



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 55 TAHUN 2019

TENTANG

KOMPONEN BIAYA DAN PENDAPATAN YANG DIPERHITUNGGAN DALAM
KEGIATAN PELAYANAN PUBLIK KAPAL PERINTIS

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis, perlu diatur komponen biaya produksi kegiatan pelayanan publik kapal perintis;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Komponen Biaya dan Pendapatan yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
2. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 728);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG KOMPONEN BIAYA DAN PENDAPATAN YANG DIPERHITUNGKAN DALAM KEGIATAN PELAYANAN PUBLIK KAPAL PERINTIS.

Pasal 1

Perhitungan komponen biaya dan pendapatan dilakukan sebagai upaya efisiensi biaya subsidi dan mempersiapkan angkutan perintis menjadi komersial secara bertahap sesuai dengan pertumbuhan kinerja pengangkutan serta memberikan kesempatan kepada penyelenggara angkutan perintis agar lebih mandiri dalam membiayai pengoperasian kapal.

Pasal 2

- (1) Perhitungan besaran komponen biaya pengoperasian kapal perintis untuk kegiatan pelayanan publik kapal perintis oleh perusahaan angkutan laut nasional badan usaha milik negara dan swasta dilakukan dengan memperhatikan prinsip-prinsip efektifitas, efisiensi, kewajaran, dan akuntabilitas.
- (2) Komponen biaya pengoperasian kapal perintis yang diperhitungkan dalam kegiatan pelayanan publik kapal perintis merupakan biaya operasional yang terdiri atas:
 - a. biaya tetap, meliputi biaya:
 1. gaji anak buah kapal dan nakhoda;
 2. makanan anak buah kapal dan nakhoda;

3. air tawar anak buah kapal dan nakhoda;
 4. asuransi kapal;
 5. fumigasi kapal;
 6. penyusutan;
 7. perawatan kapal harian;
 8. perawatan kapal tahunan (*annual docking*); dan
 9. perawatan kapal kondisi darurat; dan
- b. biaya tidak tetap, meliputi biaya:
1. bahan bakar minyak;
 2. pelumas;
 3. air tawar penumpang;
 4. premi asuransi anak buah kapal dan nakhoda;
 5. keselamatan muatan barang (asuransi);
 6. pemasaran;
 7. jasa kepelabuhanan; dan
 8. *overhead*.

Pasal 3

- (1) Komponen biaya dihitung dengan mempertimbangkan aspek pencapaian kinerja pengangkutan setiap trayek yang diukur dari tingkat keterisian (*load factor*) penggunaan ruang penumpang dan muatan barang tahun sebelumnya.
- (2) Pengelompokkan perhitungan komponen biaya berdasarkan tingkat keterisian (*load factor*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) \leq 40% (kurang dari atau sama dengan empat puluh persen) dari penggunaan ruang penumpang dan/atau muatan barang dalam 1 (satu) tahun;
 - b. pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) $>$ 40% (lebih dari empat puluh persen) sampai dengan \leq 60% (kurang dari atau sama dengan enam puluh persen) dari penggunaan ruang penumpang dan/atau muatan barang dalam 1 (satu) tahun; dan
 - c. pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) $>$ 60% (lebih dari enam puluh persen) dari penggunaan

ruang penumpang dan/atau muatan barang dalam 1 (satu) tahun.

- (3) Komponen biaya yang diperhitungkan untuk pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) $\leq 40\%$ (kurang dari atau sama dengan empat puluh persen) sama dengan komponen biaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2).
- (4) Komponen biaya yang diperhitungkan untuk pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) $> 40\%$ (lebih dari empat puluh persen) sampai dengan $\leq 60\%$ (kurang dari atau sama dengan enam puluh persen) terdiri atas:
 - a. biaya tetap, meliputi biaya:
 1. gaji anak buah kapal dan Nakhoda;
 2. asuransi kapal;
 3. fumigasi kapal;
 4. penyusutan;
 5. perawatan kapal harian;
 6. perawatan kapal tahunan (*annual docking*); dan
 7. perawatan kapal kondisi darurat; dan
 - b. biaya tidak tetap, meliputi biaya:
 1. bahan bakar minyak;
 2. pelumas;
 3. jasa kepelabuhanan; dan
 4. keselamatan muatan barang (asuransi).
- (5) Komponen biaya yang diperhitungkan untuk pencapaian tingkat keterisian (*load factor*) $> 60\%$ (lebih dari enam puluh persen) terdiri atas:
 - a. biaya tetap, meliputi biaya:
 1. asuransi kapal;
 2. fumigasi kapal;
 3. perawatan kapal harian;
 4. perawatan kapal tahunan (*annual docking*); dan
 5. perawatan kapal kondisi darurat; dan
 - b. biaya tidak tetap, meliputi biaya:
 1. bahan bakar minyak; dan
 2. pelumas.

