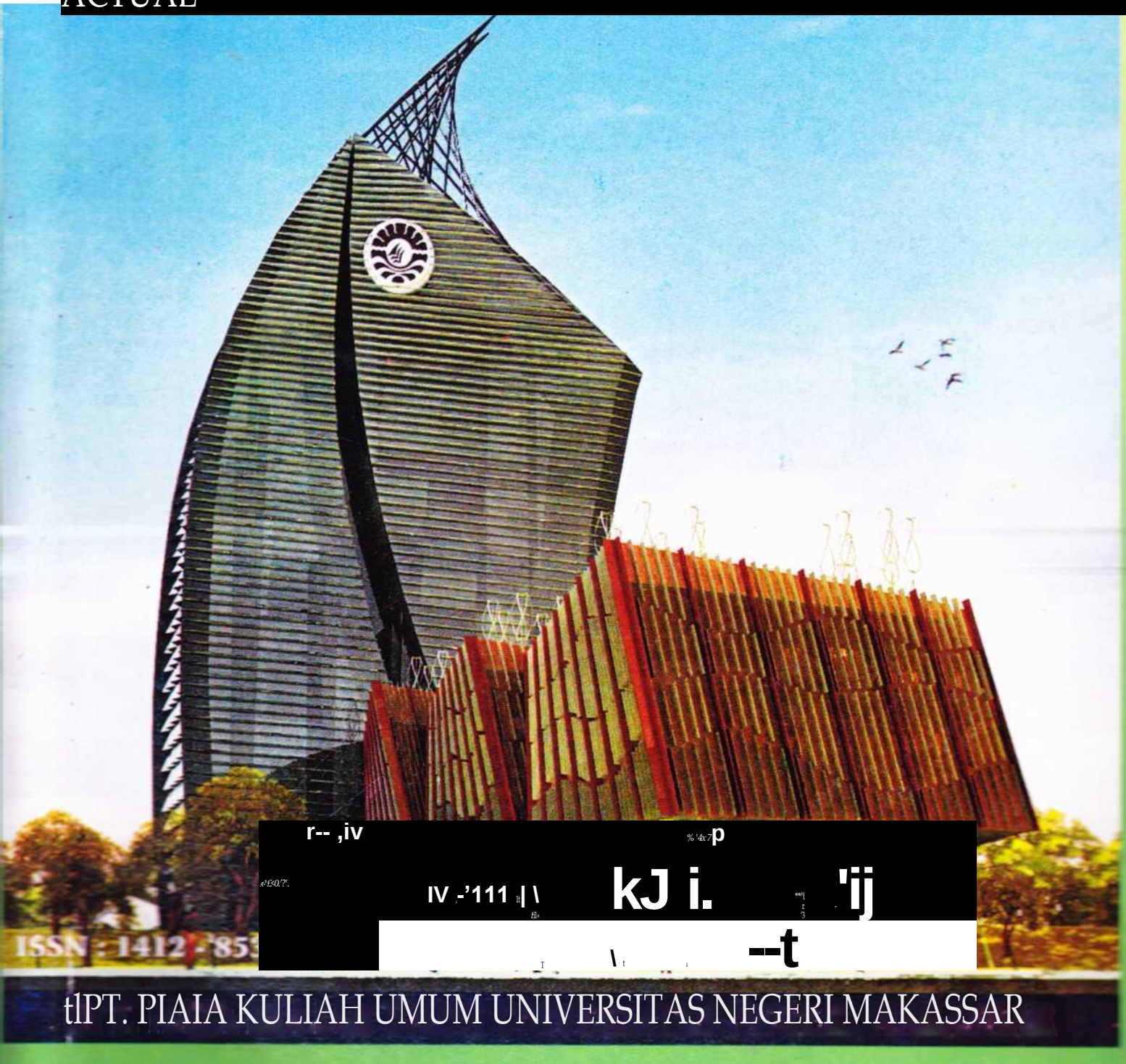


IKHTIYAR

JURNAL PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN KEILMUAN SECARA
ACTUAL



