

## **KAJIAN MANAJEMEN TRANSPORTASI ANGKUTAN LAUT DENGAN ANGKUTAN UDARA PENUMPANG KELAS EKONOMI (TRAYEK/RUTE MEDAN – JAKARTA DAN JAKARTA – MAKASSAR)**

**Imam Sadjiono<sup>1</sup>, M. Yusuf<sup>2</sup>, Titis Ari Wibowo<sup>3</sup>**

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran

Jakarta, Indonesia

Email: [p3mstip@gmail.com](mailto:p3mstip@gmail.com)

### **Abstrak**

Indonesia merupakan Negara kepulauan ,dimana terdapat kuranglebih 17.500 pulau didalamnya, dan untuk menghubungkan pulau yang dibatasi oleh wilayah perairan , maka peran angkutan laut dan angkutan udara memegang peranan penting. Untuk mengetahui secara kongrit peranan angkutan laut dan angkutan udara, peneliti mengangkat judul KAJIAN MANAJEMEN TRANSPORTASI ANGKUTAN LAUT DENGAN ANGKUTAN UDARA PENUMPANG KELAS EKONOMI TRAYEK /RUTE MEDAN-JAKARTA DAN JAKARTA MAKASSAR dengan masalah antara lain: permintaan angkutan laut menurun dan angkutan udara meningkat dan stabil, tarif angkutan laut penumpang kelas ekonomi relative besarnya tidak berbeda dengan angkutan udara, sinkronisasi kebijakan pemerintah dalam pengembangan angkutan laut dan angkutan udara belum optimal. Dalam menelaah permasalahan tersebut diatas perlu dilakukan Pengkajian antara lain : permintaan dan penawaran , jumlah kapasitas angkut yang tersedia dibandingkan dengan kebutuhan yang terbatas, komponen tarif ( tarif dasar tarif batas atas, tarif refrensi) yang diijinkan pemerintah untuk diberlakukan oleh perusahaan kepada pengguna jasa angkutan, kompensasi yang diberikan berupa PSO (Publik Service Obligatin ) kepada pengusaha angkutan, dalam hal ini PT. Pelni yang ditugasi Pemerintah untuk melaksanakan /melayani trayek-trayek wilayah terpencil / daerah tertinggal, belum optimal Pemerintah agar lebih focus mensupport PT Pelni dengan memberikan PSO yang sesuai dengan kebutuhan, agar dapat memberikan pelayanan dan fasilitas yang memadai diatas kapal.

Peranan angkutan laut dan angkutan udara penumpang kelas ekonomi sangat penting dalam mobilitas penumpang dengan segala Macam kebutuhannya , baik kebutuhan dagang, bisnis, perjalanan Dinas , wisata, keluarga dan lain-lain. Salah satu kunci dalam menjalankan usaha angkutan baik angkutan laut maupun angkutan Udara adalah tarif angkutan .Tarif angkutan ditetapkan oleh Pemerintah dengan memperhitungkan biaya pokok atas dasar tarif Dasar dan tarif batas atas terhadap biaya produksi perpenumpang /permil/km. Tarif batas atas angkutan laut yang ditetapkan oleh pemerintah masih jauh besarnya dari biaya pokok. Sedangkan angkutan udara batas atas berdasarkan full costing. Selisih inilah yang ditanggung pemerintah dengan skema PSO (Publik Service Obligation). Dengan kebutuhan PSO harus selalu dipenuhi oleh pemerintah untuk mempertahankan eksistensi usaha dan peningkatan pelayanan yang dapat mendukung program pemerintah mengenai poros maritim dan tol laut.

**Kata Kunci:** angkutan laut, angkutan udara, permintaan angkutan, tarif, PSO

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Dalam hal ini terdapat 2 (dua) peranan strategis dan sangat penting yang diemban oleh sektor transportasi adalah agar dapat mewujudkan fungsinya sebagai *servicing sector* (melayani dan mendukung sektor lain) dan *promoting sector* (membuka atau menghubungkan daerah-daerah yang masih tertinggal dan atau wilayah terpencil melalui pelayanan keperintisan. Untuk itu pembangunan transportasi nasional diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi (Sistranas) yang handal, berkemampuan tinggi diselenggarakan secara efektif dan efisien.

Moda apapun apakah angkutan laut atau angkutan udara juga harus dilakukan secara efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibiliti tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polutan rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utiliti tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional (**Peraturan Menteri Phb No.KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional. Bab II angka 5**).

Indonesia merupakan Negara kepulauan (*Archipelgogic State*) dimana terdapat kurang lebih 17.500 pulau (**Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia : Penjelasan Umum**) dan untuk menghubungkan pulau-pulau yang dibatasi oleh wilayah perairan, maka peranan angkutan laut dan angkutan udara memegang peranan yang penting.