Pasal 4

- (1) Komponen pendapatan merupakan nilai dari banyaknya penumpang dan muatan barang yang diperhitungkan dalam pembayaran kompensasi dikalikan dengan tarif penumpang dan muatan barang yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Pendapatan dari penumpang diperoleh dari uang tambang penumpang yaitu jumlah penumpang per *voyage* dikalikan dengan tarif penumpang sesuai dengan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Pendapatan dari muatan barang diperoleh dari uang tambang yaitu:
 - a. kelebihan berat/volume bagasi penumpang dikalikan dengan tarif muatan barang;
 - b. berat/volume muatan barang dikali tarif muatan barang.

Pasal 5

- (1) Pendapatan lainnya merupakan nilai dari pendapatan yang diperoleh dari selain uang tambang penumpang dan barang yang berasal dari usaha lain yang diperhitungkan dalam kegiatan pelayanan publik kapal perintis.
- (2) Pendapatan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sewa ruangan yang dipergunakan untuk kegiatan usaha;
 - b. sewa ruang kamar kelas; dan
 - c. paket wisata.

Pasal 6

- (1) Rincian komponen biaya dan pendapatan pengoperasian kapal perintis yang diperhitungkan dalam kegiatan pelayanan publik kapal perintis tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- (2) Perencanaan anggaran setiap komponen dihitung berdasarkan formulasi dan kriteria sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 7

- (1) Dalam melaksanakan pencairan anggaran kegiatan pelayanan publik kapal perintis, Direktur Jenderal Perhubungan Laut membentuk Tim Verifikasi.
- (2) Direktur Jenderal dalam membentuk Tim Verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mendelegasikan kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut.
- (3) Tim Verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melakukan verifikasi terhadap dokumen dan verifikasi lapangan.
- (4) Verifikasi dokumen dan verifikasi lapangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan oleh konsultan pengawas yang diperoleh melalui mekanisme penyedia jasa lainnya.

Pasal 8

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2017 tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis Melalui Mekanisme Pelelangan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 101) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2017 tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis Melalui Mekanisme Penugasan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 306), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 9

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan dan mempunyai daya laku surut sejak tanggal 1 Januari 2019.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 9 Agustus 2019

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 14 Agustus 2019

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2019 NOMOR 916

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



WAHJUDI HERPRIARSONO

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 55 TAHUN 2019
TENTANG
KOMPONEN BIAYA DAN PENDAPATAN
YANG DIPERHITUNGGAN DALAM
KEGIATAN PELAYANAN PUBLIK KAPAL
PERINTIS

RINCIAN KOMPONEN BIAYA DAN PENDAPATAN YANG DIPERHITUNGGAN
DALAM KEGIATAN PELAYANAN PUBLIK KAPAL PERINTIS

1. BIAYA OPERASIONAL

a. Biaya Tetap

1) biaya gaji anak buah kapal dan nakhoda

a) Metode perhitungan anggaran:

gaji anak buah kapal dan nakhoda menggunakan Standar ITWF (*International Transport Workers Federation*) adalah perkalian dari:

(jumlah hari dalam kontrak) x (jumlah anak buah kapal dan nakhoda) x (gaji anak buah kapal dan nakhoda per hari)

Penjelasan:

(1) untuk kapal dengan GT 1500 s.d. 3000 rata-rata gaji anak buah kapal dan nakhoda perhari sebesar Rp445.064,00 per awak kapal;

(2) untuk kapal dengan GT 500 s.d. 1499 rata-rata gaji anak buah kapal dan nakhoda perhari sebesar Rp304.792,00 per awak kapal;

(3) untuk kapal dengan GT 200 s.d. 499 rata-rata gaji anak buah kapal dan nakhoda perhari sebesar Rp231.628,00 per awak kapal.

b) Metode Pembayaran dalam Kontrak: Harga Satuan.

