dibatalkan dan apabila ada kapal telah siap pihak pelayaran membuat PPKB baru. Kepala Sub Dinas Operasi Sarana Pemanduan bertugas: Menerima SPK dari pandu kemudian menentukan sarana bantu pemanduan, sarana bantu berupa : kapal tunda, motor pandu, motor kepil, mobil angkutan pandu. Sesuai dengan keperluan kapal dan Peraturan Pemerintah

#### **4. Pelaksanaan Pemanduan**

- a. Pandu melaksanakan tugas sesuai nomor urut jaga dan SPK yang telah diterima.
- b. Sarana bantu pemanduan disiapkan, pandu menuju ke kapal untuk melaksanakan pelayanan pemanduan.
- c. Sarana bantu pemanduan melaksanakan tugasnya.

- d. Setelah pelayanan pemanduan selesai dilaksanakan, pandu menyelesaikan administrasi pemanduan.
- e. Administrasi pemanduan selesai, pandu dan saran bantu kembali ke pangkalan divisi kepanduan untuk stand-by tugas berikutnya.

## **5. Pemanduan**

Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada waktu kapal memasuki alur pelayaran menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk merapat di dermaga, nahkoda memerlukan advisor yaitu seorang pandu. Pandu adalah seorang ahli yang sudah berpengalaman layar dan lulus sekolah pemanduan selama satu tahun yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Laut.

Menurut Ordonasi Dinas Kepanduan tahun 1927 (loodsdients ordonasi no. 62 tahun 1927), disebutkan bahwa pandu hanya sebagai advisor, sedangkan tanggung jawab keselamatan kapal tetap pada nahkoda.

- a) Perairan wajib pandu Adalah perairan yang ditentukan pemerintah c/q Dirjenla dimana kapal-kapal dengan ukuran tertentu (sekarang ditentukan ukuran 500 GRT ke atas) yang akan keluar masuk ataupun mengadakan gerakan tersendiri. Jika masih dalam perairan pandu tersebut maka harus menggunakan jasa pandu.
- b) Perairan Pandu luar biasa adalah perairan yang ditentukan oleh pemerintah c/q Direktur Jenderal Perhubungan Laut bahwa di perairan tersebut boleh menggunakan pandu atau tidak. Biasanya perairan tersebut nantinya akan dijadikan perairan wajib pandu.

Dalam pelaksanaan pelayanan pandu di pelabuhan yang memiliki alur pelayaran pada umumnya dibagi dua, yaitu pandu. Bandar yang memandu kapal-kapal di kolam pelabuhan dan pandu laut yang memandu kapal-kapal dari kolam pelabuhan ke batas luar perairan wajib pandu, atau sebaliknya.

Tugas lain dari pandu adalah membantu syahbandar dalam tugas-tugas keselamatan pelayaran dan juga mengawasi serta mengamati alur pelayaran, baik dari pendangkalan maupun pencemaran perairan.

Di negara kita pandu adalah pegawai PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dan negara lain pandu bisa dari perusahaan swasta (pandu swasta).

Tarif pemanduan didasarkan pada besarnya kapal yang dipandu (GRT, Gross Register Ton), jauh dekatnya jarak pemanduan atau lama waktu pemanduan dan faktor sulit tidaknya alur pelayaran. Super interden Pandu saat ini dijabat oleh Administrator Pelabuhan. Atas saran pandu dapat memberikan dispensasi bebas tanpa pandu kepada kapal-kapal yang melayani atau mengadakan olah gerak tersendiri di perairan wajib pandu dengan ketentuan pada saat tidak ada pandu, atau nahkoda sudah sering kali keluar masuk perairan wajib pandu dimaksud. Pemberian dispensasi hanya untuk satu kali pelayaran baik keluar maupun masuk.

Saat ini kapal-kapal yang dibebaskan dari tarif jasa pemanduan sebagai berikut.

- Kapal rumah sakit dalam keadaan perang
- Kapal perang Republik Indonesia dan kapal Negara Republik Indonesia untuk tugas pemerintah/negara.
- Kapal yang masuk ke pelabuhan untuk meminta pertolongan kemanusiaan.
- Kapal penyeberangan (Ferry) yang secara tetap dan teratur berlayar kurang dari 24 jam di perairan wajib pandu.