Untuk angkutan penumpang yang diangkut pesawat udara baik rute Jakarta – Medan maupun Jakarta –Makassar penumpang yang diangkut pada rute itu setiap harinya lebih kurang 10.000 penumpang dan dalam satu

bulan bisa mencapai lebih kurang 300.000 penumpang dengan frekuensi rata-rata sebanyak 66 frekuensi penerbangan per hari atau sekitar 2000 frekuensi penerbangan dalam 1 bulan.

Sedangkan untuk angkutan laut Jakarta – Medan dengan kapasitas angkutan kapal sebanyak 1.073 dengan 5 frekuensi pelayaran dalam satu bulan, untuk trayek Jakarta – Makassar dalam 1 bulan frekuensi pelayaran sebanyak 12 kali, penumpang yang diangkut mencapai 1.586 penumpang.

Berdasarkan hal tersebut diatas, baik angkutan laut maupun angkutan udara mempunyai potensi yang besar dalam mengangkut penumpang, sehingga perlu dijaga dan lebih ditingkatkan kemampuannya. Meskipun masing-masing mempunyai perbedaan karakteristik.

Trayek/rute Medan – Jakarta dan Jakarta – Makassar merupakan pasar angkutan yang sangat potensial, karena mobilitas penumpang pada rute tersebut cukup besar. Untuk itu kedua moda tersebut perlu dijaga eksistensinya agar tidak terjadi perpindahan moda angkutan yang menyebabkan kecenderungan menurunnya penumpang yang tidak mencapai faktor muat (*load factor*) normal. Pada trayek/rute pada angkutan laut selama dekade 5 (lima) tahun ini harus menjadi perhatian khusus, karena salah satu sisi angkutan udara cenderung meningkat mencapai rata-rata 85% bahkan bisa mencapai faktor muat 100% bahkan pada hari-hari tertentu terdapat penumpang yang tidak terangkut.

### B. Perumusan Masalah.

Berdasarkan identifikasi masalah batasan masalah tersebut, maka rumusan masalah yang diteliti adalah sebagai berikut :

1. Mengapa permintaan angkutan laut penumpang menurun dan angkutan udara penumpang kelas ekonomi meningkat untuk kurun waktu tertentu.

2. Bagaimana tarif angkutan laut dan angkutan udara penumpang laut kelas ekonomi.
3. Bagaimana kebijakan Pemerintah untuk mempertahankan eksistensi angkutan laut penumpang.

### C. Tujuan Penelitian.

1. Untuk mendorong kemampuan kompetisi yang sehat antar angkutan laut penumpang kelas ekonomi meningkat mencapai *load factor* yang ideal.
2. Agar tarif angkutan udara penumpang tidak melakukan persaingan tarif dibawah 50% dari tarif batas atas referensi, kecuali bila dibuktikan tarif rendah yang diterapkan bukan untuk tujuan persaingan yang tidak sehat dan tidak boleh mengorbankan biaya keamanan dan keselamatan penerbangan, dan mendapatkan persetujuan dari Dirjen Perhubungan Udara yang sifatnya harus selektif/ketat.
3. Kebijakan pemerintah untuk mempertahankan eksistensi angkutan laut penumpang lebih diperkuat.

### TINJAUAN TEORI

#### A. Teori dan Konsep Angkutan.

Dalam penelitian ini akan digunakan terlebih dahulu kerangka teori dan konsep angkutan sebagai pisau analisis masalah yang ada. Kerangka teori pengangkutan adalah gambaran proses pengangkutan yang direkomendasikan dari ketentuan undang-undang dan atau perbuatan fisik dalam perizinan pengangkutan. Gambaran proses pengangkutan dimulai sejak terjadi perjanjian pengangkutan antara pihak-pihak, kemudian pemenuhan kewajiban dan hak sesuai dengan syarat-syarat umum pengangkutan yang meliputi pembayaran biaya pengangkutan, dan tanggung jawab pengangkut, sampai

berakhirnya perjanjian pengangkutan. Gambaran perjanjian angkutan ini dimulai dari tempat pemberangkatan dan berakhir ditempat tujuan yang telah ditentukan dalam undang-undang dan atau perjanjian pengangkutan. (Abdulkadir Muhammad : 2008 : 40-42).

#### B. Teori Permintaan dan Penawaran

Jumlah kapasitas angkutan yang tersedia dibandingkan dengan kebutuhan sangat terbatas, di samping itu permintaan terhadap jasa transportasi berdasarkan pertumbuhan jumlah penduduk, pembangunan wilayah dan daerah perdagangan ekspor impor, industrialisasi, transmigrasi (Abbas Salim Manajemen Transportasi 2008 : 15-19) sebagai berikut:

1) Pertumbuhan penduduk.

Pertumbuhan penduduk satu daerah, provinsi dari satu negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan (perdagangan, pertanian, perindustrian dan sebagainya).