ANALISIS OPERASIONAL KM. DOBONSOLO SETELAH ALIH FUNGSI MENJADI TIPE THREE IN ONE

Oleh:

**Oktavera Sulistiana
Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar**

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan secara signifikan pada kegiatan operasional KM. Dobonsolo milik PT. PELNI yang telah dikonversi atau dialih fungsikan dari tipe penumpang menjadi tipe 3 in 1 yang selain mengangkut penumpang juga memuat kendaraan bermotor serta kontainer dengan membandingkan penghasilan yang didapat dari muatan dengan biaya operasional tetap berupa gaji dan tunjangan serta permakanaan ABK.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara keuntungan KM. Dobonsolo setelah dikonversi ke tipe 3 in 1 dari tipe sebelumnya yaitu tipe kapal penumpang penuh dalam asumsi muatan penuh (load factor 100%). Nilai perbedaan keuntungan itu adalah sebesar Rp. 7.173.401.621,- perbulan atau sekitar 98% dari keuntungan yang didapatkan sewaktu menjadi kapal penumpang

Untuk mendapatkan perbandingan nilai keuntungan yang semakin akurat disarankan kepada peneliti lain untuk melakukan penelitian dengan load factor yang berbeda dan perhitungan komponen operasional secara keseluruhan.

Kata kunci: *Three in one, analisis operasional, dan pelayaran*

PENDAHULUAN

Garis-garis Besar Haluan Negara mengamanatkan bahwa dalam Pembangunan Jangka Panjang Kedua (PJP II) pembangunan perhubungan yang meliputi transportasi, pos, dan telekomunikasi harus diarahkan agar makin menunjang pertumbuhan ekonomi, stabilitas nasional serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan, dengan menembus isolasi dan keterbelakangan daerah terpencil sehingga akan makin memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara dan memperkuat Ketahanan Nasional.

Wilayah Nusantara yang luas dan berkedudukan di khatulistiwa pada posisi silang antara dua benua dan dua

samudera dengan keadaan alamnya yang memiliki berbagai keunggulan. komparatif merupakan modal dasar pembangunan nasional dengan wilayah yang bercirikan kepulauan dan kelautan sebagai faktor dominannya. Oleh karena itu, wawasan penyelenggaraan pembangunan nasional adalah Wawasan Nusantara, yang mencakup perwujudan Kepulauan Nusantara sebagai satu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan sosial dan budaya, serta satu kesatuan pertahanan dan keamanan. Untuk itu, perhubungan harus diselenggarakan secara efisien sehingga makin memperlancar arus lalu lintas orang, barang dan jasa termasuk informasi.

Dalam fungsinya melayani mobilitas orang, barang, dan jasa baik lokal, regional, nasional maupun internasional, serta peranannya sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya, maka pembangunan transportasi merupakan bagian yang amat penting dari pembangunan nasional. Transportasi merupakan unsur vital dalam kehidupan bangsa dan dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa. Pembangunan transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di selenggarakan melalui serangkaian program pembangunan yang menyeluruh, terarah, dan terpadu, serta berlangsung secara terus-menerus.

Penyelenggaraan sistem transportasi nasional mencakup transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Sistem transportasi nasional dikembangkan secara terpadu dan intermoda untuk mewujudkan sistem distribusi nasional yang mantap dan mampu memberikan pelayanan dan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kepentingan masyarakat, serta dapat menjamin peningkatan kesejahteraan rakyat dan pemerataan hasil pembangunan ke seluruh wilayah Nusantara.