- 2) biaya makanan anak buah kapal dan nakhoda
 - a) Metode perhitungan anggaran:
makanan anak buah kapal dan Komparador adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah anak buah kapal dan nakhoda}) \times (\text{biaya makanan anak buah kapal dan nakhoda per hari Rp50.000,00})$.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 3) biaya air tawar anak buah kapal dan nakhoda
 - a) Metode perhitungan anggaran:
air tawar anak buah kapal dan nakhoda adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah anak buah kapal dan nakhoda}) \times (\text{jumlah kebutuhan air tawar dalam liter per orang per hari}) \times (\text{harga air tawar per liter})$
Air tawar anak buah kapal dan nakhoda, ditetapkan 200 (dua ratus) liter per hari per Awak Kapal disesuaikan dengan harga yang berlaku di pelabuhan pangkalan/singgah kapal perintis.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 4) biaya asuransi kapal
 - a) Metode perhitungan anggaran:
biaya asuransi kapal didapat dari:
 $1 \% \text{ s.d. } 2.5 \% \times \text{ harga kapal}$
Penjelasan:
biaya asuransi kapal selama 1 (satu) tahun ditetapkan sebesar 1% s.d. 2.5 % dari harga kapal.
Biaya asuransi tersebut digunakan untuk asuransi *hull & machinery*, kerangka kapal, *oil pollution*, dan asuransi lain yang diwajibkan pemerintah.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 5) biaya fumigasi kapal
 - a) Metode perhitungan anggaran:
biaya fumigasi kapal ditetapkan sebesar Rp10.000.000,00 s.d.Rp25.000.000,00 per Tahun berdasarkan ukuran kapal dan jenis bahan fumigasi yang digunakan.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

6) biaya penyusutan

Biaya penyusutan merupakan biaya yang dikeluarkan jika kapal yang digunakan bukan kapal milik negara.

a) Metode perhitungan anggaran:

biaya penyusutan kapal swasta didapat dari:

$(5\% \times \text{harga kapal}) / 20 \text{ tahun}$

Biaya penyusutan tidak diperhitungkan untuk usia kapal lebih dari 20 tahun.

Biaya penyusutan untuk kapal perintis milik Negara tidak dihitung.

b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

7) biaya perawatan kapal harian

Biaya perawatan kapal merupakan biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan perbaikan dan pemeliharaan harian kapal selama kapal dioperasikan sebagai mana jangka waktu 1 (satu) tahun kalender.

a) Metode perhitungan anggaran:

biaya perawatan kapal didapat dari:

$(GT \text{ kapal}) \times (\text{biaya perbaikan dan pemeliharaan kapal})$

Penjelasan:

biaya perawatan untuk kapal negara dan swasta sebesar Rp1.000.000,00 per GT per tahun.

Bagi operator kapal yang mengoperasikan lebih dari 1 (satu) unit kapal perintis dapat menggunakan anggaran biaya perawatan kapal lainnya dengan menyampaikan pemberitahuan penggunaan biaya perawatan kapal lainnya apabila anggaran melebihi dari realisasi biaya perawatan kapal tersebut kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Biaya pekerjaan perawatan kapal perintis Milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, meliputi:

- (1) biaya pengadaan suku cadang dan/atau jasa pemasangan sesuai masa pakai operasional atau perbaikan kapal;
- (2) biaya pengadaan perlengkapan kapal seperti peralatan-peralatan penunjang kapal yang tidak dicatat sebagai aktiva tetap dan peralatan-peralatan lainnya;
- (3) biaya pengadaan barang dan/atau jasa perangkat navigasi, komunikasi dan keselamatan kapal;

- (4) biaya pengurusan dokumen dan sertifikasi kapal;
 - (5) biaya penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) SIMLALA (dimasukan pada biaya operasional);
 - (6) biaya perbaikan dan/atau pengadaan fasilitas akomodasi kapal;
 - (7) biaya mengembalikan kehandalan mesin kapal (repowering) yaitu pembelian mesin induk dan/atau mesin bantu;
 - (8) biaya *emergency docking*;
 - (9) perbaikan terhadap kerusakan atau kecelakaan kapal akibat pengoperasian kapal dan tidak bersamaan dengan jadwal pengedokan (perlimbungan) kapal yang sudah direncanakan.
- b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

8) biaya perawatan kapal tahunan (*annual docking*)

Biaya perawatan kapal tahunan adalah perawatan semua kegiatan terhadap kapal yang dilakukan di atas galangan sehingga lunas atau dasar kapal dapat terlihat dengan jelas.

a) Metode perhitungan anggaran:

dasar hukum yang melatar belakangi kegiatan *docking* kapal perintis milik Negara ini harus dilaksanakan antara lain:

- (1) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan Pasal 53 dan 54;
- (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2006 tentang Kewajiban bagi Kapal Berbendera Indonesia untuk Masuk Klas pada Biro Klasifikasi Indonesia Pasal 2 ayat (1);
- (3) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/3/DJPL-17 tanggal 17 Januari 2017 tentang Prosedur Pengedokan (Pelimbungan) Kapal Berbendera Indonesia.