2) Pembangunan wilayah dan daerah.

Saat ini Negara Republik Indonesia dalam proses pembangunan tahap tinggal landas (*take off*) dalam rangka pemerataan pembangunan dengan penyebaran penduduk diseluruh Indonesia, transportasi sebagai sarana dan prasarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan akan jasa angkutan yang dibarengi sejalan dengan program pembangunan guna memenuhi kebutuhan tersebut.

3) Perdagangan Ekspor dan Impor.

Ekspor impor merupakan satu segi yang menentukan berapa jumlah jasa transportasi yang diperlukan untuk perdagangan tersebut. Umpama jumlah

*tonage* kapal yang harus disediakan untuk setiap tahunnya (GT/Ton).

#### 4) Industrialisasi.

Proses industrialisasi disegala sektor ekonomi dewasa ini merupakan program Pemerintah untuk pemerataan pembangunan, berdampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan.

Permasalahan sampai seberapa jauh penyediaan jasa-jasa angkutan tersebut dapat dipenuhi karena banyak faktor-faktor yang mempengaruhinya, seperti :

- a. Peralatan yang dioperasikan;
- b. Masalah teknis alat angkut yang digunakan;
- c. Jumlah teknis alat angkut yang tersedia;
- d. Masalah pengelolaan pengangkutan (segi manajemen operasional); dan
- e. Jasa-jasa angkutan merupakan jasa *slow yielding* (hasilnya lambat) sedang biaya investasi dan biaya pemeliharaan besar.

#### 5) Transmigrasi dan penyebaran penduduk.

Transmigrasi dan penyebaran penduduk ke seluruh daerah di Indonesia salah satu *factor demand* yang menentukan banyaknya jasa-jasa angkutan yang harus disediakan oleh perusahaan angkutan.

### C. Teori Tarif

Penetapan tarif jasa transportasi didasari kebijakan yang bertujuan (*Fidel Miro, Pengantar Sistem Transportasi : 2011*).

- 1) Mendorong terciptanya pemanfaatan prasarana dan sarana secara maksimal dan efektif dengan memperhatikan jaringan trayek, bentuk pasar, dan jumlah perjalanan tiap-tiap moda transportasi.

2) Memberlakukan persaingan yang sehat dan wajar untuk trayek gemuk.

3) Menjamin kelangsungan usaha transportasi dengan memperhatikan daya beli masyarakat, di samping tetap menjaga tidak naiknya harga barang-barang produksi kebutuhan masyarakat.

4) Menunjang pengalokasian sumber daya secara optimal dan kalkulasi biaya secara efisien.

5) Mengusahakan agar tarif terjangkau buat para pengguna transportasi dalam kota dan angkutan perintis, sebagai contoh, Pemda DKI memberikan subsidi yang sangat besar kepada penumpang bus Trans Jakarta dalam upaya pemerintah mengurangi kemacetan, guna menarik minat para pengguna kendaraan pribadi beralih ke alat transportasi masal.

6) Untuk transportasi penumpang dengan tarif yang ditetapkan oleh kekuatan pasar, Pemerintah menugaskan badan usaha milik Negara (BUMN) sebagai salah satu penyedia jasa untuk berperan sebagai penentu tarif jasa transportasi (penuntun tarif) dalam sektor transportasi udara Perusahaan penerbangan PT. Merpati ditugaskan Pemerintah untuk melayani rute-rute perintis yang sebenarnya tidak layak usaha.

### METODE PENELITIAN

#### A. Metode Pendekatan.

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan empirik dan normative yaitu untuk rumusan masalah pertama dengan pendekatan empirik, rumusan masalah dengan pendekatan normatif dan empirik dan untuk masalah ketiga dengan pendekatan empirik.

#### B. Sumber Data.

1. Data Primer.

Melakukan interview/wawancara dengan pejabat pemerintah di Ditjen Perhubungan Laut dan Udara, PT Pelni, PT Lion Air, PT. Sriwijaya Air yang menyangkut kebijakan PSO dan pengawasan tarif angkutan udara dan penumpang angkutan laut dan angkutan udara.

2.Data Sekunder.

- a. Undang-undang No.17 Th.2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang No.1 Th.2009 tentang Penerbangan.
- b. Peraturan-peraturan mengenai tarif angkutan laut dan udara.
- c. Data-data lapangan yang bersifat dokumen dan data-data dari media massa atau internet melayani penjualan tarif, jumlah penumpang, trayek dan lain sebagainya.

