

SKRIPSI

STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

(Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut Speedboat dari Kota Tidore
Kepulauan ke Sofifi - Maluku Utara)



Disusun oleh :

MUHAMMAD NAOFAL RASYID

05.21.127P

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL S-1
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**

MALANG

2011

301 :

ARTYWA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA :

WIELKA KRAJOWA WIOSNA - WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA - WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA I WIELKA KRAJOWA WIOSNA

WIELKA KRAJOWA WIOSNA

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN

DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

**(Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut Speedboat dari Kota Tidore Kepulauan
ke Sofifi – Maluku Utara)**

*Diajukan kepada Institut Teknologi Nasional Malang
untuk memenuhi persyaratan Meraih gelar Sarjana Teknik Sipil Strata Satu (S-1)*

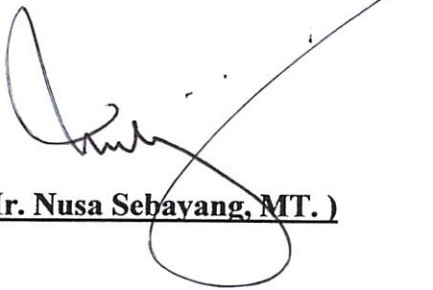
Disusun Oleh :

MUHAMMAD NAOFAL RASYID

05.21.127P

Disetujui :

Dosen Pembimbing I



(Ir. Nusa Sebayang, MT.)

Dosen Pembimbing II



(Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT.)

Mengetahui :

Ketua

Program Studi Teknik Sipil S-1



(Ir. Hirijanto, MT.)

LEMBAR PENGESAHAN

**STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN
DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
(Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut Speedboat dari Kota Tidore Kepulauan
ke Sofifi – Maluku Utara)**

Skripsi

Dipertahankan dihadapan Majelis Penguji Ujian Skripsi jenjang Strata Satu (S-1)

Hari : Selasa

Tanggal : 23 Agustus 2011

Dan diterima untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Teknik

Disusun oleh:

MUHAMMAD NAOFAL RASYID

05.21.127P

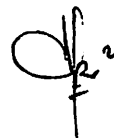
Disahkan oleh :

Ketua



Ir. Hirijanto, MT.

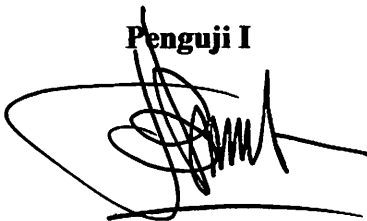
Sekretaris



Lila Ayu Ratna Winanda ST., MT.

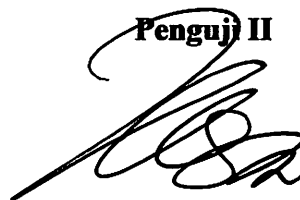
Anggota Penguji :

Penguji I



Ir. Bambang Wedyantadji, MT.

Penguji II



Ir. Hirijanto, MT.

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL S-1
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

2011

ABSTRAKSI

Muhammad Naofal Rasyid, 05.21.127P, “STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT (Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, Maluku Utara)”

Dosen Pembimbing I : Ir. Nusa Sebayang, MT; Dosen Pembimbing II : Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT

Kata Kunci : Pelayanan, Tarif, Angkutan Laut, Speedboat

Salah satu moda angkutan laut paling dominan yang di gunakan oleh masyarakat Kota Tidore Kepulauan adalah *Speedboat*. Studi ini di laksanakan sepanjang jalur angkutan laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, Maluku Utara. Evaluasi ini dilakukan untuk mengidentifikasi tingkat dampak yang di timbulkan dengan pendekatan sudut pandang penumpang (tingkat pelayanan) meliputi : (1) Tingkat operasi kendaraan; (2) Faktor muat (load factor); (3) Frekuensi pelayanan; (4) Waktu tunggu dan headway; (5) Waktu tempuh dan kecepatan perjalanan; dan dari sudut pandang pengusaha (operator) meliputi : (1) Biaya operasional kendaraan; (2) Pendapatan per hari; (3) keuntungan dan kerugian; (4) Tarif.

Metode survei yang di gunakan ialah survei dinamis, survei stastis, wawancara dengan operator dan wawancara dengan penumpang. Survei dinamis dilakukan dengan cara surveyor langsung dengan menumpang kendaraan yang akan di teliti, dan survei statis berupa pengamatan di dermaga pemberangkatan penumpang. Sedangkan metode perhitungan menggunakan standarisasi dari dinas perhubungan.

Hasil Evaluasi Kinerja Pelayanan menunjukkan : (1) Tingkat Operasi Kendaraan sebesar 50%; (2) Faktor Muat (*Load Factor*) sebesar 122,32%; (3) Frekuensi Pelayanan sebanyak 7 kendaraan per hari; (4) *Headway* selama 74 menit, Waktu Tunggu selama 37 menit; (5) Waktu Tempuh 43,29 Menit dan Kecepatan Perjalanan 20,58 km/jam. Hasil Evaluasi Tarif menunjukkan : (1) Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 25.559,19-; (2) Pendapatan Per Hari tertinggi sebesar Rp. 600.000,- terendah sebesar Rp. 570.000,-; (3) Keuntungan Per Hari tertinggi sebesar Rp. 221.315,01- dan terendah sebesar Rp. 191.315,01-; (4) Tarif Sebesar Rp. 37.192,27-. Berdasarkan hasil evaluasi kinerja pelayanan yang di berikan menunjukkan bahwa pelayanan yang di berikan belum baik, sehingga perlu di pertimbangkan pengoptimalisasi jumlah armada. Sedangkan hasil evaluasi tarif yang di berlakukan saat ini sangat mahal dan memberatkan penumpang. Tarif ideal berdasarkan hasil evaluasi yaitu Rp. 14.601,65.

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur kehadirat ALLAH SWT atas berkah dan rahmatNya lah penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Tujuan penyusunan Skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan pendidikan Sarjana Strata Satu (S-1) pada Program Studi Teknik Sipil S-1, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang.

Pada kesempatan ini juga penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian Skripsi ini yakni :

1. Bapak Ir. Soparno Djiwo, MT., selaku Rektor Institut Teknologi Nasional Malang.
2. Andrianus Agus Santosa, MT, selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan.
3. Bapak Ir. H. Hirijanto, MT, selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil S1.
4. Ibu Lila Ayu Ratna Winanda, ST. MT., selaku Sekretaris Program Studi Teknik Sipil S1.
5. Bapak Ir. Nusa Subayang. MT. Selaku Dosen Pembimbing I
6. Bapak Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT. Selaku Dosen Pembimbing II
7. Ripkianto, ST. selaku Dosen yang telah membantu memberikan bimbingan.
8. dan teman – teman yang telah membantu baik secara langsung maupun secara tidak langsung.

Harapan terbesar Skripsi ini dapat bermanfaat bagi mahasiswa Teknik Sipil khususnya dan pembaca pada umumnya. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih sangat jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk perbaikan dimasa mendatang. Akhirnya sekali lagi saya ucapkan terima kasih.

Malang, 12 September 2011

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	
LEMBAR PENGESAHAN	
PERNYATAAN KEASLIAN	
ABSTRAKSI	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI	
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GRAFIK	
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	2
1.3. Rumusan Masalah	3
1.4. Ruang Lingkup Bahasan	3
1.5. Batasan Masalah	4
1.6. Maksud dan Tujuan Studi	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Definisi dan Konsep Penelitian	5
2.2. Transportasi Sebagai Permintaan Turunan	5
2.3. Klasifikasi Fisik Moda dan Pelayanan Transportasi	6
2.3.1. Klasifikasi Fisik Moda Transportasi	6
2.3.1.1. Pemilihan Moda	7
2.3.1.2. Jenis Angkutan Laut	7
2.3.2. Klasifikasi Tingkat Pelayanan Transportasi	9
2.4. Angkutan Umum	10
2.5. Pelayanan Angkutan Umum	11
2.6. Tingkat Pelayanan	14
2.6.1. Tingkat Operasi Kendaraan	14
2.6.2. Faktor Muat atau <i>Load Factor</i>	14

2.6.3.	Frekuensi Pelayanan	15
2.6.4.	Waktu Tunggu dan Headway	15
2.6.5.	Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan	16
2.7.	Tarif Angkutan	17
2.7.1.	Biaya Operasional Kendaraan	19
2.7.2.	Pendapatan Per Hari	22
BAB III	METODOLOGI STUDI	23
3.1.	Lokasi studi	23
3.2.	Populasi dan Sampel	23
3.3.	Peralatan	23
3.4.	Pengumpulan Data	24
3.4.1.	Data Primer	24
3.4.2.	Data Sekunder	24
3.5.	Cara Pengumpulan Data	25
3.5.1.	Cara Pengumpulan Data Primer	25
3.5.2.	Cara Pengumpulan Data Sekunder	29
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1.	Hasil	31
4.1.1.	Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut Speedboat ...	31
4.1.1.1.	Tingkat Operasional Kendaraan	31
4.1.1.2.	Faktor Muat (Load Factor)	33
4.1.1.3.	Frekuensi Pelayanan	35
4.1.1.4.	Waktu Tunggu dan Headway	36
4.1.1.5.	Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan	37
4.1.2.	Evaluasi Tarif Angkutan Laut Speedboat	38
4.1.2.1.	Biaya Operasional Kendaraan	38
4.1.2.2.	Pendapatan Per Hari	39
4.1.2.3.	Keuntungan dan Kerugian Per Hari	41
4.1.2.4.	Perhitungan Tarif	42
4.2.	Pembahasan	43
4.2.1.	Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut Speedboat ...	43

4.2.1.1. Tingkat Operasional Kendaraan	43
4.2.1.2. Faktor Muat (Load Factor)	44
4.2.1.3. Frekuensi Pelayanan	46
4.2.1.4. Waktu Tunggu dan Headway	47
4.2.1.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan	48
4.2.2. Evaluasi Tarif Angkutan Laut Speedboat	48
4.2.2.1. Biaya Operasional Kendaraan	48
4.2.2.2. Pendapatan Per Hari	49
4.2.2.3. Keuntungan dan Kerugian Per Hari	50
4.2.2.4. Perhitungan Tarif	51
BAB V PENUTUP	54
5.1. Kesimpulan	54
5.2. Saran	56

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

TABEL BAB II

Tabel 2.1 Jenis Angkutan Laut Tradisional dan Modern	8
--	---

TABEL BAB III

Tabel 3.1 Metode Pengumpulan Data Sekunder	30
--	----

TABEL BAB IV

Tabel 4.1 Tingkat Operasi Kendaraan	32
Tabel 4.2 Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	34
Tabel 4.3 Frekuensi Pelayanan	35
Tabel 4.4 Headway Dan Waktu Tunggu	37
Tabel 4.5 Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan	38
Tabel 4.6 Pendapatan Per Hari	40
Tabel 4.7 Keuntungan dan Kerugian Per Hari	41

TABEL BAB V

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Tingkat Operasi Kendaraan.....	43
Grafik 4.2 Faktor Muat (<i>Load Factor</i>).....	45
Grafik 4.3 Frekuensi Pelayanan.....	47
Grafik 4.4 Pendapatan Per Hari	49
Grafik 4.5 Keuntungan dan Kerugian Per Hari	50

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Suatu kota merupakan pusat dari seluruh aktivitas masyarakat yang beraneka ragam, untuk itu sangat diperlukan sarana dan prasarana yang memadai agar mendukung aktivitas tersebut termasuk dalam hal ini adalah sarana transportasi, sehingga dengan adanya sarana transportasi yang baik akan sangat menunjang perkembangan kota tersebut.

Kota Tidore Kepulauan sebagai salah satu kota di propinsi Maluku Utara yang di mekarkan pada tahun 2003 adalah sebuah kota pulau dengan jumlah penduduk sekitar 457,46 jiwa/km². Terdiri dari 4 pulau yakni Pulau Tidore dengan luas wilayah 116 km², Pulau Mare dengan luas wilayah 19 km², Pulau Maitara dengan luas wilayah 14 km², Pulau Filonga dengan luas wilayah 1,12 km², untuk Pulau Filonga tidak berpenghuni.

Kota Tidore mempunyai batas-batas administratif sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Pulau Ternate
- Sebelah Selatan : Pulau Mare
- Sebelah Barat : Pulau Maitara
- Sebelah Timur : Pulau Halmahera dan Pulau Filonga

Pemindahan Ibukota Provinsi Maluku Utara dari Ternate ke Sofifi, secara substansional membawa efek positif dan negatif. Imbas dari kondisi ini pada Kota Tidore Kepulauan yakni meningkatnya mobilitas masuk dan keluar penduduk dengan berbagai aktivitas yang heterogen. Potensi ini membawa pengaruh pada

peningkatan ekonomi masyarakat Kota Tidore Kepulauan. Akan tetapi dibalik potensi ini, ada permasalahan pada kurang terakomodasinya kebutuhan masyarakat di sektor angkutan umum.

Dominasi angkutan umum di Kota Tidore Kepulauan adalah pada angkutan laut dengan berbagai tipe moda. Sampai pada saat ini moda angkutan umum yang masih aktif beroperasi adalah angkutan laut *speedboat*.

Berdasarkan observasi dilapangan, permasalahan yang muncul pada moda angkutan laut *speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi adalah : tidak adanya jadwal keberangkatan yang tetap, penumpang menunggu terlalu lama, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas kendaraan *speedboat*, sedangkan untuk ketetapan tarif, permasalahan yang muncul ialah besaran tarif yang berlaku dirasakan terlalu mahal.

Berdasarkan fokus dari konteks diatas, maka tugas akhir ini diangkat dengan judul : “Studi Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Tarif Moda Angkutan Laut *Speedboat*, Jalur Angkutan Laut Tidore Kepulauan ke Sofifi, Maluku Utara.

1.2. Identifikasi masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan di atas, maka identifikasi masalah dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Penumpang yang berada dalam angkutan masih berdesak-desakan, dapat di artikan bahwa Faktor Muat (*Load Factor*) tinggi.
2. Frekuensi pelayanan angkutan pada hari – hari operasi relatif masih rendah.
3. Penumpang menunggu terlalu lama untuk berangkat, dapat diartikan bahwa *Headway* dan Waktu Tunggu angkutan tinggi.

4. Tarif moda angkutan laut speedboat yang diberlakukan sering berubah – ubah.

1.3. Rumusan Masalah

Faktor permasalahan tersebut dalam studi ini diangkat sebagai rumusan masalah, antara lain :

1. Bagaimana upaya untuk melakukan perbaikan kinerja pelayanan angkutan laut *speedboat* ?
2. Berapakah besar tarif moda angkutan laut Speedboat di Kota Tidore Kepulauan yang ideal ?

1.4. Ruang Lingkup Bahasan

Berdasarkan rumusan masalah diatas, pada studi ini ruang lingkup bahasan dibatasi sebagai berikut :

1. Evaluasi kinerja pelayanan meliputi Tingkat Operasional Kendaraan, Faktor Muat (*Load Factor*), Frekuensi Pelayanan, Waktu Tunggu dan *Headway*, Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan.
2. Evaluasi Tarif meliputi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang terdiri dari Biaya Langsung Dan Biaya Tidak Langsung, Pendapatan per hari, Keuntungan serta Kerugian per Hari.

1.5. Batasan Masalah

Karena banyaknya permasalahan yang ada dan agar tidak menyimpang dari tujuan semula, maka Tugas Akhir ini dibatasi dalam batasan – batasan sebagai berikut :

1. Objek yang akan di evaluasi hanya pada Moda Angkutan Umum jenis *Speedboat*.
2. Survey hanya akan dilakukan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk selama 1 minggu.

1.6. Maksud dan Tujuan Studi

Berdasarkan uraian permasalahan diatas, maka maksud dari dilakukannya studi ini ialah mengevaluasi sampai sejauh mana kinerja pelayanan dan tarif yang di berlakukan pada angkutan laut *Speedboat* jalur angkutan dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi. Sedangkan tujuannya ialah agar masyarakat mendapatkan suatu pelayanan dan tarif yang sesuai dengan yang di standarkan oleh pemerintah.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Defenisi dan Konsep Penelitian

Defenisi dari konsep penelitian adalah pengertian dari tema penelitian yang menjadi fokus penelitian/studi. Artinya, sebagai batasan awal dalam proses survey, kompilasi hingga analisis dan arahan penelitian.

Berdasarkan defenisi tema diatas, konsep penelitian adalah memfokuskan output pada tingkat pelayanan dan tarif moda. Adapun konsep penyusunan terbagi pada beberapa langkah, antara lain :

1. Survey awal, meliputi identifikasi permasalahan yang cukup mendasar, dalam arti urgent untuk dilakukan perbaikan sehingga usaha peningkatan kinerja pelayanan yang baik kepada masyarakat dapat tercapai secara bertahap.
2. Kompilasi data, meliputi data – data hasil survey lapangan (primer) dan data sekunder serta wawancara dan kuisisioner untuk di jadikan kebutuhan dalam menganalisa sasaran yang ingin di capai.
3. Analisa, meliputi proses perhitungan, asumsi dan alternatif.
4. Arahan, proses terakhir yang memprioritaskan keputusan pada alternatif yang di pilih sehingga sasaran yang di capai dapat terjawab.

2.2. Transportasi Sebagai Permintaan Turunan

Pada dasarnya transportasi timbul dari adanya usaha manusia melawan jarak. Sejak lahir manusia memiliki kebutuhan akan barang dan jasa. Antara

manusia dan kebutuhannya terdapat jarak fisik yang harus ditempuh, untuk itu ada kebutuhan akan transportasi. Mengikuti istilah dalam perekonomian, “permintaan” adalah sesuatu yang ingin dipenuhi atau ingin didapatkan, sedangkan lawannya adalah “sediaan” yaitu sesuatu atau sumberdaya yang ada.

Kegiatan manusia sehari—hari sangat bersangkutan dengan produksi barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhannya yang beraneka ragam. [Nasution, 2008 : 8].

Kegiatan ini tidak dapat dilepas dari permintaan akan transportasi, karena :

1. Tiap semua bahan baku atau sumber daya ada di sembarang tempat.
2. Barang yang diproduksi harus dipasarkan di tempat pemasaran.
3. Konsumen harus mendatangi tempat pemasaran tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, jelas bahwa transportasi bukanlah suatu tujuan yang di inginkan. Transportasi merupakan alat bantu yang sangat dibutuhkan untuk mencapai tujuan yang diinginkan, maka transportasi di sebut sebagai Permintaan Turunan (*Devired Demand*).

2.3. Klasifikasi Fisik Moda dan Pelayanan Transportasi

2.3.1. Klasifikasi Fisik Moda Transportasi

Pengklasifikasian transportasi pada sub bab ini merujuk pada klasifikasi berdasarkan elemen naturalnya. Elemen natural yang dimaksudkan pada dasarnya adalah karakter prasarana jalur jalan (*Ways*) yang digunakan untuk transportasi. Perkembangan teknologi memungkinkan hampir seluruh jenis media yang ada di dunia ini digunakan sebaga prasarana transportasi. Pengelompokkan moda

berdasarkan elemen natural dapat di bedakan atas Moda Angkutan Darat, Angkutan Bawah Air, Udara, dan Ruang Angkasa.

2.3.1.1. Pemilihan Moda

Moda atau jenis transportasi yang umumnya dikenal dikelompokkan menjadi 3 (tiga), yaitu :

1. Udara, yaitu dengan moda pesawat dan prasarana bandara.
2. Air, yaitu dengan moda kapal dan prasarana dermaga atau pelabuhan.
3. Darat, yaitu: jalan raya (dengan moda berupa mobil, bus, sepeda motor), jalan rel (kereta api), lain-lain (kabel, pipa dan sebagainya).

Pemilihan moda sangat berkaitan dengan perilaku pelaku perjalanan. pemilihan moda angkutan merupakan akibat dari adanya transaksi antara kegiatan *Supply* dan *Demand*. Variabel *Supply* merupakan besaran kuantitatif dari tingkat pelayanan (*Level Of Service*) yang disediakan, misalnya: jumlah ketersediaan armada, jumlah tempat duduk, frekuensi kendaraan, ongkos/tarif, kenyamanan dan keamanan. Adapun variabel *Demand* merupakan gambaran dari kondisi sosial ekonomi dari pengguna moda angkutan. [Rizki Permata Sari 2008 : 48]

2.3.1.2. Jenis Angkutan Laut

Pelayanan angkutan laut meliputi pelayanan angkutan penumpang dan barang. Sarana angkutan laut pada umumnya menggunakan kapal bertipe kecil dengan kepemilikan masyarakat atau perorangan. Beberapa jenis angkutan transportasi laut tradisional dan modern dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1. Jenis Angkutan Laut Tradisional dan Modern

No.	Jenis Angkutan Laut	Tipe Angkutan	Keterangan
1	Klotok	Angkutan barang dan penumpang	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani penyeberangan jarak dekat • Daya angkut maksimal 12 orang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bakar solar
2	Speed Boat	Angkutan penumpang	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani rute antar kota (relatif jauh) • Daya angkut maksimal 12 orang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bensin dan minyak tanah
3	Jukung	Angkutan barang (terutama tanaman pangan)	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani trayek yang cukup jauh, ke daerah transmigrasi atau pedalaman • Daya angkut 30-60 ton barang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bakar solar
4	Tongkang	Angkutan barang (hasil tambang, industri dan hutan)	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak bermesin • Berlabuh di pelabuhan / dermaga / pangkalan khusus milik Perusahaan / industry
5	Sampan / Perahu	Angkutan tradisional	<ul style="list-style-type: none"> • Kapal kayu sederhana tidak bermotor • Dimiliki perorangan, sebagai sarana transportasi pribadi
6	Kapal Venes / Kapal layar	Kapal dagang	<ul style="list-style-type: none"> • Milik pribadi atau perusahaan antar provinsi.

[Sumber: diadopsi dari Tesis Rizki Permata Sari 2008 : 53]

2.3.2. Klasifikasi Tingkat Pelayanan Transportasi

Prasarana transportasi akan terdapat dimana pun manusia tinggal. Tetapi terdapat limitasi pada setiap prasarana transportasi, yaitu :

1. Rute

Banyak jenis pelayanan moda transportasi dengan rute sangat terbatas, misalnya rel dan trem yang sangat bergantung pada jaringan relnya. Selain itu moda yang lain dapat bergerak bebas kapan saja, waktu dalam kawasan tertentu. Rute suatu moda transportasi dapat di bedakan atas : rute biasa / umum (*Regular Route*) dan rute bebas (*Charter*).

Rute umum adalah bentuk dari spesialisasi yang dimaksudkan agar sejumlah tertentu dan tipe pelayanan dari moda transportasi tertentu selalu tersedia untuk memindahkan barang atau orang diantara 2 titik atau sejumlah titik – titik pemberhentian yang dilalui dalam suatu jalur jalan. Pelayanan rute umum ini terjadwal (*Scheduled*), sehingga keberangkatan dan kedatangannya terpatok pada waktu yang telah ditentukan. Pelayanan moda transportasi lainnya yang tidak terlalu terpatok pada jadwal (lebih luwes dan tidak kaku) disebut rute bebas (*Charter*) dengan karakter tidak terjadwal (*Non Scheduled / Tramp*).

2. Daerah Operasi

Tujuan klarifikasi ini untuk mengidentifikasi bahwa pelayanan moda transportasi hanya beroperasi pada suatu kawasan tertentu (*inland*) atau melayani pelabuhan pada teluk atau pesisir tertentu (*oversea*). Pertimbangannya adalah secara geografis, karena hanya transportasi

antar pesisir tertentu (*coastal transport*), transportasi air adalah yang paling sesuai, sedangkan oversea belum mungkin dilakukan lewat rel atau jalan raya.

3. Jarak Tempuh

Jarak adalah relatif, tergantung defenisi “jarak” dan pengertian “wilayah” yang akan digunakan. Pada dasarnya klasifikasi ini terdiri dari jarak lokal (*local*) dan jarak jauh (*long distance*). Jarak lokal dapat di gunakan untuk menggambarkan sebuah pergerakan yang tergantung pada fasilitas transportasinya, jadi baik jarak dekat maupun jarak jauh dapat juga disebut lokal. Secara umum perbedaan perbedaan jarak jauh dan pendek tergantung pada modanya dan perbandingan jarak tempuh terjauh moda tersebut dengan jarak tempuh yang di maksud.

4. Peranan Moda

Peran pelayanan moda antara adalah mengumpulkan orang atau barang dalam kawasan yang terbatas untuk memindahkan kumpulan tersebut kedalam suatu pergerakan yang lebih besar kapasitasnya (*line haul*) dengan jarak yang relatif besar menuju suatu tujuan yang umum atau menuju suatu tempat yang menguraikan pergerakan besar tersebut menjadi pergerakan – pergerakan kecil lainnya.

2.4. Angkutan Umum

Angkutan pada pokoknya adalah kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan / atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang

atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Dengan atau tanpa kendaraan, pengangkutan dapat dikategorikan menjadi pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Angkutan penumpang dengan angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar.

2.5. Pelayanan Angkutan Umum

Dasar – dasar hukum yang terkait dengan kualitas tingkat pelayanan angkutan umum terdapat dalam :

- **UU. No. 14 Tahun 1992, pasal 36 :**

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum, terdiri dari :

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota.
- c. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.
- d. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

- **UU. No. 14 Tahun 1992, Pasal 37 ayat 1 :**

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 36, dapat dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.

- **UU. No. 14 Tahun 1992, Pasal 37 ayat 2 :**

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur, sebagaimana dalam ayat (1) dilaksanakan dalam jaringan trayek.

- **UU. No. 14 Tahun 1992, pasal 47 :**

Pengemudi kendaraan umum dapat menurunkan penumpang dan / atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan / atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

Dengan semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan tersedianya berbagai jenis moda transportasi, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan yang meliputi keselamatan dan keandalan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan dan kenyamanan.

A. Keselamatan Perjalanan dan Keandalan

Keselamatan Perjalanan yaitu makin diperkecilnya gangguan bagi angkutan penumpang dan barang dimulai sejak awal perjalanan sampai dengan tibanya di tempat tujuan. Keandalan (*reliability*) banyak didasari

atas dukungan sistem pemeliharaan, tingkat teknologi, dan kemampuan personil dalam menanganinya.

B. Ketepatan Waktu (*Punctuality of Schedule*)

Ketepatan waktu adalah persyaratan masyarakat pengguna yang memungkinkan mereka mampu merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang berada pada lokasi tujuan. Pengaturan yang terencana sangat dibutuhkan. Hal ini dimulai dengan sadar waktu (*Time Consciousness*), sebagai salah satu ciri masyarakat maju.