Untuk dapat mendapatkan tugas pemanduan dengan baik diperlukan sarana penunjang yaitu motor pandu yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut, kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal, maupun untuk mengawal pada alur pelayaran sempit, dan regu kepil (regu kepil darat dan regu kepil laut) untuk membantu mengikat/ melepas tali kapal. Untuk mengukur tingkat keberhasilan pelayanan pandu atau kinerja operasional pandu, ada dua macam waktu tunggu ( waiting time ) dan waktu olah gerak kapal approach time. Waktu tunggu pelayanan pandu, dihitung sejak permintaan pandu sampai dengan pandu naik kapal. Sedang approach time adalah jumlah jam yang digunakan pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

### **C. Tarif Jasa Pelabuhan**

Tarif adalah harga jasa dari setiap jenis pelayanan yang terdapat di dalam pelabuhan (port pricing). Tarif jasa pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan/menyediakan pelayanan (oleh penyelenggara pelabuhan) oleh sebab itu tarif harus jelas besarnya jenis pelayanan yang diberikan/disediakan dan bagaimana pemberlakuannya.

Dalam penetapan tarif, biasanya didasarkan pada seberapa besar produksi telah/akan dibentuk, sehingga perlu mempertimbangkan beberapa prinsip pokok untuk dijadikan dasar sebagai kerangka pungutan kepada pengguna jasa.

#### **1. Jenis, Strukur dan Golongan Tarif**

Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai ketentuan pentarifan:

“Ketentuan mengenai jenis, struktur dan golongan tarif jasa pelabuhan yang diberikan di pelabuhan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah”.

Dalam pelaksanaannya berbunyi:

“Dengan berdasarkan pada jenis, struktur dan golongan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, penyelenggara pelabuhan menetapkan tarif dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan untuk kelangsungan dan penyeimbangan usaha pelabuhan dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan dan kepentingan pengguna jasa pelabuhan”.

a. Jenis tarif

Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan dikelompokkan menjadi:

- 1) Tarif Pelayanan Jasa Kapal
  - a) Tarif jasa labuh
  - b) Tarif jasa tambat
  - c) Tarif jasa pemanduan, dan
  - d) Tarif jasa Penundaan
- 2) Tarif Pelayanan Jasa Barang
  - a) Tarif jasa dermaga
  - b) Tarif jasa penumpukan
- 3) Tarif Pelayanan Jasa Penumpang
- 4) Tarif Pelayanan Jasa Alat
  - a) Tarif jasa penggunaan alat-alat mekanis
  - b) Tarif jasa penggunaan alat-alat non mekanik
- 5) Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan lainnya, antara lain:
  - a) Tarif pelayanan terminal penumpang
  - b) Tarif tanda masuk (pas) orang dan kendaraan

- c) Tarif listrik
- d) Tarif persewaan tanah
- e) Tarif persewaan ruangan
- f) Tarif persewaan peraiaran pelabuhan
- g) Tarif pelayanan air bersih
- h) Tarif pelayanan telepon'
- i) Tarif pelayanan lainnya sesuai dengan jasa yang diberikan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

b. Struktur Tarif

1. Pengertian struktur tarif

Struktur tarif pelayanan jasa kepelabuhanan merupakan kerangka perhitungan biaya pokok dikaitkan dengan tatanan waktu dan satuan ukuran atas pengenaan tarif setiap pelayanan yang diberikan.

2. Pengertian biaya Pokok

Biaya pokok setiap jenis jasa kepelabuhanan merupakan hasil pembagian antara total biaya dengan produksi pada tingkat normal, meliputi :

- a) Biaya operasi langsung
- b) Biaya operasi tidak langsung
- c) Biaya penunjang operasi, dan
- d) Biaya pengelolaan

Biaya sebagaimana dimaksud di atas terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap.

c. Golongan Tarif

- 1) Tarif yang berlaku di pelabuhan yang diselenggarakan oleh pemerintah
- 2) Tarif yang berlaku di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (dalam hal ini PT Pelabuhan Indonesia (Persero), meliputi:
  - a) Pelabuhan utama (pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Makassar)
  - b) Pelabuhan lainnya.

## **2. Kebijakan Pentarifan**

Peraturan yang berlaku:

- a. INPRES Nomor 4 Tahun 1985

Arah kebijaksanaan INPRES Nomor 4 Tahun 1985 dijabarkan lebih lanjut melalui SK Menteri Perhubungan dan SKB beberapa Menteri yang terkait.