**C. Pengumpulan Data.**

Data untuk keperluan penelitian normatif akan dilakukan melalui studi pustaka sedangkan empirik melalui studi lapangan ke lokasi sebagai berikut :

- 1. Kantor Ditjen Perhubungan Laut
- 2. Kantor Ditjen Perhubungan Udara
- 3. Kantor PT Pelni di Jakarta
- 4. Kantor PT Lion Air
- 5. Kantor PT Sriwijaya Air
- 6. Otoritas Pelabuhan Belawan dan Otoritas Bandar Udara Medan.
- 7. Otoritas Pelabuhan Makassar dan Otoritas Bandara Udara Makassar.
- 8. Wawancara dengan penumpang kapal Pelni di Makassar dan PT. Sriwijaya Air di Soekarno-Hatta tujuan Medan dan Makassar serta PT. Lion Air di Bandar Udara Kualanamu Medan tujuan Jakarta.

**ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

**A. Deskripsi Data.**

**1. Data Operasional Angkutan laut.**

- a. Jumlah kapal PT.Pelni yang beroperasi sebanyak 25 unit yang terdiri dari 1 (satu)

unit tipe 3000, 11 (sebelas) unit tipe 2000, 9 (sembilan) unit tipe 1000, dan 3 (tiga) unit tipe 500 dan 1 (satu) kapal Roro sebagai mana tabel di bawah ini.

b. Angkutan laut penumpang Jakarta – Medan dilayani oleh 1 (satu) kapal PT Pelni yaitu K.M Kelud dan Jakarta – Makassar dilayani oleh 6 (enam) kapal dengan jumlah penumpang, frekuensi (data Januari s/d September 2014).

c. Terdapat 2 (dua) kapal tipe 2000 yang diserahkan kepada TNI AL yaitu KM Rinjani dan KM Kambuna buatan tahun 1984 yang melayani trayek Tanjung Priok – Tg. Perak – Makassar – Baubau – Sorong – Manokwari – Jayapura (PP) dan pada rute yang ditinggalkan oleh 2 (dua) kapal tersebut telah dilayani oleh kapal lainnya. Penyerahan kapal tersebut dilakukan dengan hibah dari 2 (dua) Kementrian atas dasar surat Menteri BUMN Nomor S-130/MBU/2005 tanggal 19 April 2005 dan Sumber data : PT. Pelni dan Ditjen Hubla surat Menteri Keuangan Nomor S-2585/MK6/2005 dan diserahkan pada tanggal 13 Mei 2005.

Tabel 1. Data Kapal Rute Jakarta-Medan dan Jakarta-Makassar

No	Rute	Nama kapal	Jumlah	Jml Pnp	Rata2 pnp	Rata2
			Frekuensi	Jan s/d	Des (Bln)	Voyage
1	Jkt-Medan	Kelud	38	9.661	1.073	254
2	Jkt-Makassar	Sinabung	13	2.757	306	212
		Dobonsolo	19	1.697	189	89
		Gn. Dempo	18	2.673	297	149
		Ciremai	18	1.464	163	81
		Umsini	17	2.411	268	142
		Tidar	19	3.268	363	171

2 Hibah (dua) kapal tersebut memberi manfaat kedua belah pihak baik PT. Pelni maupun TNI AL. Bagi PT. Pelni dengan berkurangnya kapal penumpang tersebut jumlah kapasitas terpasang (*load factor*) menjadi naik (*Kepala Humas PT. Pelni Abu Bakar Gojan 13 Mei 2005*). Bagi TNI AL kapal tersebut digunakan untuk

menutupi kekurangan kebutuhan kapal angkutan personil, sehingga dapat terjadi kelancaran pergeseran personil dan logistik, kru kapal tersebut memiliki fasilitas akomodasi yang cukup memadai, sehingga personil TNI yang diangkut bisa dalam keadaan segar bila dibanding diangkut dengan *Landing Ship Tank* (*Dinas Penerangan Angkatan Laut : 13 Mei 2005*).

d. kapal yang dimodifikasi yaitu :

- 1) KM Di samping itu terdapat 2 (dua). Ciremai menjadi 3 in 1 (untuk penumpang, general cargo dan kendaraan) yang melayani trayek Makassar – Sorong – Surabaya – Jakarta – Kijang – Larantuka.
- 2) KM. Dobonsolo menjadi 3 in 1 (untuk penumpang, *general cargo* dan kendaraan) yang melayani trayek Sorong – Baubau – Makassar – Surabaya – Jakarta – Manokwari – Jayapura.

e. Modifikasi tersebut dilakukan dalam rangka mengurangi kerugian dan meningkatkan penghasilan dari sisi muatan.

f. Selain itu dilakukan pula penyederhanaan kelas dengan mengurangi tempat untuk kelas secara bervariasi untuk digunakan / dirombak menjadi kelas ekonomi. Untuk penumpang kelas dibatasi antara 40 s/d 60 penumpang (2 % s/d 3 %) dari kapasitas kapal type 2000, sedangkan sebelumnya penumpang kelas yang disediakan sampai dengan 40 %. Kelas

yang ada pada masing-masing kapal sebagaimana dibawah ini.