C. Kemudahan Pelayanan

Dengan kemudahan pelayanan dimaksudkan suatu kepastian pelayanan yang memungkinkan seseorang untuk dapat dialayani, baik bagi penumpang maupun barang. Bagi penumpang, kepastian dalam mendapatkan pelayanan di tingkat manapun yang dipilihnya sangat didambakan. Demikian pula dengan hal kemudahan dalam mendapatkan ruang kendaraan angkut untuk mengirimkan suatu barang, sebagai pencerminan memperoleh kemudahan pelayanan.

D. Kenyamanan

Dengan berubahnya tingkat kualitas hidup masyarakat Indonesia, maka dituntut pula suatu pelayanan yang lebih baik daripada keadaan sekarang. Beberapa elemen yang mendukung kenyamanan antara lain sebagai berikut :

1. Kapasitas penumpang di tiap angkutan
2. Kenyamanan perjalanan (*Riding Comfort*).
3. Penampilan (*Appearance*)
4. Kebersihan (terhadap kotoran, debu, sampah, dan sebagainya).

2.6. Tingkat Pelayanan

Untuk memberikan penilaian pada kualitas tingkat pelayanan adalah sangat sulit, hal ini mengingat bahwa setiap pengguna jasa angkutan akan memberikan penilaian yang berbeda – beda terhadap kualitas tingkat pelayanan, misalnya terhadap keandalan, kenyamanan dan keselamatan. Untuk itu guna memberikan penilaian terhadap kualitas tingkat pelayanan digunakan kriteria yang telah di rekomendasikan oleh instansi terkait.

2.6.1. Tingkat Operasional Kendaraan

Tingkat Operasional Kendaraan merupakan rasio antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang diijinkan pada masing – masing trayek.

2.6.2. Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor Muat atau *Load Factor* di defenisikan sebagai perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada suatu satuan waktu tertentu.

$$Lf = (Pgz / Td) \times 100\%$$

Sumber : Diadopsi dari tugas akhir Ruslan Effendie, 2006

Dimana :

Lf : Load Factor (%)

Pgz : jumlah penumpang yang diangkut pada suatu zona

Td : Kapasitas Tempat duduk

Faktor muat yang di isyaratkan oleh Bank Dunia adalah 90 %, jika melebihi maka pelayanannya buruk, dan bila kurang dari 90 %, maka pelayanannya baik.

2.6.3. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah. Frekuensi berbanding terbalik dengan waktu antara / headway. Semakin besar frekuensi pelayanan maka headway semakin kecil sehingga waktu tunggu yang diperlukan oleh pengguna jasa angkutan speedboat semakin pendek.

2.6.4. Waktu Tunggu dan Headway

Waktu tunggu adalah lamanya waktu diperlukan oleh calon penumpang untuk menunggu kendaraan yang akan mengangkutnya. Waktu tunggu merupakan fungsi dari headway pelayanan angkutan umum dan headway pelayanan angkutan umum memiliki hubungan terbalik dengan frekuensi pelayanan dalam satuan waktu tertentu.

Secara matematis waktu tunggu dapat di rumuskan sebagai berikut :

$$WT = 0,5 \times Hw$$

Sumber : Diadopsi dari tugas akhir Ruslan Effendie, 2006

Dimana :

WT : Waktu Tunggu (menit)

Hw : Headway (menit)

Headway adalah waktu antara satu angkutan dengan angkutan lain yang berurutan di belakangnya pada rute yang sama. Headway makin kecil menunjukkan frekuensi makin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Headway yang diperoleh dengan rumus :

$$Hw = \frac{60}{fr}$$

Sumber : Diadopsi dari tugas akhir Ruslan Effendie, 2006

Dimana :

Hw : Headway (menit)

fr : Frekuensi

2.6.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Waktu tempuh menunjukkan lamanya waktu yang diperlukan untuk menempuh satu kali perjalanan (satu rit) termasuk waktu yang digunakan untuk singgah. Sedangkan untuk kecepatan perjalanan diperlukan dengan membagi panjang rute dengan waktu tempuh.

2.7. Tarif Angkutan

Tarif adalah jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif. [Warpani, 2002 : 149]. Jika harga angkutan ditetapkan melalui mekanisme, maka harga tersebut berlaku bagi pihak yang terkait dalam perjanjian, yang dapat ditentukan menurut waktu pemakaian (*Time Charter*) atau tempat tujuan pengiriman (*Voyage Charter*). Waktu pemakaian lebih luas dapat mencakup beberapa kali tujuan pengiriman.

Tarif yang ditetapkan oleh pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan masyarakat (konsumen) dan selanjutnya produsen (operator) untuk kelangsungan usaha. Bagi pelayanan kelas eksekutif biasanya penentuan tarif diserahkan kepada produsen dengan pertimbangan pangsa pasarnya adalah golongan ekonomi menengah keatas dan faktor kebijakan subsidi silang.

Dasar hukum yang terkait dengan kebijakan tentang penentuan tarif angkutan terdapat dalam :

- Keputusan menteri perhubungan No. 8 Tahun 1995, tentang kebijakan tarif angkutan penumpang dan barang pasal, 1 :

1. Tarif angkutan terdiri dari kelas ekonomi dan non ekonomi.

2. Kapasitas non ekonomi penumpang sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini tidak boleh melebihi 40 % dari kapasitas angkutan sungai dan danau yang beroperasi.

- **PP No. 41 Tahun 1993, pasal 46 ayat 1 :**

1. Struktur tarif pelayanan ekonomi dalam trayek tetap dan teratur terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.

2. Struktur tarif pelayanan non ekonomi dalam trayek tetap dan teratur terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan. Tambahan dan tarif jarak.

- **UU No. 14 tahun 1992, pasal 43 ayat 1 :**

Pengusaha angkutan wajib mengangkut orang dan / atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan / atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan / atau pengirim barang.

- **PP No. 41 Tahun 1993, tentang angkutan jalan pasal 43 :**

Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif dalam trayek dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek.

- **PP No. 41 Tahun 1993, pasal 45 ayat 1 :**

Golongan tarif angkutan penumpang dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam pasal 43, terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi.

2.7.1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Salah satu kebijakan penentuan tarif adalah penentuan tarif berdasarkan biaya operasional. Penetapan tarif ini dilakukan dengan menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan per ton-kilometer untuk angkutan barang dan per penumpang - kilometer untuk angkutan penumpang.

Biaya operasi kendaraan adalah biaya yang di keluarkan untuk kendaraan selama melakukan perjalanan untuk menghasilkan jasa. Komponen – komponen biaya operasi kendaraan terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Yang termasuk dalam biaya langsung antara lain :

1. Gaji dan tunjangan awak kendaraan
2. Bahan bakar minyak (BBM)
3. Servis kecil
4. Servis Besar
5. Suku Cadang dan Bodi
6. Retribusi dermaga
7. Asuransi :
 - a. Asuransi Kendaraan
 - b. Asuransi Awak kendaraan
 - c. Asuransi Penumpang Kendaraan

Yang termasuk dalam biaya tidak langsung antara lain :

1. Biaya pegawai selain awak kendaraan.

- Tunjangan perawatan kesehatan
- Asuransi kecelakaan
- Tunjangan lain – lain.

2. Biaya Pengelola, antara lain :

- Administrasi kantor (biaya surat menyurat, biaya alat tulis menulis)
- Pemeliharaan kantor (misal, pengecatan kantor)
- Listrik dan air
- Telepon dan Telegram
- Ijin Trayek
- Biaya lain – lain.

Dalam menghitung komponen – komponen biaya operasional kendaraan telah diatur dalam keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No : 274 / HK.105 / DRDJ / 96, yaitu :

- Biaya langsung

1. Produksi per kendaraan yang terdiri dari :

- | | | |
|--------------------------------|---------|-------------|
| a. Km-tempuh / rit | = | (km) |
| b. Frekuensi / hari | = | (rit) |
| c. Km-tempuh / hari (a x b) | = | (km / hari) |
| d. Penumpang / rit | = | (pnp) |
| e. Penumpang / hari (b x d) | = | (pnp) |
| f. Hari operasi / bulan | = | (hari) |
| g. Km – tempuh / bulan (c x f) | = | (km) |

- h. Penumpang / bulan (e x f) = (pnp)
- i. Km-tempuh / tahun (g x 12 bln) = (km / tahun)
- j. Penumpang / tahun (h x 12 bln) = (pnp)

Keterangan :

Rit adalah satu kali perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan

Waktu tempuh / rit adalah lama pekerjaan dalam satu rit

Jarak tempuh / rit adalah jarak km yang ditempuh untuk satu kali jalan dari tempat asal ke tempat tujuan.

Jarak tempuh / hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari

Hari operasi / bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.

2. Penyusutan kendaraan
 3. Biaya awak per kendaraan-km
 4. Biaya bahan bakar minyak (BBM)
 5. Servis kecil
 6. Servis besar
 7. Biaya Retribusi dermaga
 8. Biaya asuransi / kend-km
- Biaya tidak langsung
1. Biaya tidak langsung merupakan jumlah keseluruhan biaya tidak langsung per segmen usaha per tahun dibagi dengan jumlah kendaraan per segmen usaha

- Biaya pokok / pnp-km

Tarif angkutan merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata – rata satu perjalanan dan tambahan 10% untuk jasa keuntungan perusahaan.

2.7.2. Pendapatan Per Hari

Pendapatan dihitung berdasarkan fungsi dari jumlah penumpang yang diangkut, jumlah perjalanan yang dicapai dan besarnya tarif.

BAB III

METODOLOGI STUDI

3.1. Lokasi Studi

Studi ini mengambil lokasi di jalur Transportasi Angkutan Laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi Provinsi Maluku Utara. Studi ini dilakukan pada 1 (satu) rute yaitu rute angkutan laut *Speedboat* dermaga Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, dengan panjang trayek 14,816 km.

3.2. Populasi dan Sampel

Populasi ialah jumlah keseluruhan dari unit analisa yang akan di duga untuk dievaluasi tingkat pelayanan dan tarif angkutan *Speedboat*. Populasinya adalah semua angkutan *Speedboat* yang memiliki jalur / trayek dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi. Sampel yang diambil dalam studi ini adalah survey transportasi dengan prosentase sebesar 10 - 20% dari populasi (jumlah armada) yang tersedia.

3.3. Peralatan

Dalam melakukan kegiatan survey dilapangan, peralatan yang digunakan antara lain :

1. Blanko survey
2. Alat survey
3. Jam / penunjuk waktu

3.4. Pengumpulan data

Dalam kegiatan survey di lapangan, ada 2 (dua) jenis data yang harus dikumpulkan, yaitu Data Primer dan Data Sekunder.

3.4.1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan cara pengamatan langsung pada wilayah studi. Peneliti (*surveyor*) melakukan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala dan fenomena yang ada pada objek studi. Data primer yang di kumpulkan antara lain :

1. Waktu keberangkatan dan waktu tiba angkutan laut speedboat
2. Kecepatan perjalanan tiap moda
3. Jarak dan waktu tempuh angkutan laut speedboat
4. Jumlah penumpang ssatu angkutan dalam satu kali perjalanan
5. Jumlah armada yang beroperasi tiap hari
6. Jumlah penumpang yang naik dan turun selama perjalanan
7. Kapasitas kendaraan
8. Wawancara penumpang speedboat
9. Wawancara operator / pemilik moda

3.4.2. Data Sekunder

Data sekunder ialah data yang diperoleh dengan cara pengambilan dan kompilasi data dari instansi – instansi terkait, yaitu :

1. Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA)
2. Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan

3. Badan Pusat Statistik
4. Gabungan Pengusaha Angkutan Laut

Data sekunder yang dikumpulkan antara lain :

1. Peta Kota Tidore Kepulauan
2. Daftar Tarif Angkutan Laut *Speedboat*
3. SK walikota Tidore kepulauan tentang Penentuan Tarif Dasar Angkutan Penumpang *Speedboat*
4. Daftar Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Tidore Kepulauan.
5. Daftar jumlah penduduk wilayah studi.

3.5. Metode Pengumpulan Data

3.5.1. Metode Pengumpulan Data Primer

Kegiatan pengumpulan data primer, meliputi :

1. Survey Dinamis (*on car*)

Survey di lakukan dengan cara berpartisipasi atau dengan cara mengikuti langsung kegiatan perangkutan speedboat dari tempat asal ke tempat tujuan selama satu kali perjalanan, akan tetapi dengan survey dinamis membutuhkan biaya yang cukup mahal, tergantung dari jumlah surveyor yang dibutuhkan.

Satu orang surveyor atau satu tim surveyor hanya dapat mengumpulkan data satu angkutan dalam satu interval waktu.

a. Target data

Target data yang dikumpulkan pada survey dinamis antara lain :

- Jumlah penumpang satu kendaraan dalam satu kali perjalanan
- Faktor muat dinamis
- Waktu perjalanan untuk setiap angkutan
- Kecepatan angkutan

b. Lamanya survey

Survey dilakukan pada 1 (satu) kali perjalanan per hari dari keberangkatan awal sampai ke tempat tujuan. Diasumsikan sampel 1 (satu) kendaraan yang di survey per hari mampu memenuhi kebutuhan data. Jadi kuota survey total adalah 7 (tujuh) kali dalam 1 (satu) minggu

c. Data yang harus dicatat

- Waktu berangkat
- Waktu tiba
- Jumlah penumpang dalam kendaraan
- Kecepatan kendaraan
- Load factor dinamis

Bentuk Form Survey Dinamis

No.	Waktu berangkat	Waktu tiba	Jumlah Penumpang	Kecepatan Ruas	Load factor (%)

Form. Pendataan kedatangan & keberangkatan calon penumpang

No.	Nama Penumpang	Waktu tiba	Asal	Tujuan

d. Cara survey

Surveyor menggunakan jam untuk mencatat waktu serta mencatat dan menghitung jumlah penumpang, dan mengisi form survey.

2. Survey Statis

Survey statis merupakan survey yang dilakukan diluar kendaraan, dimana surveyor berdiri disuatu tempat (stationer) untuk mencatat data – data yang diperlukan.

a. Lokasi pengumpulan data

Lokasi pengumpulan data, ialah berada di dermaga kota tidore kepulauan dan dermaga Sofifi.

b. Lama survey

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dari beberapa target data diatas, survey dilakukan selama waktu operasional kendaraan per hari yang di berlakukan.

c. Data yang harus dicatat

Data yang harus dicatat selama kegiatan survey statis antara lain :

- Kapasitas kendaraan
- Waktu berangkat
- Jumlah penumpang
- Faktor muat statis
- Frekuensi pelayanan

Form survey statis (kedatangan dan keberangkatan speedboat)

Nama Speedboat	Waktu		Kapasitas	Volume penumpang
	Kedatangan	Berangkat		

3. Survey wawancara dengan penumpang dalam angkutan

Survey ini dilakukan didalam angkutan dengan melakukan wawancara langsung kepada penumpang, sehingga diperoleh karakteristik perjalanan penumpang dengan angkutan laut speedboat pada suatu trayek. Target data yang ingin diperoleh adalah mengetahui pendapat penumpang angkutan laut speedboat tentang permasalahan tingkat pelayanan maupun tarif moda angkutan laut yang berlaku.

4. Survey wawancara dengan operator / pemilik moda

Survey wawancara dengan operator di lakukan dengan menyebarkan kuisisioner operator untuk setiap kendaraan / angkutan, sehingga diperoleh data – data biaya operasi kendaraan yang meliputi :

- Rit dalam sehari
- BBM yang dihabiskan selama sehari
- Gaji motoris (sopir) dan pembantu sopir per hari dan lain – lain.

3.5.2. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Kegiatan pengumpulan data sekunder dapat dilihat pada tabel 3.1 dibawah ini :

Tabel 3.1. Metode Pengumpulan Data Sekunder

No	Instansi	Lokasi	Data
1.	Dinas Perhubungan	Kota Tidore Kepulauan	- Daftar tarif angkutan speedboat setiap trayek - SK walikota tentang tarif dasar angkutan penumpang speedboat
2.	BAPPEDA	Kota Tidore Kepulauan	- Peta Kota Tidore Kepulauan
3.	Badan Pusat Statistik	Kota Tidore Kepulauan	- Daftar pendapatan domestik regional bruto Kota Tidore Kepulauan - Data jumlah penduduk Kota Tidore Kepulauan
4.	Gabungan Pengusaha Angkutan Laut	Kota Tidore Kepulauan	- Daftar trayek angkutan speedboat

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil

4.1.1. Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut *Speedboat*

Angkutan laut *Speedboat* di Kota Tidore Kepulauan yang melayani rute dari Kota Tidore Kepulauan (Goto) ke Sofifi beroperasi setiap hari di mulai dari pukul 07.00 – 13.00 dan frekuensi pelayanan dalam 1 (satu) hari adalah 7 (tujuh) kali.

Berdasarkan data primer dan data sekunder yang diperoleh, selanjutnya diolah sesuai dengan variabel di jabarkan dalam landasan teori, yaitu Tingkat Operasi Kendaraan, Faktor Muat (*Load Factor*), Frekuensi Pelayanan, Waktu Tunggu dan *Headway*, Waktu Tempuh dan Kecepatan perjalanan, dan Evaluasi Tarif yang terdiri dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Pendapatan Per Hari, serta Keuntungan dan Kerugian Per Hari. Pengolahan data dapat di uraikan sebagai berikut :

4.1.1.1. Tingkat Operasi Kendaraan

Salah satu indikator untuk mengevaluasi pelayanan angkutan laut *Speedboat* adalah dengan indikator Tingkat Operasi Kendaraan. Tingkat operasi kendaraan dapat diketahui dengan membandingkan jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang di iijinkan untuk melayani rute tersebut.

Contoh perhitungan :

- Jalur angkutan dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi pada Hari Senin :

Kendaraan yang beroperasi pada Hari Senin = 7 Kendaraan

Kendaraan ijin = 14 Kendaraan

Tingkat operasi kendaraan = $\frac{7}{14} \times 100\% = 50\%$

Hasil perhitungan Tingkat Operasional Kendaraan dari Hari Senin sampai pada Hari Minggu, dapat di lihat pada tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.1. Tingkat Operasi Kendaraan

Hari Operasi	Trayek	Izin (kendaraan)	Operasi (kendaraan)	Ketersediaan (%)
		X	Y	Y / X
Senin	Goto – Sofifi	14	7	50
Selasa	Goto – Sofifi	14	7	50
Rabu	Goto – Sofifi	14	7	50
Kamis	Goto – Sofifi	14	7	50
Jumat	Goto – Sofifi	14	7	50
Sabtu	Goto – Sofifi	14	7	50
Minggu	Goto – Sofifi	14	7	50

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari Tabel 4.1 diatas, dapat di ketahui bahwa Tingkat Operasi Kendaraan pada Hari Senin sampai Hari Minggu, yaitu 50%. Berdasarkan hasil survei di lapangan, hal tersebut terjadi karena adanya kesepakatan antar sesama pemilik moda / operator untuk membatasi jumlah *Speedboat* yang melayani rute Goto – Sofifi yaitu sebanyak 7 (tujuh) kendaraan per hari.

4.1.1.2. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor Muat merupakan kepadatan penumpang, yaitu rata – rata jumlah penumpang yang berada dalam kendaraan di bandingkan dengan kapasitas selama perjalanan. Penumpang merasa lebih nyaman dengan faktor muat yang rendah, yang dapat diartikan bahwa selalu ada persediaan tempat duduk bagi mereka dan perjalanan lebih nyaman pada tingkat pemuatan yang rendah. Namun dari pihak operator merasa di rugikan dengan faktor muat yang rendah.

Analisa nilai Faktor Muat (*Load Factor*) ini didasarkan pada nilai muat kendaraan yang menjadi objek studi. Dan nilai dari faktor muat (*Load Factor*) harus sesuai dengan ketentuan dari Dinas Perhubungan yakni nilai standar Faktor Muat (*Load Factor*) adalah 90 %. apabila faktor muat rata – rata melebihi 90%, maka pelayanan angkutan tersebut sangat buruk dan apabila faktor muat rata – rata dibawah 90%, maka pelayanan angkutan tersebut baik.

Contoh perhitungan :

- Rute Goto – Sofifi pada Hari Senin :

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 1} = \frac{20}{16} \times 100\% = 125,00\%$$

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 2} = \frac{19}{16} \times 100\% = 118,75\%$$

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 3} = \frac{20}{16} \times 100\% = 125,00\%$$

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 4} = \frac{19}{16} \times 100\% = 118,75\%$$

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 5} = \frac{18}{16} \times 100\% = 112,50\%$$

$$\text{Faktor muat rata – rata rit ke – 6} = \frac{20}{16} \times 100\% = 125,00\%$$

$$\text{Faktor muat rata - rata rit ke - 7} = \frac{19}{16} \times 100\% = 118,75\%$$

Jadi, rata - rata faktor muat pada Hari Senin untuk rute Goto - Sofifi, sebesar :

$$= \frac{(125,00 + 118,75 + 125,00 + 118,75 + 112,50 + 125,00 + 118,75)}{7}$$

$$= 120,54\%$$

Dari hasil perhitungan di atas, di ketahui bahwa faktor muat pada Hari Senin ialah sebesar 120,54% > 90%. artinya tingkat pelayanan yang di berikan pada Hari Senin adalah sangat buruk. Faktor muat rata - rata untuk Hari Senin sampai Hari Minggu selengkapny dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut ini.

Tabel 4.2. Faktor Muat (*Load Factor*)

Hari operasi	T r a y e k	Faktor muat (%)
Senin	Goto - Sofifi	120,54 %
Selasa	Goto - Sofifi	121,43 %
Rabu	Goto - Sofifi	120,54 %
Kamis	Goto - Sofifi	122,32 %
Jumat	Goto - Sofifi	125,00 %
Sabtu	Goto - Sofifi	120,54 %
Minggu	Goto - Sofifi	125,89 %
Rata - rata		122,32 %

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari tabel 4.2 di atas, dapat dilihat bahwa Faktor Muat Rata - rata dari Hari Senin sampai dengan Hari Minggu mempunyai persentase diatas 90 %, yaitu 122,32 %. Ini berarti bahwa pelayanan angkutan dari segi penumpang sangat buruk, sehingga perlu di pikirkan untuk penambahan jumlah armada yang beroperasi setiap harinya.

4.1.1.3. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi merupakan jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu. Frekuensi mempengaruhi Waktu Tunggu rata – rata, dimana pada umumnya penumpang menyukai apabila frekuensi tinggi, sehingga tidak perlu menunggu angkutan lebih lama dan dapat mempercepat sampai ke tempat tujuannya.

Dari hasil survei statis selama 1 Minggu, diketahui bahwa frekuensi pelayanan memiliki jumlah yang sama, yaitu sebanyak 7 (tujuh) kendaraan per hari, dimana frekuensi pelayanan per jam ialah sebanyak 1 (satu) kendaraan per jam. lebih jelasnya data kendaraan pada Hari Senin sampai pada Hari Minggu dapat dilihat pada tabel 4.3 di bawah ini.

Tabel 4.3 Frekuensi Pelayanan

Hari Operasi	Jurusan / Trayek	Frekuensi
Senin	Goto - Sofifi	7
Selasa	Goto - Sofifi	7
Rabu	Goto - Sofifi	7
Kamis	Goto - Sofifi	7
Jumat	Goto - Sofifi	7
Sabtu	Goto - Sofifi	7
Minggu	Goto - Sofifi	7

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari tabel 4.3 diatas, terlihat bahwa besaran frekuensi tersebut menunjukkan bahwa pelayanan angkutan laut *Speedboat* belum baik.

4.1.1.4. *Headway* dan Waktu Tunggu

Headway makin kecil menunjukkan frekuensi makin tinggi, sehingga menunjukkan waktu tunggu menjadi rendah. Waktu tunggu merupakan waktu yang di perlukan oleh calon penumpang untuk menunggu angkutan, dimana semakin kecil waktu tunggu angkutan, maka *Headway* makin kecil.

Contoh perhitungan :

- Rute Goto – Sofifi pada Hari Senin :

$$\text{Frekuensi kendaraan } (Fr) = 1 \text{ kendaraan}$$

$$\text{Headway } (HW) = \frac{74}{Fr} = \frac{74}{1} = 74 \text{ Menit}$$

$$\begin{aligned} \text{Waktu Tunggu } (WT) &= \frac{1}{2} \times HW \\ &= \frac{1}{2} \times 74 = 37 \text{ Menit} \end{aligned}$$

Hasil perhitungan diatas, diketahui bahwa rute angkutan laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi pada Hari Senin, mempunyai *Headway* dan Waktu Tunggu yang tinggi. Perhitungan *Headway* dan Waktu Tunggu untuk Hari Senin sampai pada hari minggu dapat di lihat pada tabel 4.4 berikut ini.

Tabel 4.4 Headway dan Waktu Tunggu

Hari Operasi	Jurusan / Trayek	Headway (menit)	Waktu Tunggu (Menit)
Senin	Goto - Sofifi	74	41
Selasa	Goto - Sofifi	74	37
Rabu	Goto - Sofifi	79	39
Kamis	Goto - Sofifi	62	31
Jumat	Goto - Sofifi	48	24
Sabtu	Goto - Sofifi	90	45
Minggu	Goto - Sofifi	74	37

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari tabel 4.4 diatas, terlihat bahwa *Headway* dan Waktu Tunggu angkutan sangat tinggi, solusi yang paling baik adalah dengan mengoptimalkan armada yang melayani rute dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi.

4.1.1.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Waktu Tempuh menunjukkan lamanya waktu yang diperlukan untuk menempuh 1 (satu) rit. Sedangkan Kecepatan Perjalanan angkutan nilainya sangat bervariasi, karena di pengaruhi oleh beberapa faktor, seperti kondisi gelombang dan arus, kondisi mesin, dan tingkah laku pengemudi selama perjalanan.

Contoh perhitungan :

- Rute goto – sofifi pada Hari Senin :

Panjang trayek goto – sofifi = 14,816 km

Waktu tempuh rata – rata goto – sofifi = 43,29 menit

= 0,72 jam

$$\begin{aligned} \text{Kecepatan perjalanan (V)} &= \frac{14,816}{0,72} \\ &= 20,54 \text{ km/jam} \end{aligned}$$

Perhitungan Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan pada Hari Senin sampai Hari Minggu, lebih jelasnya dapat di dilihat pada tabel 4.5 di bawah ini.