Arah kebijaksanaan tersebut menyangkut masalah:

- a) Tatalaksana angkutan barang antar pulau
  - b) Biaya pelabuhan
  - c) Biaya angkutan laut antar pulau
  - d) Tatalaksana bongkar muat
  - e) Ongkos pelabuhan muatan dan ongkos pelabuhan tujuan
  - f) Pengurusan barang dan dokumen angkutan laut serta angkutan darat
  - g) Keagenan Umum
- b. PM 121 Tahun 2018 pasal 9
- Tatanan waktu dan satuan ukuran dari setiap jenis pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ditetapkan sebagai berikut:

pelayanan jasa Kapal, terdiri atas:

1. labuh, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per kunjungan Kapal;
2. pemanduan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang dipandu dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per gerakan dikaitkan dengan jarak pemanduan dan tingkat resiko dengan rumusan:  $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{gerakan}$ ;
3. penundaan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang ditunda dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per jam, dengan rumusan:  $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{jam}$ ;
4. tambat, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per etmal;
5. penggunaan alur-pelayaran yang diusahakan, dihitung dengan ketentuan:
  - a) untuk Kapal kosong berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat; dan
  - b) untuk Kapal isi muatan berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat atau berdasarkan muatan Kapal dengan satuan ton/m<sup>3</sup>/box per kunjungan.
6. pelayanan jasa kepil (mooring Services), dihitung berdasarkan satuan per gerakan; dan
7. pelayanan tambahan, terdiri atas
  - a) biaya administrasi nota, dihitung berdasarkan satuan per nota; dan
  - b) biaya administrasi IT system untuk e-payment, dihitung berdasarkan satuan per nota

### **3. Filosofi dan Fungsi Tarif**

#### **a. Filosofi Tarif**

- 1) Tarif jasa kepelabuhanan merupakan harga dari pelayanan jasa yang diberikan kepada pengguna jasa dengan memperhatikan daya beli, segmentasi pasar serta kemampuan memproduksi jasa kepelabuhanan secara efisien dan berkesinambungan.
- 2) Tarif jasa kepelabuhanan harus dapat menutup seluruh biaya (cost recovery)
- 3) Tarif jasa kepelabuhanan dengan memperhitungkan cost recovery ditambah keuntungan yang wajar agar mampu mengembalikan investasi sehingga dapat menumbuh kembangkan perusahaan.
- 4) Tarif jasa kepelabuhanan harus mampu mendorong peningkatan pelayanan dan produktivitas pelabuhan.
- 5) Tarif jasa kepelabuhanan harus dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan mengantisipasi globalisasi serta mampu mendorong persaingan perdagangan yang semakin ketat.

#### **b. Fungsi Tarif**

- 1) Tarif jasa kepelabuhanan merupakan jantung bagi kelangsungan perusahaan pelabuhan.
- 2) Tarif jasa kepelabuhanan berfungsi sebagai alat pengendali untuk menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara optimal.
- 3) Tarif jasa kepelabuhanan sebagai alat manajemen untuk pengendalian operasional dan pengembangan usaha perusahaan pelabuhan.

- 4) Tarif jasa kepelabuhanan berfungsi menjamin pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan dan kepastian usaha.

#### **4. Pola Perhitungan Tarif**

##### **a. Dasar Penentuan Tarif**

- 1) Prinsip penetapan tariff harus konsisten dengan visi perusahaan (corporate vision) dan tujuan umum perusahaan (corporate objective) sesuai yang termaksud pada rencana jangka panjang perusahaan (corporate plan)
- 2) Tarif sebagai pungutan terkait dengan kondisi pasar, dimana tarif jasa kepelabuhanan merupakan bagian/unsur transportasi yang pada gilirannya merupakan pembentuk biaya pokok (harga jual) barang yang harus ditanggung oleh konsumen akhir (end consumer)

##### **b. Pendekatan dalam perhitungan**

###### **1) Pendekatan financial**

- a) Untuk menjamin kelangsungan hidup dan pengembangan usaha pelabuhan, tariff harus dapat menutup pengembalian fasilitas/peralatan (replacement cost) dengan perhitungkan nilai uang sekarang (present value of money) waktu penyusutan dan bunga bank.
- b) Alokasi setiap rupiah yang dikeluarkan ke dalam perhitungan biaya pokok secara realistis perlu penetapan pola pembebanan biaya dan penggunaan metode akuntansi biaya yang relevan dan tepat.