Transportasi laut berfungsi untuk melayani mobilitas orang, barang, dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antarpulau dan hubungan internasional. GBHN mengamanatkan bahwa dalam pembangunan sistem transportasi diarahkan pada peningkatan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik

dan pertahanan keamanan antara lain dengan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi serta menyempurnakan pengaturan yang harus selalu didasarkan pada kepentingan nasional. Perhatian khusus diberikan kepada perluasan sistem transportasi kawasan timur Indonesia, daerah terbelakang lainnya, ke dan di daerah perdesaan, daerah dan pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara. Pembangunan sistem transportasi termasuk manajemennya dilaksanakan secara menyeluruh dan terpadu dengan memanfaatkan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Berdasarkan Rencana Pembangunan Tangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025 (www.dephub.go.id) diperoleh data bahwa Pada kurun waktu 2000-2005 terdapat kecenderungan penurunan jumlah penumpang angkutan laut dari tahun ke tahun. Jika pada tahun 2000 jumlah penumpang, baik yang diangkut oleh kapal-kapal yang dioperasikan PT. PELNI maupun kapal-kapal yang dioperasikan perusahaan pelayaran swasta berjumlah 12,5 juta orang, maka pada tahun 2004 menurun menjadi 7,6 juta orang.

Sehubungan dengan makin tajamnya persaingan antara moda transportasi laut dengan moda transportasi udara, mulai tahun 2001 sampai 2004 jumlah penumpang yang diangkut oleh kapal-kapal PT. PELNI mengalami penurunan. Jika pada tahun 2000 jumlah penumpang kapal PT. PELNI mencapai 8,83 juta orang, maka pada tahun 2001, 2002, 2003, dan 2004 berturut-turut

mengalami penurunan menjadi 7,42 juta orang, 6,48 juta orang, 5,10 juta orang, dan 4,1 juta penumpang. Hal ini terus berlangsung sampai saat ini.

Fenomena meningkatnya armada transportasi udara yang berkembang pesat 5 tahun terakhir ini dengan menawarkan harga yang terjangkau dan bersaing serta memberikan keunggulan dalam segi kecepatan membuat pasar transportasi laut khususnya angkutan penumpang berpaling ke moda transportasi udara.

Sebagai akibatnya, armada PT. PELNI yang merupakan Badan Usaha Miiik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang transportasi laut, khususnya transportasi penumpang dengan slogan Menjadi Jembatan Bagi Wilayah Nusantara dengan jumlah 26 armada kehilangan pangsa pasar secara sigrtifi-kan. Banyak armada PT. PELNI yang terpaksa harus port stay karena tidak ada penumpang. Jumlah penumpang yang tidak memenuhi standar sehingga tidak dicapai nilai *Break Even Point (BEP)* atas perbandingan dengan biaya operasional yang harus dikeluarkan adalah salah satu alasan logis mengapa perusahaan mengambil kebijakan untuk tidak mengoperasikan armada-nya.

KM Dobonsolo salah satu armada PT.PELNI yang diluncurkan dari galangan dan mulai dioperasikan sejak 10 Oktober 1993 dan beroperasi melayani route Jakarta-Makasar-Balikpapan-Palu-Bitung-Ambon-BauBau juga merasakan imbas dari penurunan jumlah penumpang yang ada.

Kapal dengan kapasitas 2053 penumpang yang terdiri atas 44 orang untuk penumpang kelas I, 88 orang

penumpang kelas II, 288 orang penumpang kelas III dan 1488 orang penumpang kelas Ekonomi serta 145 Anak Buah Kapal berdasarkan kebijakan perusahaan dijadikan sebagai *pilot project* untuk dirubah menjadi kapal dengan tipe *Three in One* (3 in 1) yang memungkinkannya mengangkut tiga tipe muatan sekaligus yaitu penumpang-kendaraan-peti kemas dengan kapasitas angkut penumpang 800 orang, .kendaraan 40 unit dan peti kemas 40 unit dengan route layanan Tg.Priok-Surabaya-Makasar-Bitung-Sorong-Jayapura dan mulai beroperasi sejak 19 Juli 2010 setelah dikonversi di galangan Sembawang Shipyard.

Hal ini juga sebagai salah satu strategi baru perusahaan dalam upaya mengoptimalkan layanan dan kapasitas yang tersedia karena melihat banyaknya kebutuhan barang-barang dan kendaraan yang perlu diangkut secara rutin dengan *time table* yang sudah ditetapkan.