Tabel 4.5 Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Hari Operasi	Jurusan / Trayek	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Kecepatan (km / jam)
Senin	Goto - Sofifi	14,816	0,72	20,54
Selasa	Goto - Sofifi	14,816	0,74	20,01
Rabu	Goto - Sofifi	14,816	0,72	20,54
Kamis	Goto - Sofifi	14,816	0,73	20,34
Jumat	Goto - Sofifi	14,816	0,74	20,07
Sabtu	Goto - Sofifi	14,816	0,71	20,95
Minggu	Goto - Sofifi	14,816	0,75	19,63

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari tabel 4.5, terlihat bahwa Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan angkutan laut *Speedboat* dari Goto – Sofifi cukup lama, hal ini disebabkan kondisi gelombang dan arus laut, serta kondisi mesin *Speedboat* tersebut.

4.1.2. Evaluasi Tarif Angkutan Laut *Speedboat*

4.1.2.1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan di maksudkan untuk mengetahui besarnya biaya yang harus di keluarkan oleh operator atau pemilik moda angkutan laut *Speedboat* untuk mengoperasikan kendaraan dalam satuan

rupiah per km. disamping hal tersebut, dengan mengetahui biaya operasional kendaraan dapat di lakukan identifikasi terhadap pengoperasian kendaraan yaitu apakah operator mengalami kerugian atau mendapat keuntungan.

Contoh Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

➤ Rute Goto – Sofifi pada Hari Senin :

Diketahui :

Rit per hari	= 1 rit
Penumpang / rit rata – rata	= 19 penumpang
Panjang trayek	= 14,816 km (8 Mil Laut)
Km tempuh / hari	= 14,816 km
BOK / kend – km	= Rp. 25.559,19 / kend – km
BOK per kend / hari	= 14,816 km x Rp. 25.559,19 = Rp. 378.685,01
BOK per pnp – km	= $\frac{25.559,19}{19}$ = Rp. 1.345,22 / pnp – km
BOK / rit	= Rp. 1.345,22 x 14,816 km = Rp. 19.930,79

4.1.2.2. Pendapatan Per Hari

Dari hasil survey dinamis, dapat diketahui pendapatan masing trayek sesuai dengan jumlah penumpang rata – rata yang diangkut dalam kendaraan.

Contoh perhitungan :

➤ Rute Goto – Sofifi pada Hari Senin :

$$\begin{aligned} \text{Penumpang rata – rata / rit} &= 19 \text{ pnp} \\ \text{Tarif angkutan / pnp / rit} &= \text{Rp. 30.000,-} \\ \text{Jumlah rit / hari} &= 1 \\ \text{Total Pendapatan per hari} &= (19 \times \text{Rp. 30.000} \times 1) \\ &= \text{Rp. 570.000,-} \end{aligned}$$

Perhitungan pendapatan per hari untuk Hari Senin sampai hari minggu selengkapnya dapat dilihat pada tabel 4.6 di bawah ini.

Tabel 4.6 Pendapatan Per Hari

Hari Operasi	Jurusan / Trayek	Rit / hari	Pnp rata – rata / rit	Tarif (Rp.)	Pendapatan / hari (Rp.)
Senin	Goto - Sofifi	1	19	Rp. 30.000,-	Rp. 570.000,-
Selasa	Goto - Sofifi	1	19	Rp. 30.000,-	Rp. 570.000,-
Rabu	Goto - Sofifi	1	19	Rp. 30.000,-	Rp. 570.000,-
Kamis	Goto - Sofifi	1	20	Rp. 30.000,-	Rp. 600.000,-
Jumat	Goto - Sofifi	1	20	Rp. 30.000,-	Rp. 600.000,-
Sabtu	Goto - Sofifi	1	19	Rp. 30.000,-	Rp. 570.000,-
Minggu	Goto - Sofifi	1	20	Rp. 30.000,-	Rp. 600.000,-

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

hasil perhitungan menunjukkan besarnya pendapatan per hari dari satu angkutan berbanding lurus dengan banyaknya penumpang dalam suatu angkutan.

4.1.2.3. Keuntungan dan Kerugian Per Hari

Dengan melakukan analisa keuntungan dan kerugian, maka dapat di ketahui besar keuntungan yang di peroleh operator atau pemilik moda setiap hari.

Cara menganalisa keuntungan dan kerugian per hari ialah besar pendapatan per hari di kurangi dengan biaya operasional kendaraan per hari.

Cara perhitungan :

➤ Rute Goto – Sofifi pada Hari Senin :

Pendapatan per hari	= Rp. 570.000,00
BOK / hari	= Rp. 378.685,01
Keuntungan / hari	= Rp. 570.000,00 - Rp. 378.685,01
	= Rp. 191.314,99

Perhitungan keuntungan dan kerugian per hari untuk Hari Senin sampai hari minggu selengkapnya dapat dilihat pada tabel 4.7 di bawah ini.

Tabel 4.7 Keuntungan dan Kerugian Per Hari

Hari Operasi	Jurusan / Trayek	Pendapatan / hari (Rp.)	BOK / kend / hari (Rp.)	Keuntungan / hari (Rp.)
Senin	Goto - Sofifi	Rp. 570.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 191.314,99
Selasa	Goto - Sofifi	Rp. 570.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 191.314,99
Rabu	Goto - Sofifi	Rp. 570.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 191.314,99
Kamis	Goto - Sofifi	Rp. 600.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 221.314,99
Jumat	Goto - Sofifi	Rp. 600.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 221.314,99
Sabtu	Goto - Sofifi	Rp. 570.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 191.314,99
Minggu	Goto - Sofifi	Rp. 600.000,-	Rp. 378.685,01	Rp. 221.314,99

Sumber : Hasil Analisis Data Survey

Dari hasil perhitungan diatas, di ketahui bahwa semua angkutan laut *Speedboat* yang melayani rute Goto – Sofifi mendapatkan keuntungan.

4.1.2.4. Perhitungan Tarif

Sistem Tarif dilakukan dengan menghitung biaya operasi satuan yang di nyatakan per penumpang.

Contoh perhitungan tarif rute Goto – Sofifi.

Diketahui :

1. Biaya pokok = Rp. 25.559,19 / kend - km
2. Faktor muat = 70%
3. Kapasitas Kendaraan = 16 tempat duduk
4. Jarak rata – rata = 14,816 km
5. Tarif pokok = $\frac{25.559,19}{(0,7 \times 16)}$
= Rp. 2.282,07 / pnp - km
6. Besar Tarif = (tarif pokok x jarak rata - rata) + 10%
= (Rp. 2.282,07 x 14,816) + 10%
= Rp. 37.192,27 / pnp - kend

berdasarkan hasil perhitungan diatas, terlihat bahwa besaran tarif eksisting lebih besar yaitu Rp. 37.192,27 / penumpang, sedangkan tarif yang berlaku dilapangan adalah 30.000,- / penumpang.

4.2. Pembahasan

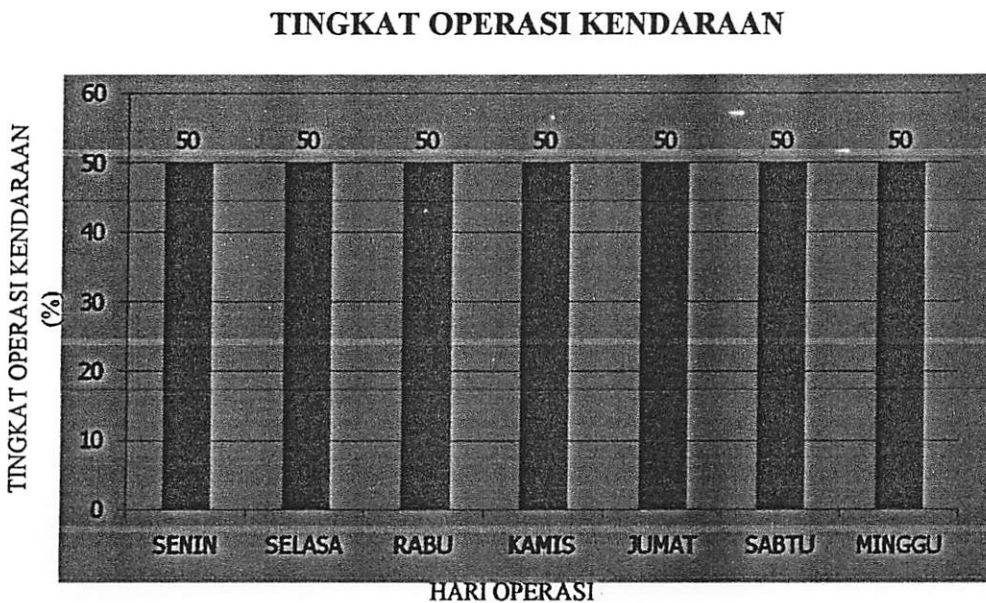
4.2.1. Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut *Speedboat*

4.2.1.1. Tingkat Operasional Kendaraan

Berdasarkan hasil perhitungan Tingkat Operasi Kendaraan, di ketahui bahwa persentase Tingkat Operasional mencapai 50%. ini menunjukkan bahwa jumlah kendaraan yang beroperasi tidak sama dengan jumlah kendaraan yang di ijinakan untuk beroperasi pada jalur angkutan laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi.

Hal ini terjadi karena adanya kesepakatan antar sesama pemilik moda / operator untuk membatasi jumlah *Speedboat* yang melayani rute Goto – Sofifi yaitu sebanyak 7 (tujuh) kendaraan per hari.

Seperti di tampilkan pada grafik 4.1 berikut ini.



Grafik 4.1. Tingkat Operasi Kendaraan

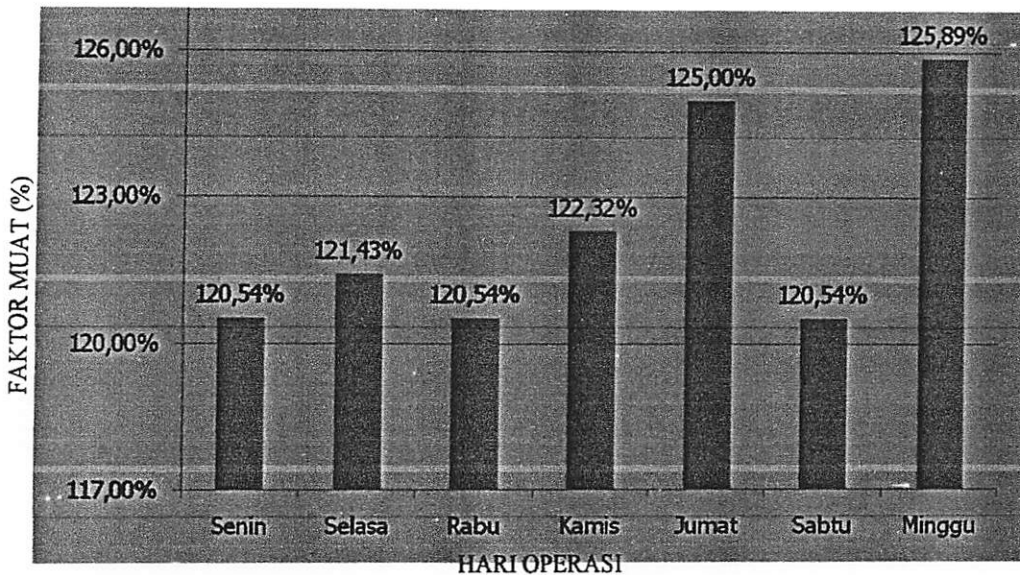
Dengan Tingkat Operasi Kendaraan mencapai 50 %, ada beberapa hal yang menjadi perhatian, antara lain :

1. Tingkat Operasi Kendaraan 50 % menunjukkan bahwa belum semua angkutan yang di ijinan beroperasi sesuai dengan jumlah armada yang melayani rute tersebut.
2. tidak adanya jadwal yang tetap, sedangkan jumlah penumpang yang membutuhkan angkutan sangat tinggi. Solusi untuk mengatasi hal ini adalah dengan mengoptimalkan armada yang telah di ijinan beroperasi pada trayek Goto – Sofifi.

4.2.1.2. Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat (*load factor*) merupakan kepadatan penumpang dalam kendaraan, hal ini menunjukkan bahwa rata – rata jumlah penumpang yang berada dalam kendaraan di bandingkan dengan kapasitas kendaraan selama perjalanan. Dari hasil perhitungan, Faktor muat (*load factor*) memiliki persentase rata – rata diatas standar yang di tetapkan oleh Dinas Perhubungan, dimana persentase rata – rata dalam 1 (satu) minggu sebesar 122,32 %, yang di artikan bahwa pelayanan yang diberikan kepada penumpang (konsumen) sangat buruk, seperti yang di tampilkan pada grafik 4.2 dibawah ini.

FAKTOR MUAT (LOAD FACTOR)



Grafik 4.2. Faktor Muat (Load Factor)

Dari grafik diatas, terlihat bahwa hari minggu mempunyai Faktor Muat (*Load Factor*) paling tinggi yaitu, 125,89 % sedangkan Faktor Muat (*Load Factor*) paling rendah terdapat pada Hari Rabu dan Hari Sabtu, yaitu 120,54 %. Faktor Muat (*Load Factor*) rata – rata dalam 1 (satu) minggu adalah 122,32 %. Permasalahan ini dapat di atasi dengan beberapa cara, yaitu :

1. Penambahan Jumlah Armada Angkutan

Penambahan jumlah armada angkutan ialah salah satu solusi untuk mengurangi tingginya Faktor Muat (*Load Factor*).

Cara menghitung jumlah armada yang akan di tambah adalah sebagai berikut :

$$\text{Jumlah armada} = \frac{122,32\%}{70\%} \times 7 = 12,23 \text{ buah} \sim 12 \text{ buah}$$

Dari hasil diatas, jika jumlah armada yang beroperasi di optimalkan, maka Faktor Muat (*Load Factor*) secara langsung akan turun menjadi 68,75% sehingga dari segi pelayanan terhadap penumpang baik dan pihak operator tidak mengalami kerugian.

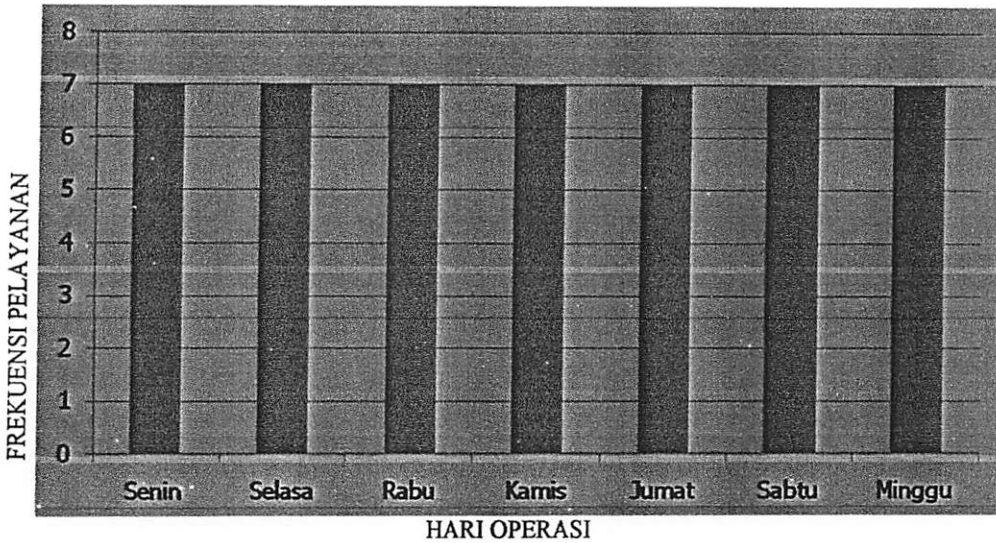
2. Penambahan Waktu Operasional Angkutan

Hubungan antara penambahan waktu operasional angkutan dengan penambahan jumlah armada angkutan disini berbanding lurus, artinya jika ada penambahan angkutan, maka waktu operasional juga bertambah.

4.2.1.3. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan merupakan jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu. Dari hasil survey dan pengamatan langsung di lapangan, kendaraan yang beroperasi adalah 7 (tujuh) kendaraan per hari. Jumlah Frekuensi pelayanan tersebut diatas dinilai sangat kurang, sebab jumlah penumpang yang di angkut melebihi kapasitas kendaraan (*overload factor*). Data mengenai frekuensi pelayanan kendaraan dapat di lihat pada grafik berikut.

FREKUENSI PELAYANAN



Grafik 4.4. Frekuensi Pelayanan

4.2.1.3. Waktu Tunggu dan *Headway*

Kaitan antara Waktu Tunggu dan *Headway* sangat erat sekali, jika *Headway* makin kecil menyebabkan waktu tunggu menjadi rendah.

Berdasarkan hasil perhitungan $Headway = 74$ menit dan waktu tunggu 37 menit. Ini menunjukkan bahwa Waktu Tunggu dan *Headway* mempunyai nilai yang tinggi, hal tersebut terjadi karena tidak adanya jadwal keberangkatan angkutan dengan interval waktu yang cukup lama.

Untuk mengatasi permasalahan ini, dapat dilakukan dengan mengoptimalkan jumlah armada yang beroperasi pada Rute Goto – Sofifi. Seperti pada pembahasan Faktor Muat (*Load Factor*) sebelumnya, jumlah armada yang di optimalkan ialah sebanyak 12 armada.

Cara perhitungan waktu tunggu adalah sebagai berikut :

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{7}{12} \times 37 = 21,6 \text{ menit.}$$

Dari hasil perhitungan diatas, waktu tunggu akan berkurang menjadi 21,6 menit.

4.2.1.3. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Waktu tempuh menunjukkan lamanya waktu yang di perlukan untuk menempuh 1 (satu) rit perjalanan. Dari hasil perhitungan dan survey dinamis memperlihatkan bahwa waktu tempuh rata – rata ($t_{\text{rata - rata}}$) = 43,29 menit (0,72 jam) dan kecepatan perjalanan rata – rata ($V_{\text{rata - rata}}$) = 20,58 km/jam.

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa waktu tempuh dan kecepatan perjalanan 1 (satu) angkutan laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi cukup lama, hal tersebut di pengaruhi oleh :

1. Kondisi jalur laut seperti kondisi gelombang dan arus
2. kondisi kendaraan dan mesin
3. Tingkah laku pengemudi selama perjalanan.

4.2.2. Evaluasi Tarif Angkutan Laut *Speedboat*

4.2.2.1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) angkutan laut *Speedboat* dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, di jabarkan sebagai berikut :

Biaya pokok per kendaraan – km

a. Biaya langsung = Rp. 23.928,07

b. Biaya tidak langsung = Rp. 1.631,12

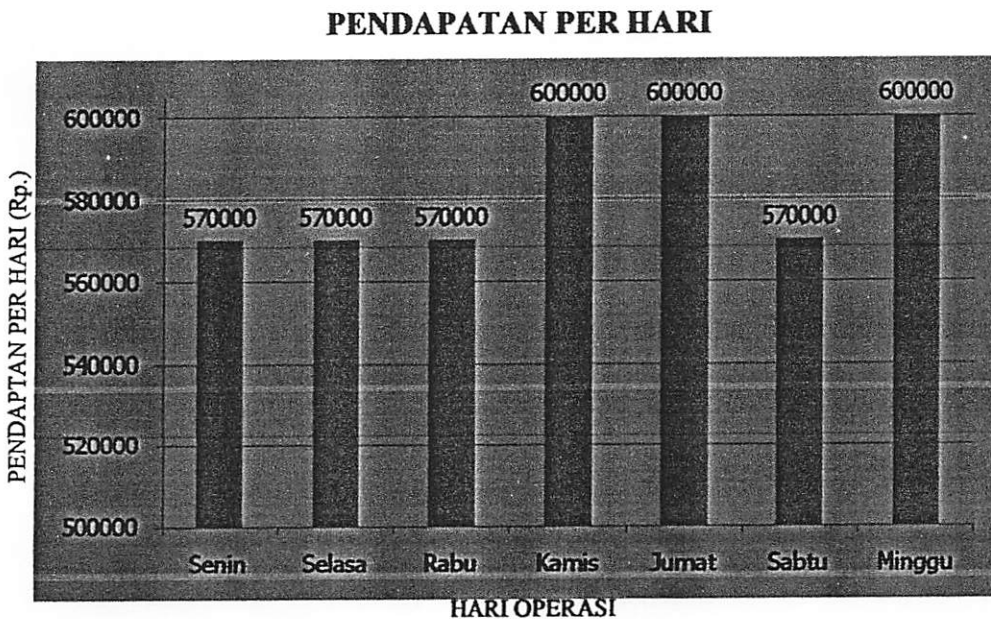
Biaya Operasional Kendaraan = Rp. 25.559,19 / kend – km

Besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang harus di keluarkan oleh operator / pemilik moda sangat tergantung dari besarnya biaya langsung dan biaya tidak langsung. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah Rp. 25.559,19.

4.2.2.2. Pendapatan Perhari

Pendapatan per hari angkutan laut *Speedboat* jumlahnya bervariasi, tergantung dari jumlah penumpang angkutan di dalam kendaraan per hari. Berdasarkan hasil perhitungan untuk kondisi jumlah penumpang normal (19 penumpang), pendapatan per hari = $19 \times \text{Rp } 30.000,- \times 1 = \text{Rp. } 570.000,-$.

Hasil perhitungan Pendapatan Per Hari dari Hari Senin sampai Hari Minggu di tampilkan pada Grafik 4.4 berikut ini.



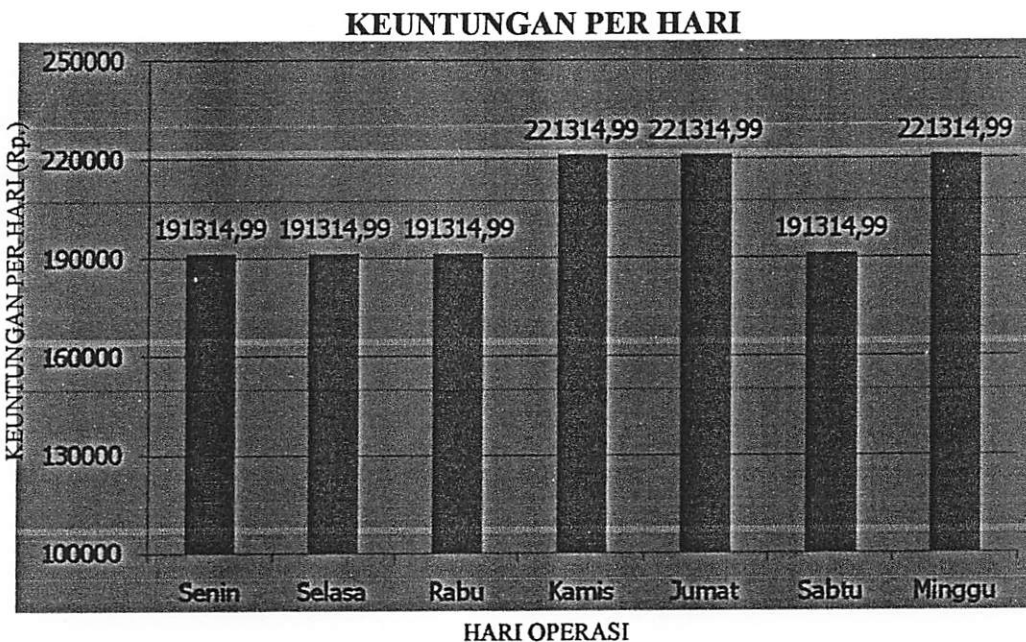
Grafik 4.4 Pendapatan per hari

Grafik di atas memperlihatkan bahwa pendapatan per hari tertinggi adalah pada Hari Kamis, Jumat, dan Minggu yaitu sebesar Rp. 600.000,-. Sedangkan pendapatan per hari terendah adalah pada Hari Senin, Selasa, Rabu, dan Sabtu yaitu sebesar Rp. 570.000,-.

4.2.2.3. Keuntungan dan Kerugian Per hari

Besarnya Keuntungan dan Kerugian setiap moda angkutan laut *Speedboat* tergantung pada dua variabel, yaitu besarnya Pendapatan Per Hari dan besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per kendaraan per hari yang harus dikeluarkan oleh pemilik moda / operator.

Hasil perhitungan Keuntungan dan Kerugian Per Hari kendaraan dari Hari Senin sampai Hari Minggu di tampilkan pada Grafik 4.5 berikut ini.



Grafik 4.5 Keuntungan Per Hari Kendaraan

Dari grafik diatas, terlihat bahwa Keuntungan Per Hari Tertinggi yaitu sebesar Rp. 221.314,99 pada hari Kamis, Jumat, dan Minggu Sedangkan Keuntungan Per Hari Terendah terjadi pada Hari Senin, Selasa, Rabu, dan Sabtu yaitu sebesar Rp. 191.314,99.

Akan tetapi, dengan adanya optimalisasi jumlah armada angkutan, secara otomatis akan menyebabkan terjadinya penurunan keuntungan per hari kendaraan. perhitungan keuntungan per hari setelah di lakukan optimalisasi jumlah armada angkutan adalah sebagai berikut :

$$= \frac{7}{12} \times 191.314,99 = \text{Rp. } 116.000,41$$

Jadi, dengan optimalisasi jumlah armada, maka keuntungan per hari akan ber kurang menjadi Rp 116.000,41.

4.2.2.4. Perhitungan Tarif

Hasil perhitungan pada sub bab sebelumnya menunjukkan bahwa Tarif Eksisting yaitu Rp. 37.192,27 lebih besar daripada tarif yang berlaku di lapangan yaitu Rp. 30.000,- per penumpang. Ini menunjukkan bahwa tarif angkutan saat ini di nilai terlalu mahal dan memberatkan penumpang.

Jika menggunakan Tarif Pokok berdasarkan hasil evaluasi, dimana armada beroperasi setiap hari, maka Tarif Rencana adalah :

1. Biaya pokok = Rp. 10.034,51 / kend - km
2. Faktor muat = 70%
3. Kapasitas Kendaraan = 16 tempat duduk
4. Jarak rata – rata = 14,816 km

$$5. \text{ Tarif pokok} = \frac{10034,51}{(0,7 \times 16)}$$

$$= \text{Rp. } 895,94 / \text{pnp} - \text{km}$$

$$6. \text{ Besar Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata - rata}) + 10\%$$

$$= (\text{Rp. } 895,94 \times 14,816) + 10\%$$

$$= \text{Rp. } 14.601,65 / \text{pnp} - \text{kend}$$

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa Tarif Rencana yaitu Rp. 14.601,65 lebih kecil dari pada tarif yang selama ini berlaku di lapangan yaitu Rp. 30.000,- per penumpang. sehingga dari segi pelayanan terhadap penumpang terpenuhi dan pihak operator pun tidak mengalami kerugian.