###### **2) Pendekatan sosio-ekonomi**

Dapat dilakukan dengan melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a) Memperhatikan manfaat yang sudah dicapai masyarakat dan sector lain, kemampuan daya beli masyarakat, persaingan regional antar pelabuhan dan pertimbangan kondisi ekonomi daerah.
- b) Menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya manusia secara maksimal.
- c) Mengembangkan distribusi pemasaran dengan mempercepat lalu lintas arus barang di pelabuhan

### 3) Pendekatan operasional

Untuk menunjang peningkatan pelayanan jasa kepelabuhanan/angkutan laut, efisien dan produktivitas pelabuhan, perlu diwujudkan tarif sesuai kemampuan segmentasi pasar disertai penerapan system reward dan penalty

#### c. Pola perhitungan biaya pokok

Biaya pokok jasa kepelabuhanan merupakan hasil pembagian antara total biaya dengan produksi pada tingkat normal, dengan struktur biaya meliputi:

- a) Biaya Operasi Langsung (BOL)
- b) Biaya Operasi Tidak Langsung (BOTL)
- c) Biaya Penunjang Operasi (BPO)
- d) Biaya Pengelolaan Kantor Pusat (BPKP)

Sedangkan jenis biaya terdiri dari:

- a) Biaya pegawai terdiri dari biaya pembayaran gaji, tunjangan, embur, uang muka dan lain-lain.

- b) Biaya bahan terdiri dari bahan bakar/makanan/medis/pas pelabuhan/pemadam kebakaran, air, listrik, telpon, obat-obatan, perlengkapan relokasi aktiva tetap dan lain-lain.
- c) Biaya penyusutan terdiri dari biaya penyusutan bangunan/alat/instalasi pelabuhan, jalan dan bangunan, peralatan, kendaraan, emplasemen, amortisasi dan lain-lain.
- d) Biaya asuransi terdiri dari biaya asuransi bangunan/alat/instalasi fasilitas pelabuhan, jalan dan bangunan, peralatan, kendaraan, emplasemen, kecelakaan kerja dan lain-lain.
- e) Biaya pemeliharaan terdiri dari biaya untuk pemeliharaan bangunan/alat/instalasi fasilitas pelabuhan, jalan dan bangunan, peralatan, kendaraan, emplasemen, tanah dan lain-lain.
- f) Biaya sewa terdiri dari bangunan/alat/instalasi fasilitas pelabuhan, jalan dan bangunan, peralatan, kendaraan, emplasemen, tanah, upah buruh/ tenaga kerja dan lain-lain.
- g) Biaya administrasi terdiri dari biaya untuk perjalanan dinas, pajak. kendaraan, pesangon, ganti rugi, perawatan kesehatan, pakaian dinas, pajak bumi dan bangunan dan lain-lain.

Daftar fasilitas yang digunakan untuk menghitung biaya pokok pelayanan jasa pelabuhan, meliputi:

- a) Jasa labuh, diperlukan penahan gelombang, kolam pelabuhan dan fasilitas penampung limbah.
- b) Jasa tambat, diperlukan dermaga, pelampung dan kepil.

- c) Jasa pandu, diperlukan kapal pandu, stasiun pandu dan alat komunikasi.
- d) Jasa penundaan, diperlukan kapal tunda dan alat komunikasi.
- e) Jasa dermaga, diperlukan dermaga.
- f) Jasa penumpukan, diperlukan lapangan penumpukan dan gudang penumpukan.

#### **D. Pelayanan Kapal**

Pelayanan kapal dapat dihitung dengan menggunakan persamaan :

$$\text{Frek. Pel. Kapal} = \frac{\text{Waktu Tersedia Dalam Setahun} \times \text{Jumlah Kapal yang Bertambat}}{\text{Waktu Pelayanan Kapal}} \dots\dots(1)$$

Dimana :

$$\text{Waktu pelayanan kapal} = W_{pt} + W_t + W_l$$

$W_{pt}$  = Waktu Pelayanan Pandu dan Tunda (jam)

$W_t$  = Waktu tambat (jam)

$W_l$  = Waktu Labuh (jam)

Frekuensi pelayanan pandu dapat dihitung dengan menggunakan persamaan :

$$\text{Frek. Pel. Pandu} = \frac{\text{Waktu Tersedia Dalam Setahun} \times \text{Jumlah Kapal yang Bertambat}}{\text{Waktu Pelayanan Kapal}} \dots\dots(2)$$

Dimana :

$$\text{Waktu pelayanan kapal} = W_{pt} + W_t + W_l$$

$W_p$  = Waktu Pelayanan Pandu (jam)

$W_t$  = Waktu tambat (jam)

$W_l$  = Waktu Labuh (jam)