Pekerjaan untuk kegiatan pengedokan(pelimbungan) kapal perintis milik Negara, meliputi:

- (1) mobilisasi dari pangkalan ke tempat *dock* dan penyeberangan ke pangkalan kembali;
- (2) pelayanan umum dan pengedokan;
- (3) konstruksi badan kapal dibawah dan/atau diatas garis air;
- (4) sistem propulsi, kemudi, mesin dan kelistrikan;
- (5) peralatan tambat dan bongkar muat kapal (*DeckMachinery*);

- (6) sistem perpipaan, kran, pompa dan tangki-tangki;
- (7) lain-lain yang meliputi biaya survey dan sertifikasi BKI, administrasi dan sertifikasi kesyahbandaran, *sea trial* dan *compasseren*.

Rencana anggaran biaya perawatan tahunan dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$(\text{GT Kapal}) \times (\text{Rata-Rata Biaya PerGT}) \times (\text{Faktor Umur Kapal}) \times (\text{Faktor GT})$$

RANGE UMUR	Y	% Kenaikan (Faktor Usia)		RANGE GT	Y	% Kenaikan (Faktor GT)	
0 - 5	1.233.813.270	1,00	5	0 - 500	1.877.775.246	0,64	500
6 - 10	1.681.230.317	1,36	10	501-1000	1.710.020.145	0,61	1000
11 - 15	2.128.647.364	1,73	15	1001-1500	1.542.265.045	0,56	1500
16 - 20	2.576.064.411	2,09	20	1501-2000	1.374.509.944	0,51	2000
21 - 25	3.023.481.458	2,45	25	2001-2500	1.206.754.844	0,44	2500
> 25	3.470.898.505	2,81	30	2501-3000	1.038.999.743	0,35	3000
Rata-rata biaya per GT Rp		1.905.372					

- b) Metode pembayaran dalam kontrak: harga satuan dibayarkan setelah perawatan kapal tahunan dilaksanakan.
 - c) Tata cara verifikasi administrasi dan teknis perawatan kapal tahunan (perlimbungan) kapal-kapal perintis milik Negara diatur tersendiri dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- 9) biaya perawatan kapal kondisi darurat
- a) Biaya perawatan kapal darurat merupakan biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan perbaikan dan pemeliharaan kapal dalam keadaan darurat yang disebabkan kondisi *force majeure*/keadaan kahar yang dinyatakan oleh instansi berwenang sesuai ketentuan perundang-undangan.
 - b) Metode perhitungan anggaran:
biaya perawatan kapal didapat dari:
berdasarkan hasil penilaian dari *surveyor* independen atau instansi yang berkompeten sesuai ketentuan perundang-undangan.
 - c) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

b. Biaya Tidak Tetap

1) biaya bahan bakar minyak (BBM)

Merupakan komponen biaya subsidi yang digunakan untuk membiayai bahan bakar mesin induk dan mesin bantu termasuk biaya angkut.

Mesin Induk

a) Metode perhitungan anggaran:

Rumus:

$$FCt = MCR(0,70 \times HP) \times SFOC \times 24 \times 10^{-6} \times 1,05 \text{ ton/hari}$$

$$MCR = \textit{Maximum Continuous Rating}$$

(daya nominal motor induk/bantu yang dihitung 0,70 x HP)

$$SFOC = \textit{Specific Fuel Oil Consumption.}$$

SFOC dihitung atas dasar kondisi mesin baru dengan toleransi kebutuhan sebesar 185 gr/ HP/jam.

Mengingat kapal tidak baru lagi dan karena penuaan mesin, konsumsi bahan bakar berdasarkan SFOC, diperhitungkan adanya kenaikan sebesar 10%.

$$24 = 24 \text{ jam}$$

$$10^{-6} = \text{Perubahan dari gram ke ton}$$

$$1,05 = \text{Faktor yang memperhitungkan kebutuhan bahan bakar akibat kebocoran karena penuaan mesin.}$$

atau konsumsi bahan bakar dalam satuan liter (FCI) dapat dihitung sebagai berikut:

$$FCI = FCt \times 10^3 \times \frac{1}{0,86} \text{ Liter/Hari}$$

dimana:

$$10^3 = \text{Perubahan dari Ton ke kg}$$

$$\frac{1}{0,86} = \frac{\text{Berat}}{\text{Berat Jenis HSD}}$$

$$= \text{Perubahan dari kg ke ltr}$$

Penjelasan:

(1) merupakan hasil perkalian dari:

(Frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama mesin induk beroperasi per *voyage*) x (konsumsi BBM dalam Ton per hari) x (Harga BBM per Ton)