Berikut ini akan disajikan simulasi jadwal keberangkatan angkutan laut speedboat yang melayani rute Goto – Sofifi dengan perincian sebagai berikut :

Armada yang di butuhkan :

$$= \frac{Q}{C} = \frac{136}{(0,7 \times 16)} = 12,14 \sim 12 \text{ kendaraan.}$$

❖ Perencanaan Waktu satu putaran (Goto – Sofifi - Goto).

Dimana :

- waktu tunggu penumpang (Goto) = 20 menit
 - waktu tempuh perjalanan (Goto Sofifi) = 45 menit
 - waktu tunggu penumpang (Sofifi) = 20 menit
 - waktu tempuh perjalanan (Goto) = 45 menit
- = 130 menit

Tabel 4.8 Simulasi Jadwal Keberangkatan Angkutan laut *Speedboat* Goto – Sofifi

Nama Speedboat	Masuk Dermaga Goto (jam)	Menunggu Penumpang (menit)	Waktu Berangkat (Goto)	Lama Perjalanan (menit)	Waktu Tiba (Sofifi)	Menunggu Penumpang (menit)	Waktu Berangkat (Sofifi)	Lama Perjalanan (menit)	Waktu Tiba (Goto)	Jarak Tempuh (km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (org)	Kecepatan (km/jam)	Load Factor (%)
Speedboat A	7,00	20	7,20	45	8,05	20	8,25	45	9,10	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat B	7,20	20	7,40	45	8,25	20	8,45	45	9,30	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat C	7,40	20	8,00	45	8,45	20	9,05	45	9,50	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat D	8,00	25	8,25	45	9,10	25	9,35	45	10,20	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat E	8,25	25	8,50	45	9,35	25	10,00	45	10,45	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat F	8,50	30	9,20	45	10,05	30	10,40	45	11,25	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat A1	9,20	30	9,50	45	10,35	30	11,05	45	11,50	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat B1	9,50	35	10,25	45	11,10	35	11,45	45	12,30	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat C1	10,25	35	11,00	45	11,45	35	12,20	45	13,05	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat D1	11,00	35	11,35	45	12,20	35	12,55	45	13,40	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat E1	11,35	40	12,15	45	13,00	40	13,40	45	14,25	14,816	16	11	19,75	68,75
Speedboat F1	12,15	40	12,55	45	13,40	40	14,20	45	15,05	14,816	16	11	19,75	68,75
		36		45		36				14,816	16	136	19,75	68,75

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

1. Perbaikan Kinerja Pelayanan dan Tarif

- Mengoptimalkan jumlah kendaraan yang beroperasi dengan ijin yang dikeluarkan sesuai dengan ijin trayek yang dilayani.
- Memperhatikan faktor muat (Load Factor) untuk keamanan dan keselamatan penumpang.

2. Tarif Ideal

Berdasarkan hasil perhitungan biaya pokok maka Tarif Ideal adalah Rp. 14.601,65

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, terdapat saran - saran yang dapat penulis sampaikan sebagai berikut :

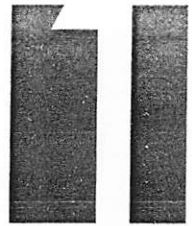
1. Dari Segi Pelayanan

- Penataan kembali terhadap jumlah kendaraan yang beroperasi dengan ijin yang dikeluarkan sesuai dengan ijin trayek yang dilayani.
- Memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan penumpang.

2. Dari Segi Tarif

- **Bagi PEMDA agar membuat suatu daftar tarif yang ideal agar tidak merugikan pihak pemilik moda (operator) serta konsumen.**
- **Bagi Pemilik Moda (operator) serta masyarakat agar mentaati kebijakan PEMDA dalam penetapan tarif.**
- **Secara periodik perlu adanya evaluasi terhadap tarif angkutan laut speedboat sesuai dengan ketentuan yang berlaku.**

LAMPIRAN



DATA PRIMER :

- ▶ KUISIONER OPERATOR ANGKUTAN
- ▶ REKAPITULASI KUISIONER
- ▶ DATA SURVEY CALON PENUMPANG
- ▶ DATA SURVEY DINAMIS
- ▶ PERHITUNGAN BIAYA POKOK KENDARAAN

STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

STUDI KASUS :
ALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
DARI KOTA TIDORE KEPULAUAN
KE SOFIFI - MALUKU UTARA



KUISIONER
MODA ANGKUTAN LAUT

Maksud :

Salah satu peningkatan kualitas sarana angkutan laut di atur lewat pengembangan system tarif dan pengaturan kualitas pelayanan moda tersebut.

Penelitian ini mencoba mencapai kondisi tersebut dengan pemenuhan data kuisisioner yang bapak/ibu isi. diharapkan kerjasama yang baik antara saya dengan anda sebagai responden yang terhormat.

Tujuan :

Untuk keperluan data Tugas Akhir di Institut Teknologi Nasional Malang

Nama :

Hari / Tanggal :

Jam :

Daftar pertanyaan Pengemudi / Pengelola (Operator) Moda Angkutan Laut

1. Jenis angkutan laut apa yang saudara miliki :
a. Speedboat b. Kapal Motor c. lainnya
2. Berapa harga beli kendaraan ? Rp.
3. Berapa kapasitas tempat duduknya
4. Berapa rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap harinya Rit
5. Berapa hari rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap bulannya Hari
6. Berapa jumlah penumpang dalam satu Rit orang
7. Bila ada pinjaman dari bank, berapa besarnya pinjaman ? Rp.
8. Berapa bunga setiap tahunnya ? %
9. Jangka waktu pinjaman ? Tahun
10. a. Berapa rata – rata besar gaji motoris setiap harinya ? Rp.
b. Berapa rata – rata besar gaji pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?
Rp.

11. a. Berapa uang makan motoris setiap harinya ? Rp.
- b. Berapa uang makan pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?
Rp.
12. Berapa penggunaan BBM rata – rata setiap harinya
13. a. Dalam satu bulan dilakukan servis kecil berapa kali
- b. Pada saat servis kecil dilakukan penggantian oli mesin berapa Liter
- c. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil Kg
- d. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis kecil ? Rp.
14. a. Servis besar dilakukan setiap berapa bulan
- b. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil Kg
- c. Berapa Kebutuhan Filter Oli dalam servis besar Buah
- d. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis besar ? Rp.
15. a. Turun mesin dilakukan setiap Tahun
- b. Berapa ongkos setiap kali Turun Mesin ? Rp.
16. Berapa besar biaya retribusi terminal setiap harinya ? Rp.

KUISIONER
MODA ANGKUTAN LAUT

Maksud :

Salah satu peningkatan kualitas sarana angkutan laut di atur lewat pengembangan system tarif dan pengaturan kualitas pelayanan moda tersebut.

Penelitian ini mencoba mencapai kondisi tersebut dengan pemenuhan data kuisioner yang bapak/ibu isi. diharapkan kerjasama yang baik antara saya dengan anda sebagai responden yang terhormat.

Tujuan :

Untuk keperluan data Tugas Akhir di Institut Teknologi Nasional Malang

Nama Surveyor : Syamsudin Kodja

Hari / Tanggal : Kamis, 3 Feb. 2011

Jam : 14.00

Daftar pertanyaan Pengemudi / Pengelola (Operator) Moda Angkutan Laut

1. Jenis angkutan laut apa yang saudara miliki :

- a. Speedboat b. Kapal Motor c. lainnya

2. Berapa harga beli kendaraan ? Rp. 120.000.000

3. Berapa kapasitas tempat duduknya 16

4. Berapa rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap harinya 1 Rit

5. Berapa hari rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap bulannya 17 Hari

6. Berapa jumlah penumpang dalam satu Rit 20 orang

7. Bila ada pinjaman dari bank, berapa besarnya pinjaman ? Rp. -

8. Berapa bunga setiap tahunnya ? - %

9. Jangka waktu pinjaman ? - Tahun

10. a. Berapa rata – rata besar gaji motoris setiap harinya ? Rp. 33.333

b. Berapa rata – rata besar gaji pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 33.333

11. a. Berapa uang makan motoris setiap harinya ? Rp. 15000

b. Berapa uang makan pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 15000

12. Berapa penggunaan BBM rata – rata setiap harinya 20 liter

13. a. Dalam satu bulan dilakukan servis kecil berapa1..... kali
b. Servis kecil dilakukan setiap berapa—..... Kilometer
c. Pada saat servis kecil dilakukan penggantian oli mesin berapa1..... Liter
d. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil1..... Kg
e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis kecil ? Rp.50.000.....

14. a. Servis besar dilakukan setiap berapa36..... bulan
b. Servis besar dilakukan setiap berapa—..... Kilometer
c. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil2..... Kg
d. Berapa Kebutuhan Filter Oli dalam servis besar1..... Buah
e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis besar ? Rp.4.000.000.....

15. a. Turun mesin dilakukan setiap3..... Tahun
b. Berapa ongkos setiap kali Turun Mesin ? Rp.2.000.000.....

16. Berapa besar biaya retribusi terminal setiap harinya ? Rp.1000.....

Hal lain

Terima kasih atas kerjasama dan perhatian anda dalam pengisian data ini.

Apabila terdapat kesalahan, saya sebagai surveyor (peneliti) memohon maaf yang sebesar – besarnya.

KUISIONER
MODA ANGKUTAN LAUT

Maksud :

Salah satu peningkatan kualitas sarana angkutan laut di atur lewat pengembangan system tarif dan pengaturan kualitas pelayanan moda tersebut.

Penelitian ini mencoba mencapai kondisi tersebut dengan pemenuhan data kuisisioner yang bapak/ibu isi. diharapkan kerjasama yang baik antara saya dengan anda sebagai responden yang terhormat.

Tujuan :

Untuk keperluan data Tugas Akhir di Institut Teknologi Nasional Malang

Nama ~~Sumber~~ : Faisal Sarah

Hari / Tanggal : Selasa, 1 Februari 2011

Jam : 10.00

Daftar pertanyaan Pengemudi / Pengelola (Operator) Moda Angkutan Laut

1. Jenis angkutan laut apa yang saudara miliki :

- a. Speedboat b. Kapal Motor c. lainnya

2. Berapa harga beli kendaraan ? Rp. 120.000.000

3. Berapa kapasitas tempat duduknya 16

4. Berapa rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap harinya 1 Rit

5. Berapa hari rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap bulannya 15 Hari

6. Berapa jumlah penumpang dalam satu Rit 20 orang

7. Bila ada pinjaman dari bank, berapa besarnya pinjaman ? Rp.

8. Berapa bunga setiap tahunnya ? %

9. Jangka waktu pinjaman ? Tahun

10. a. Berapa rata – rata besar gaji motoris setiap harinya ? Rp. 33.000

b. Berapa rata – rata besar gaji pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 33.000,-

11. a. Berapa uang makan motoris setiap harinya ? Rp. 15.000

b. Berapa uang makan pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 15.000

12. Berapa penggunaan BBM rata – rata setiap harinya 20

13. a. Dalam satu bulan dilakukan servis kecil berapa¹..... kali
b. Servis kecil dilakukan setiap berapa⁷..... Kilometer
c. Pada saat servis kecil dilakukan penggantian oli mesin berapa¹..... Liter
d. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil¹..... Kg
e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis kecil ? Rp.^{50.000}.....
14. a. Servis besar dilakukan setiap berapa³⁶..... bulan
b. Servis besar dilakukan setiap berapa⁷..... Kilometer
c. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil²..... Kg
d. Berapa Kebutuhan Filter Oli dalam servis besar¹..... Buah
e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis besar ? Rp.^{5.000.000,-}.....
15. a. Turun mesin dilakukan setiap³..... Tahun
b. Berapa ongkos setiap kali Turun Mesin ? Rp.^{2.500.000}.....
16. Berapa besar biaya retribusi terminal setiap harinya ? Rp.¹⁰⁰⁰.....

Hal lain

Terima kasih atas kerjasama dan perhatian anda dalam pengisian data ini.

Apabila terdapat kesalahan, saya sebagai surveyor (peneliti) memohon maaf yang sebesar – besarnya.

KUISIONER
MODA ANGKUTAN LAUT

Maksud :

Salah satu peningkatan kualitas sarana angkutan laut di atur lewat pengembangan system tarif dan pengaturan kualitas pelayanan moda tersebut.

Penelitian ini mencoba mencapai kondisi tersebut dengan pemenuhan data kuisioner yang bapak/ibu isi. diharapkan kerjasama yang baik antara saya dengan anda sebagai responden yang terhormat.

Tujuan :

Untuk keperluan data Tugas Akhir di Institut Teknologi Nasional Malang

Nama ~~Surveyor~~ : Yahya Jufri

Hari / Tanggal : 29 Januari 2011 Sabtu

Jam : 13.00

Daftar pertanyaan Pengemudi / Pengelola (Operator) Moda Angkutan Laut

1. Jenis angkutan laut apa yang saudara miliki :

a. Speedboat b. Kapal Motor c. lainnya

2. Berapa harga beli kendaraan ? Rp. 120.000.000

3. Berapa kapasitas tempat duduknya 16

4. Berapa rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap harinya 1 Rit

5. Berapa hari rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap bulannya 15 Hari

6. Berapa jumlah penumpang dalam satu Rit 20 orang

7. Bila ada pinjaman dari bank, berapa besarnya pinjaman ? Rp. -

8. Berapa bunga setiap tahunnya ? - %

9. Jangka waktu pinjaman ? - Tahun

10. a. Berapa rata – rata besar gaji motoris setiap harinya ? Rp. 33.888,-

b. Berapa rata – rata besar gaji pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 33.888,-

11. a. Berapa uang makan motoris setiap harinya ? Rp. 15.000

b. Berapa uang makan pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 15000

12. Berapa penggunaan BBM rata – rata setiap harinya 20 liter

13. a. Dalam satu bulan dilakukan servis kecil berapa¹ kali
 b. Servis kecil dilakukan setiap berapa Kilometer
 c. Pada saat servis kecil dilakukan penggantian oli mesin berapa¹ Liter
 d. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil¹ Kg
 e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis kecil ? Rp.^{50.000}

14. a. Servis besar dilakukan setiap berapa³⁶ bulan
 b. Servis besar dilakukan setiap berapa Kilometer
 c. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil² Kg
 d. Berapa Kebutuhan Filter Oli dalam servis besar¹ Buah
 e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis besar ? Rp.^{3.000.000}

15. a. Turun mesin dilakukan setiap³ Tahun
 b. Berapa ongkos setiap kali Turun Mesin ? Rp.^{3.000.000,-}

16. Berapa besar biaya retribusi terminal setiap harinya ? Rp.¹⁰⁰⁰

Hal lain

Terima kasih atas kerjasama dan perhatian anda dalam pengisian data ini.

Apabila terdapat kesalahan, saya sebagai surveyor (peneliti) memohon maaf yang sebesar – besarnya.

KUISIONER
MODA ANGKUTAN LAUT

Maksud :

Salah satu peningkatan kualitas sarana angkutan laut di atur lewat pengembangan system tarif dan pengaturan kualitas pelayanan moda tersebut.

Penelitian ini mencoba mencapai kondisi tersebut dengan pemenuhan data kuisioner yang bapak/ibu isi. diharapkan kerjasama yang baik antara saya dengan anda sebagai responden yang terhormat.

Tujuan :

Untuk keperluan data Tugas Akhir di Institut Teknologi Nasional Malang

Nama ~~Surveyor~~ : Abdullah M.
Hari / Tanggal : Sabtu / 5 Feb. 2011
Jam : 11.00

Daftar pertanyaan Pengemudi / Pengelola (Operator) Moda Angkutan Laut

1. Jenis angkutan laut apa yang saudara miliki :

a. Speedboat b. Kapal Motor c. lainnya

2. Berapa harga beli kendaraan ? Rp. 120.000.000,-

3. Berapa kapasitas tempat duduknya 16

4. Berapa rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap harinya 1 Rit

5. Berapa hari rata – rata kendaraan saudara beroperasi setiap bulannya 15 Hari

6. Berapa jumlah penumpang dalam satu Rit 20 orang

7. Bila ada pinjaman dari bank, berapa besarnya pinjaman ? Rp. -

8. Berapa bunga setiap tahunnya ? - %

9. Jangka waktu pinjaman ? - Tahun

10. a. Berapa rata – rata besar gaji motoris setiap harinya ? Rp. 33.333,33,-

b. Berapa rata – rata besar gaji pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 33.333,33,-

11. a. Berapa uang makan motoris setiap harinya ? Rp. 15.000

b. Berapa uang makan pembantu motoris (kenek) setiap harinya ?

Rp. 15000

12. Berapa penggunaan BBM rata – rata setiap harinya 20

13. a. Dalam satu bulan dilakukan servis kecil berapa¹ kali
 b. Servis kecil dilakukan setiap berapa⁷ Kilometer
 c. Pada saat servis kecil dilakukan penggantian oli mesin berapa¹ Liter
 d. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil¹ Kg
 e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis kecil ? Rp.^{50.000,-}.....

14. a. Servis besar dilakukan setiap berapa³⁶ bulan
 b. Servis besar dilakukan setiap berapa⁷ Kilometer
 c. Berapa kebutuhan gemuk dalam servis kecil² Kg
 d. Berapa Kebutuhan Filter Oli dalam servis besar¹ Buah
 e. Berapa ongkos setiap kali melakukan servis besar ? Rp.^{3.000.000,-}.....

15. a. Turun mesin dilakukan setiap³ Tahun
 b. Berapa ongkos setiap kali Turun Mesin ? Rp.^{2.000.000}.....

16. Berapa besar biaya retribusi terminal setiap harinya ? Rp.¹⁰⁰⁰.....

Hal lain

Terima kasih atas kerjasama dan perhatian anda dalam pengisian data ini.

Apabila terdapat kesalahan, saya sebagai surveyor (peneliti) memohon maaf yang sebesar – besarnya.

**SURVEY KEDATANGAN CALON PEKUNCIKING
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Senin, 31 Januari 2011
Speedboat 1

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	iwana m. saha	7,00	7,45	45	sofifi
2	firman salim	7,00	7,45	45	sofifi
3	abubakar nurdin	7,00	7,45	45	sofifi
4	maryam padang	7,00	7,45	45	sofifi
5	indri wulandari	7,00	7,45	45	sofifi
6	kasman umar	7,00	7,45	45	sofifi
7	rosdiana nur	7,03	7,45	42	sofifi
8	fitriya muhammad	7,03	7,45	42	sofifi
9	majid abduallah	7,03	7,45	42	sofifi
10	maryam muhidin	7,05	7,45	40	sofifi
11	halimah djafar	7,05	7,45	40	sofifi
12	fariz zainal	7,06	7,45	39	sofifi
13	abdul hakim	7,06	7,45	39	sofifi
14	jabar annis	7,07	7,45	38	sofifi
15	syahnawi umar	7,08	7,45	37	sofifi
16	adam din	7,09	7,45	36	sofifi
17	iskandar m	7,11	7,45	34	sofifi
18	abidin	7,11	7,45	34	sofifi
19	rukiyah	7,12	7,45	33	sofifi
20	idris abduallah	7,14	7,45	31	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				40	

Senin, 31 Januari 2011
Speedboat 2

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	faradilla	7,16	8,24	68	sofifi
2	dahlan botutu	7,19	8,24	65	sofifi
3	mukhlis botutu	7,25	8,24	59	sofifi
4	reni sirfan	7,29	8,24	55	sofifi
5	fahri rahman	7,32	8,24	52	sofifi
6	nurain sabitu	7,32	8,24	52	sofifi
7	soleman akhmad	7,32	8,24	52	sofifi
8	julaiha ali	7,35	8,24	49	sofifi
9	rahmi mohtar	7,35	8,24	49	sofifi
10	saleh samsudin	7,38	8,24	46	sofifi
11	julaiha anwar	7,40	8,24	44	sofifi
12	naser umar	7,41	8,24	43	sofifi
13	ibrahim hadi	7,46	8,24	38	sofifi
14	abdul gafur soamole	7,47	8,24	37	sofifi
15	ismail siliyaro	7,47	8,24	37	sofifi
16	hajar adam	7,51	8,24	33	sofifi
17	ishak wahab	7,54	8,24	30	sofifi
18	salasa sabtu	7,55	8,24	29	sofifi
19	salwia hasan	7,58	8,24	26	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				45	

Senin, 31 Januari 2011

Speedboat 3

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	iabir kalam	7,58	8,58	60	soffi
2	m. nur	8,01	8,58	57	soffi
3	sabriah abubakar	8,01	8,58	57	soffi
4	husen djumat	8,01	8,58	57	soffi
5	ali basinu	8,04	8,58	54	soffi
6	muchsin tuquwaji	8,05	8,58	53	soffi
7	abdul rahman	8,07	8,58	51	soffi
8	munri abbas	8,07	8,58	51	soffi
9	sarifa thamin	8,09	8,58	49	soffi
10	mustafa noho	8,11	8,58	47	soffi
11	norma saleh	8,15	8,58	43	soffi
12	sofyan yusuf	8,16	8,58	42	soffi
13	zubair ali	8,16	8,58	42	soffi
14	sarifa abdullah	8,16	8,58	42	soffi
15	halik a.h	8,16	8,58	42	soffi
16	kurniawati hatari	8,19	8,58	39	soffi
17	ade abdullah	8,22	8,58	36	soffi
18	abdul kadir	8,27	8,58	31	soffi
19	muhammad togubu	8,29	8,58	29	soffi
20	abdurrahman k.	8,29	8,58	29	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (ment)				46	

Senin, 31 Januari 2011

Speedboat 4

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	m hafid	8,34	9,30	56	soffi
2	nurdiana	8,37	9,30	53	soffi
3	selfani arsyad	8,37	9,30	53	soffi
4	rusmin togubu	8,41	9,30	49	soffi
5	putri husain	8,44	9,30	46	soffi
6	rachmatia husen	8,46	9,30	44	soffi
7	musri'a s.	8,46	9,30	44	soffi
8	taha gottu	8,46	9,30	44	soffi
9	arwar husen	8,47	9,30	43	soffi
10	irfan farouk	8,49	9,30	41	soffi
11	muhammad syafaat	8,49	9,30	41	soffi
12	karmain abdullah	8,52	9,30	38	soffi
13	iauhar saraha	8,55	9,30	35	soffi
14	rahmi a. halim	8,58	9,30	32	soffi
15	irwan h. marsaoly	9,00	9,30	30	soffi
16	rachmad wahyudi	9,00	9,30	30	soffi
17	lili fitriyani	9,00	9,30	30	soffi
18	reni ekawati	9,03	9,30	27	soffi
19	wulandari arif	9,07	9,30	23	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (ment)				40	

Senin, 31 Januari 2011

Surveyor : Noval

Speedboat 5

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	budi syamsudin	9,27	10,47	80	soffi
2	abdul faris m.s.	9,36	10,47	71	soffi
3	mardia ibrahim	9,45	10,47	62	soffi
4	yanto a. latif	9,51	10,47	56	soffi
5	rahmad muhammad	9,57	10,47	50	soffi
6	gunawan bahdar	10,00	10,47	47	soffi
7	yakub usman	10,02	10,47	45	soffi
8	astriyani	10,02	10,47	45	soffi
9	zakia rosyida	10,11	10,47	36	soffi
10	irham	10,15	10,47	32	soffi
11	syahrurizal husen	10,18	10,47	29	soffi
12	m. rifai pelu	10,20	10,47	27	soffi
13	koko usman	10,23	10,47	24	soffi
14	amir hadi	10,29	10,47	18	soffi
15	hamid rasyid	10,31	10,47	16	soffi
16	arsyad salasa	10,34	10,47	13	soffi
17	muhammad syafriyudin	10,35	10,47	12	soffi
18	jufri ali	10,36	10,47	11	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				37	

Senin, 31 Januari 2011

Surveyor : Noval

Speedboat 6

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	nurhayati	10,41	11,37	56	soffi
2	tuti hasan	10,45	11,37	52	soffi
3	nurhasanah	10,45	11,37	52	soffi
4	rusdi harsani	10,49	11,37	48	soffi
5	fauziyah rabo	10,52	11,37	45	soffi
6	fatimah hamzah	10,53	11,37	44	soffi
7	zulfikar rasyid	10,55	11,37	42	soffi
8	rahmat mustafa	10,58	11,37	39	soffi
9	rauf kalam	10,58	11,37	39	soffi
10	abdul muttaqin	10,58	11,37	39	soffi
11	yaser conoras	11,00	11,37	37	soffi
12	jakaria conoras	11,04	11,37	33	soffi
13	thalib umar	11,08	11,37	29	soffi
14	muchsin abubakar	11,08	11,37	29	soffi
15	agus marsaoly	11,11	11,37	26	soffi
16	rosmina jufi	11,13	11,37	24	soffi
17	iskandar botutu	11,15	11,37	22	soffi
18	mardianto musa	11,19	11,37	18	soffi
19	wahyudi wahis	11,20	11,37	17	soffi
20	umi alfisahar	11,24	11,37	13	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				35	

Speedboat 7

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	mulki husen	11,38	12,52	74	soffi
2	awaludin mahmud	11,41	12,52	71	soffi
3	faisal saraha	11,43	12,52	69	soffi
4	buyung dano	11,47	12,52	65	soffi
5	ramli yusuf	11,52	12,52	60	soffi
6	siti hartini	11,56	12,52	56	soffi
7	riri anjani	12,01	12,52	51	soffi
8	abdul wahab	12,01	12,52	51	soffi
9	mohdar adrias	12,08	12,52	44	soffi
10	bukhari soleman	12,14	12,52	38	soffi
11	andri tadjuddin	12,18	12,52	34	soffi
12	zulaiha hamim	12,20	12,52	32	soffi
13	rahmatullah	12,22	12,52	30	soffi
14	fahrudin safi	12,27	12,52	25	soffi
15	m. faisal amir	12,28	12,52	24	soffi
16	farida kalam	12,31	12,52	21	soffi
17	dahlan adam	12,34	12,52	18	soffi
18	hasan alkatiri	12,35	12,52	17	soffi
19	syamsul ali	12,36	12,52	16	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				42	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI SENIN
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,45	40
2	Speedboat 2	8,24	45
3	Speedboat 3	8,58	46
4	Speedboat 4	9,30	40
5	Speedboat 5	10,47	37
6	Speedboat 6	11,37	35
7	Speedboat 7	12,52	42
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			41

**SURVEY KEDATANGAN CALON PERUMBAH RAG
JALUR ANGGUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Selasa, 1 Februari 2011

