



BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.140, 2017

KEMHUB. Angkutan Barang di Laut. Komponen
Penghasilan. Biaya Yang Diperhitungkan.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 3 TAHUN 2017

TENTANG

KOMPONEN PENGHASILAN DAN BIAYA YANG DIPERHITUNGAN
DALAM KEGIATAN SUBSIDI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG
DI LAUT MELALUI MEKANISME PELELANGAN UMUM

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa dalam rangka penyelenggaraan angkutan barang di laut yang dilaksanakan melalui mekanisme pelelangan umum, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut melalui Mekanisme Pelelangan Umum;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3929);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah

- diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
 5. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
 6. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
 7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1012);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA TENTANG KOMPONEN PENGHASILAN DAN BIAYA YANG DIPERHITUNGGAN DALAM KEGIATAN SUBSIDI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG DI LAUT MELALUI MEKANISME PELELANGAN UMUM.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut melalui Mekanisme Pelelangan Umum adalah penyelenggaraan angkutan barang di laut, baik menggunakan kapal negara maupun kapal swasta yang pelaksanaannya dilakukan oleh perusahaan yang memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang telah ditetapkan sebagai pemenang lelang.
2. Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut melalui Mekanisme Pelelangan Umum adalah selisih biaya pengoperasian kapal barang dikurangi dengan penghasilan uang tambang barang pada suatu trayek tertentu.
3. Biaya Pengoperasian Kapal Barang adalah biaya yang dikeluarkan oleh operator atau pemenang lelang dalam pengoperasian kegiatan angkutan barang di laut yang terdiri dari biaya tetap, dan biaya tidak tetap.
4. Penghasilan Uang Tambang Barang adalah penghasilan yang diperoleh dari kegiatan angkutan barang di laut sesuai dengan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah.
5. Jenis Kontrak Berdasarkan Cara Pembayaran untuk Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut adalah kontrak gabungan lumpsom dan harga satuan.
6. Anak Buah Kapal selanjutnya disingkat ABK adalah awak kapal selain nakhoda atau pemimpin kapal.

7. Menteri adalah Menteri Perhubungan.
8. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

BAB II KOMPONEN PENGHASILAN DAN BIAYA

Pasal 2

- (1) Komponen penghasilan merupakan perhitungan dari volume muatan barang dan penumpang dikalikan dengan tarif untuk setiap *voyage*.
- (2) Komponen biaya pengoperasian kapal barang yang diperhitungkan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan barang di laut, terdiri atas biaya operasional meliputi:
 - a. biaya operasional langsung:
 1. biaya tidak tetap, terdiri atas:
 - a) biaya Bahan Bakar Minyak (BBM);
 - b) biaya pelumas;
 - c) biaya pemasaran;
 - d) biaya premi asuransi jiwa ABK dan nakhoda kapal;
 - e) biaya jasa kepelabuhanan;
 - f) biaya bongkar muat; dan
 - g) biaya sewa *forklift*.
 2. biaya tetap, terdiri atas:
 - a) biaya gaji ABK dan nakhoda kapal;
 - b) biaya tunjangan ABK dan nakhoda kapal;
 - c) biaya kesehatan/kesejahteraan ABK dan nakhoda kapal;
 - d) biaya makanan ABK dan nakhoda kapal;
 - e) biaya air tawar ABK dan nakhoda kapal;
 - f) biaya cucian ABK dan nakhoda kapal;
 - g) biaya asuransi kapal;
 - h) biaya perawatan kapal;
 - i) biaya fumigasi kapal; dan

- j) biaya penyusutan kapal.
 - b. biaya operasional tidak langsung (biaya *overhead*).
- (3) Rincian komponen biaya pengoperasian kapal barang yang diperhitungkan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan barang di laut, sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB III

VERIFIKASI ATAS PENGHASILAN DAN BIAYA OPERASI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG DI LAUT

Pasal 3

- (1) Dalam hal pencairan anggaran penyelenggaraan angkutan barang di laut, Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) membentuk Tim Verifikasi.
- (2) Tim Verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melakukan verifikasi terhadap dokumen teknis dan keuangan serta verifikasi lapangan.