Untuk menghitung rata-rata GT kapal yang masuk ke pelabuhan yaitu dengan menggunakan persamaan berikut :

$$GT_{rata-rata} = \frac{\Sigma (GT1 \times Frek.K1) + (GT2 \times Frek.K2) + (GTn \times Frek.Kn)}{Jumlah\ Frekuensi/perbulan} \dots\dots\dots(3)$$

### **E. Biaya Kapal**

Biaya kapal adalah banyaknya pengeluaran mulai dari harga kapal itu sendiri serta biaya operasional kapal pada saat berlayar dan berlabuh. Unsur-unsur biaya terdiri atas biaya tetap dan biaya variable serta biaya langsung dan tidak langsung, maksud ini adalah untuk mengetahui perbandingan antara kelompok-kelompok di dalam biaya secara keseluruhan:

1. Kelompok biaya tetap dan biaya variable, patokan yang dipakai dalam klasifikasi biaya ini adalah reaksi suatu unsur perubahan yang terjadi pada tingkat operasi/produksi. Pada tingkat produksi ada unsur biaya yang besarnya berubah sejalan dengan perubahan tingkat produksi.
2. Kelompok biaya langsung dan tidak langsung, patokan yang dipakai dalam klasifikasi biaya ini ditinjau dari segi operasional, apakah suatu unsur biaya ini terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam proses produksi.

Biaya operasional kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokkan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran yang terdiri atas:

#### **A. Biaya Langsung**

- Biaya tetap

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 57 tahun 2006 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri, biaya tetap terdiri dari:

a. Biaya Anak Buah Kapal (ABK)

Biaya ABK, terdiri dari:

Gaji Upah

Gaji rata-rata / orang / bulan x Jumlah ABK x 12 bulan

Tunjangan

Tunjangan rata-rata ABK / Orang / Tahun

Makan

Uang makan/orang/hari x Jumlah hari x Jumlah ABK x 12 bulan

Premi Layar

Premi layar/orang/hari x jumlah hari x jumlah ABK x 11 bulan

Kesehatan

Tunjangan kesehatan/orang/bulan x jumlah ABK x 12 bulan

Pakaian Dinas

Biaya PD = Jumlah pegawai x Harga pakaian

JAMSOSTEK = 1,7% x Gaji ABK

Tunjangan Hari Raya diberikan 1(satu) bulan gaji

b. Biaya Penyusutan Kapal (depresiasi)

Dalam Nababan (2017), metode untuk menghitung penyusutan yang paling banyak dipakai dan relative sederhana adalah metode garis lurus (straight line methode) dengan rumus:

$$Biaya Depresiasi = \frac{Harga Kapal - Nilai Residu}{Umur Ekonomis Kapal} \dots\dots\dots(4)$$

Dimana :

Nilai Residu 5% dari harga kapal Masa penyusutan 25 tahun untuk kapal baru dan 20 tahun untuk kapal bekas.

c. Biaya Asuransi

Biaya asuransi adalah uang premi tahunan yang dibayarkan kepada lembaga asuransi untuk pertanggung jawaban atas resiko kerusakan atau musnahnya kapal atau resiko-resiko lainnya. Menurut Purba (1998), pertanggung jawaban yang diperlukan oleh pemilik kapal dalam kegiatannya mengoperasikan kapal sebagai alat pengangkut muatan adalah:

- 1) Hull and machinery insurance, yaitu jaminan terhadap partia loss (resiko kerusakan lambung, permesinan dan perlengkapan kapal) serta total loss atau resiko musnahnya kapal.
- 2) Increased value insurance, yaitu jaminan terhadap kerugian abstrak seperti hilangnya pekerjaan anak buah kapal sebagai dampak dari musnahnya kapal.
- 3) Freight insurance, yaitu jaminan terhadap resiko kehilangan penghasilan (uang tambang) sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangan kapal.
- 4) Protection and indemnity insurance, yaitu jaminan terhadap resiko kerugian yang diderita atas kerugian yang tidak dijamin oleh penanggung.