Surveyor : Noval

Speedboat 1

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	hasan thalib	7,00	7,39	39	soffi
2	muchlas marsaoly	7,00	7,39	39	soffi
3	junianti ali	7,00	7,39	39	soffi
4	nuryani ismail	7,02	7,39	37	soffi
5	junaedi	7,03	7,39	36	soffi
6	sulfa kharie	7,07	7,39	32	soffi
7	kamarudin hasan	7,10	7,39	29	soffi
8	jasman muhammad	7,10	7,39	29	soffi
9	restawati karim	7,12	7,39	27	soffi
10	halimah selasa	7,13	7,39	26	soffi
11	h. musa alataran	7,15	7,39	24	soffi
12	syiffa assagaf	7,15	7,39	24	soffi
13	aldila daud	7,19	7,39	20	soffi
14	muhammad hasan	7,22	7,39	17	soffi
15	abdullah ali	7,23	7,39	16	soffi
16	raisan ahmad	7,24	7,39	15	soffi
17	ikram selang	7,24	7,39	15	soffi
18	irwan m. djen	7,26	7,39	13	soffi
19	asrul sani	7,28	7,39	11	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				26	

Selasa, 1 Februari 2011

Surveyor : Noval

Speedboat 2

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	muhtar yamin	7,30	8,24	54	soffi
2	harayu amir	7,30	8,24	54	soffi
3	suhaidi	7,30	8,24	54	soffi
4	zainul rosyidi	7,32	8,24	52	soffi
5	zainal yunus saraha	7,35	8,24	49	soffi
6	thalib barakat	7,41	8,24	43	soffi
7	rusli abdullah	7,42	8,24	42	soffi
8	djaria hadi	7,42	8,24	42	soffi
9	nurain harsani	7,45	8,24	39	soffi
10	iswandi muhammad	7,49	8,24	35	soffi
11	nursanti	7,52	8,24	32	soffi
12	zulfah abubakar	7,53	8,24	31	soffi
13	julatha kadir	7,53	8,24	31	soffi
14	andri tadjudin	7,59	8,24	25	soffi
15	muhammad rifai pelu	8,01	8,24	23	soffi
16	rifi patty	8,03	8,24	21	soffi
17	rahmadian sari	8,03	8,24	21	soffi
18	achmad rusdi	8,07	8,24	17	soffi
19	uswanti alkatiri	8,10	8,24	14	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				36	

Selasa, 1 Februari 2011
Speedboat 3

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	ervan Ibrahim	8,11	8,59	48	soffi
2	yunus rabo	8,12	8,59	47	soffi
3	rian abdurrahim	8,12	8,59	47	soffi
4	ismail siliyaro	8,16	8,59	43	soffi
5	habiba naser	8,21	8,59	38	soffi
6	mei yulianti	8,25	8,59	34	soffi
7	ayu dukomalamo	8,27	8,59	32	soffi
8	samsa abdullah	8,27	8,59	32	soffi
9	fahra badarab	8,28	8,59	31	soffi
10	mardianti rajab	8,31	8,59	28	soffi
11	najamudin saleh	8,33	8,59	26	soffi
12	kasman umar	8,34	8,59	25	soffi
13	astina habib	8,36	8,59	23	soffi
14	abdul rajak botutu	8,39	8,59	20	soffi
15	farida umasangaji	8,40	8,59	19	soffi
16	iswanto	8,44	8,59	15	soffi
17	budi djanglaha	8,45	8,59	14	soffi
18	dwi malasari	8,45	8,59	14	soffi
19	thamrin marsealy	8,47	8,59	12	soffi
20	barbang	8,48	8,59	11	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				28	

Selasa, 1 Februari 2011
Speedboat 4

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	sarfa thamrin	8,48	9,30	42	soffi
2	arsyad daud	8,49	9,30	41	soffi
3	syamsudin khatami	8,51	9,30	39	soffi
4	muhammad ayub	8,51	9,30	39	soffi
5	noh kader	8,53	9,30	37	soffi
6	ikram saraha	8,53	9,30	37	soffi
7	lukman hasan	8,55	9,30	35	soffi
8	muhammad syafaat	8,57	9,30	33	soffi
9	jubaeda ahmad	8,59	9,30	31	soffi
10	hasbi hamisi	9,01	9,30	29	soffi
11	abdullah jumati	9,05	9,30	25	soffi
12	wahyu sofan	9,05	9,30	25	soffi
13	syahrurzal	9,06	9,30	24	soffi
14	yulianto k.	9,08	9,30	22	soffi
15	muhammad ikbal	9,11	9,30	19	soffi
16	idris samad	9,12	9,30	18	soffi
17	hestin amelia	9,14	9,30	16	soffi
18	iswan karim	9,14	9,30	16	soffi
19	rusdiyanto taher	9,16	9,30	14	soffi
20	farid abdulrahman	9,17	9,30	13	soffi
21	asrul samad	9,18	9,30	12	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				27	

Selasa, 1 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	aulia hasan	9,18	10,47	89	soffi
2	ikbal amirudin	9,18	10,47	89	soffi
3	zulbiah nasuka	9,24	10,47	83	soffi
4	ardiansyah	9,29	10,47	78	soffi
5	dahlan adam	9,35	10,47	72	soffi
6	agus salim	9,37	10,47	70	soffi
7	hamzah ibrahim	9,41	10,47	66	soffi
8	yunus soadara	9,45	10,47	62	soffi
9	abdurrahman	9,45	10,47	62	soffi
10	numahwi	9,49	10,47	58	soffi
11	nurdin abdullah	9,53	10,47	54	soffi
12	zainal ahmad	9,58	10,47	49	soffi
13	dandi gunawan	10,06	10,47	41	soffi
14	achmad zainuddin	10,06	10,47	41	soffi
15	marjan ali	10,10	10,47	37	soffi
16	chairil yanuar	10,18	10,47	29	soffi
17	m. anas basinu	10,23	10,47	24	soffi
18	isnaeni toduhu	10,29	10,47	18	soffi
19	badar h. ali	10,31	10,47	16	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				55	

Selasa, 1 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	hamid marsaoly	10,35	11,39	64	soffi
2	abubakar rajak	10,46	11,39	53	soffi
3	muhammad irkham	10,47	11,39	52	soffi
4	salasa sunya	10,52	11,39	47	soffi
5	yusuf ibrahim	10,56	11,39	43	soffi
6	fadli husen	10,56	11,39	43	soffi
7	fifi harsani	10,59	11,39	40	soffi
8	julaiha hamim	11,00	11,39	39	soffi
9	siti badariyah	11,02	11,39	37	soffi
10	nurilah mahmud	11,03	11,39	36	soffi
11	hartati usman	11,05	11,39	34	soffi
12	lutfi ali	11,07	11,39	32	soffi
13	kader ali	11,07	11,39	32	soffi
14	rauf kalam	11,09	11,39	30	soffi
15	fani syawal	11,11	11,39	28	soffi
16	thalihah husen	11,14	11,39	25	soffi
17	muhammad abduh	11,18	11,39	22	soffi
18	ramli salasa	11,18	11,39	22	soffi
19	numaningsih	11,19	11,39	21	soffi
20	lili fitriyani	11,21	11,39	18	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				36	

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	syamsul ali	11,34	12,52	78	soffi
2	anwar ibrahim	11,34	12,52	78	soffi
3	iskandar hasan	11,39	12,52	73	soffi
4	munawir mansur	11,42	12,52	70	soffi
5	imran tahir	11,47	12,52	65	soffi
6	nurlinda saleh	11,47	12,52	65	soffi
7	muis marsaoly	11,49	12,52	63	soffi
8	umar silo	11,53	12,52	59	soffi
9	imanullah	11,56	12,52	56	soffi
10	m. sahrul	11,58	12,52	54	soffi
11	yusuf mansur	11,58	12,52	54	soffi
12	najib fabanyo	12,07	12,52	45	soffi
13	syafrizal sofyar	12,10	12,52	42	soffi
14	syuaib dukomalamo	12,16	12,52	36	soffi
15	djafar syah	12,17	12,52	35	soffi
16	boki hajar arif	12,23	12,52	29	soffi
17	nina tamam	12,28	12,52	24	soffi
18	amirudin usman	12,31	12,52	21	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				53	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI SELASA
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,39	26
2	Speedboat 2	8,24	36
3	Speedboat 3	8,59	28
4	Speedboat 4	9,30	27
5	Speedboat 5	10,47	55
6	Speedboat 6	11,39	36
7	Speedboat 7	12,52	53
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			37

**SURVEY KEDATANGAN CALON PERKUDIPAJAG
JALUR ANGGUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Rabu, 2 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 1

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	kasman ibrahim	6,58	7,48	50	soffi
2	rosdiana m. nur	7,00	7,48	48	soffi
3	aldilla daud	7,01	7,48	47	soffi
4	ikbal aminuddin	7,02	7,48	46	soffi
5	agus salim	7,02	7,48	46	soffi
6	achmad idris	7,03	7,48	45	soffi
7	iswandi muhammad	7,05	7,48	43	soffi
8	astina habib	7,05	7,48	43	soffi
9	rachmata	7,08	7,48	40	soffi
10	kamarudin	7,09	7,48	39	soffi
11	zainuddin	7,11	7,48	37	soffi
12	humairah mafik	7,11	7,48	37	soffi
13	hasan thalib	7,12	7,48	36	soffi
14	nurjani	7,14	7,48	34	soffi
15	maryam muhidin	7,15	7,48	33	soffi
16	samsa abdullah	7,18	7,48	30	soffi
17	hestin amelia	7,18	7,48	30	soffi
18	fitriah muhammad	7,23	7,48	25	soffi
19	indra deli	7,26	7,48	22	soffi
20	ahmad rusdi	7,26	7,48	22	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				38	

Rabu, 2 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 2

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	jabar anis	7,29	8,20	51	soffi
2	abidin angotosan	7,30	8,20	50	soffi
3	supriyadi	7,30	8,20	50	soffi
4	rustam umahuk	7,31	8,20	49	soffi
5	nurinda	7,33	8,20	47	soffi
6	rini astuti	7,33	8,20	47	soffi
7	hasan ali	7,37	8,20	43	soffi
8	fahria	7,37	8,20	43	soffi
9	fauzi rabo	7,39	8,20	41	soffi
10	raisa ahmad	7,41	8,20	39	soffi
11	nurjannah said	7,43	8,20	37	soffi
12	ade abduallah	7,45	8,20	35	soffi
13	rahmadian sari	7,46	8,20	34	soffi
14	marjan ali	7,46	8,20	34	soffi
15	astriyani	7,50	8,20	30	soffi
16	dwi sulistia	7,53	8,20	27	soffi
17	anshar adam	7,59	8,20	21	soffi
18	mei yulianti	8,01	8,20	19	soffi
19	safiri ali	8,02	8,20	18	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				38	

Rabu, 2 Februari 2011

Speedboat 3

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	jena badarab	8,05	8,59	54	soffi
2	mukhlis nur ohoirat	8,06	8,59	53	soffi
3	irvan ichsan	8,10	8,59	49	soffi
4	firman salim	8,11	8,59	48	soffi
5	majid abdullah	8,12	8,59	47	soffi
6	hakim ahmad	8,12	8,59	47	soffi
7	zulbiah nasoka	8,13	8,59	46	soffi
8	naser umar	8,14	8,59	45	soffi
9	suhaidi	8,14	8,59	45	soffi
10	asrul sani	8,14	8,59	45	soffi
11	abdul gafur	8,15	8,59	44	soffi
12	sahnawi umar	8,16	8,59	43	soffi
13	sri lestari	8,19	8,59	40	soffi
14	sukimin	8,21	8,59	38	soffi
15	budyanto h.	8,22	8,59	37	soffi
16	kamilia mursyid	8,23	8,59	36	soffi
17	asniati	8,29	8,59	30	soffi
18	muhammad fahrudin	8,35	8,59	24	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				43	

Rabu, 2 Februari 2011

Speedboat 4

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	rabo djumati	8,38	9,30	52	soffi
2	annisa rakib	8,39	9,30	51	soffi
3	iauhar saraha	8,43	9,30	47	soffi
4	umar silo	8,44	9,30	46	soffi
5	irma imelda	8,44	9,30	46	soffi
6	rahmi a. halim	8,44	9,30	46	soffi
7	muhtar yamin	8,47	9,30	43	soffi
8	wulandari arif	8,51	9,30	39	soffi
9	idham wahid	8,52	9,30	38	soffi
10	burhanudin	8,54	9,30	36	soffi
11	haili umasangaji	8,58	9,30	32	soffi
12	muhammad hafidz	9,06	9,30	24	soffi
13	abdurrahman	9,10	9,30	20	soffi
14	rahmad hidayat	9,14	9,30	16	soffi
15	herina	9,17	9,30	13	soffi
16	fauzi abubakar	9,20	9,30	10	soffi
17	ismail togubu	9,20	9,30	10	soffi
18	muhammad sifan	9,20	9,30	10	soffi
19	reni sifan	9,23	9,30	7	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				31	

Rabu, 2 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	rohanti	9,24	10,45	81	sofifi
2	sari monita	9,26	10,45	79	sofifi
3	nurdiana	9,28	10,45	77	sofifi
4	abdullah jumati	9,28	10,45	77	sofifi
5	husen syawal	9,42	10,45	63	sofifi
6	inwanto totou	9,45	10,45	60	sofifi
7	farida mochtar	9,49	10,45	56	sofifi
8	fahri rachman	9,50	10,45	55	sofifi
9	budi djanglaha	9,51	10,45	54	sofifi
10	bukhari soleman	9,57	10,45	48	sofifi
11	isa anshari	10,00	10,45	45	sofifi
12	abdul kadir arsyad	10,01	10,45	44	sofifi
13	salasa sunya	10,03	10,45	42	sofifi
14	ibrahim alkatiri	10,03	10,45	42	sofifi
15	yusuf ibrahim	10,08	10,45	37	sofifi
16	amir hadi	10,15	10,45	30	sofifi
17	djafar abdullah	10,19	10,45	26	sofifi
18	rabo yusuf	10,19	10,45	26	sofifi
19	maryam rasid	10,24	10,45	21	sofifi
20	muhammad senen	10,28	10,45	17	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				49	

Rabu, 2 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	maulana m.s.	10,37	11,32	55	sofifi
2	syafriyudin	10,38	11,32	54	sofifi
3	abubakar marsaoly	10,42	11,32	50	sofifi
4	rahmat muhammad	10,44	11,32	46	sofifi
5	ismail gorotomole	10,45	11,32	45	sofifi
6	salahudin adrias	10,48	11,32	44	sofifi
7	iskandar salim	10,48	11,32	44	sofifi
8	karim togubu	10,51	11,32	41	sofifi
9	fitriyani syahrir	10,53	11,32	39	sofifi
10	widya amelia	10,53	11,32	39	sofifi
11	haryati amir	10,58	11,32	34	sofifi
12	m. fahrul alam	10,59	11,32	33	sofifi
13	andri tajudin	11,02	11,32	30	sofifi
14	rusli Abdulhamid	11,02	11,32	30	sofifi
15	jamaludin saman	11,04	11,32	28	sofifi
16	mustafa kono	11,05	11,32	27	sofifi
17	yansen mokoginta	11,09	11,32	23	sofifi
18	qamaria	11,14	11,32	18	sofifi
19	fadlun assagaf	11,21	11,32	11	sofifi
20	julaiha ali	11,25	11,32	7	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				35	

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	fauziyah iriyani	11,30	12,38	68	sofifi
2	wanboko	11,31	12,38	67	sofifi
3	wahyudi wahid	11,37	12,38	61	sofifi
4	siti muttaqina	11,39	12,38	59	sofifi
5	zakia	11,45	12,38	53	sofifi
6	ahmad rakib	11,48	12,38	50	sofifi
7	najamuddin abdullah	11,56	12,38	42	sofifi
8	koko usman	11,57	12,38	41	sofifi
9	siti aisyah	12,00	12,38	38	sofifi
10	fitriyani lestaluhu	12,04	12,38	34	sofifi
11	nurhayati amin	12,05	12,38	33	sofifi
12	nurdiana wahid	12,09	12,38	29	sofifi
13	mursalim	12,13	12,38	25	sofifi
14	daeng sirua	12,17	12,38	21	sofifi
15	mustari sangaji	12,20	12,38	18	sofifi
16	kader sero sero	12,22	12,38	16	sofifi
17	badarudin	12,26	12,38	12	sofifi
18	nursanti	12,31	12,38	7	sofifi
19	indah yahya	12,32	12,38	6	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				36	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI RABU
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,48	38
2	Speedboat 2	8,20	38
3	Speedboat 3	8,59	43
4	Speedboat 4	9,30	31
5	Speedboat 5	10,45	49
6	Speedboat 6	11,32	35
7	Speedboat 7	12,38	36
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			39

**SURVEY KEDATANGAN CALON PEMERINTAH
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Kamis, 3 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 1

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	halimah djafar	7,00	7,40	40	soffi
2	julailha saraha	7,01	7,40	39	soffi
3	abdul kadir	7,02	7,40	38	soffi
4	zakia	7,04	7,40	36	soffi
5	ishak wahab	7,04	7,40	36	soffi
6	nurwahdania s.	7,06	7,40	34	soffi
7	salwia hasan	7,08	7,40	32	soffi
8	ardiansyah	7,08	7,40	32	soffi
9	murni abbas	7,10	7,40	30	soffi
10	sawir dokumalamo	7,11	7,40	29	soffi
11	sofyan yusuf	7,11	7,40	29	soffi
12	m. saffli ali	7,11	7,40	29	soffi
13	sursafiani diauhari	7,16	7,40	24	soffi
14	iwan m. saha	7,17	7,40	23	soffi
15	abdullah husen	7,19	7,40	21	soffi
16	afwan gaus	7,20	7,40	20	soffi
17	dahlan botutu	7,22	7,40	18	soffi
18	ruslan rasyid	7,22	7,40	18	soffi
19	soleman ahmad	7,23	7,40	17	soffi
20	julailha ali	7,25	7,40	15	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				28	

Kamis, 3 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 2

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	wahyu w.	7,29	8,27	58	soffi
2	nurbaya ipa	7,31	8,27	56	soffi
3	rosmina jufti	7,32	8,27	55	soffi
4	rahmi mohtar	7,36	8,27	51	soffi
5	saleh samsudin	7,36	8,27	51	soffi
6	rusmin	7,38	8,27	49	soffi
7	fadli saraha	7,39	8,27	48	soffi
8	udin malagapi	7,39	8,27	48	soffi
9	musrifah s.	7,41	8,27	46	soffi
10	halik. a.r	7,42	8,27	45	soffi
11	gatot subroto	7,44	8,27	43	soffi
12	husen djumati	7,50	8,27	37	soffi
13	mashuri	7,51	8,27	36	soffi
14	irfan farouk	7,53	8,27	34	soffi
15	sahrul fabanyo	7,59	8,27	28	soffi
16	nursani	8,02	8,27	25	soffi
17	syahrulzal	8,02	8,27	25	soffi
18	jabir kalam	8,09	8,27	18	soffi
19	sofyan alop	8,15	8,27	12	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				40	

Kamis, 3 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 3

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	andri tadjudin	8,16	8,56	40	soffi
2	yakub usman	8,19	8,56	37	soffi
3	budi zulkifli	8,20	8,56	36	soffi
4	iskandar m.	8,22	8,56	34	soffi
5	julalifa hamim	8,22	8,56	34	soffi
6	adam din	8,26	8,56	30	soffi
7	zulfah abubakar	8,30	8,56	26	soffi
8	siti idayati	8,32	8,56	24	soffi
9	yuniarti ali	8,32	8,56	24	soffi
10	astuti ibrahim	8,35	8,56	21	soffi
11	abrianti ismono	8,37	8,56	19	soffi
12	restirawati	8,39	8,56	17	soffi
13	yaser konoras	8,40	8,56	16	soffi
14	hasan doa	8,40	8,56	16	soffi
15	raisa achmad	8,41	8,56	15	soffi
16	risanti ohoirat	8,44	8,56	11	soffi
17	numala kipuajena	8,49	8,56	7	soffi
18	rizal marajabessy	8,53	8,56	3	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				23	

Kamis, 3 Februari 2011

Surveyor : Rifai

Speedboat 4

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	ervan mursyid	8,56	9,37	41	soffi
2	junaidi	8,59	9,37	38	soffi
3	lindi wulandari	9,00	9,37	37	soffi
4	mukhlis marsaoly	9,00	9,37	37	soffi
5	sammawia	9,01	9,37	36	soffi
6	nurahmaria	9,01	9,37	36	soffi
7	ayu dukomalamo	9,01	9,37	36	soffi
8	fajri tomawonge	9,01	9,37	36	soffi
9	ruslan wahid	9,02	9,37	35	soffi
10	nurdjani wahid	9,02	9,37	35	soffi
11	thalha husen	9,05	9,37	32	soffi
12	bambang	9,06	9,37	31	soffi
13	sarifa thamrin	9,10	9,37	27	soffi
14	imtal usman	9,14	9,37	23	soffi
15	santri diyasa	9,15	9,37	22	soffi
16	muhammad taufik	9,18	9,37	18	soffi
17	tantawi diauhari	9,22	9,37	15	soffi
18	siti muttaqina	9,22	9,37	15	soffi
19	saiful m saleh	9,29	9,37	8	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				29	

Kamis, 3 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	muhammad yunus	9,34	10,38	64	sofifi
2	m. rizal p.	9,39	10,38	59	sofifi
3	nursanti yahya	9,40	10,38	58	sofifi
4	ikram selang	9,42	10,38	56	sofifi
5	abdulkader	9,42	10,38	56	sofifi
6	safril ali	9,45	10,38	53	sofifi
7	ardiansyah	9,49	10,38	49	sofifi
8	herman sikumbang	9,53	10,38	45	sofifi
9	aulina	9,55	10,38	43	sofifi
10	husni hamisi	9,58	10,38	40	sofifi
11	ade abdullah	9,58	10,38	40	sofifi
12	muhammad syafaat	10,00	10,38	38	sofifi
13	m. syafri	10,07	10,38	31	sofifi
14	fariz marjabessy	10,10	10,38	28	sofifi
15	taufan naser	10,15	10,38	23	sofifi
16	koko usman	10,16	10,38	22	sofifi
17	hasan wadas	10,21	10,38	17	sofifi
18	ayu tomalou	10,21	10,38	17	sofifi
19	bachtiar fahri	10,25	10,38	13	sofifi
20	rahmatullah	10,28	10,38	10	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				38	

Kamis, 3 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Rifai

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	ridwan sau	10,32	11,32	60	sofifi
2	idris m. kama	10,32	11,32	60	sofifi
3	nini safitri	10,37	11,32	55	sofifi
4	farah faradilla	10,40	11,32	52	sofifi
5	mirwan hamisi	10,41	11,32	51	sofifi
6	suprianto	10,44	11,32	48	sofifi
7	junita kharie	10,48	11,32	44	sofifi
8	rauf Abdul Kalam	10,50	11,32	42	sofifi
9	ummi rasyid	10,55	11,32	37	sofifi
10	nurhayati	10,59	11,32	33	sofifi
11	haeda hadi	11,03	11,32	29	sofifi
12	budi syamsul	11,08	11,32	24	sofifi
13	rahmatia husain	11,10	11,32	22	sofifi
14	nurbani asgar	11,16	11,32	16	sofifi
15	zulkifli ohorella	11,17	11,32	15	sofifi
16	jamaludin saman	11,17	11,32	15	sofifi
17	m. safrin	11,22	11,32	10	sofifi
18	marzuki usmail	11,23	11,32	9	sofifi
19	badrun shahab	11,26	11,32	6	sofifi
20	uswanti alkatiri	11,27	11,32	5	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				32	

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	siti hartini	11,37	12,29	52	soffi
2	muhammad rifai	11,40	12,29	49	soffi
3	thae umar	11,43	12,29	46	soffi
4	jakaria conoras	11,48	12,29	41	soffi
5	lutfi syawal	11,49	12,29	40	soffi
6	dahlan adam	11,49	12,29	40	soffi
7	syamsuddin khatami	11,52	12,29	37	soffi
8	nurul ilmi soleman	11,57	12,29	32	soffi
9	djaria hadi	11,57	12,29	32	soffi
10	nurhasanah harsani	12,00	12,29	29	soffi
11	sofyan hadi	12,07	12,29	22	soffi
12	hari mukti	12,10	12,29	19	soffi
13	hidayat umasangaji	12,14	12,29	15	soffi
14	muhammad lail wahid	12,14	12,29	15	soffi
15	ishak naser	12,18	12,29	11	soffi
16	zainal yunus	12,21	12,29	8	soffi
17	abdul hamid rasyid	12,23	12,29	6	soffi
18	hamrullah	12,25	12,29	4	soffi
19	yahya hayatuddin	12,25	12,29	4	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				26	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI KAMIS
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,40	28
2	Speedboat 2	8,27	40
3	Speedboat 3	8,56	23
4	Speedboat 4	9,37	29
5	Speedboat 5	10,38	38
6	Speedboat 6	11,32	32
7	Speedboat 7	12,29	26
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			31

**SURVEY KEDATANGAN CALON PENUMPANG
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Jumat, 4 Februari 2011

Surveyor : Deka

Speedboat 1

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	iskandar hasan	6,59	7,21	22	sofifi
2	nurlaila kelimangun	6,59	7,21	22	sofifi
3	rusli ismail	6,59	7,21	22	sofifi
4	amrullah hasan	7,01	7,21	20	sofifi
5	firdaus samad	7,01	7,21	20	sofifi
6	kamarudin taher	7,02	7,21	18	sofifi
7	ruslan rasyid	7,05	7,21	16	sofifi
8	ummi dokumalamo	7,05	7,21	16	sofifi
9	dedi susanto	7,06	7,21	15	sofifi
10	fikri tameli	7,07	7,21	14	sofifi
11	iksan rustam	7,08	7,21	13	sofifi
12	iskandar hasan	7,08	7,21	13	sofifi
13	humairah malik	7,10	7,21	11	sofifi
14	rosmiyati	7,10	7,21	11	sofifi
15	firman salim	7,11	7,21	10	sofifi
16	madjid abduallah	7,13	7,21	8	sofifi
17	khaidir saleh	7,15	7,21	6	sofifi
18	suhardi	7,15	7,21	6	sofifi
19	farida tan	7,16	7,21	5	sofifi
20	abdul muis marsaoly	7,17	7,21	4	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				14	