Kawasan Indonesia Timur menjadi prioritas pelayaran KM Dobonsolo karena kawasan ini dinilai lebih ramai dibanding pelayaran di kawasan Indonesia bagian barat. Tidak hanya ramai penumpang, akan tetapi arus perdagangan di kawasan timur Indonesia juga sangat ramai. Pengoperasian kapal tersebut setelah dilakukan perubahan diharapkan dapat meraih pangsa pasar terutama adanya tambahan muatan barang, kendaraan, dan kapasitas penumpang lebih kecil karena *demand* (permintaan) beralih moda. Kondisi ini dapat memberi nilai tambah pendapatan yang dapat mengimbangi biaya opsional dan atau dapat memberi keuntungan.

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan di atas maka penelitian ini akan mengkaji perbandingan operasional KM. Dobonsolo dengan judul "*Analisis Operasional KM. Dobonsolo Setelah Alih Fungsi Menjadi Three In One*".

RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Apakah ada perbedaan keuntungan yang signifikan pada pengoperasian KM. Dobonsolo setelah dikonversi menjadi tipe Three in One?

TUJUAN DAN MANFAAT

1. Tujuan

Sebuah penelitian dilakukan dengan suatu tujuan tertentu dan penelitian bertujuan Untuk mengetahui apakah ada perbedaan signifikan pengoperasian KM. Dobonsolo setelah dikonversi menjadi kapal Tipe Three in One

2. Manfaat

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan akan membawa manfaat baik secara teori maupun secara praktis bagi lingkungan maritim, terutama untuk kemajuan dan perkembangan transportasi nasional.

Secara khusus manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat:

- a. memberikan informasi bagi PT. PELNI serta para pelaku usaha transportasi dalam memaksimalkan pengoperasian kapal.
- b. Sebagai pembanding bagi perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal tipe konvensional

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pendapatan dan biaya operasional kapal KM Dobonsolo, akan dianalisa sebelum dan setelah mengalami perubahan fungsi pemuatan atau khusus kapal penumpang berkapasitas 1908 penumpang masing-masing; penumpang kelas I: 44 orang, kelas II; 88 orang, kelas III: 288 orang, dan penumpang ekonomi: 1488 orang. Setelah menjadi kapal 3 in 1; muatan penumpang 1283 orang, container: 43 unit, dan muatan mobil 52 unit (12 unit truk dan 40 unit mobil roda empat).

Perubahan jumlah muatan penumpang dari 1908 menjadi 1283 orang atau sebanyak 625 orang yang didominasi penumpang kelas ekonomi sebanyak 609 orang dan selebihnya pada penumpang kelas III 16 orang. Pengurangan muatan tersebut memberi peluang adanya tambahan muatan kendaraan sebanyak 52 unit dan 43 unit muatan petikemas ukuran 20 feet. Dampak perubahan kondisi pemuatan terhadap pendapatan dan biaya operasional kapal berubah karena terjadi perubahan tarif muatan yang berbeda beserta biaya perbekalan muatan penumpang dan pengurangan personil di atas kapal.

A. Pendapatan Kapal

Penerimaan jasa angkutan kapal dengan jumlah dan jenis muatan yang berbeda, maka dapat memungkinkan terjadinya perbedaan pendapatan pula. Analisa pendapatan kapal yang akan dihitung dalam periode satu tahun dengan mengasumsikan kapal berlayar dalam kondisi muatan penuh (load factor 100%), pada masing-masing kondisi pemuatan yang berbeda.

1. Khusus Muatan Penumpang

Pengoperasian kapal KM Dobonsolo melayari trayek Kijang - Tanjung Priok - Surabaya - Pare-pare - Balikpapan - Pare-Pare - Makassar - Surabaya - Tanjung Priok - Kijang (satu *round trip*) dapat memberi per. dapatan sebanyak Rp.4.057.736.000,-. Penerimaan terbesar adalah pada kelas ekonomi sebesar Rp.2.368.152.000,-.