Besarnya premi asuransi kapal/tahun adalah sebagai berikut:

$$BA = 0,7 \% \times \text{Investasi} \dots\dots\dots(5)$$

- Biaya tidak tetap

a. Biaya Bahan Bakar

Pemakaian bahan bakar, berangkat dari performance tenaga penggerak kapal (HP), yaitu besar daya yang diperlukan kapal dengan kecepatan tertentu

pada kondisi displacement perencanaan kapal. Komposisi pemakaian bahan bakar pada mesin bantu kapal untuk pemakaian penerangan, pompa-pompa, mesin jangkar, mesin kemudi, dan lain-lain. Besar pemakaian bahan bakar kapal ditentukan oleh lamanya waktu kapal di laut dan di pelabuhan, dan besar tenaga penggerak kapal dan mesin bantu, pemakaian bahan bakar di laut digunakan untuk mesin penggerak utama kapal dan mesin bantu kapal, sedangkan untuk pemakaian bahan bakar di pelabuhan digunakan untuk mesin bantu kapal. Menurut Poelsh (1979) besarnya konsumsi bahan bakar minyak dapat ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$WFL = (P_{bme} \cdot b_{me} + P_{ae} \cdot b_{ae}) S / V \cdot 10^{-6} \cdot Add \dots \dots \dots (6)$$

$$WFp = (P_{ae} \cdot b_{me}) \cdot Wp \cdot 10^{-6} \dots \dots \dots (7)$$

Dimana :

WFL = Besar konsumsi bahan bakar di laut (ton)

WFp = Besar konsumsi bahan bakar di pelabuhan (ton)

P<sub>bme</sub> = Daya mesin utama (HP)

P<sub>ae</sub> = Daya mesin Bantu (HP)

B<sub>me</sub> = Tingkat konsumsi bahan bakar mesin utama (196 – 209 gr/Kwh)

B<sub>ae</sub> = Tingkat konsumsi bahan bakar mesin bantu (196 – 209 gr/Kwh)

S = Jarak pelayaran (Mile)

V = Kecepatan kapal (Knot)

Add = Faktor cadangan (1,3 – 1,5)

W<sub>p</sub> = Waktu di pelabuhan (Jam)

Konsumsi bahan bakar per tahun (KB) adalah total konsumsi bahan bakar dikali frekuensi pelayaran dalam setahun (f).

$$KB = ( WFL + WFp) \times f \dots \dots \dots (8)$$

Biaya bahan bakar pertahun (BB) adalah total konsumsi bahan bakar per tahun (KB) dikali dengan harga bahan bakar diesel (HB).

$$BB = HB \times KB \dots\dots\dots(9)$$

b. Biaya Minyak Pelumas

Pemakaian minyak lumas adalah untuk penggantian secara periodik atau jarak pelayaran untuk pemeliharaan terhadap mesinmesin. Jumlah kebutuhan minyak lumas tergantung dari jenis dan besarnya tenaga penggerak. Jangka waktu penggantian biasanya berdasarkan waktu atau jam kerja mesin-mesin itu merata terhadap umur teknis kapal 25 tahun, dan nilai sisa kapal diperhitungkan sama dengan nol. Menurut Poelsh besarnya konsumsi minyak pelumas dapat ditentukan dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$WLI = Pbme \times bme \times S/V \times 10^{-6} + Add \dots\dots\dots(10)$$

$$WLP = Pae \times bae \times wp \times 10^{-6} + Add \dots\dots\dots(11)$$

Dimana:

Pbme = Daya Mesin Utama

Pae = Daya Mesin Bantu

bme = Tingkat komsumsi minyak lumas mesin utama (1,2 – 1,6 gr/Kwh)

bae = Tingkat komsumsi minyak lumas mesin bantu (1,2 – 1,6 gr/Kwh)

Add = Faktor cadangan (10 – 20)%

Konsumsi minyak pelumas pertahun (ML) adalah jumlah pemakaian minyak pelumas dikali dengan frekuensi pelayaran pertahun (f).

$$ML = (WLI + WLP) \times f \dots\dots\dots(12)$$

Biaya minyak pelumas pertahun (BL) adalah jumlah pemakaian minyak pelumas pertahun (ML) dikali harga minyak pelumas (HL).

$$BL = HL \times ML \dots\dots\dots(13)$$

c. Biaya Air Tawar

Pemakaian air tawar pada kapal adalah untuk pendingin mesin utama, mesin bantu dan untuk konsumsi, mandi dan mencuci. Menurut Poehls besarnya konsumsi air tawar dapat ditentukan dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

- Air tawar untuk pendingin mesin utama

$$Wop = Pbme \times me \times S/V \times 10^{-3} \dots\dots\dots(14)$$

Dimana:

me = besarnya air untuk boiler (ketel uap) = 0,14 kg/Kwh

- Air tawar untuk pendingin mesin bantu

$$Wop' = Pae \times me \times S/V \times 10^{-3} \dots\dots\dots(15)$$

- Air tawar untuk konsumsi dan mandi

- Untuk air minum (10 – 20 kg/orang/hari)
- Untuk air cuci dan mandi (200 kg/orang/hari)