Jumat, 4 Februari 2011

Surveyor : Deka

Speedboat 2

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	abubakar nurdin	7,19	8,24	65	sofifi
2	masykur husain	7,23	8,24	61	sofifi
3	thalha husen	7,30	8,24	54	sofifi
4	dirja ali	7,32	8,24	52	sofifi
5	yayu yasin	7,32	8,24	52	sofifi
6	hajar adam	7,36	8,24	48	sofifi
7	nisma umar	7,39	8,24	45	sofifi
8	masyita mahmud	7,40	8,24	44	sofifi
9	jena badarab	7,42	8,24	42	sofifi
10	suherman	7,42	8,24	42	sofifi
11	muhammad ridwan	7,45	8,24	39	sofifi
12	rustam senen	7,48	8,24	36	sofifi
13	ishak wahab	7,51	8,24	33	sofifi
14	abidin angkotasan	7,51	8,24	33	sofifi
15	siti aisyah	7,52	8,24	32	sofifi
16	norma salam	8,00	8,24	24	sofifi
17	anshar adam	8,03	8,24	21	sofifi
18	aldilla daud	8,07	8,24	17	sofifi
19	iswandi muhammad	8,07	8,24	17	sofifi
20	muhammad taufak	8,10	8,24	14	sofifi
21	kino asrun	8,12	8,24	12	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				37	

Jumat, 4 Februari 2011
Speedboat 3

Surveyor : Deka

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	rabo djumati	8,12	8,43	31	soffi
2	fatahillah	8,13	8,43	30	soffi
3	rahmawati	8,13	8,43	30	soffi
4	najamudin	8,14	8,43	29	soffi
5	irfan gani	8,16	8,43	27	soffi
6	hayatul husna	8,17	8,43	26	soffi
7	fahri abubakar	8,17	8,43	26	soffi
8	fahrizal hasan	8,18	8,43	25	soffi
9	reni ekawati	8,20	8,43	23	soffi
10	muhhammad hatta	8,22	8,43	21	soffi
11	m. imran togubu	8,23	8,43	20	soffi
12	mukhsin	8,24	8,43	19	soffi
13	abdullah ade	8,25	8,43	18	soffi
14	nurlaela udin	8,27	8,43	16	soffi
15	eko setyo utomo	8,28	8,43	15	soffi
16	asniawati	8,30	8,43	13	soffi
17	fahrul umamit	8,33	8,43	10	soffi
18	thae umar	8,35	8,43	8	soffi
19	marjan ali	8,35	8,43	8	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				21	

Jumat, 4 Februari 2011
Speedboat 4

Surveyor : Deka

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	emha ismail sangaji	8,39	9,14	35	soffi
2	nofal hidayat	8,46	9,14	28	soffi
3	rohati	8,49	9,14	25	soffi
4	khusnul badar	8,50	9,14	24	soffi
5	fauzi rabo	8,51	9,14	23	soffi
6	aslan kamarudin	8,51	9,14	23	soffi
7	amin hasan	8,54	9,14	20	soffi
8	soleman rifai	8,56	9,14	18	soffi
9	sulfia kharie	8,57	9,14	17	soffi
10	husain alting	8,57	9,14	17	soffi
11	ikbal jpono	8,59	9,14	15	soffi
12	farida mochtar	9,00	9,14	14	soffi
13	suaib siliyaro	9,00	9,14	14	soffi
14	kader sero sero	9,00	9,14	14	soffi
15	sri marini	9,04	9,14	10	soffi
16	hasbi hamisi	9,05	9,14	9	soffi
17	salim naser	9,07	9,14	7	soffi
18	kasman ibrahim	9,07	9,14	7	soffi
19	abdullah husain	9,11	9,14	3	soffi
20	syiffa assagaf	9,12	9,14	2	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				16	

Jumat, 4 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Deka

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	juhria a. rajak	9,14	10,36	82	sofifi
2	thamrin marsaoly	9,14	10,36	82	sofifi
3	ridwan m. yamin	9,18	10,36	78	sofifi
4	idham wahid	9,21	10,36	75	sofifi
5	bukhari soleman	9,25	10,36	71	sofifi
6	anjas taher	9,32	10,36	64	sofifi
7	rabiyah taher	9,35	10,36	61	sofifi
8	kartini elake	9,39	10,36	57	sofifi
9	ikram halil	9,43	10,36	53	sofifi
10	ahmad ishak	9,48	10,36	48	sofifi
11	irmayanti sosaleh	9,50	10,36	46	sofifi
12	rosita anwar	9,57	10,36	39	sofifi
13	m. ali basinu	10,00	10,36	36	sofifi
14	tuti hasan	10,03	10,36	33	sofifi
15	abriyani saleh	10,09	10,36	27	sofifi
16	mirwan hamisi	10,10	10,36	26	sofifi
17	boki hajar arif	10,17	10,36	19	sofifi
18	nurfatahillah	10,20	10,36	16	sofifi
19	burhan abdurrahman	10,23	10,36	13	sofifi
20	fitria fabanyo	10,29	10,36	7	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				47	

Jumat, 4 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Deka

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	muhammad taufik	10,35	11,03	28	sofifi
2	fatima koedubun	10,36	11,03	27	sofifi
3	nani ibrahim	10,38	11,03	25	sofifi
4	herlina musa	10,40	11,03	23	sofifi
5	wahyu khaidir	10,41	11,03	22	sofifi
6	nurfani hatala	10,41	11,03	22	sofifi
7	anwar marsaoly	10,43	11,03	20	sofifi
8	ali wahab	10,45	11,03	18	sofifi
9	khafifah kalam	10,49	11,03	14	sofifi
10	abdul syukur	10,52	11,03	11	sofifi
11	zubaer kasim	10,52	11,03	11	sofifi
12	gusti kelian	10,53	11,03	10	sofifi
13	retno abidin	10,56	11,03	7	sofifi
14	musadath thalib	10,57	11,03	6	sofifi
15	khadijah usman	10,59	11,03	4	sofifi
16	ramdhan samad	10,59	11,03	4	sofifi
17	muhammad idris	11,01	11,03	2	sofifi
18	ardiansyah badarab	11,01	11,03	2	sofifi
19	zakia saleh	11,01	11,03	2	sofifi
20	muhammad anas	11,02	11,03	1	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				13	

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	sawir dokumalamo	11,03	11,38	35	sofifi
2	rahmatia husen	11,05	11,38	32	sofifi
3	zulham zamrun	11,08	11,38	30	sofifi
4	eddy syarif	11,09	11,38	29	sofifi
5	arini yasin	11,11	11,38	27	sofifi
6	febri simanjuntaki	11,11	11,38	27	sofifi
7	fahmi idrus	11,12	11,38	26	sofifi
8	nurlita umasangadji	11,15	11,38	23	sofifi
9	liliyani akhmad	11,17	11,38	21	sofifi
10	nurhayati abidin	11,19	11,38	19	sofifi
11	muhammad saleh hasan	11,19	11,38	19	sofifi
12	masni bose	11,20	11,38	18	sofifi
13	kartini hamisi	11,21	11,38	17	sofifi
14	samsa abdullah	11,22	11,38	16	sofifi
15	fajar satriyono	11,22	11,38	16	sofifi
16	nasrun h. akhmad	11,23	11,38	15	sofifi
17	muhammad fikri	11,26	11,38	12	sofifi
18	ikbal amiruddin	11,29	11,38	9	sofifi
19	muhammad syarif	11,30	11,38	8	sofifi
20	fajri wahid	11,33	11,38	5	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				20	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI JUMAT
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,21	14
2	Speedboat 2	8,24	37
3	Speedboat 3	8,43	21
4	Speedboat 4	9,14	16
5	Speedboat 5	10,36	47
6	Speedboat 6	11,03	13
7	Speedboat 7	11,38	20
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			24

**SURVEY KEDATANGAN CALON PENUMPANG
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Sabtu, 5 Februari 2011
Speedboat 1

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	sri wahyuni	7,00	7,40	40	sofifi
2	subhan	7,00	7,40	40	sofifi
3	asriati samad	7,01	7,40	39	sofifi
4	fahri m. husain	7,02	7,40	38	sofifi
5	isra sangadji	7,03	7,40	37	sofifi
6	safar ibrahim	7,03	7,40	37	sofifi
7	supriyadi	7,03	7,40	37	sofifi
8	muhammad alwin	7,04	7,40	36	sofifi
9	sahdiyah badar	7,06	7,40	34	sofifi
10	sulaiman	7,06	7,40	34	sofifi
11	nasarudin ismail	7,07	7,40	33	sofifi
12	rina albanjar	7,08	7,40	32	sofifi
13	khalida fitriyani	7,10	7,40	30	sofifi
14	daud abdullah	7,11	7,40	29	sofifi
15	ismail saleh	7,11	7,40	29	sofifi
16	safri malagapi	7,14	7,40	26	sofifi
17	firdaus samad	7,15	7,40	25	sofifi
18	husen Syawal	7,16	7,40	24	sofifi
19	yais barakati	7,17	7,40	23	sofifi
20	mahmud sehe	7,18	7,40	22	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				32	

Sabtu, 5 Februari 2011
Speedboat 2

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	dedi susanto	7,20	8,12	52	sofifi
2	rosmina	7,21	8,12	51	sofifi
3	m. nur	7,21	8,12	51	sofifi
4	bani rachman	7,22	8,12	50	sofifi
5	novita sari	7,23	8,12	49	sofifi
6	cahyadi	7,25	8,12	47	sofifi
7	suharni Djalal	7,28	8,12	44	sofifi
8	tuti hadi	7,29	8,12	43	sofifi
9	aswia senen	7,29	8,12	43	sofifi
10	saleh achmad	7,31	8,12	41	sofifi
11	nurul samsudin	7,33	8,12	39	sofifi
12	fitriyani syahrir	7,34	8,12	38	sofifi
13	amalia hestin	7,39	8,12	33	sofifi
14	khalik hadad	7,42	8,12	30	sofifi
15	hasna	7,44	8,12	28	sofifi
16	ridwan hud	7,49	8,12	23	sofifi
17	sofyan hadi	7,56	8,12	16	sofifi
18	djafar abdullah	7,59	8,12	13	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				38	

Sabtu, 5 Februari 2011

Surveyor : Yeni

Speedboat 3

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	rabo yusuf	8,00	8,59	59	soffi
2	syahri sarbin	8,02	8,59	57	soffi
3	nurma m. saleh	8,03	8,59	56	soffi
4	rachman rabo	8,06	8,59	53	soffi
5	hawia saha	8,10	8,59	49	soffi
6	abjan umar	8,11	8,59	48	soffi
7	nursanti	8,13	8,59	46	soffi
8	herlina m	8,17	8,59	42	soffi
9	ambarwati	8,17	8,59	42	soffi
10	husna hamisi	8,19	8,59	40	soffi
11	hawa syamsia	8,23	8,59	36	soffi
12	siti mutakna	8,25	8,59	34	soffi
13	ikbal japono	8,25	8,59	34	soffi
14	fadi m. husen	8,26	8,59	33	soffi
15	abdul kader arsyad	8,29	8,59	30	soffi
16	rifai pelu	8,30	8,59	29	soffi
17	m. ali basinu	8,31	8,59	28	soffi
18	ibnu turuy	8,31	8,59	28	soffi
19	munawir mansur	8,31	8,59	28	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				41	

Sabtu, 5 Februari 2011

Surveyor : Yeni

Speedboat 4

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	ardiansyah	8,32	9,30	58	soffi
2	dani kharie	8,32	9,30	58	soffi
3	halimah h.s	8,36	9,30	54	soffi
4	yulianti	8,37	9,30	53	soffi
5	hasna habib	8,39	9,30	51	soffi
6	inaya lesang	8,41	9,30	49	soffi
7	fadi rajak	8,41	9,30	49	soffi
8	fitriyanti	8,44	9,30	46	soffi
9	adann baha	8,45	9,30	45	soffi
10	rahmat bilo	8,48	9,30	42	soffi
11	hanifa abubakar	8,49	9,30	41	soffi
12	jainatun badar	8,49	9,30	41	soffi
13	mirwan hamisi	8,50	9,30	40	soffi
14	farida syuaib	8,55	9,30	35	soffi
15	siti sehe	8,57	9,30	33	soffi
16	umar syarif	9,03	9,30	27	soffi
17	dewiyanti amelia	9,04	9,30	26	soffi
18	ati abdullah	9,07	9,30	23	soffi
19	armain hasan	9,10	9,30	20	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				42	

Sabtu, 5 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	lutfi h. ali	9,16	10,45	89	sofifi
2	fatma sudirman	9,16	10,45	89	sofifi
3	taufan naser	9,20	10,45	85	sofifi
4	karim ibrahim	9,23	10,45	82	sofifi
5	lukman hakim	9,24	10,45	81	sofifi
6	fauzia ismail	9,28	10,45	77	sofifi
7	aldilla daud	9,32	10,45	73	sofifi
8	suherman	9,33	10,45	72	sofifi
9	jena badarab	9,33	10,45	72	sofifi
10	aslan mahmud	9,39	10,45	66	sofifi
11	fatma rahmasari	9,44	10,45	61	sofifi
12	irfan fabanyo	9,47	10,45	58	sofifi
13	siswanto p.	9,50	10,45	55	sofifi
14	abbas usman	9,51	10,45	54	sofifi
15	agil m. hadi ismail	9,59	10,45	46	sofifi
16	isa anshari	10,02	10,45	43	sofifi
17	bukhari soleman	10,07	10,45	38	sofifi
18	m. anas b	10,08	10,45	37	sofifi
19	farid abdurahman	10,14	10,45	31	sofifi
20	julaiha ali	10,15	10,45	30	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				62	

Sabtu, 5 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	zulfa abubakar	10,21	11,32	71	sofifi
2	faiza rasyid	10,26	11,32	66	sofifi
3	budi janglaha	10,27	11,32	65	sofifi
4	fauzi rabo yusuf	10,30	11,32	62	sofifi
5	ismail sunya	10,35	11,32	57	sofifi
6	farida mochtar	10,39	11,32	53	sofifi
7	muniyati abbas	10,39	11,32	53	sofifi
8	thamrin marsaoly	10,43	11,32	49	sofifi
9	ade halim	10,47	11,32	45	sofifi
10	zainuddin umasangadi	10,49	11,32	43	sofifi
11	nurlinda m. tan	10,52	11,32	40	sofifi
12	m. ikbal umar	10,53	11,32	39	sofifi
13	arsyad daud	10,55	11,32	37	sofifi
14	nurhayati	10,56	11,32	36	sofifi
15	irfan farouk	10,59	11,32	33	sofifi
16	achmad yakub	11,03	11,32	29	sofifi
17	iswandi muhammad	11,05	11,32	27	sofifi
18	hafid usman	11,05	11,32	27	sofifi
19	abdul malik	11,09	11,32	23	sofifi
20	mochtari jumati	11,14	11,32	18	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				44	

Sabtu, 5 Februari 2011
Speedboat 7

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	h. sofyan dano	11,18	12,38	80	sofifi
2	ade ahmad	11,18	12,38	80	sofifi
3	zulkifli ohorella	11,21	12,38	77	sofifi
4	harun ismail	11,25	12,38	73	sofifi
5	maryam rasyid	11,29	12,38	69	sofifi
6	mustafa noho	11,32	12,38	66	sofifi
7	sabria abubakar	11,33	12,38	65	sofifi
8	muhammad abdullah	11,35	12,38	63	sofifi
9	hamim djafar	11,35	12,38	63	sofifi
10	nurwahdania samson	11,38	12,38	60	sofifi
11	yakub usman	11,41	12,38	57	sofifi
12	taufik tan	11,45	12,38	53	sofifi
13	jainab saraha	11,46	12,38	52	sofifi
14	jauhar	11,49	12,38	49	sofifi
15	muhammad syafaat	11,50	12,38	48	sofifi
16	fahri yusuf	11,52	12,38	46	sofifi
17	talhah husen	11,59	12,38	39	sofifi
18	m. iksan muhammad	12,04	12,38	34	sofifi
19	naser karim	12,07	12,38	31	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				58	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI SABTU
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,40	32
2	Speedboat 2	8,12	38
3	Speedboat 3	8,59	41
4	Speedboat 4	9,30	42
5	Speedboat 5	10,45	62
6	Speedboat 6	11,32	44
7	Speedboat 7	12,38	58
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			45

**SURVEY KEDATANGAN CALON PENUMPANG
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

Minggu, 6 Februari 2011
Speedboat 1

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	julaiha ali	7,00	7,39	39	sofifi
2	sarifa thamrin	7,05	7,39	34	sofifi
3	ade naser	7,06	7,39	33	sofifi
4	sofyan yusuf	7,07	7,39	32	sofifi
5	maimuna latif	7,07	7,39	32	sofifi
6	ikbal hasyim	7,07	7,39	32	sofifi
7	syamsuddin	7,09	7,39	30	sofifi
8	ahmad ade	7,11	7,39	28	sofifi
9	zainuddin a.	7,12	7,39	27	sofifi
10	arsyad daud	7,14	7,39	25	sofifi
11	irfan mochtar	7,17	7,39	22	sofifi
12	halik abdurrahman	7,19	7,39	20	sofifi
13	abdul gafur	7,21	7,39	18	sofifi
14	ismail sangaji	7,24	7,39	15	sofifi
15	budi zulkifli	7,25	7,39	14	sofifi
16	fitriyani syahrir	7,25	7,39	14	sofifi
17	adam din	7,28	7,39	11	sofifi
18	muchlis usman	7,31	7,39	8	sofifi
19	sofyan hadi	7,33	7,39	6	sofifi
20	maryam djumati	7,35	7,39	4	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				22	

Minggu, 6 Februari 2011
Speedboat 2

Surveyor : Yeni

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	muhammad zulkifli	7,36	8,29	53	sofifi
2	akhmad yunus	7,36	8,29	53	sofifi
3	hajar adam	7,37	8,29	52	sofifi
4	sulfia kharie	7,39	8,29	50	sofifi
5	ishak wahab	7,41	8,29	48	sofifi
6	abdulkadir arsyad	7,43	8,29	46	sofifi
7	lukman hakim	7,47	8,29	42	sofifi
8	nursyafaat arsad	7,48	8,29	41	sofifi
9	jainatun saleh	7,50	8,29	39	sofifi
10	faisal saraha	7,51	8,29	38	sofifi
11	husen djumati	7,52	8,29	37	sofifi
12	anwar hamisi	7,54	8,29	35	sofifi
13	sabria abubakar	7,54	8,29	35	sofifi
14	muchsin tuguwaji	8,03	8,29	26	sofifi
15	maryam muhiddin	8,09	8,29	20	sofifi
16	nurjannah said	8,14	8,29	15	sofifi
17	hestin amelia	8,16	8,29	13	sofifi
18	thaha gottu	8,17	8,29	12	sofifi
19	agus marsaoly	8,21	8,29	8	sofifi
20	nurhasanah	8,24	8,29	5	sofifi
21	alfisahar harsani	8,26	8,29	3	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				32	

Minggu, 6 Februari 2011

Surveyor : Yeni

Speedboat 3

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (ment)	Tujuan
1	abukasim jabir	8,28	9,02	34	soffi
2	djafar abdullah	8,29	9,02	33	soffi
3	hasna todoho	8,31	9,02	31	soffi
4	fifra hatari	8,33	9,02	29	soffi
5	yanti usman	8,34	9,02	28	soffi
6	jainab saleh	8,36	9,02	26	soffi
7	fifrah isnail	8,39	9,02	23	soffi
8	zainuddin	8,40	9,02	22	soffi
9	saida muhammad	8,41	9,02	21	soffi
10	susilawati syawal	8,41	9,02	21	soffi
11	masyita mahmud	8,43	9,02	19	soffi
12	awaluddin mahmud	8,44	9,02	18	soffi
13	ibnu turuy	8,46	9,02	16	soffi
14	muhammad fahrul	8,46	9,02	16	soffi
15	syafrizal sofyam	8,48	9,02	14	soffi
16	lipa nurdin	8,49	9,02	13	soffi
17	sriwulan abdulkalam	8,50	9,02	12	soffi
18	junaidi	8,50	9,02	12	soffi
19	abu bakar marajabessy	8,54	9,02	8	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (ment)				21	

Minggu, 6 Februari 2011

Surveyor : Yeni

Speedboat 4

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (ment)	Tujuan
1	rusdi yunus	9,00	9,38	38	soffi
2	indah dukomalamo	9,02	9,38	36	soffi
3	yeni rahmawati	9,03	9,38	35	soffi
4	yasser conoras	9,03	9,38	35	soffi
5	emawati kasim	9,04	9,38	34	soffi
6	najamuddin gani	9,04	9,38	34	soffi
7	rusli badarab	9,07	9,38	31	soffi
8	hadi umar	9,08	9,38	30	soffi
9	rosita wanaha	9,10	9,38	28	soffi
10	rawiyah idrus	9,10	9,38	28	soffi
11	fachrudin abbas	9,11	9,38	27	soffi
12	yusuf abdul kalam	9,15	9,38	23	soffi
13	farida kader	9,16	9,38	22	soffi
14	hasna todoho	9,16	9,38	22	soffi
15	fahria h. salam	9,17	9,38	21	soffi
16	ruslan wahid	9,20	9,38	18	soffi
17	nurdiana	9,21	9,38	17	soffi
18	haris a. latif	9,23	9,38	15	soffi
19	siti hawa	9,23	9,38	15	soffi
20	rustina kasim	9,24	9,38	14	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (ment)				26	

Minggu, 6 Februari 2011
Speedboat 5

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	irfan ichsan	9,26	10,29	63	soffi
2	muhammad ilham	9,27	10,29	62	soffi
3	thalib kelian	9,31	10,29	58	soffi
4	khadijah usman	9,32	10,29	57	soffi
5	ali bahar	9,36	10,29	53	soffi
6	nurul ilmi	9,36	10,29	53	soffi
7	nurfani hatala	9,39	10,29	50	soffi
8	suyatno	9,41	10,29	48	soffi
9	ratna syarif	9,41	10,29	48	soffi
10	haryati amir	9,41	10,29	48	soffi
11	ramdani	9,42	10,29	47	soffi
12	indrawati m. saleh	9,44	10,29	45	soffi
13	fatimah usman	9,45	10,29	44	soffi
14	fachri rahman	9,46	10,29	43	soffi
15	syahrir achmad	9,49	10,29	40	soffi
16	hadi sunya	9,52	10,29	37	soffi
17	julaiha hamim	9,53	10,29	36	soffi
18	andri tajudin	9,53	10,29	36	soffi
19	rivai umar	9,57	10,29	32	soffi
20	fuad m. tan	10,00	10,29	29	soffi
21	ulfa hapsari	10,04	10,29	25	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				45	

Minggu, 6 Februari 2011
Speedboat 6

Surveyor : Noval

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	nurmala hidayati	10,09	11,31	82	soffi
2	marwan polisir	10,12	11,31	79	soffi
3	agussalim mahmud	10,13	11,31	78	soffi
4	kurniawati hatari	10,13	11,31	78	soffi
5	suryani ahmad	10,13	11,31	78	soffi
6	muhammad haikal	10,15	11,31	76	soffi
7	imran tahir	10,21	11,31	70	soffi
8	rusdiyanto	10,26	11,31	65	soffi
9	nurhayati abidin	10,27	11,31	64	soffi
10	zulfa abubakar	10,32	11,31	59	soffi
11	rahmawati siknun	10,36	11,31	55	soffi
12	novita yasin	10,39	11,31	52	soffi
13	fauzia alting	10,43	11,31	48	soffi
14	m. saleh husain	10,48	11,31	43	soffi
15	suharto	10,48	11,31	43	soffi
16	ikram halil	10,54	11,31	37	soffi
17	alim naser	10,55	11,31	36	soffi
18	rustam senen	11,01	11,31	30	soffi
19	budi djanglaha	11,07	11,31	24	soffi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				58	

No	Nama Penumpang	Waktu Tiba	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu (menit)	Tujuan
1	m. taufan	11,10	12,40	90	sofifi
2	wahyudin abdulhamid	11,10	12,40	90	sofifi
3	achmad hatari	11,16	12,40	84	sofifi
4	salahuddin adrias	11,19	12,40	81	sofifi
5	ibrahim marajabessy	11,23	12,40	77	sofifi
6	muhammad ridwan	11,28	12,40	72	sofifi
7	rusli abdullah	11,31	12,40	69	sofifi
8	sofyanto wahab	11,35	12,40	65	sofifi
9	syafri malagapi	11,36	12,40	64	sofifi
10	dahmi laite	11,39	12,40	61	sofifi
11	dewi alhadad	11,44	12,40	56	sofifi
12	yulianti abdul gani	11,47	12,40	53	sofifi
13	iuslan tanimbar	11,53	12,40	47	sofifi
14	marwia sibua	11,55	12,40	45	sofifi
15	nasruddin padoma	11,59	12,40	41	sofifi
16	rahmat muhammad	12,04	12,40	36	sofifi
17	mulianti	12,05	12,40	35	sofifi
18	lutfi h. ali	12,11	12,40	29	sofifi
19	numaningsih	12,13	12,40	27	sofifi
20	mardianto musa	12,16	12,40	24	sofifi
21	nurjannah arifin	12,22	12,40	18	sofifi
Waktu Tunggu Rata - rata (menit)				55	

**WAKTU TUNGGU RATA - RATA HARI MINGGU
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT DARI TIDORE KE SOFIFI**

No.	Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)
1	Speedboat 1	7,39	22
2	Speedboat 2	8,29	32
3	Speedboat 3	9,02	21
4	Speedboat 4	9,38	26
5	Speedboat 5	10,29	45
6	Speedboat 6	11,31	58
7	Speedboat 7	12,40	55
Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)			37

Senin, 31 Jan 2011

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,45	8,25	40	14,816	16	20	22,22	125,00
2	Speedboat 2	8,24	9,06	42	14,816	16	19	21,17	118,75
3	Speedboat 3	8,58	9,43	45	14,816	16	20	19,75	125,00
4	Speedboat 4	9,30	10,15	45	14,816	16	19	19,75	118,75
5	Speedboat 5	10,47	11,33	46	14,816	16	18	19,33	112,50
6	Speedboat 6	11,37	12,24	43	14,816	16	20	20,67	125,00
7	Speedboat 7	12,52	13,34	42	14,816	16	19	21,17	118,75
8									
				43			19	20,58	120,54

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

Selasa, 1 Feb 2011

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,39	8,21	42	14,816	16	19	21,17	118,75
2	Speedboat 2	8,24	9,05	41	14,816	16	19	21,68	118,75
3	Speedboat 3	8,59	9,41	42	14,816	16	20	21,17	125,00
4	Speedboat 4	9,30	10,15	45	14,816	16	21	19,75	131,25
5	Speedboat 5	10,47	11,30	43	14,816	16	19	20,67	118,75
6	Speedboat 6	11,39	12,27	48	14,816	16	20	18,52	125,00
7	Speedboat 7	12,52	13,42	50	14,816	16	18	17,78	112,50
8									
				44			19		121,43