- (2) lama mesin induk beroperasi per *voyage* didapat dari:
(lama pelayaran dalam 1 (satu) *round voyage*) - (Lama kapal perintis di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah)
 - (3) konsumsi BBM dalam Ton per hari didapat dari rumus:
 $FCt = MCR (0,70 \times HP) \times SFOC \times 24 \times 10^{-6} \times 1,05 \text{ ton/hr}$
 - (4) untuk harga BBM atau HSD adalah harga standar dari Pertamina yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat ditambah biaya angkut dari depot ke kapal;
 - (5) untuk kapal perintis milik Negara jumlah mesin induk ditetapkan sebanyak 2 (dua) unit, sedangkan untuk kapal perintis milik swasta jumlah mesin induk ditetapkan sebanyak 1 (satu) unit.
- b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.
- c) Data dukung pembayaran:
- (1) quotation dari Pertamina (BBM subsidi);
 - (2) berita acara bunker;
 - (3) *invoice* dari Pertamina.

Mesin Bantu

- a) Metode perhitungan anggaran:

Rumus:

$$FCt = MCR (0,70 \times HP) \times SFOC \times 24 \times 10^{-6} \times 1,05 \text{ ton/hr}$$

$$MCR = \textit{Maximum Continuous Rating}$$

(daya nominal motor induk/bantu yang dihitung $0,70 \times HP$)

$SFOC = \textit{Specific Fuel Oil Consumption}$ ($SFOC$)dihitung atas dasar kondisi mesin baru dengan toleransi kebutuhan sebesar 185 gr/HP/jam.

Mengingat kapal tidak baru lagi dan karena penuaan mesin, konsumsi bahan bakar berdasarkan $SFOC$, diperhitungkan adanya kenaikan sebesar 10%.

$$24 = 24 \text{ jam}$$

$$10^{-6} = \text{perubahan dari gram ke ton}$$

$$1,05 = \text{faktor yang memperhitungkan kebutuhan bahan bakar akibat kebocoran karena penuaan mesin.}$$

Atau konsumsi bahan bakar dalam satuan liter (FCI) dapat dihitung sebagai berikut:

$$FCI = FCt \times 10^3 \times \frac{1}{0,86} \text{ Liter/Hari}$$

dimana :

$$10^3 = \text{Perubahan dari Ton ke kg}$$

$$\frac{1}{0,86} = \frac{\text{Berat}}{\text{Berat jenis HSD}}$$

$$= \text{Perubahan dari kg ke ltr}$$

Penjelasan :

- (1) Harga bahan bakar minyak (HSD), didasarkan pada harga standar BBM bersubsidi Pertamina atau harga standar yang ditetapkan Pemerintah Propinsi/Kabupaten/Kota setempat, ditambah dengan biaya angkut BBM dari depot ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan dan pelabuhan singgah kapal perintis berikutnya;
 - (2) merupakan hasil perkalian dari:
(frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama mesin bantu beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter)
 - (3) lama mesin bantu beroperasi per *voyage* didapat dari:
(lama pelayaran dalam 1 *round voyage*) - (lama kapal perintis di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah)
 - (4) sedangkan Konsumsi pelumas dalam liter per hari didapat dari rumus:
$$\frac{1}{0,89} \times (2 \text{ gr/HP/Jam}) \times 24 \text{ jam} \times MCR \times 10^{-3} \times 1,05 = \text{Lt/Hr}$$
 - (5) untuk harga pelumas adalah harga standar dari Pertamina yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat ditambah ongkos angkut dari darat ke kapal;
 - (6) untuk kapal perintis milik Direktorat Jenderal jumlah mesin bantu ditetapkan sebanyak 2 (dua) unit, sedangkan untuk kapal perintis milik swasta jumlah mesin bantu ditetapkan sebanyak 1(satu) unit.
- b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.
- c) Komponen biaya subsidi BBM berlaku untuk seluruh trayek.

2) biaya pelumas

Mesin induk

a) Metode perhitungan anggaran:

Rumus:

$$\frac{1}{0,89} \times (2 \text{ gr/HP/Jam}) \times 24 \text{ jam} \times MCR \times 10^{-3} \times 1,05 = \text{Lt/Hr}$$

Keterangan:

$$\frac{1}{0,89} = \frac{\text{Berat}}{\text{Berat Jenis Pelumas}}$$

Penjelasan:

(1) merupakan hasil perkalian dari:

(frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama mesin induk beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter)

(2) lama mesin induk beroperasi per *voyage* didapat dari:

(lama pelayaran dalam 1 *round voyage*) - (lama kapal perintis di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah)

(3) sedangkan konsumsi pelumas dalam liter per hari didapat dari rumus:

$$\frac{1}{0,89} \times (2 \text{ gr/HP/Jam}) \times 24 \text{ jam} \times MCR \times 10^{-3} \times 1,05 = \text{Lt/Hr}$$