## 2. Data Operasional Angkutan Udara.

a. Perusahaan angkutan udara yang melayani rute Jakarta – Medan dan Jakarta– Makassar sebagai berikut :

1) Jakarta – Medan

Tabel 2. Data Maskapai Penerbangan Rute Jakarta- Medan

No	Tahun	Perusahaan Penerbangan Angkutan Udara
1	2011	a. Batavia Air b. Garuda Indonesia c. Lion Air d. Sriwijaya Air
2	2012	a. Batavia Air b. Garuda Indonesia c. Citilink d. Lion Air e. Mandala f. Sriwijaya Air
3	2013	a. Citilink b. Sriwijaya Air c. Mandala d. Lion Air e. IAA f. Garuda Indonesia
4	2014	a. Citilink b. Sriwijaya Air c. Lion Air d. Indonesia Air Asia e. Garuda Indonesia

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

2) Jakarta – Makassar

Tabel 3. Data Maskapai Penerbangan Rute Jakarta- Makassar

No	Tahun	Perusahaan Penerbangan Angkutan Udara
1	2011	a. Batavia Air b. Garuda Indonesia c. Lion Air d. Merpati Nusantara Airlines e. Sriwijaya Air f. Travel air
2	2012	a. Batavia Air b. Garuda Indonesia c. Citilink d. IAA e. Lion Air f. Merpati Nusantara Airlines g. Sriwijaya Air
3	2013	a. Merpati Nusantara Airlines b. Citilink c. Sriwijaya Air d. Lion Air e. Garuda Indonesia f. IAA
3	2014	a. Citilink b. Sriwijaya Air c. Lion Air d. Batik Air e. Garuda Indonesia

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara



Diperkirakan data dari Kantor Perum Airnav yang menyelenggarakan pemanduan lalu lintas angkutan udara (*Air Traffic Control/ATC*) di Bandara Soekarno-Hatta, frekuensi penerbangan dari Jakarta-Medan dan Jakarta – Makassar rata-rata sekitar 30 penerbangan dan sebaliknya dari Medan – Jakarta dan Makassar juga sekitar 30 penerbangan. Dengan demikian data frekuensi antara Ditjen Perhubungan Udara dengan ATC relatif hampir sama.

c. Jumlah faktor muat adalah sebagai berikut.

1) Jakarta – Medan

a) Tahun 2013 (Januari – Desember) : 356.169 penumpang (naik/turun)

b) Tahun 2014 (Januari – Agustus) : 329.061 penumpang (naik/turun)

2) Jakarta – Makassar

a) Tahun 2013 (Januari – Desember) : 287.909 penumpang (naik/turun)

b) Tahun 2014 (Januari – Agustus) : 259.120 penumpang (naik/turun)

d. Jumlah faktor muat adalah sebagai berikut :

1) Jakarta – Medan

a) Tahun 2013 (Januari – Desember) : 86,76 %

b) Tahun 2014 (Januari – Agustus) : 89, 19 %

2) Jakarta – Makassar

a) Tahun 2013 (Januari – Desember) : 83,46 %

b) Tahun 2014 (Januari – Agustus) : 83,06 %

### 3. Tarif Angkutan Laut.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 16 Tahun 2014 telah dilakukan penyesuaian (kenaikan) tarif untuk semua trayek kapal PT. Pelni sebesar rata-rata sebesar 21,83 % tidak boleh melebihi 20%. Kenaikan tersebut lebih rendah dari yang diusulkan oleh PT. Pelni rata-rata sebesar 27,50%

Tabel 4. Perbedaan Tarif Angkutan Laut Lama dan Baru

No	Trayek	Tarif Lama (KM 8 Th 2009)	Tarif Baru (PM 16 Th 2014)	Kenaikan
1	Jakarta - Medan	Rp. 359.000.-	Rp. 408.000.-	13,6%
2	Jlka - Makassar	Rp. 365.000.-	Rp. 428.000.-	17,2%

Penyesuaian tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah melalui Menteri Perhubungan Nomor PM. 16 Tahun 2014 ditetapkan tarif dasarnya sebesar Rp. 429,85 per penumpang/mil ( naik 21 ,83 % ) tidak sesuai dengan usulan PT. Pelni dan tidak sesuai dengan perhitungan biaya pokok yang sudah mencapai Rp. 1.372,78 per penumpang/mil pada Tahun 2013 yang berarti tarif yang berlaku posisinya 31, 31 dari biaya pokok.