Secara rinci jumlah penerima diasumsikan kapai muatan per : ' $\frac{factor}{100\%}$). jika permintaan. jumlah muatan setiap trayek tidak memo kapasitas tersedia akibat menurunnya minat jumlah penumpang menggunakan jasa angkutan laut berdampak pada penurunan penerimaan, sedangkan biaya operasional kapal penurunannya relatif kecil yaitu hanya pada biaya perbekalan jumlah penumpang

2. Kapal 3 in 1

Penerimaan jasa angkutan setelah perubahan muatan kapal dan trayek pelayaran ikut berpengaruh. Perubahan ini selain akibat permintaan angkutan penumpang dipengaruhi oleh angkutan kontainer dan kendaraan.

Perubahan trayek menjadi Tanjung Priok - Surabaya - Makassar - Bitung - Sorong - Jayapura - Sorong - Bitung - Makassar - Surabaya - Tanjung Priok (trayek berdasarkan data per bulan Nopember 2010). Jumlah penerimaan adalah sebesar Rp. 7,558,453,500,- meliputi penerimaan dari angkutan penumpang sebesar Rp 5,038,086,000 - angkutan kendaraan Rp. 550,000,000,- dan angkutan kontainer Rp 1,970,367,500,-. Permintaan muatan container pada semua route terpenuhi, muatan kendaraan hanya merupakan carteran pada trayek tertentu. Jumlah penerimaan

jasa angkutan mempunyai perbedaan yang cukup besar disebabkan perbedaan jumlah pelabuhan dalam satu *round trip* dan adanya tambahan muatan kendaraan dan kontainer dengan tarif pengangkutan yang cukup besar pada Tipe 3 in 1.

B. Pengeluaran Kapai

Perhitungan pengeluaran kapal kali ini hanya memperhitungkan perbandingan pengeluaran tetap berupa gaji dan permakanaan ABK, sedangkan komponen biaya operasional lainnya diabaikan atau dengan kata lain dianggap sama.

1. Khusus Muatan Penumpang

Perhitungan pengeluaran kapal perbulan untuk ABK meliputi pengeluaran Gaji ABK perbulan ditambahkan dengan Tunjangan Premi 2 trip sebagaimana data serta pengeluaran uang makan selama 1 bulan dimana uang makan ABK setiap harinya adalah sebesar Rp. 16.000,-.

Total pengeluaran KM. Dobonsolo untuk biaya ABK saat beroperasi sebagai kapai penumpang adalah Rp. 746.521.650 untuk gaji dan tunjangan premi serta Rp.69.600.000,- untuk permakanaan sehingga total keseluruhannya menjadi Rp.816.121.650,-

2. Tipe 3 in 1

Pada Tipe 3 in 1 KM. Dobonsolo mengalami pengurangan jumlah ABK an 145 orang menjadi 101 orang terutama pada kedudukan Pelayan sehubungan dengan pengurangan kapasitas angkutan penumpang. Penambahan justru terjadi pada jumlah Kadet dari 4 orang menjadi 5 orang.

Total pengeluaran KM. Dobonsolo untuk biaya ABK saat beroperasi sebagai kapal 3 in 1 adalah Rp. 595.675.029,- untuk gaji dan tunjangan premi serta Rp 48 480.000,- untuk permakanan sehingga total keseluruhannya menjadi Rp.644.155.029,-

Terlihat bahwa terjadi perbedaan cukup signifikan yaitu sebesar Rp. 171.966.621,- nilai pengurangan biaya operasional tetap khususnya dalam hal pengeluaran untuk ABK setelah kapal menjadi tipe 3 in 1 dengan nilai perbandingan 1 : 1,26 atau persentase sebesar 79% dari pengeluaran sewaktu beroperasi sebagai kapal penumpang.