BAB IV

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 4

Direktur Jenderal melaksanakan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 5

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan dan mempunyai daya laku surut sejak tanggal 1 Januari 2017.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 16 Januari 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 19 Januari 2017

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

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

LAMPIRAN I

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 3 TAHUN 2017

TENTANG

KOMPONEN PENGHASILAN DAN
BIAYA YANG DIPERHITUNGGAN
DALAM KEGIATAN SUBSIDI
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
BARANG DI LAUT MELALUI
MEKANISME PELELANGAN UMUM

RINCIAN KOMPONEN PENGHASILAN DAN BIAYA YANG DIPERHITUNGGAN
DALAM KEGIATAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG DI LAUT
MELALUI MEKANISME PELELANGAN UMUM

1. PENGHASILAN

A. Metode Perhitungan Anggaran

1) Uang Tambang Muatan

Merupakan hasil perkalian dari : (frekuensi atau jumlah *voyage*) x (jumlah muatan barang per *voyage*) x (tarif muatan barang per T/M³).

Jumlah muatan barang merupakan realisasi muatan barang pada tahun anggaran sebelumnya, sedangkan tarif muatan barang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan tentang tarif angkutan barang di laut.

2) Penjelasan

a) untuk trayek yang sudah ada

Penerimaan uang tambang barang untuk tahun yang akan datang pada masing-masing trayek diperhitungkan minimal sama dan/atau lebih besar dari realisasi pendapatan uang tambang barang tahun sebelumnya.

b) untuk trayek baru

Penerimaan uang tambang barang dihitung oleh Pejabat Pembuat Komitmen Satuan Kerja Subsidi Pengoperasian Kapal Barang berdasarkan perkiraan sesuai potensi ekonomi pada jalur trayek yang akan dilayani.

B. Kategori Pembayaran dalam Kontrak : Harga Satuan

2. BIAAYA OPERASI LANGSUNG

A. Biaya Tidak Tetap

1) Biaya BBM

a) Mesin Induk

i. metode perhitungan anggaran

Rumus:

$$FCt = MCR (0,80 \times HP) \times SFOC \times 24 \times 10^{-3} \times 1,05 \text{ ton/hr}$$

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

(daya nominal motor induk/bantu yang dihitung 0,80 s/d 0,95 x HP)

$$SFOC = \text{Specific Fuel Oil Consumption}$$

SFC dihitung atas dasar kondisi mesin baru dengan toleransi kebutuhan sebesar 180 gr/HP/jam

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

$$10^{-3} = \text{perubahan dari kg ke ton}$$

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

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

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

dimana:

$$10^3 = \text{perubahan dari ton ke kg}$$

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

$$= \text{perubahan dari kg ke liter}$$

Penjelasan:

Merupakan hasil perkalian dari : (frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama M/E beroperasi per *voyage*) x (konsumsi BBM dalam Ton per hari) x (harga BBM per Ton).

Lama M/E beroperasi per *voyage* diperoleh dari = (lama pelayaran dalam 1 *round voyage*) - (lama kapal barang di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah), sedangkan konsumsi BBM dalam Ton per hari didapat dari rumus:

$$FCt = MCR (0,80 \times hp) \times SFOC \times 24 \times 10^{-3} \times 1,05 \text{ ton/hr}$$

untuk harga BBM atau HSD adalah harga standar dari Pertamina yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat ditambah ongkos angkut dari darat ke kapal.