Ada pun persamaannya sebagai berikut:

$$Wfw = P \times Zfw \times t/1000 \dots\dots\dots(16)$$

Dimana:

Zfw = Konsumsi air minum + air cuci dan mandi kg/orang/hari

P = Jumlah ABK

t = Waktu Round Trip

Biaya pemakaian air tawar dihitung dengan mengalikan jumlah air tawar yang digunakan (Wfw) selama setahun di kalikan dengan harga air berdasarkan harga air tawar saat ini. Jadi rumus yang digunakan yaitu:

$$BAT = (Wop + Wop + Wfw) BATPB \dots \dots \dots (17)$$

Dimana:

$$BATPB = \text{Harga air perton (Rp)}$$

d. Biaya Reparasi, Maintenance dan Supplay (RMS)

Biaya-biaya reparasi dan pemeliharaan kapal, serta biaya-biaya untuk penyediaan suku cadang dan inventaris kerja di kapal. Sebagai jaminan keselamatan, reparasi kapal feri wajib dilaksanakan setiap tahun di atas dok. Biaya reparasi ini meningkat dari tahun ke tahun sejalan dengan pertambahan umur kapal. Menurut Jinca (2002), biaya RMS pertahun bertambah 7% dan interest rate *i* adalah 12% dengan umur kapal 10 tahun. Biaya RMS tahun pertama ditentukan oleh besarnya bobot mati kapal (DWT).

Besarnya biaya RMS tahun ke *n* dapat diketahui jika biaya RMS tahun pertama diketahui, yaitu dengan menggunakan persamaan berikut:

$$B_{RMS^t} = (1 + T_{RMS})^t \cdot B_{RMS^1} \dots \dots \dots (18)$$

Dimana:

$$B_{RMS^t} = \text{biaya RMS pada tahun terhitung (ke-t) (Rp)}$$

$$T_{RMS} = \text{pertambahan biaya RMS pertahun, sebesar 7\%}$$

$$t = \text{tahun ke - t masa terhitung}$$

$$B_{RMS^1} = \text{biaya RMS pada tahun pertama (Rp)}$$

Jika umur kapal yang diperhitungkan adalah *n* tahun, maka biaya RMS rata-rata per tahun untuk nilai sekarang dapat ditentukan dengan persamaan:

$$RMS_{PV} = F_{PV} \cdot \sum_{t=1}^n (B_{RMS^t} / (1+d)^t) \dots \dots \dots (19)$$

$$F_{PV} = 1 / \sum_{t=1}^n \{1/(1+d)^t\} \dots \dots \dots (20)$$

$RMS_{PV}$  = nilai sekarang rata-rata biaya RMS (Rp/thn)

d = discount rate (%)

n = jumlah tahun masa perhitungan

FPV = faktor nilai sekarang

## **B. Biaya Tidak Langsung**

- Biaya tetap

a. Biaya pegawai darat (Kantor Cabang dan Perwakilan)

1) Gaji Upah

Dihitung berdasarkan gaji rata-rata pegawai darat yaitu Kepala Cabang dan staff

2) Tunjangan

Terdiri dari makan & transport, kesehatan, pakaian dinas, jamsostek dan tunjangan hari raya

b. Biaya perawatan

Perawatan adalah kegiatan yang dilaksanakan secara terus menerus atau berkesinambungan terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap operasi.

c. Biaya perjalanan Dinas

Perjalanan dinas merupakan salah satu kegiatan yang dilakukan oleh pegawai dalam sebuah perusahaan, bahkan hal ini juga terjadi pada instansi pemerintah.

d. Biaya Pendidikan dan Pelatihan (Diklat)

Diklat merupakan penyelenggaraan proses belajar mengajar dalam rangka meningkatkan kemampuan dalam melaksanakan tugas dan jabatan tertentu.

Diklat memiliki tujuan yang berkaitan dengan pencapaian tujuan organisasi, karena itu diklat menjadi bagian dari pengembangan sumber daya manusia.

#### **F. Metode *Required Freight Rate***

RFR adalah penghasilan dari muatan perunit yang harus dikumpulkan pemilik kapal untuk mendapatkan pengembalian yang ekuivalen terhadap pembayaran kembali investasinya pada suku bunga yang rendah (Idrus, 2000). Nilai RFR banyak ditentukan oleh produksi jasa transportasi. Kriteria RFR dapat digunakan untuk menilai kelayakan tarif yang berlaku atau sebagai dasar penentuan tarif yang akan di tawarkan kepada pihak pengguna jasa angkutan.