(4) untuk harga pelumas adalah harga standar dari Pertamina yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat ditambah ongkos angkut dari darat ke kapal.

b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

Mesin bantu

a) Metode perhitungan anggaran:

Rumus:

$$\frac{1}{0,89} \times (2 \text{ gr/HP/Jam}) \times 24 \text{ jam} \times MCR \times 10^{-3} \times 1,05 = \text{Lt/Hr}$$

Keterangan:

$$\frac{1}{0,89} = \frac{\text{Berat}}{\text{Berat Jenis Pelumas}}$$

Penjelasan:

(1) Harga pelumas, didasarkan pada harga standar PERTAMINA atau harga standar yang ditetapkan Pemerintah Propinsi/Kabupaten/Kota setempat, ditambah dengan

ongkos/biaya angkut dari darat ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan kapal perintis;

(2) merupakan hasil perkalian dari:
(frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama mesin bantu beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter)

(3) lama mesin bantu beroperasi per *voyage* didapat dari:
karena mesin bantu baik selama kapal berlayar maupun saat sedang sandar di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah selalu beroperasi maka lama mesin bantu beroperasi sama dengan lama pelayaran dalam 1 (satu) *round voyage*, sedangkan konsumsi pelumas dalam liter per hari didapat dari rumus sama dengan rumus pada mesin induk, dengan jumlah mesin bantu distandarkan sebanyak 2 (dua) unit terdiri dari 1 (satu) unit cadangan, dan 1 (satu) unit beroperasi terus.

b) Metode Pembayaran dalam Kontrak: Harga Satuan.

c) Komponen biaya subsidi Pelumas berlaku untuk seluruh trayek.

3) biaya air tawar penumpang

a) Metode perhitungan anggaran:

(1) kebutuhan air tawar penumpang sebesar 150 liter per hari, dengan waktu sesuai jalur trayek yang dilayari.

(2) harga air tawar disesuaikan dengan harga yang berlaku di pelabuhan pangkal/singgah kapal perintis.

(3) perhitungan air tawar penumpang adalah:

Jumlah *voyage* x jumlah asumsi penumpang x jumlah kebutuhan air tawar penumpang per hari x harga air tawar yang disesuaikan di pelabuhan pangkal/singgah.

b) Metode pembayaran dalam kontrak: harga satuan.

c) Komponen biaya subsidi air tawar berlaku untuk seluruh trayek.

4) biaya premi asuransi anak buah kapal dan nakhoda

a) Metode perhitungan anggaran:

Premi asuransi jiwa untuk anak buah kapal dan nahkoda diberikan sebesar 2% x Penghasilan Muatan Barang dan Penumpang.

b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 5) biaya keselamatan muatan barang (asuransi)
 - a) Metode perhitungan anggaran:

Biaya keselamatan muatan barang adalah biaya asuransi penumpang dan muatan barang yang diberikan sebesar 2% dari penghasilan penumpang dan muatan barang.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 6) biaya pemasaran
 - a) Metode perhitungan anggaran:

Biaya pemasaran ditetapkan sebesar:
 $2\% \times$ penghasilan muatan barang dan penumpang
Biaya pemasaran digunakan untuk biaya spanduk, baliho, iklan, videoklip, dan promosi lainnya.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 7) biaya jasa kepelabuhanan
 - a) Metode perhitungan anggaran:

merupakan biaya labuh, tambat, pandu, tunda, rambu, *mooring boat*, dan biaya alur yang dihitung berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
Penjelasan:
hasil perkalian dari:
Frekuensi atau jumlah *voyage* x Biaya pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan x jumlah pelabuhan singgah.
 - b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

- 8) biaya *overhead*
 - a) Metode perhitungan anggaran :

biaya *Overhead* ditetapkan sebesar:
 $(5\%) \times$ biaya tetap (*fixed cost*)
Biaya *overhead* merupakan biaya penunjang untuk kelancaran usaha perusahaan dan biaya operasional perusahaan (*management*), meliputi:
(1) gaji pegawai non anak buah kapal;
(2) biaya umum kantor cabang;
(3) beban rapat/akomodasi;

- (4) beban perjalanan dinas;
- (5) beban listrik, air dan telepon;
- (6) beban administrasi kantor/alat tulis kantor; dan
- (7) beban inventaris.

b) Metode pembayaran dalam kontrak: Harga Satuan.