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,48	8,29	41	14,816	16	20	21,68	125,00
2	Speedboat 2	8,20	9,05	45	14,816	16	19	19,75	118,75
3	Speedboat 3	8,59	9,41	42	14,816	16	18	21,17	112,50
4	Speedboat 4	9,30	10,15	45	14,816	16	19	19,75	118,75
5	Speedboat 5	10,45	11,28	42	14,816	16	20	21,17	125,00
6	Speedboat 6	11,32	12,12	40	14,816	16	20	22,22	125,00
7	Speedboat 7	12,38	13,19	48	14,816	16	19	18,52	118,75
8									
9									
				43			19		120,54

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

Kamis, 3 Feb 2011

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,40	8,25	45	14,816	16	20	19,75	125,00
2	Speedboat 2	8,27	9,10	43	14,816	16	19	20,67	118,75
3	Speedboat 3	8,56	9,43	47	14,816	16	20	18,91	125,00
4	Speedboat 4	9,37	10,23	46	14,816	16	19	19,33	118,75
5	Speedboat 5	10,38	11,24	43	14,816	16	20	20,67	125,00
6	Speedboat 6	11,32	12,12	40	14,816	16	19	22,22	118,75
7	Speedboat 7	12,29	13,20	42	14,816	16	20	21,17	125,00
8									
9									
				44			20		122,32

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,21	8,05	44	14,816	16	20	20,20	125,00
2	Speedboat 2	8,24	9,07	43	14,816	16	21	20,67	131,25
3	Speedboat 3	8,43	9,26	43	14,816	16	19	20,67	118,75
4	Speedboat 4	9,14	10,01	47	14,816	16	20	18,91	125,00
5	Speedboat 5	10,36	11,20	44	14,816	16	20	20,20	125,00
6	Speedboat 6	11,03	11,45	42	14,816	16	20	21,17	125,00
7	Speedboat 7	11,38	12,25	47	14,816	16	20	18,91	125,00
8									
9									
				44			20		125,00

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

Sabtu, 5 Feb 2011

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,40	8,22	42	14,816	16	20	21,17	125,00
2	Speedboat 2	8,12	8,57	45	14,816	16	18	19,75	112,50
3	Speedboat 3	8,59	9,41	42	14,816	16	19	21,17	118,75
4	Speedboat 4	9,30	10,15	45	14,816	16	19	19,75	118,75
5	Speedboat 5	10,45	11,28	42	14,816	16	20	21,17	125,00
6	Speedboat 6	11,32	12,12	40	14,816	16	20	22,22	125,00
7	Speedboat 7	12,38	13,19	41	14,816	16	19	21,68	118,75
8									
9									
				42			19		120,54

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

No.	Nama Speedboat	Waktu Berangkat	Waktu Tiba	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kecepatan (Km/jam)	Load Factor (%)
1	Speedboat 1	7,39	8,34	43	14,816	16	20	20,67	125,00
2	Speedboat 2	8,29	9,15	46	14,816	16	21	19,33	131,25
3	Speedboat 3	9,02	9,47	45	14,816	16	19	19,75	118,75
4	Speedboat 4	9,38	10,22	44	14,816	16	20	20,20	125,00
5	Speedboat 5	10,29	11,17	48	14,816	16	21	18,52	131,25
6	Speedboat 6	11,31	12,15	44	14,816	16	19	20,20	118,75
7	Speedboat 7	12,40	13,27	47	14,816	16	21	18,91	131,25
8									
9									
							20		125,89

Sumber : Hasil Pengolahan Data Survey

No.	Hari Operasi	Waktu Tunggu Rata - rata (Menit)	Headway (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Kapasitas Kendaraan	Jumlah Penumpang (Org)	Kebutuhan
1	Senin	41	74	14,816	16	135	12,05
2	Selasa	37	74	14,816	16	136	12,14
3	Rabu	39	79	14,816	16	135	12,05
4	Kamis	31	62	14,816	16	137	12,23
5	Jumat	24	48	14,816	16	140	12,50
6	Sabtu	45	90	14,816	16	135	12,05
7	Minggu	37	74	14,816	16	141	12,59
8							
9							
		36				137	12,23

**PERHITUNGAN BIAYA POKOK
ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
(JALUR ANGKUTAN KOTA TIDORE KEPULAUAN KE SOFIFI)**

PRODUKSI PER KENDARAAN

a. km tempuh / rit	=	14,816
b. frekuensi / hari	=	1
c. km tempuh / hari (a x b)	=	14,816
d. penumpang / rit rata-rata	=	16
e. penumpang / hari (b x d)	=	16
f. hari operasi / bulan	=	15
g. km tempuh / bulan (c x f)	=	222,24
h. penumpang / bulan (e x f)	=	240
i. km tempuh / tahun (g x 12)	=	2666,88
j. penumpang / tahun (h x 12)	=	2880

BIAYA PER KENDARAAN - KM

BIAYA LANGSUNG

A. PENYUSUTAN KENDARAAN

harga kendaraan	=	120.000.000
masa penyusutan	=	5 Tahun
nilai residu (20%)	=	24.000.000
bunga bank	=	-
		<u>96.000.000</u>
penyusutan kend - km	=	13334,40
	=	7.199,42

B. GAJI DAN TUNJANGAN AWAK KENDARAAN

gaji motoris + pembantu motoris	=	24.000.000
uang makan	=	5.400.000
		<u>29.400.000,00</u>
biaya awak kend / km	=	2666,88
	=	11.024,12

C. BBM

BBM kendaraan / hari	=	20
km tempuh / hari	=	14,816
harga BBM	=	3.500
pemakaian BBM	=	0,74
biaya BBM / kendaraan / hari	=	70.000
		<u>70.000</u>
biaya BBM / kendaraan - km	=	14,816
	=	4724,62

D. SERVIS KECIL

dilakukan sekali dalam 1 bulan

oli mesin 1 liter	=	35.000
gemuk	=	35.000
upah servis	=	50.000
		120.000
biaya servis kecil / kend - km	=	<u>222,24</u>
	=	539,96

E. SERVIS BESAR

dilakukan sekali dalam 3 tahun

oli mesin 2 liter	=	70.000
gemuk	=	35.000
filter oli	=	35.000
upah servis	=	50.000
		190.000
biaya servis besar / kend - km	=	<u>8.000,64</u>
	=	23,75

F. OVERHOUL MESIN

dilakukan sekali dalam 3 tahun

biaya overhoul	=	2.000.000
upah servis	=	250.000
		2.250.000
biaya servis besar / kend - km	=	<u>8.000,64</u>
	=	281,23

G. RETRIBUSI DERMAGA

retribusi dermaga	=	2.000
		2.000
biaya servis besar / kend - km	=	<u>14,816</u>
	=	134,99

BIAYA TIDAK LANGSUNG**A. BIAYA PEGAWAI SELAIN AWAK KENDARAAN**

gaji	=	300.000
lembur	=	-
tunjangan sosial	=	-
		300.000
biaya pegawai selain awak kend	=	<u>222,24</u>
	=	1.349,89

B. BIAYA PENGELOLAAN / TAHUN

penyusutan bangunan Kantor	=	300.000
penyusutan inventaris	=	-
penyusutan sarana bengkel	=	-
pemeliharaan bengkel	=	-
listrik & PDAM	=	200.000
pajak	=	-
ijin usaha	=	-
ijin trayek	=	250.000
		750.000
penyusutan kend - km	=	<u>2666,88</u>
	=	281,23

REKAPITULASI BIAYA LANGSUNG	
A. BIAYA PENYUSUTAN KENDARAAN	7199,42
B. BIAYA GAJI & TUNJANGAN AWAK KENDARAAN	11024,12
C. BIAYA BBM	4724,62
D. BIAYA SERVIS KECIL	539,95
E. BIAYA SERVIS BESAR	23,74
F. OVERHOUL MESIN	281,23
G. RETRIBUSI DERMAGA	134,99
JUMLAH	23928,07

REKAPITULASI BIAYA TIDAK LANGSUNG	
A. BIAYA PEGAWAI SELAIN AWAK KENDARAAN	1349,89
B. BIAYA PENGELOLAAN / TAHUN	281,23
JUMLAH	1631,12

BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	
A. BIAYA LANGSUNG	23928,07
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG	1631,12
JUMLAH	25559,19

BIAYA POKOK KENDARAAN PER HARI	
BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	25559,19
KM TEMPUH PER HARI	14,816
JUMLAH	378684,99

BIAYA POKOK PER PENUMPANG	
BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	25559,19
KAPASITAS KENDARAAN	16
JUMLAH	1597,45

PENDAPATAN PER HARI	
TERTINGGI	600000
TERENDAH	570000

KEUNTUNGAN PER HARI	
TERTINGGI	221315,01
TERENDAH	191315,01

TARIF POKOK RENCANA	2282,07
BESAR TARIF	33811,16
10%	3381,12
JUMLAH	37192,28

**PERHITUNGAN BIAYA POKOK HASIL EVALUASI
ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
(JALUR ANGKUTAN KOTA TIDORE KEPULAUAN KE SOFIF)**

PRODUKSI PER KENDARAAN

a. km tempuh / rit	=	14,816
b. frekuensi / hari	=	2
c. km tempuh / hari (a x b)	=	29,632
d. penumpang / rit rata-rata	=	16
e. penumpang / hari (b x d)	=	32
f. hari operasi / bulan	=	30
g. km tempuh / bulan (c x f)	=	888,96
h. penumpang / bulan (e x f)	=	960
i. km tempuh / tahun (g x 12)	=	10667,52
j. penumpang / tahun (h x 12)	=	11520

BIAYA PER KENDARAAN - KM

BIAYA LANGSUNG

A. PENYUSUTAN KENDARAAN

harga kendaraan	=	120.000.000
masa penyusutan	=	5 tahun
nilai residu (20%)	=	24.000.000
bunga bank	=	-
		96.000.000
penyusutan kend - km	=	<u>53337,60</u>
	=	1.799,86

B. GAJI DAN TUNJANGAN AWAK KENDARAAN

gaji motoris + pembantu motoris	=	24.000.000
uang makan	=	5.400.000
		29.400.000,00
biaya awak kend / km	=	<u>10667,52</u>
	=	2.756,03

C. BBM

BBM kendaraan / hari	=	20
km tempuh / hari	=	14,816
harga BBM	=	3.500
pemakaian BBM	=	0,74
biaya BBM / kendaraan / hari	=	70000
		70000
biaya BBM / kendaraan - km	=	<u>14,816</u>
	=	4724,62

D. SERVIS KECIL

dilakukan sekali dalam 1 bulan

oli mesin 1 liter	=	35.000
gemuk	=	35.000
upah servis	=	50.000
		<u>120.000</u>
biaya servis kecil / kend - km	=	888,96
	=	134,99

E. SERVIS BESAR

dilakukan sekali dalam 3 tahun

oli mesin 2 liter	=	70.000
gemuk	=	35.000
filter oli	=	35.000
upah servis	=	50.000
		<u>190.000</u>
biaya servis besar / kend - km	=	32.002,56
	=	5,94

F. OVERHOUL MESIN

dilakukan sekali dalam 3 tahun

biaya overhoul	=	2.000.000
upah servis	=	250.000
		<u>2.250.000</u>
biaya servis besar / kend - km	=	32.002,56
	=	70,31

G. RETRIBUSI DERMAGA

retribusi dermaga	=	2.000
		<u>2.000</u>
biaya servis besar / kend - km	=	14,816
	=	134,99

BIAYA TIDAK LANGSUNG**A. BIAYA PEGAWAI SELAIN AWAK KENDARAAN**

gaji	=	300.001
lembur	=	-
tunjangan sosial	=	-
		<u>300.001</u>
biaya pegawai selain awak kend	=	888,96
	=	337,47

B. BIAYA PENGELOLAAN / TAHUN

penyusutan bangunan Kantor	=	300.000
penyusutan inventaris	=	-
penyusutan sarana bengkel	=	-
pemeliharaan bengkel	=	-
listrik & PDAM	=	200.000
pajak	=	-
ijin usaha	=	-
ijin trayek	=	250.000
	=	<u>750.000</u>
penyusutan kend - km	=	10667,52
	=	70,31

REKAPITULASI BIAYA LANGSUNG	
A. BIAYA PENYUSUTAN KENDARAAN	1799,86
B. BIAYA GAJI & TUNJANGAN AWAK KENDARAAN	2756,03
C. BIAYA BBM	4724,62
D. BIAYA SERVIS KECIL	134,99
E. BIAYA SERVIS BESAR	5,94
F. OVERHOUL MESIN	70,31
G. RETRIBUSI DERMAGA	134,99
JUMLAH	9626,73

REKAPITULASI BIAYA TIDAK LANGSUNG	
A. BIAYA PEGAWAI SELAIN AWAK KENDARAAN	337,47
B. BIAYA PENGELOLAAN / TAHUN	70,31
JUMLAH	407,78

BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	
A. BIAYA LANGSUNG	9626,73
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG	407,78
JUMLAH	10034,51

BIAYA POKOK KENDARAAN PER HARI	
BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	10034,51
KM TEMPUH PER HARI	14,816
JUMLAH	148671,32

BIAYA POKOK PER PENUMPANG	
BIAYA POKOK PER KENDARAAN - KM	10034,51
KAPASITAS KENDARAAN	16
JUMLAH	627,16

PENDAPATAN PER HARI	
TERTINGGI	210263,73
TERENDAH	173759,61

KEUNTUNGAN PER HARI	
TERTINGGI	61592,41
TERENDAH	25088,29

TARIF POKOK RENCANA	895,94
BESAR TARIF	13274,23
10%	1327,42
JUMLAH	14601,65

LAMPIRAN **2**

DATA SEKUNDER

- ▶ SURAT REKOMENDASI PENELITIAN
- ▶ PETA KOTA TIDORE KEPULAUAN
- ▶ SK WALIKOTA
- ▶ DATA ARMADA SPEEDBOAT
- ▶ PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO
KOTA TIDORE KEPULAUAN

STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

STUDI KASUS :
JALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
DARI KOTA TIDORE KEPULAUAN
KE SOFIFI - MALUKU UTARA





PEMERINTAH PROVINSI MALUKU UTARA
BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT
Jl. Raya Lintas Halmahera Gosale Puncak,
SOFIFI

REKOMENDASI

Nomor: 070/034/BKBPPM/2011

Menunjuk Surat Pembantu Dekan I Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang Nomor : ITN-33/III.SL/1/2011 tanggal 25 Januari 2011 Perihal Permohonan Izin Penelitian, pada prinsipnya Pemerintah Provinsi Maluku Utara tidak berkeberatan dan dapat memberikan Rekomendasi Penelitian kepada:

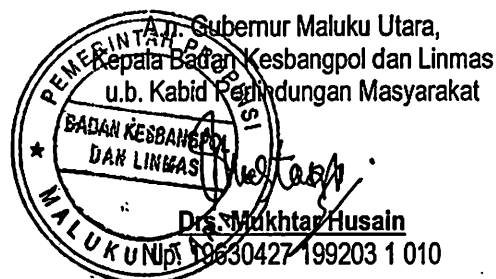
Nama : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
N I M : 05. 21.127/P
Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang
Program Studi : Teknik Sipil
Maksud : Mengadakan penelitian dalam rangka penyusunan *Skripsi*
Judul Penelitian : "*Studi Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Tarif Modal Angkutan Laut Speed Boat.*"
Lama Kegiatan : 1 (satu) Bulan (31 Januari s/d 28 Pebruari 2011)
Lokasi : Kota Tidore Kepulauan - Sofifi.

Rekomendasi ini diberikan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Harus mentaati Peraturan perundang-undangan yang berlaku;
2. Rekomendasi ini hanya digunakan untuk kegiatan sesuai judul penelitian dan tidak dibenarkan melakukan penelitian yang tidak ada kaitannya dengan judul penelitian dimaksud.
3. Kepada pihak-pihak yang dihubungi agar dapat memberikan bantuan seperlunya;
4. Setelah melakukan penelitian agar melaporkan kembali kepada Gubernur Maluku Utara cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat;
5. Rekomendasi ini berlaku sampai dengan tanggal yang ditetapkan dan dapat dibatalkan sebelum batas waktu penelitian, apabila melakukan penyimpangan terhadap ketentuan di atas.

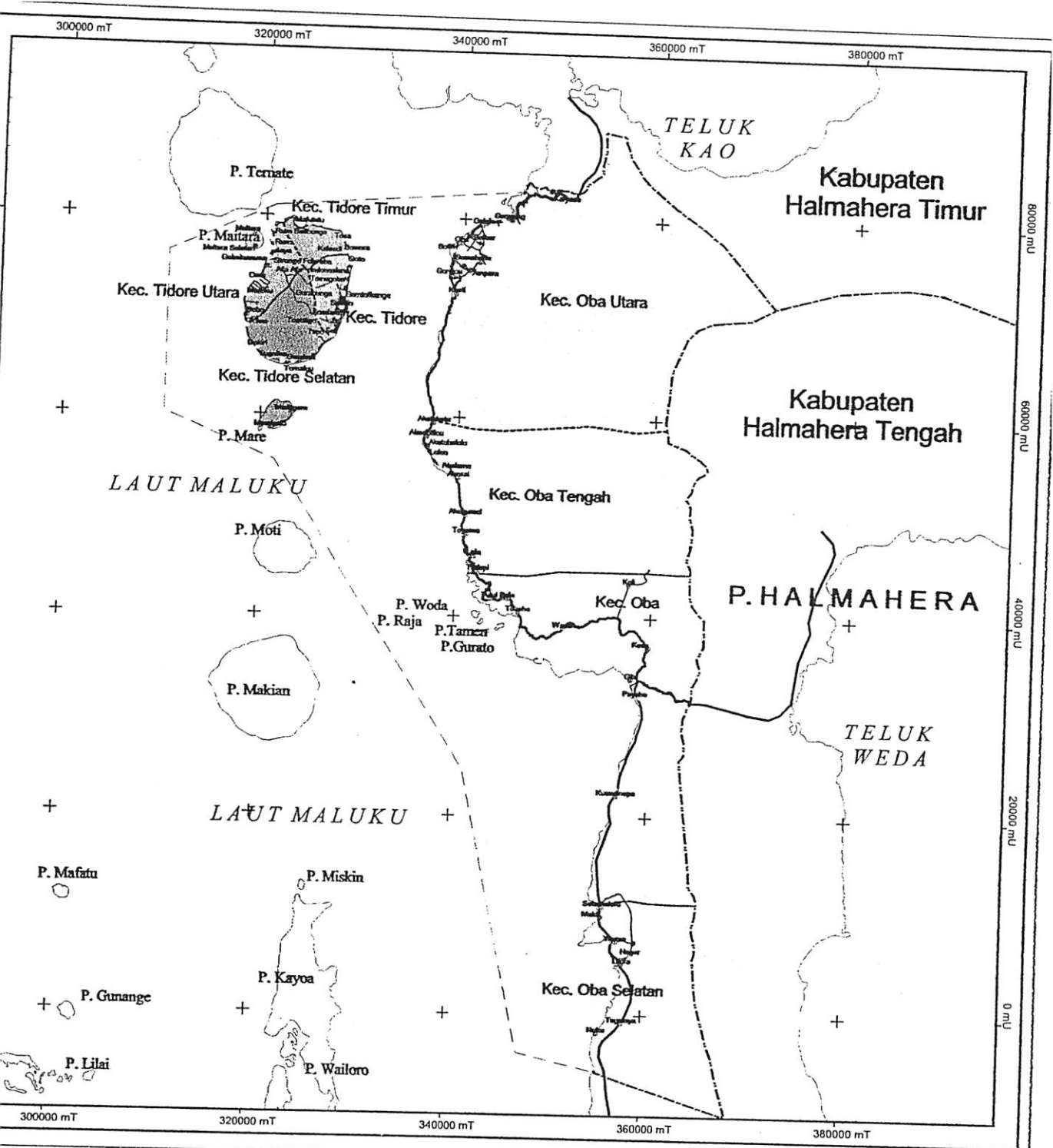
Demikian rekomendasi ini diberikan untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Sofifi
Pada tanggal : 31 Januari 2011



Tembusan, disampaikan dengan hormat kepada:

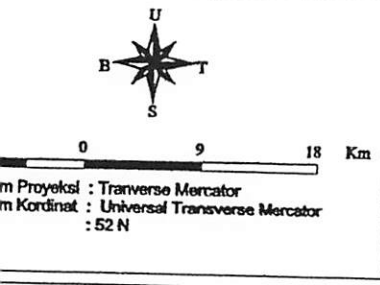
1. Gubernur Maluku Utara (sebagai laporan);
2. Kapolda Maluku Utara di Temate;
3. Danrem 152 Babullah di Sofifi;
4. Kepala Kejaksaan Tinggi Maluku Utara di Temate;
5. Kepala Baliitbangda Maluku Utara di Sofifi;
6. Walikota Tidore Kepulauan di Tidore;
7. Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan (ITN) Malang;
8. Yang bersangkutan.



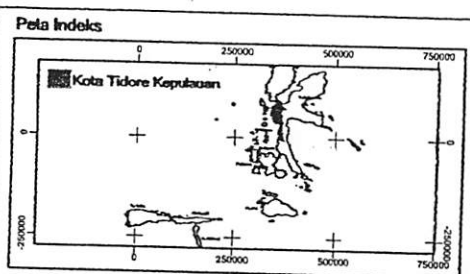
PETA ADMINISTRATIF KOTA TIDORE KEPULAUAN

SATUAN KERJA PERANGKAT DAERAH (SPKD)
 DINAS PEKERJAAN UMUM
 PROPINSI MALUKU UTARA
 Ditjen Penataan Ruang - Departemen Pekerjaan Umum

**Rencana Tata Ruang Wilayah
 Kota Tidore Kepulauan
 Tahun 2010 - 2030**



Legenda	
•	Desa
—	Kelurahan
—	Garis Pantai
- - -	Batas Laut
- - - -	Batas Kabupaten
- - - - -	Batas Kecamatan
—	Rencana Jalan Kolektor Sekunder
—	Rencana Jalan Lokal Sekunder
Oba	
■	Oba Selatan
■	Oba Tengah
■	Oba Utara
■	Tidore
■	Tidore Selatan
■	Tidore Timur
■	Tidore Utara
■	Non Tidore Kepulauan
■	Laut
—	Kolektor Primer
—	Kolektor Sekunder
—	Lokal Sekunder
—	Lingkungan



- Sumber Pembuatan Peta :
1. Citra Landsat, 2005
 2. Citra Aster, 2009
 3. Citra Quickbird, 2005
 4. Hasil Survey Lapangan

Peta 2.1

PT. INTIMULYA MULTI KENCANA
 KONSULTAN REKAYASA TEKNIK
 SURVEY - MAPPING & PHOTOGRAMMETRIC SURVEY - DESIGN - GEOLOGICAL - SOIL MECHANIC

Komplek Ujung Bango Indah Blok F No. 7 Bandung 40111
 Telp: (022) - 7927277 Fax: (022) 7903787
 E-mail: intimulya@infocan.com



WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN

KEPUTUSAN WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN
NOMOR 63.2 TAHUN 2008

PENYESUAIAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG KAPAL LAUT KONVENSIONAL DAN KAPAL CEPAT DALAM WILAYAH KOTA TIDORE KEPULAUAN

WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN,

- Menimbang :**
- a. bahwa sehubungan dengan adanya kebijakan pemerintah terhadap kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM) berdasarkan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 16 Tahun 2008 tentang Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak Dalam Negeri yang turut mempengaruhi tarif angkutan penumpang kapal laut;
 - b. bahwa untuk memberikan kepastian hukum terhadap tarif angkutan laut dalam wilayah Kota Tidore Kepulauan, perlu dilakukan penyesuaian tarif angkutan penumpang kapal laut baik konvensional maupun kapal cepat yang melintas dalam wilayah Kota Tidore Kepulauan;
 - c. bahwa untuk maksud sebagaimana tersebut pada huruf a dan b di atas, maka perlu ditetapkan dengan Keputusan Walikota;
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
 2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3493);
 3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Halmahera Utara, Kabupaten Halmahera Selatan, Kabupaten Kepulauan Sula, Kabupaten Halmahera Timur dan Kota Tidore Kepulauan di Propinsi Maluku Utara (Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4264);
 4. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1988 tentang Koordinasi Kegiatan Instansi Vertikal Di Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1988 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3373);

6. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1988 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3378);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2005 tentang Pedoman Pembinaan dan Pengawasan atas Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4593) ;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KK 44 Tahun 1990 tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 1990 tentang Tarif Angkutan Laut Penumpang Lokal Yang Beroperasi Dalam Propinsi dan Propinsi Yang Berbatasan Langsung;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan** :
- PERTAMA** : Penyesuaian Tarif Angkutan Penumpang Kapal Laut Konvensional dan Kapal Cepat Dalam Wilayah Kota Tidore Kepulauan sebagaimana tercantum pada Lampiran I dan II Keputusan ini.
- KEDUA** : Tarif Angkutan sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA, berlaku bagi penumpang orang dewasa serta anak-anak yang berusia diatas 1 (satu) tahun sampai dengan 12 (dua belas) tahun maupun dibawah 1 tahun.
- KETIGA** : Tarif angkutan bagi anak yang berumur diatas 1 (satu) sampai 12 (dua belas) tahun dikenakan tarif 50 % dari penumpang dewasa, sedangkan bayi yang berumur dibawah 1 (satu) tahun dikenakan tarif 10 % dari tarif orang dewasa.
- KEEMPAT** : Tarif angkutan kapal laut yang telah ditetapkan sudah termasuk Asuransi Kecelakaan/Kerugian, Jasa Raharja sebesar Rp. 2000,-(dua ribu)/penumpang.
- KELIMA** : Perusahaan pelayaran/pemilik kapal yang menyelenggarakan angkutan penumpang pada trayek-trayek yang belum ditetapkan dalam keputusan ini diwajibkan mengajukan usulan untuk trayek-trayek yang dilayari kepada Walikota melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Tidore Kepulauan.
- KEENAM** : Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Tidore Kepulauan dan Kantor Pelabuhan, maupun Satuan Kerja Pelabuhan dalam wilayah Kota Tidore Kepulauan diwajibkan untuk melakukan pemantauan dan pengawasan serta pelaporan kepada Walikota secara berjenjang.
- KETUJUH** : Kepada perusahaan pelayaran/pemilik kapal yang tidak melaksanakan/mengindahkan ketentuan ini dikenakan sanksi berupa pencabutan Izin Operasi (izin berlayar) maupun sanksi lain sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.
- KEDELAPAN** : Kenaikan tarif angkutan penumpang kapal laut bervariasi tergantung tingkat kesulitan masing-masing dari setiap jenis bahan bakar yang

- KESEMBILAN** : Dengan berlakunya Keputusan ini maka Keputusan Walikota Tidore Kepulauan Nomor 80.2 Tahun 2005 tentang Penetapan Besarnya Tarif Angkutan Laut Yang Beroperasi Dalam Wilayah Kota Tidore Kepulauan dinyatakan tidak berlaku.
- KESEPULUH** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Tidore
pada tanggal 18 September 2008



Tembusan Yth.