C. Keuntungan Kapal

Jalur pelayaran kapal-kapal PELNI walaupun memiliki *route* dan jumlah pelabuhan berbeda namun 1 *round trip* semuanya memakan waktu 14 hari sehingga untuk mendapatkan jumlah pendapatan perbulan dari kapal akan dikalikan dengan 2 *round trip* (*voyage*).

Jumlah trip pertahun didapatkan dari asumsi perhitungan rumus:

$$\begin{aligned}\text{Jumlah Trip} &= \text{Rata-rata jumlah hari per-} \\ &\quad \text{bulan} / 14 \text{ hari.} \\ &= 30 / 14 = 2 \text{ round trip}\end{aligned}$$

Berdasarkan penerimaan jasa angkutan kapal setiap *round trip* sebesar Rp. 4.057.736.000,- (kapal khusus penumpang) dan sebesar Rp7558.453.500,- untuk kapal 3 in 1, maka penerimaan perbulan untuk masing-masing kapal yaitu :

$$\begin{aligned}P (\text{passenger}) &= 2 \times \text{Rp } 4.057.736.000,- \\ &= \text{Rp. } 8.115.472.000,- \\ P (3 \text{ in } 1) &= 2 \times \text{Rp } 7,558,453,500, - \\ &= \text{Rp. } 15.116.907.000,-\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan hasil penerimaan total perbulan serta pengeluaran tetap untuk gaji dan tunjangan ABK serta permakanan selama 1 bulan, maka keuntungan yang didapatkan oleh KM. Dobonsolo untuk kedua tipe pengoperasian adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}P (\text{passenger}) &= \text{Rp. } 8.115.472.000,- \\ &\quad (-) \text{Rp. } 816.121.650,- P P \\ (3 \text{ in } 1) &= \text{Rp. } 15.116.907.000,- \\ &\quad (-) \text{Rp. } 644.155.029,-\end{aligned}$$

Nilai perbedaan keuntungan yang didapat setelah KM. Dobonsolo dikonversi menjadi tipe 3 in 1 adalah sebesar Rp.7.173.401.621,- perbulan dengan perbandingan keuntungan $14.472.751.971 / 7.299350.300,- = 1 : 1,98$ atau naik sekitar 98% dari keuntungan yang dihasilkan dari tipe sebelumnya. Namun perlu diperhitungkan lebih lanjut komponen-komponen biaya operasional lainnya dari masing-masing tipe kapal ini untuk memastikan kelebihan pengoperasian dari kedua tipe kapal.

PENUTUP

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa:

1. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan secara signifikan pada kegiatan operasional KM. Dobonsolo milik PT. PELNI yang telah dikonversi atau dialih fungsikan dari tipe penumpang menjadi tipe 3 in 1 yang selain mengangkut penumpang juga memuat kendaraan bermotor serta kontainer dengan memperbandingkan penghasilan yang didapat dari muatan dengan biaya operasional

- tetap berupa gaji dan tunjangan serta permakanaan ABK.
2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara keuntungan KM. Dobonsolo setelah dikonversi ke tipe 3 in 1 dari tipe sebelumnya yaitu tipe kapal penumpang penuh dalam asumsi muatan penuh (*load factor* 100%). Nilai perbedaan keuntungan itu adalah sebesar Rp.7.173.401.621,- perbulan atau naik sekitar 98% dari keuntungan yang didapatkan sewaktu menjadi kapal penumpang.
 3. Untuk mendapatkan perbandingan nilai keuntungan yang semakin akurat disarankan kepada peneliti lain untuk melakukan penelitian dengan *load factor* yang berbeda dan perhitungan komponen operasional secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 2002. *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Bambang P, 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Jinca, M.Y dkk, 2003 *Perencanaan Transportasi*. Unhas Makassar.
- Suyadi Pravvirovento, 2005. *Simulasi Otierasi*. Bumi Aksara. Jakarta
- Waldiyono, 1984. *Ekonomi Teknik r: Teknik Transportasi*. And Offset, Jakarta.
- P. Siagian, 1987. *Penelitian Operasional*. Universitas Indonesia. Jakarta.