### 4. Tarif Angkutan Udara.

Sama halnya angkutan laut, tarif angkutan udara juga mengalami penyesuaian / kenaikan pada tahun 2014 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 51 Tahun 2014 yang mulai diberlakukan pada tanggal 20 September 2014 harus dipublikasikan dulu oleh perusahaan angkutan udara. Perusahaan angkutan udara dapat menetapkan tarif lebih kecil dari 50% dari tarif batas atas, setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara kepada konsumen melalui media cetak dan elektronik sekurang-kurangnya 15 (lima belas) hari kerja sebelum tarif diberlakukan (*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2014 : Pasal 6*). Atas dasar penyesuaian tarif tersebut Garuda Indonesia dan Sriwijaya Air

mengumumkan kenaikan tarif melalui media cetak memberlakukan pada awal bulan November (*Berita Harian Rakyat Merdeka, Tiket Penumpang Kelas Ekonomi naik 10% : Jum'at 24 Oktober 2014; Hal. 13*).

No	Trayek	Tarif Lama	Tarif Baru	Kenaikan/ Penyesuaian
		Peraturan Menteri Phb No. KM 26 th 2010	(Peraturan Menteri Phb No. PM51 Th.2014)	
1	Jkt – Medan	Rp. 1.847.000.-	Rp. 2.094.000.-	13%
2	Jkt – Makassar	Rp. 1.846.000.-	Rp. 1.933.000.-	4,7%

  

No	Trayek	Tarif Lama	Tarif Baru	Kenaikan/ Penyesuaian
		Peraturan Menteri Phb No. KM 26 th 2010	(Peraturan Menteri Phb No. PM51 Th.2014)	
1	Jkt – Medan	Rp. 1.847.000.-	Rp. 2.094.000.-	13%
2	Jkt – Makassar	Rp. 1.846.000.-	Rp. 1.933.000.-	4,7%

(Peraturan Menteri perhubungan Nomor PM.51 Tahun 2014).

Penyesuaian / kenaikan tarif tersebut didasarkan pada pertimbangan kenaikan harga avtur dan nilai tukar rupiah terhadap mata uang dollar Amerika yang diasumsikan sebagai berikut :

a. Harga avtur Rp. 10.000.- diasumsikan naik Rp. 12.000.-

b. Nilai tukar rupiah Rp. 10.000.- diasumsikan menjadi Rp. 13.000.-

Sama seperti angkutan laut, pada angkutan udara, komponen biaya operasi pesawat udara untuk bahan bakar minyak (avtur) merupakan salah satu komponen biaya terbesar dan juga pembiayaan yang menggunakan mata uang dollar Amerika cukup besar.

c. Berdasarkan biaya pokok tersebut, maka untuk Jakarta – Medan dan Jakarta Makassar yang jaraknya relatif sama masuk dalam kelompok jarak (Km) di atas 1.400 Km dengan tarif dasar per Km Rp. 1.310.- Besaran tarif dasar pesawat jet Dalam penetapan tarif batas atas tersebut untuk pesawat / jet menggunakan faktor muat 65%.

## 5. Kebijakan Pemerintah.

PT. Pelni menerima PSO sejak tahun 2003 dan nilai PSO yang diperoleh dari Pemerintah sebesar :

- a) Tahun 2012 sebesar Rp. 897,6 miliar;
- b) Tahun 2013 sebesar Rp. 726,5 miliar;

dan

- c) Tahun 2014 sebesar Rp. 872,6 miliar;

Yang diperuntukkan bagi 25 kapal PT. Pelni PSO yang diminta sesuai kebutuhan oleh PT. Pelni yang jumlah/ nilainya sejak tahun 2003 s/d tahun 2014 seluruhnya tidak dipenuhi oleh Pemerintah. Hanya untuk PSO tahun 2015, nilai yang diusulkan sudah sama dengan yang tertera dalam Nota Keuangan Tahun 2015 yaitu sebesar Rp. 1,6 triliun.

## B. Analisis dan Pembahasan

### 1. Permintaan Angkutan

Mobilisasi/pergerakan penumpang dari Medan – Jakarta dan Jakarta - Makassar cukup besar baik yang diangkut melalui laut dan udara.

a. Angkutan Laut.

Jumlah penumpang yang diangkut pada trayek Jakarta – Medan per bulan berjumlah 1.073 penumpang yang diangkut dengan satu kapal yaitu KM. Kelud. Faktor muat pada rute Jakarta – Medan sangat rendah yaitu 25 %, namun faktor muat pada satu *voyage*/perjalanan relatif baik yaitu 86,75 % (dari Medan – Batam – Jakarta dan sebaliknya dan Tanjung Balai Karimun yang sifatnya sesuai dengan permintaan angkutan). Faktor muat yang cukup besar tersebut karena pada rute tersebut merupakan proses perdagangan.

Rendahnya faktor muat Jakarta – Medan diakibatkan oleh beberapa hal yaitu :

- 1) Waktu tempuh Jakarta – Medan via Batam seminggu 2 (dua) kali atau bisa ditempuh selama lebih kurang 3 (tiga) hari, sedangkan jika naik pesawat hanya 2 (dua) jam sehingga kenyamanan angkutan udara lebih baik, karena perbedaan tarif angkutan laut sebesar Rp. 408.000,- dan tarif angkutan udara boleh menerapkan tarif



dibawah batas atas hingga 50 %. Dari batas atas maka tarif angkutan udara bisa dijual dengan harga Rp. 1.047.000,- dan dengan menambah Rp. 600.000,- banyak penumpang lebih memilih angkutan udara.