Adapun bentuk umum persamaan RFR adalah sebagai berikut:

$$\mathbf{RFR} = \frac{\mathbf{AAC}}{\mathbf{C}} \dots\dots\dots(21)$$

Dimana:

$$\begin{aligned} \mathbf{AAC} &= \text{Biaya rata-rata kapal pertahun} \\ &= \mathbf{Y} + (\mathbf{CRF} \times \mathbf{I}) \end{aligned}$$

$\mathbf{Y}$  = Biaya Operasional Kapal pertahun

$\mathbf{CRF}$  = Capital Recovery Factor

$\mathbf{I}$  = Investasi

$\mathbf{C}$  = Kapasitas kapal pertahun

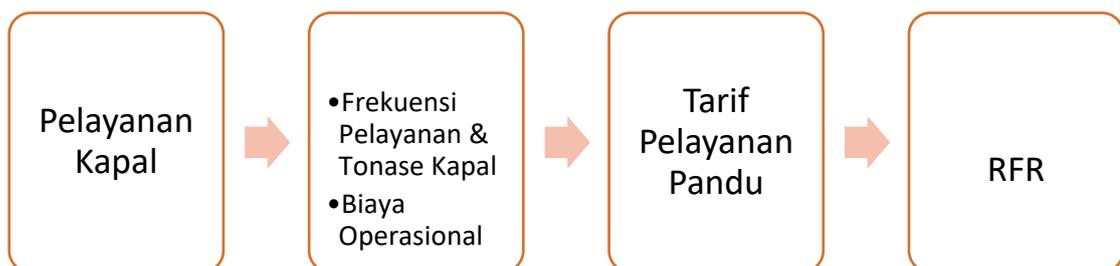
## G. Kerangka Konseptual

Tarif jasa pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan/menyediakan pelayanan (oleh penyelenggara pelabuhan) oleh sebab itu tarif harus jelas besarnya, jenis pelayanan yang diberikan/disediakan dan bagaimana pemberlakuannya.

Perhitungan biaya per unit (Cost per Unit) dihitung sesuai dengan kondisi operasional dan skala usaha masing-masing terminal di pelabuhan. Cost per unit diperoleh dari biaya total dibagi dengan produksi total masing-masing jenis jasa.

Untuk menghitung tarif minimal yang ditinjau dari pihak operator digunakan metode RFR.

Selengkapnya dapat dilihat pada kurva kerangka konseptual penelitian sebagaimana seperti gambar 3 berikut:



Gambar 2. Kerangka Konseptual

## H. Defenisi Operasional

Berdasarkan variabel yang berkaitan dengan penelitian ini, maka untuk lebih memperjelas deskripsi variabel tersebut dapat didefenisikan sebagai berikut:

1. Jasa pandu merupakan jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh. Untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya ketika memasuki alur pelabuhan.
2. GT (Gross Tonage) adalah tonase kotor atau boleh dikatakan daya tampung/volume dari sebuah kapal (ukuran daya muat/kapasitas kapal). Dihitung baik volume yang ada diatas geladak maupun dibawah geladak, ataupun ruangan tertutup yang ada di atas geladak paling atas sendiri.
3. Etmal adalah istilah untuk lamanya kapal sandar di dermaga atau Etmal adalah satuan untuk menghitung tarif jasa tambat 1 Etmal = 24 jam
4. Biaya operasional adalah pengeluaran yang berhubungan dengan operasi, yaitu semua pengeluaran yang langsung digunakan untuk produksi atau pembelian barang yang diperdagangkan.
5. Biaya operasional langsung merupakan biaya yang dapat dibebankan secara langsung pada kegiatan operasional.
6. Biaya operasional tidak langsung adalah biaya yang tidak secara langsung dibebankan pada kegiatan operasional.
7. Biaya penunjang operasional adalah biaya pendukung pelaksanaan kegiatan operasional.
8. Biaya variabel adalah biaya yang tergantung pada volume penjualan atau proses produksi, jadi mengikuti peningkatan atau penurunannya.
9. Biaya tetap adalah biaya yang selalu konstan meskipun volume penjualan produksi meningkat atau turun.

10. Cost per unit adalah biaya total yang berhubungan dengan unit yang diproduksi dibagi dengan jumlah unit yang diproduksi.
11. CRF (Capital Recovery Factor) merupakan koefisien faktor terhadap biaya tahunan
12. RFR digunakan untuk menilai kelayakan tarif yang berlaku atau sebagai penentu tarif yang ditawarkan kepada pihak pemakai jasa transportasi.