2. PENDAPATAN

a. Metode perhitungan pendapatan:

Pendapatan:

$(\text{Jumlah Penumpang} \times \text{Tarif Penumpang}) + (\text{Berat/volume Muatan Barang} \times \text{Tarif Barang}) + \text{Pendapatan lainnya}$

b. Pendapatan muatan barang (uang tambang muatan barang)

Uang tambang muatan barang per *voyage*:

$\text{jumlah muatan barang per } \textit{voyage} \times \text{tarif muatan barang per T/M}^3$

Uang tambang muatan barang per tahun:

$(\text{frekuensi atau jumlah } \textit{voyage} \text{ dalam satu tahun}) \times (\text{jumlah muatan barang per } \textit{voyage}) \times (\text{tarif muatan barang per T/M}^3)$

Jumlah muatan barang merupakan realisasi muatan barang pada tahun anggaran sebelumnya dan tarif muatan barang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tarif Penumpang dan Uang Tambang Angkutan Laut Perintis.

Pendapatan yang diperoleh dari uang tambang muatan barang diakui sebagai pendapatan yang mengurangi nilai subsidi.

Uang tambang muatan barang diperoleh dari:

- (1) Muatan barang bawaan penumpang yang melebihi batas ketentuan berat 50 kg dan/atau volume 0,33 m³per orang (Over Bagasi).
- (2) Muatan barang non bagasi penumpang

Muatan barang bawaan penumpang dan bawaan nonpenumpang dilaporkan oleh operator menggunakan aplikasi berbasis sistem teknologi informasi yang *ter-update* setiap *voyage*. Data final muatan barang sebelum di input mendapatkan validasi dari nakhoda dan/atau kepala cabang perusahaan pelayaran dan KSOP/UPP.

Data final muatan setiap *voyage* wajib menampilkan data realisasi setiap ruas pada trayek bersangkutan.

c. Pendapatan penumpang (uang tambang penumpang)

Merupakan hasil perkalian dari :

Uang tambang penumpang:

(jumlah muatan penumpang per *voyage*) x (tarif penumpang per orang)

Pendapatan yang diperoleh dari uang tambang penumpang diakui sebagai pendapatan yang mengurangi nilai subsidi.

Data penumpang dilaporkan oleh operator menggunakan aplikasi berbasis sistem teknologi informasi yang ter-*update* setiap *voyage*. Data final penumpang sebelum di input mendapatkan validasi dari nakhoda dan/atau kepala cabang perusahaan pelayaran dan KSOP/UPP.

Data final penumpang setiap *voyage* wajib menampilkan data realisasi setiap ruas pada trayek bersangkutan.

Tarif penumpang diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tarif Penumpang dan Uang Tambang Angkutan Laut Perintis.

d. Pendapatan lainnya:

(1) sewa ruangan yang dipergunakan untuk kegiatan usaha;

(2) sewa ruang kamar kelas; dan

(3) paket-paket wisata.

Data yang diperoleh dari pendapatan lainnya dilaporkan oleh operator menggunakan aplikasi berbasis sistem teknologi informasi yang ter-*update* setiap *voyage*. Data penghasilan lainnya sebelum di input mendapatkan validasi dari nakhoda dan/atau kepala cabang perusahaan pelayaran dan KSOP/UPP.

3. KOMPENSASI KEGIATAN PELAYANAN PUBLIK

a) Metode perhitungan:

Kompensasi Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis:

Biaya Produksi – Pendapatan

Biaya Produksi = Biaya Operasional + *Profit Margin*

Profit Margin ditetapkan sebesar:

(10%) x (Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap)

Kompensasi per hari Dihitung dari kompensasi kegiatan pelayanan publik per tahun/jumlah hari dalam kontrak.

b) Metode pembayaran

Pembayaran kompensasi dilakukan berdasarkan realisasi pelaksanaan per *voyage*.

c) Satuan untuk menghitung penumpang dan muatan barang

Satuan penumpang: Jumlah orang

Satuan muatan barang: Berat/volume muatan barang dalam Kg, Ton, dan M³.