2) Kompetisi angkutan laut juga terjadi dengan angkutan darat, baik angkutan pribadi maupun angkutan umum yang jadwalnya setiap hari dan bagi kelas bawah cenderung memilih angkutan darat karena tidak jauh berbeda dengan angkutan laut.

3) Adanya kelebihan kapasitas terpasang karena sebelumnya dilayani oleh 2 (dua) kapal yaitu KM Sinabung yang dialihkan pada Trayek Jakarta-Makassar pada Tahun ini karena factor muat di trayek tersebut cukup tinggi.

4) Adanya kelas non ekonomi yang mencapai 40% yang tidak laku karena tarifnya mahal / relatif tidak terdapat selisih jauh hampir sama dengan angkutan udara sehingga kelas non ekonomi disederhanakan dan dikurangi hingga hanya 2 % s/d 3 % dari tipe 2000.

5) Tingkat pelayanan angkutan laut tidak nyaman karena disamping waktu tempuh juga karena :

(a) Sering terlambat yang dikeluhkan 70 % penumpang

(b) Permakanan yang kurang baik yang dikeluhkan 90% penumpang

(c) Kebutuhan pelayanan kamar mandi/WC dan tempat tidur dan fasilitas tidak atau kurang memuaskan yang dikeluhkan 70 % penumpang ; dan

(d) Tidak ada aturan / kebijakan bila kapal t6erlambat lebih dari 4 (empat) jam seperti halnya angkutan udara.

Jumlah penumpang yang diangkut pada trayek Jakarta- Makassar per/bulan berjumlah 1.586 penumpang yang diangkut dengan 6 (enam) kapal. Jumlah penumpang yang diangkut pada trayek Jakarta – Makassar

memang sangat rendah yaitu faktor muatnya rata-rata 3,63% dalam kurun waktu 4 (empat) tahun ini, namun untuk satu *voyage*/perjalanannya relatif bertambah rata-rata mencapai 65%.

Rendahnya faktor muat tersebut dikarenakan :

1) Waktu tempuh Jakarta – Makassar jika langsung bisa ditempuh selama 2 (dua) hari, namun jika melalui rute lain bisa lebih dari 2 (dua) hari, sedangkan jika naik pesawat hanya 2 (dua) jam sehingga kenyamanan angkutan udara lebih baik, karena perbedaan tarif angkutan laut sebesar Rp. 428.000,- dan tarif angkutan udara boleh menerapkan angkutan tarif di bawah batas atas hingga 50 %. Jika menerapkan tarif 50 % dari batas atas maka tarif angkutan udara bisa dijual dengan harga Rp. 966.500,- sehingga dengan menambah Rp. 500.000,- banyak penumpang memilih angkutan udara.

2) Adanya kelebihan kapasitas terpasang karena sebelumnya terdapat 2 (dua) kapal yang kemudian diserahkan ke TNI AL.

3) Adanya kelas non ekonomi yang mencapai 40% yang tidak laku karena tarifnya mahal / relatif hampir sama dengan angkutan udara sehingga kelas non ekonomi disederhanakan dan dikurangi hingga hanya 2 % s/d 3 % dari tipe 2000.

4) Tingkat pelayanan angkutan laut tidak nyaman karena disamping waktu tempuh juga karena :

(a) Sering terlambat yang dikeluhkan 70 % penumpang

(b) Permakanan yang kurang baik yang dikeluhkan 90% penumpang

(c) Kebutuhan pelayanan kamar mandi/WC dan tempat tidur dan fasilitas tidak atau kurang memuaskan yang dikeluhkan 70 % penumpang.

Di sini dapat terlihat bahwa 3 (tiga) perusahaan besar inilah yang mampu secara konsisten melayani pada dua rute tersebut, sedangkan yang lainnya mati tumbuh. Hal ini harus disikapi dengan hati-hati oleh Pemerintah karena tidak berarti pada angkutan udara tidak ada masalah. Pertumbuhan / deman juga dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat Indonesia dan kebijakan yang ada. Jika dilihat data bahwa 42 % di dominasi oleh penumpang yang sedang melakukan perjalanan dinas dan 36 % keperluan bisnis karena moda angkutan udara lebih nyaman dan cepat (relatif tepat). Dengan adanya pembatasan-pembatasan perjalanan dinas dan kelesuan ekonomi maka akan membawa dampak yang sangat signifikan, untuk itu mulai diantisipasi terhadap hal-hal tersebut dengan melakukan strategi bisnis yang tepat. Jika dilihat dari demand pada tahun 2013 dan 2014 memang masih cukup baik karena faktor muatnya rata-rata sekitar 85%. Hal ini perlu disikapi dengan hati-hati karena tarif yang digunakan saat ini adalah atas dasar full costing tidak ada PSO seperti halnya PT. Pelni, karena angkutan udara sudah dianggap sebagai usaha pelayanan komersial.