- ii. metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- b) Mesin Bantu
 - i. metode perhitungan anggaran

Rumus:

$$FCt = MCR (0,80 \times HP) \times SFOC \times 24 \times 10^{-3} - 3 \times 1,05 \text{ ton/hr}$$

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

(daya nominal motor induk/bantu yang dihitung 0,80 s.d. 0,95 x HP)

$$SFOC = \text{Specific Fuel Oil Consumption}$$

SFC dihitung atas dasar kondisi mesin baru dengan toleransi kebutuhan sebesar 180 gr/HP/jam

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

$$10^{-3} = \text{perubahan dari kg ke ton}$$

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

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

$$FCI = FCt \times 10^3 \times \frac{1 \text{ liter}}{0,86 \text{ hari}}$$

dimana:

10^3 = perubahan dari ton ke kg

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

= perubahan dari kg ke liter

Penjelasan:

1. Harga bahan bakar minyak (HSD), didasarkan pada harga standar BBM bersubsidi Pertamina atau harga standar yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat, ditambah dengan ongkos/biaya angkut BBM dari darat ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan dan pelabuhan singgah kapal barang berikutnya.
2. Merupakan hasil perkalian dari : (frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama M/E beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter).

Lama M/E beroperasi per *voyage* didapat dari =

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

sedangkan konsumsi pelumas dalam liter per hari didapat dari rumus =

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

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

- ii. metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 2) Biaya Pelumas
- a) Mesin Induk
 - i. metode perhitungan anggaran

Rumus:

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

Keterangan:

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

merupakan hasil perkalian dari:

(frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama M/E beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter).

Lama M/E beroperasi per *voyage* diperoleh dari =

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

sedangkan konsumsi pelumas dalam liter per hari didapat dari rumus =

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

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

- ii. metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- b) Mesin Bantu
 - i. metode perhitungan anggaran

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

Keterangan:

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

Penjelasan:

1. Harga pelumas didasarkan pada harga standar Pertamina atau harga standar yang ditetapkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota setempat, ditambah dengan ongkos/biaya angkut dari darat ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan kapal barang.
2. Merupakan hasil perkalian dari:

(frekuensi atau jumlah *voyage*) x (lama A/E beroperasi per *voyage*) x (konsumsi pelumas dalam liter per hari) x (harga pelumas per liter)

Lama A/E beroperasi per *voyage* diperoleh dari = karena A/E baik selama kapal berlayar maupun saat sedang sandar di pelabuhan pangkal dan pelabuhan singgah selalu beroperasi maka lama A/E beroperasi sama dengan lama pelayaran dalam 1 *round voyage*, sedangkan konsumsi pelumas dalam liter per hari diperoleh dari rumus sama dengan rumus pada M/E, dengan jumlah A/E distandarkan sebanyak 2 unit (1 unit cadangan dan 1 unit beroperasi terus)

ii. metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

3) Biaya Pemasaran

a) biaya pemasaran ditetapkan sebesar:

$2\% \times$ penghasilan muatan barang

b) biaya pemasaran digunakan untuk biaya spanduk, baliho, iklan, dan promosi.

4) Biaya Premi Asuransi Jiwa ABK dan Nakhoda Kapal

a) metode perhitungan anggaran

Premi asuransi jiwa ABK dan nakhoda kapal diberikan sebesar:

$2\% \times$ penghasilan muatan barang

b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

5) Biaya Jasa Kepelabuhanan

a) metode perhitungan anggaran

Merupakan biaya labuh, tambat, pandu, tunda, rambu, *mooring boat*, dan biaya alur yang dihitung berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan.

Penjelasan:

Hasil perkalian dari : frekuensi atau jumlah *voyage* x biaya pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku x jumlah pelabuhan singgah

b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

6) Biaya Bongkar Muat

- a) metode perhitungan anggaran
 - i. Biaya bongkar muat terdiri atas biaya *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
 - ii. Tarif bongkar muat berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa yang diketahui oleh Penyelenggara Pelabuhan.
 - iii. Rumus biaya bongkar muat:
frekuensi *voyage* x tarif bongkar muat x Teus kontainer atau Ton kargo.

b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

7) Biaya Sewa *Forklift*

- a) metode perhitungan anggaran
 - i. Dalam rangka menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan yang belum tersedia peralatan bongkar muat yang memadai, maka diperlukan adanya *forklift*.
 - ii. Rumus biaya sewa *forklift*:
jumlah bulan dalam kontrak x harga sewa *forklift* per bulan.

b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

B. Biaya Tetap

1) Biaya Gaji ABK dan Nakhoda Kapal

- a) metode perhitungan anggaran
Gaji ABK dan nakhoda kapal menggunakan standar *ITWF* (*International Transport Workers Federation*) adalah perkalian dari:

(jumlah hari dalam kontrak) x (jumlah ABK dan nakhoda kapal) x (gaji ABK dan nakhoda kapal per hari).