1. Menteri Perhubungan RI di Jakarta
2. Dirjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI di Jakarta
3. Gubernur Propinsi Maluku Utara di Ternate
4. Kepala Administrator Pelabuhan Ternate di Ternate
5. Kepala Dinas Perhubungan Propinsi Maluku Utara di Ternate
6. Kepala PT. Jasa Raharja Propinsi Maluku Utara di Ternate
7. Ketua DPRD Kota Tidore Kepulauan di Tidore
8. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Tidore Kepulauan di Tidore
9. Kepala Inspektorat Kota Tidore Kepulauan di Tidore
10. Dandim 1505 Halmahera Tengah di Tidore
11. Kepala Kepolisian Resort Kota Tidore Kepulauan di Tidore
12. Kepala Kantor Pelabuhan Soasio di Tidore
13. Para Camat Se-Kota Tidore Kepulauan masing-masing di tempat
14. Pengusaha angkutan laut se-Kota Tidore Kepulauan masing-masing ditempat
15. Arsip.

DEKRETA : KEPUTUSAN WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN

NOMOR : 63.2 TAHUN 2008

TANGGAL : 18 September 2008

TENTANG : PENYESUAIAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG KAPAL LAUT KONVENSIONAL DAN KAPAL CEPAT DALAM WILAYAH KOTA TIDORE KEPULAUAN

KAPAL KONVENSIONAL

NO	TRAYEK	TARIF PERORANGAN					Ket
		JARAK (MIL)	Lama (Rp)	Baru (Rp)	Asuransi Jiwa	Jumlah Tarif	
	2	3	4	5	6	7	8
	Goto - Sofifi	8	15.000,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Somahode	6	15.500,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Noramake	6	13.000,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Pasigau	6	13.000,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Paceda	6	13.000,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Bula	6	13.000,-	18.000,-	2.000,-	20.000,-	
	Goto - Loleo	6	13.000,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
	Goto - Akelamo	10	15.000,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
	Goto - Siokona	10	15.000,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
	Goto - Gumi	10	15.000,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
	Goto - Fanaha	10	15.000,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
	Goto - Gita	20	20.000,-	38.000,-	2.000,-	40.000,-	
	Goto - Maidi	30	40.000,-	48.000,-	2.000,-	50.000,-	
	Goto - Lifofa	33	40.000,-	48.000,-	2.000,-	50.000,-	
	Rum - Maitara	0,5	1.000,-	1.600,-	400	2.000,-	



WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN,

ACHMAD MAHIFA

(Handwritten signature)

AMPIRAN II : KEPUTUSAN WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN

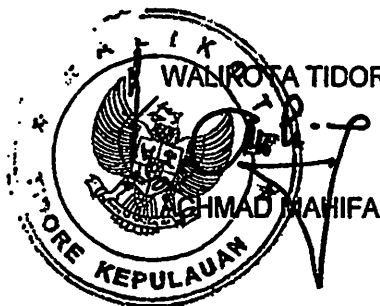
OMOR : 63.2 TAHUN 2008

ANGGAL : 18 September 2008

ENTANG : PENYESUAIAN TARIF ANGKUTANPENUMPANG KAPAL LAUT KONVENSIONAL
DAN KAPAL CEPAT DALAM WILAYAH KOTA TIDORE KEPULAUAN

KAPAL CEPAT

NO	TRAYEK	TARIF PERORANGAN					
		JARAK (MIL)	Lama (Rp)	Baru (Rp)	Asuransi Jiwa	Jumlah Tarif	Ket
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Goto - Sofifi	8	20.000,-	28.000,-	2.000,-	30.000,-	
2	Goto - Gita	30	30.000,-	48.000,-	2.000,-	50.000,-	
3	Goto - Somahode	6	17.250,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
4	Goto - Loleo	6	17.250,-	23.000,-	2.000,-	25.000,-	
5	Rum Maitara	0,5	3.000,-	3.450,-	400,-	3.850,-	



Handwritten signature or initials.

**DAFTAR TARIF ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
BERDASARKAN SK WALIKOTA TIDORE KEPULAUAN NO. 63.2 TAHUN 2008
DALAM WILAYAH KOTA TIDORE KEPULAUAN**

NO	TRAYEK	JARAK (MIL)	TARIF PERORANGAN			
			LAMA	BARU	ASURANSI	JUMLAH
1	GOTO - SOFIFI	8	15.000	18.000	2.000	20.000
2	GOTO - SUMAHODE	6	15.500	18.000	2.000	20.000
3	GOTO - NORAMAKE	6	13.000	18.000	2.000	20.000
4	GOTO - PASIGAU	6	13.000	18.000	2.000	20.000
5	GOTO - PACEDA	6	13.000	18.000	2.000	20.000
6	GOTO - BULA	6	13.000	18.000	2.000	20.000
7	GOTO - LOLEO	6	13.000	23.000	2.000	25.000
8	GOTO - AKELAMO	10	15.000	23.000	2.000	25.000
9	GOTO - SIOKONA	10	15.000	23.000	2.000	25.000
10	GOTO - GUMI	10	15.000	23.000	2.000	25.000
11	GOTO - FANAHA	10	15.000	23.000	2.000	25.000
12	GOTO - GITA	20	20.000	38.000	2.000	40.000
13	GOTO - MAIDI	30	40.000	48.000	2.000	50.000
14	GOTO LIFOFA	33	40.000	48.000	2.000	50.000
15	RUM - MAITARA	0,5	1.000	1.600	400	2.000

**DATA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
JALUR ANGKUTAN DARI KOTA TIDORE KEPULAUAN KE SOFIFI**

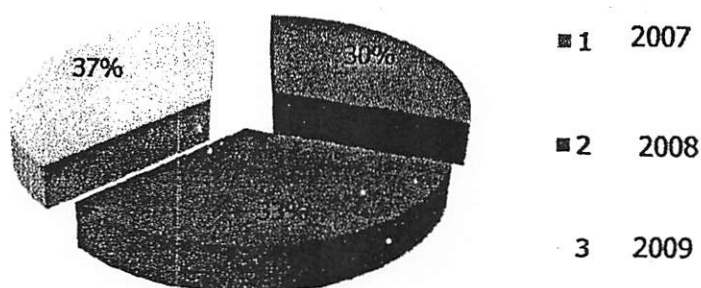
NO	NAMA SPEEDBOAT	KAPASITAS PENUMPANG	KETERANGAN
1	ADE FAYA	16	dalam sehari hanya 7 (tujuh) armada speedboat yang beroperasi.
2	BINTANG FAJAR	16	
3	CITRA STAR	16	
4	FIRA TOMOI	16	
5	GAMORAHA	16	
6	INDO DWI	16	
7	IRWANA	16	
8	LESTARI	16	
9	MARIMOI	16	
10	MUTIARA	16	
11	NUSANTARA	16	
12	PRIMADONA	16	
13	SURYA PAGI	16	
14	WEDA COBE	16	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan

**PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO
KOTA TIDORE KEPULAUAN 2007 - 2009**

NO	LAPANGAN USAHA	TAHUN		
		2007	2008	2009
1	Pertanian, Peternakan, Kehutanan, & perikanan	150.379,74	163.500,87	181.592,22
2	Pertambangan & Penggalian	2.772,61	3.152,87	4.028,32
3	Industri Pengolahan	16.249,47	16.768,64	18.480,78
4	Listrik & Air Bersih	908,53	660,78	848,07
5	Bangunan	6.664,28	7.202,92	8.409,99
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	72.972,21	86.060,88	94.135,37
7	Pengangkutan & Komunikasi	14.618,38	15.895,86	17.420,70
8	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	4.809,77	5.125,45	5.797,98
9	Jasa - jasa	19.687,88	20.982,80	22.650,44
Produk Domestik Regional Bruto		289.062,87	319.351,07	353.363,87

**PDRB KOTA TIDORE KEPULAUAN
TAHUN 2007 - 2009**



LAMPIRAN

3

- ▶ PERSETUJUAN MATERI TUGAS AKHIR
- ▶ SURAT BIMBINGAN SKRIPSI
- ▶ LEMBAR ASISTENSI
- ▶ LEMBAR REVISI SEMINAR HASIL
- ▶ LEMBAR REVISI UJIAN SKRIPSI

**STUDI EVALUASI
KINERJA PELAYANAN
DAN TARIF MODA
ANGKUTAN LAUT
SPEEDBOAT**

**STUDI KASUS
ALUR ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT
DARI KOTA TIDORE KEPULAUAN
KE SOFIFI - MALUKU UTARA**



PERSETUJUAN MATERI TUGAS AKHIR

NAMA : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
NIM : 05.21.127P
JURUSAN : TEKNIK SIPIL S-1
JUDUL : **STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT”**
Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut Speedboat Kota Tidore Kepulauan Ke Sofifi, Maluku Utara)

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1. latar belakang
- 1.2. Identifikasi Masalah
- 1.3. Rumusan Masalah
- 1.4. Ruang Lingkup Bahasan
- 1.5. Batasan Masalah
- 1.6. Maksud dan Tujuan Studi

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- 2.1. Definisi dan Konsep Penelitian
- 2.2. Transportasi Sebagai Permintaan Turunan
- 2.3. Klasifikasi Fisik Moda dan Pelayanan Transportasi
- 2.4. Angkutan Umum
- 2.5. Pelayanan Angkutan Umum
- 2.6. Tingkat Pelayanan
 - 2.6.1. Tingkat Operasi Kendaraan
 - 2.6.2. Faktor Muat atau *Load Factor*
 - 2.6.3. Frekuensi Pelayanan
 - 2.6.4. Waktu Tunggu dan Headway
 - 2.6.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan
- 2.7. Tarif Angkutan
 - 2.7.1. Biaya Operasional Kendaraan
 - 2.7.2. Pendapatan Per Hari
 - 2.7.3. Keuntungan dan Kerugian Per Hari

BAB III METODOLOGI STUDI

- 3.1. Lokasi studi
- 3.2. Populasi dan Sampel
- 3.3. Peralatan
- 3.4. Pengumpulan Data
 - 3.4.1. Data Primer
 - 3.4.2. Data Sekunder
- 3.5. Cara Pengumpulan Data
 - 3.5.1. Cara Pengumpulan Data Primer
 - 3.5.2. Cara Pengumpulan Data Sekunder
- 3.6. Diagram Alir Studi

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

- 4.1. Hasil
 - 4.1.1. Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut Speedboat
 - 4.1.1.1. Tingkat Operasional Kendaraan
 - 4.1.1.2. Faktor Muat (Load Factor)
 - 4.1.1.3. Frekuensi Pelayanan
 - 4.1.1.4. Waktu Tunggu dan Headway
 - 4.1.1.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan
 - 4.1.2. Evaluasi Tarif Angkutan Laut Speedboat
 - 4.1.2.1. biaya operasional kendaraan
 - 4.1.2.2. pendapatan perhari
 - 4.1.2.3. keuntungan dan kerugian perhari
 - 4.1.2.4. perhitungan tarif
- 4.2. Pembahasan
 - 4.2.1. Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Laut Speedboat
 - 4.2.1.1. Tingkat Operasional Kendaraan
 - 4.2.1.2. Faktor Muat (Load Factor)
 - 4.2.1.3. Frekuensi Pelayanan
 - 4.2.1.4. Waktu Tunggu dan Headway
 - 4.2.1.5. Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan
 - 4.2.2. Evaluasi Tarif Angkutan Laut Speedboat
 - 4.2.2.1. biaya operasional kendaraan
 - 4.2.2.2. pendapatan perhari
 - 4.2.2.3. keuntungan dan kerugian perhari
 - 4.2.2.4. perhitungan tarif

BAB V PENUTUP

- 5.1. Kesimpulan
- 5.2. Saran

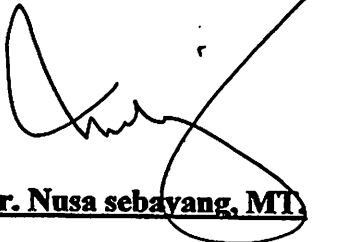
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

**Dosen Pembimbing : 1. Ir. Nusa sebayang, MT.
2. Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT.**

Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing I



Ir. Nusa sebayang, MT.

Dosen Pembimbing II



Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT.

**Mengetahui
Ketua Program Studi
Teknik Sipil S-1 ITN Malang**

Ir. Hirijanto, MT.



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN-2303.01/21/B/TA/I/Gj1 2010
Lampiran : -
Perihal : Bimbingan Skripsi

23 Maret 2011

Kepada Yth : Bpk./ Ibu Ir. Nusa Sebayang, MT
Dosen Institut Teknologi Nasional Malang

Di -

MALANG

Dengan Hormat,

Bersama ini kami beritahukan, bahwa sesuai dengan kesediaan saudara/i. atas permohonan dari Mahasiswa :

Nama : Muhammad Naofal Rasyid
Nim : 05.21.127P
Prodi : Teknik Sipil (S-1)

Untuk dapat Membimbing Skripsi dan Mendampingi Seminar Skripsi dengan judul :
"Studi Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Tarif Moda Angkutan Laut Speedboat (Jalur Angkutan Laut Kota Tidore Kepulauan Ke Sofifi Maluku Utara)".

Maka dengan ini kami menugaskan Saudara sebagai dosen pembimbing Skripsi.

Waktu penyelesaian Skripsi tersebut selama 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal : 22 Maret 2011 s/d 21 September 2011. Apabila melebihi batas waktu yang telah di tentukan tetapi belum selesai, maka mahasiswa yang bersangkutan wajib memperpanjang masa bimbingannya.

Demikian atas perhatiannya kami di sampaikan banyak terima kasih.

Ketua Program Studi Teknik Sipil (S-1)
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan



Tembusan Kepada Yth :
1. Wakil Dekan I FTSP.
2. Arsip.



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN-2303.01/21/B/TA/I/Gjl 2010
Lampiran : -
Perihal : Bimbingan Skripsi

23 Maret 2011

Kepada Yth : Bpk/ Ibu Drs. Kamidjo Rahardjo, ST., MT
Dosen Institut Teknologi Nasional Malang

Di -

MALANG

Dengan Hormat,

Bersama ini kami beritahukan, bahwa sesuai dengan kesediaan saudara/i. atas permohonan dari Mahasiswa :


Nama : Muhammad Naofal Rasyid
Nim : 05.21.127P
Prodi : Teknik Sipil (S-1)

Untuk dapat Membimbing Skripsi dan Mendampingi Seminar Skripsi dengan judul :
"Studi Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Tarif Moda Angkutan Laut Speedboat (Jalur Angkutan Laut Kota Tidore Kepulauan Ke Sofifi Maluku Utara)".

Maka dengan ini kami menugaskan Saudara sebagai dosen pembimbing Skripsi.

Waktu penyelesaian Skripsi tersebut selama 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal : 22 Maret 2011 'd 21 September 2011. Apabila melebihi batas waktu yang telah di tentukan tetapi belum selesai, maka mahasiswa yang bersangkutan wajib memperpanjang masa bimbingannya.

Demikian atas perhatiannya kami di sampaikan banyak terima kasih.

Ketua Program Studi Teknik Sipil (S-1)
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

TEKNIK SIPIL
H. Mirijanto, MT
NIP. 101 88 00182

Tembusan Kepada Yth :

1. Wakil Dekan I FTSP.
2. Arsip.



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

JL. BENDUNGAN SIGURA - GURA NO. 2, MALANG

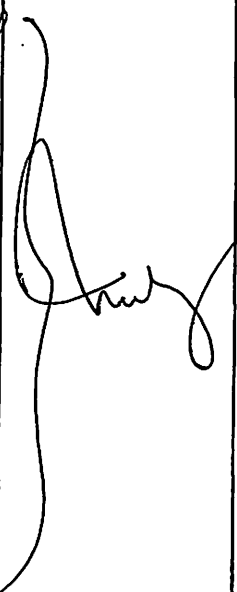

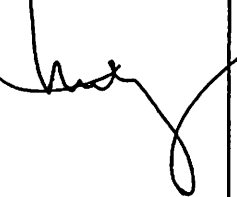




LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR



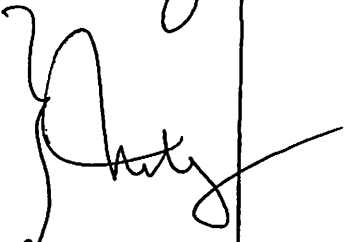
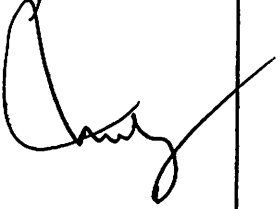
STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN
DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

(Studi Kasus : Jalur Angkutan laut Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, Maluku Utara)

NAMA : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
NIM : 05.21.127/P
PROGRAM STUDI : TEKNIK SIPIL S-1
DOSEN PEMBIMBING : Ir. NUSA SEBAYANG, MT.

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1	11-05-2011	- lanjut pengisian data - uraian kondisi real lapangan	
2	25-05-2011	- Data operasional speed boat di koreksi dan dgn kondisi real pd speed boat - Waktu tempuh penumpang - lanjut	
3	6-06-2011	- Hitung rata-rata waktu tempuh? - Cari tau trayek yg di jalani dgn way speed boat usk menghitung pemasukan operasional speed boat	
4	13-06-2011	- usk raus - pengisian speed boat dari Sofifi ke Kota paku Survey lalu lintas (dlh way per hari) - lanjut	

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
5	18-06-2011	<ul style="list-style-type: none"> - Cele dan betulkan tipe - operation pet boat - Cele → waktu fungsi smen data kont kurva - Perbandingan tarif kont per kont dgn tarif elastis - Cele Perkiraan → apakah berfluktuasi atau seragam 	
6	2-07-'11	<ul style="list-style-type: none"> - Betulkan cara penulisan TA, penulisan paragraf - Evaluasi → tabel ulur 3 kam jls 	
7	4-07-'11	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaiki kesimpulan - Buat alternatif kauli yg optimum 	
8	8-7-'11	<ul style="list-style-type: none"> - Buat usul pemecahan masalah - Betulkan penulisan - Waktu fungsi ideal ?? 	
9	13-7-'11	<ul style="list-style-type: none"> - usul rencana tarif → jam kerja spot board → efektif ?? 	
10	18-7-'11	<ul style="list-style-type: none"> - Betulkan kesimpulan - Buat Abstrak 	
11	19-7-'11	<ul style="list-style-type: none"> - Buat simulasi rencana keberangkatan special bus dan hit. kinerjanya 	

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
12	22 juli '11	- Betulkan simulasi keberangkatan speedboat mengizinkan kedatangan penumpang	
13	25 juli '11	- waktu pelayanan di rencanakan sampai sore hari	
14	7 juli '11	<ul style="list-style-type: none"> - Hitung tarif utk layanan sampai jam 12.15 ? - Bila layanan sampai sore → apa permasalahan? 	
15	8-8-2011	- ACC mengizinkan seminar donat	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

JL. BENDUNGAN SIGURA - GURA NO. 2, MALANG

LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR

STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN
DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT

(Studi Kasus : Jalur Angkutan laut Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi, Maluku Utara)

NAMA : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
NIM : 05.21.127/P
PROGRAM STUDI : TEKNIK SIPIL S-1
DOSEN PEMBIMBING : Drs. KAMIDJO RAHARDJO, ST. MT.

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
		<p>Date yang digunakan harus valid (ada pengesahan dari wewenang dewan ahli)</p>	
		<p>OK data dpt dikelola dg hi- tungan dan metode yg ada (sesuai dg kondisi perairan)</p>	
		<p>Waktu tunggu sela (jadwal berangkat dari kendaraan speed boat di data dg pengamatan yg cer- mat, setelah itu diteliti layut</p>	
		<p>Perhatikan waktu tunggu, frekuensi, tarif dll perlu ada perbaiki? Lanjutka</p>	

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
		<p>Justus memperbaiki volume & koreksi ya</p>	
		<p>BAB IV HASIL Evaluasi tingkat pelayanan BOK + Leaf faktor + Waktu tunggu + Head way waktu tugas + ke. rate ada perbaikan secara koreksi Evaluasi: prof / kerugi- an juga ada perbaikan (lihat koreksi ya)</p>	
		<p>Justus memperbaiki BAB IV dan di perbaiki perbaikan ya.</p>	
		<p>4.2.1. Pembahasan - Tingkat Pelayanan Angkutan nya laut Speed Boat - Lt. - Waktu tugas/headway - waktu tunggu Makna di koreksi ulang ya lebih teliti.</p>	
		<p>4.2.2. Evaluasi tarif 0 k.</p>	
		<p>Justus ada perbaikan lanjutkan</p>	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
JL. BENDUNGAN SIGURA – GURA NO. 2
MALANG


LEMBAR ASISTENSI

REVISI PROPOSAL TUGAS AKHIR

“STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN
DAN TARIF MODA ANGKUTAN LAUT SPEEDBOAT”

(Studi Kasus : Jalur Angkutan Laut dari Kota Tidore Kepulauan ke Sofifi – Maluku
Utara)

NAMA : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
NIM : 05.21.127/P
JURUSAN : TEKNIK SIPIL S-1
PEMBIMBING : Drs. KAMIDJO RAHARDJO, ST., MT.

NO	TGL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
		<p>BAB IV Penutup</p> <p>Kesimpulan (menjawab Rumusan Masalah)</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kinerja Pelayanan2. Upaya perbaikan3. Besarnya tarif <p>OK</p>	<p>Acc. seminar/hasil</p> 



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura-gura 2
Jl. Raya Karanglo Km. 2
Malang

SEMINAR HASIL SKRIPSI PRODI TEKNIK SIPIL S-1

FORM REVISI / PERBAIKAN BIDANG TRANSPORTASI

Nama : MUHAMMAD NAOFAL RASYID
NIM : 05 21.127 P
Hari / tanggal : SENIN / 15 AGUSTUS 2011

Perbaiki materi Seminar Hasil Tugas Akhir meliputi :

> Spt yg ada di buku

Perbaikan Seminar Hasil Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Seminar. Bila melebihi 14 hari, maka tidak dapat diikuti Ujian Skripsi.

Pengumpulan berkas untuk Ujian Skripsi dengan menyertakan lembar pengesahan dari Dosen Pembahas dan Kaprodi

Skripsi telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, 15 AGUSTUS 2011
Dosen Pembahas

Malang, 15 AGUSTUS 2011
Dosen Pembahas



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Jl. Bendungan Sigura-gura 2
 Jl. Raya Karanglo Km. 2
 Malang

SEMINAR HASIL SKRIPSI PRODI TEKNIK SIPIL S-1

FORM REVISI / PERBAIKAN BIDANG TRANSPORTASI

Nama : MUH. NAOTAL PASTID
 NIM : 05.21.127P
 Hari / tanggal : SENIN , 19 AGUSTUS 2011

Perbaikan materi Seminar Hasil Tugas Akhir meliputi :

Lihat buku Skripsi -

Perbaikan Seminar Hasil Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Seminar. Bila melebihi 14 hari, maka tidak dapat diikuti Ujian Skripsi.

Pengumpulan berkas untuk Ujian Skripsi dengan menyertakan lembar pengesahan dari Dosen Pembahas dan Kaprodi

Skripsi telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, 18 AGUSTUS 2011

Dosen Pembahas

(Tr. Harizanto, MT.)

Malang, 15 AGUSTUS 2011

Dosen Pembahas

(Tr. Harizanto MT.)



**FORM REVISI / PERBAIKAN
 BIDANG**

Nama : M. NAOFAL R.
 NIM : 0521127P
 Hari / tanggal : SELASA / 23-8-2011

Perbaikan materi Skripsi meliputi :

> Rumusan masalah, lingkup pembahasan, batasan masalah
 maksud & tujuan HRS Sunkron

> Kesimpulan point ① tolak sesuai dg Rumusan Masalah

Perbaikan Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Ujian
 laksanakan. Bila melebihi masa 14 hari, maka tidak dapat diikutkan Yudisium.

Uraian Akhir telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, 10-9-2011 2010
 Dosen Penguji

Malang, 23-8- 2011
 Dosen Penguji

Bambang Widyantoro



**FORM REVISI / PERBAIKAN
 BIDANG _____**

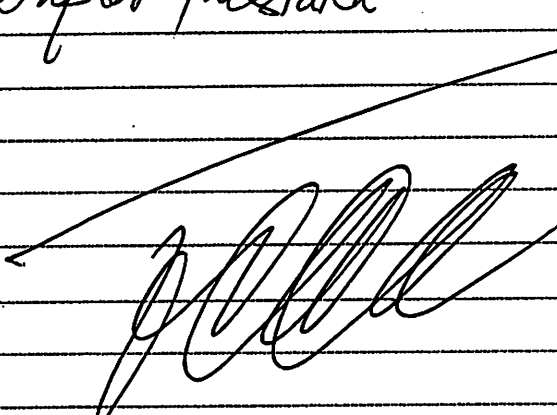
Nama : _____

NIM : 0521127P

Hari / tanggal : _____ / _____

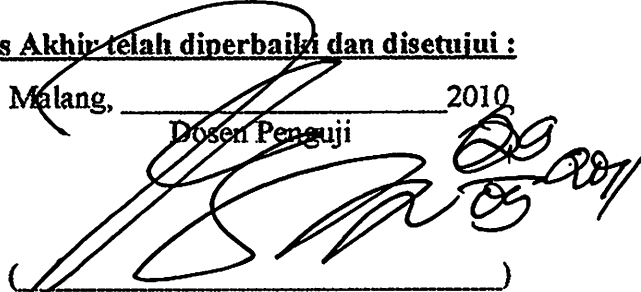
Perbaiki materi Skripsi meliputi :

Daftar pustaka



Perbaikan Skripsi harus diselesaikan selambatnya 14 hari terhitung sejak pelaksanaan Ujian dilaksanakan. Bila melebihi masa 14 hari, maka tidak dapat diikutkan Yudisium.

Tugas Akhir telah diperbaiki dan disetujui :

Malang, _____ 2010
 Dosen Penguji


Malang, _____ 2010
 Dosen Penguji