## PENUTUP

### A. KESIMPULAN

1. Angkutan penumpang laut dan udara mempunyai potensi yang penting untuk menunjang mobilitas /pergerakan orang dan penumpang diseluruh pelosok wilayah tanah air yang masing –masing mempunyai karakter perbedaan baik karakter jumlah angkutannya, waktu tempuh, tarif dan tingkat pelayanan. Permintaan angkutan laut baik untuk Jakarta-Medan maupun Jakarta – Makassar relative rendah, namun jika dilihat dari satu kesatuan perjalanan/ voyage permintaannya cukup, yang diukur dengan faktor muat angkutan udara relative tinggi.

2. Salah satu faktor kunci dalam menjalankan usaha angkutan baik penumpang laut maupun udara adalah mengenai tarif angkutan. Kedua tarif angkutan kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah dalam menghitung tarif tersebut dilakukan perhitungan biaya pokok untuk menentukan tarif dasar batas atas, berdasarkan biaya produksi per penumpang permil

3. Selisih besaran biaya inilah yang ditanggung oleh Pemerintah dengan skema PSO bagi angkutan laut untuk mempertahankan kelangsungan usahanya. PSO tersebut dari waktu ke waktu yang diberikan oleh Pemerintah belum sesuai kebutuhan dan baru tahun 2015 berdasarkan nota APBN 2015 sudah sesuai dengan kebutuhan.

### B. REKOMENDASI

1. Pemerintah harus dapat mengendalikan *supply and demand* khususnya untuk angkutan laut karena masih dibawah kendali Pemerintah. Kapasitas terpasang harus dapat dijaga dengan faktor muat minimal sampai dengan 70 %. Untuk angkutan udara juga harus mengantisipasi permintaan angkutan yang kemungkinan dominasi dari penumpang untuk perjalanan dinas menurun, karena adanya kebijakan Pemerintah akan membatasi perjalanan dinas dan perkembangan ekonomi. Bukan tidak mungkin angkutan udara juga mengalami krisis karena permintaan menurun. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan perusahaan angkutan udara sejak tahun 2011 sampai dengan 2014 yang melayani Jakarta-Medan dan Jakarta – Makassar yang jatuh bangun, kecuali 3 (tiga) perusahaan yang konsisten bertahan melayani rute tersebut yaitu Garuda Indonesia, Lion Air dan Sriwijaya Air. Dari sisi perusahaan angkutan harus mampu melihat Perkembangan *demand* dan terus melakukan inovasi dan kreatifitas untuk

meningkatkan pelayanan dan strategi bisnis yang tepat.

2. Penetapan tarif angkutan laut yang dilakukan oleh Pemerintah harus tetap menjaga keseimbangan kelangsungan usaha PT. Pelni dan kemampuan daya beli masyarakat. Kekurangan/selisih besaran tarif yang ditetapkan dengan biaya produksi diberikan kompesasi melalui skema PSO. Terhadap kebijakan tarif angkutan penumpang udara yang bisa ditetapkan oleh perusahaan angkutan lebih kecil dari 50 % dari batas atas harus dilaksanakan secara selektif, ketat dan transparan. Jumlah sub kelas dari kelas ekonomi yang berjumlah 15 sub kelas agar dipublikasikan kepada pengguna jasa, sehingga penumpang tahu pada posisi dimana dia harus membayar tarif tersebut, apakah *no frills medium services (full service)*

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **BUKU**

- Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2008.
- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008 (cetakan ke 4).
- A.G. Subarsono, Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi, Yogyakarta: Pustaka BAPelajar, 2010 (cetakan ke 5).
- Burhan Bungin, Analisis Data Penelitian Kualitatif: Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2008.
- Fidel Miro, Pengantar Sistem Transportasi: Jakarta, Penerbit Erlangga, 2012.
- K. Martono dan Eka Budi T, Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Th.2008: Jakarta, Rajawali Press, 2011.
- Mananti Butar Butar Dkk, Optimalisasi Pelaksanaan Praktek Dasar Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan STIP: Hasil Penelitian Jakarta: 2013.

##### **PERATURAN UNDANGAN**

Undang-undang Nomor 6 Th 1996 tentang Perairan Indonesia (lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 73 , Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647).

Undang-undang Nomor 17 Th 2008 tentang Pelayaran (lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849).

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2006 tentang Tarif Referensi untuk Penumpang Angkutan Udara Niaga berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Th 2006 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri.

Peraturan Menteri Phb Nomor KM 8 Th 2009 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 tahun 2014 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.