4. CLUSTER BIAYA BERDASARKAN LOAD FACTOR

BIAYA	PM 15 TAHUN 2017	PM 02 TAHUN 2017	REVISI PM 15 DAN 02 TAHUN 2017		
			> 60%	>40% - ≤ 60%	≤40%
TETAP	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya gaji anak buah kapal dan nakhoda; 2. Biaya tunjangan anak buah kapal dan nakhoda; 3. Biaya kesehatan/kesejahteraan anak buah kapal dan nakhoda; 4. Biaya makanan anak buah kapal dan nakhoda; 5. Biaya air tawar anak buah kapal dan nakhoda; 6. Biaya cucian anak buah kapal dan nakhoda; 7. Biaya perawatan kapal; 8. Biaya asuransi kapal; dan 9. Biaya fumigasi kapal. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya gaji anak buah kapal dan nakhoda; 2. Biaya tunjangan anak buah kapal dan nakhoda; 3. Biaya kesehatan/kesejahteraan anak buah kapal dan nakhoda; 4. Biaya makanan anak buah kapal dan nakhoda; 5. Biaya air tawar anak buah kapal dan nakhoda; 6. Biaya cucian anak buah kapal dan nakhoda; 7. Biaya perawatan kapal; 8. Biaya asuransi kapal; 9. Biaya fumigasi kapal; dan 10. Biaya penyusutan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya asuransi kapal; 2. Biaya fumigasi kapal; 3. Biaya perawatan kapal harian; 4. Biaya perawatan kapal tahunan; 5. Biaya perawatan kapal kondisi darurat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya gaji anak buah kapal dan nakhoda; 2. Biaya asuransi kapal; 3. Biaya fumigasi kapal; 4. Biaya penyusutan (jika kapal yang digunakan bukan kapal milik negara); 5. Biaya perawatan kapal harian; 6. Biaya perawatan kapal tahunan; 7. Biaya perawatan kapal kondisi darurat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya gaji anak buah kapal dan nakhoda; 2. Biaya makanan anak buah kapal dan nakhoda; 3. Biaya air tawar anak buah kapal dan nakhoda; 4. Biaya perawatan kapal harian; 5. Biaya asuransi kapal; 6. Biaya fumigasi kapal; dan 7. Biaya penyusutan; 8. Biaya perawatan kapal tahunan; 9. Biaya perawatan kapal kondisi darurat.

BIAYA	PM 15 TAHUN 2017	PM 02 TAHUN 2017	REVISI PM 15 DAN 02 TAHUN 2017		
			>60%	>40% - ≤ 60%	≤40%
TIDAK TETAP	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) 2. Biaya pelumas; 3. Biaya air tawar penumpang; 4. Biaya premi asuransi anak buah kapal dan nakhoda; 5. Biaya premi asuransi penumpang; 6. Biaya keselamatan barang; 7. Biaya pemasaran; 8. Biaya jasa kepelabuhanan; dan 9. Biaya overhead. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM); 2. Biaya pelumas; 3. Biaya air tawar penumpang; 4. Biaya premi asuransi anak buah kapal dan nakhoda; 5. Biaya keselamatan barang; 6. Biaya pemasaran; 7. Biaya jasa kepelabuhanan; dan 8. Biaya overhead. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya bahan bakar minyak (BBM); 2. Biaya pelumas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya bahan bakar minyak (BBM); 2. Biaya pelumas; 3. Biaya jasa kepelabuhanan; 4. Biaya keselamatan muatan barang. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya bahan bakar minyak (BBM); 2. Biaya pelumas; 3. Biaya air tawar penumpang; 4. Biaya premi asuransi anak buah kapal dan nakhoda; 5. Biaya keselamatan muatan barang; 6. Biaya pemasaran; 7. Biaya jasa kepelabuhanan; dan 8. Biaya overhead.

5. RUMUS KETERISIAN (LOAD FACTOR) PENUMPANG

$$LFp = \left(\frac{\left(\frac{p1}{Kp} \right) + \left(\frac{p2}{Kp} \right) + \dots + \left(\frac{pn}{Kp} \right)}{n} \right) \times 100\%$$

Keterangan:

- LFp : *Load Factor* Penumpang (%)
p1, p2, p3... : Jumlah Penumpang setiap ruas dalam trayek
Kp : Kapasitas angkut penumpang
n : jumlah ruas per trayek

6. RUMUS KETERISIAN (LOAD FACTOR) MUATAN BARANG

$$LFb = \left(\frac{\left(\frac{b1}{Kb} \right) + \left(\frac{b2}{Kb} \right) + \dots + \left(\frac{bn}{Kb} \right)}{n} \right) \times 100\%$$

Keterangan:

- LFb : *Load Factor* muatan barang (%)
b1, b2, b3... : Jumlah barang setiap ruas dalam trayek
Kb : Kapasitas angkut barang
n : jumlah ruas per trayek

7. RUMUS KETERISIAN (LOAD FACTOR) PENUMPANG DAN MUATAN BARANG

$$LFpb = \left(\frac{LFp + LFb}{2} \right) \times 100\%$$

Keterangan:

- LFpb : Keterisian (*Load Factor*) penumpang dan muatan barang (%)
LFp : Keterisian (*Load Factor*) penumpang (%)
LFb : Keterisian (*Load Factor*) muatan Barang (%)

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



WAHJUDI HERPRIARSONO