Penjelasan:

- i. Untuk kapal di atas DWT 1500 rata-rata gaji ABK dan nakhoda kapal per hari sebesar Rp. 445.064,- per awak kapal.
- ii. Untuk kapal dengan DWT 500 s.d. 1499 rata-rata gaji ABK dan nakhoda kapal per hari sebesar Rp. 304.792,- per awak kapal.
- iii. Untuk kapal dengan DWT 200 s.d. 499 rata-rata gaji ABK dan nakhoda kapal per hari sebesar Rp. 231.628,- per awak kapal.

b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan

- 2) Biaya Tunjangan ABK dan Nakhoda Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran
Tunjangan ABK dan nakhoda kapal adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah ABK dan nakhoda kapal}) \times (\text{tunjangan ABK dan nakhoda kapal per hari})$
ditetapkan rata-rata sebesar Rp. 20.000,- per hari per awak kapal
 - b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 3) Biaya Kesehatan/Kesejahteraan ABK dan Nakhoda Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran
 - i. Beban untuk kesehatan ABK dan Nakhoda Kapal serta keluarga yang terdiri atas restitusi pengobatan, pengobatan di rumah sakit atau balai pengobatan yang ditunjuk, jaminan kerja kecelakaan yang dikelola melalui Penyelenggara Asuransi, jaminan pemeliharaan kesehatan (melalui pelaksanaan tindakan preventif, rehabilitatif, kuratif, dan *check up*).
 - ii. Kesehatan/kesejahteraan awak kapal adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah ABK dan Nakhoda Kapal}) \times (\text{tunjangan ABK dan Nakhoda Kapal per hari})$
ditetapkan rata-rata sebesar Rp. 20.000,- per hari per awak kapal
 - b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 4) Biaya Makanan ABK dan Nakhoda Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran
Makanan ABK dan nakhoda kapal adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah ABK dan nakhoda kapal}) \times (\text{biaya makanan ABK dan nakhoda kapal per hari Rp. 35.000,-})$
 - b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 5) Biaya Air Tawar ABK dan Nakhoda Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran
Air tawar ABK dan nakhoda kapal adalah perkalian dari:
 $(\text{jumlah hari dalam kontrak}) \times (\text{jumlah ABK dan nakhoda kapal}) \times (\text{jumlah kebutuhan air tawar dalam liter per orang per hari}) \times (\text{harga air tawar per liter})$

Air tawar ABK dan nakhoda kapal, ditetapkan 200 liter per hari per awak kapal disesuaikan dengan harga yang berlaku di pelabuhan pangkalan atau singgah kapal barang.

- b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 6) Biaya Cucian ABK dan Nakhoda Kapal
- a) metode perhitungan anggaran
- Cucian ABK dan nakhoda kapal adalah perkalian dari:
- (jumlah minggu dalam setahun) x (jumlah ABK dan nakhoda kapal) x (biaya cucian ABK dan nakhoda kapal per minggu Rp. 10.000,-)
- b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 7) Biaya Perawatan Kapal
- a) metode perhitungan anggaran
- i. biaya *running repair* diperoleh dari:
- (DWT kapal) x (biaya perawatan kapal)
- ii. penjelasan:
1. biaya *running repair* untuk kapal negara dan swasta sebesar Rp. 1.000.000,- per DWT per tahun.
 2. biaya *running repair* untuk kapal milik Pemerintah hanya untuk material perbaikan atau reparasi kapal yang dilakukan tanpa *docking* di galangan dengan rincian sebagai berikut:
 - suku cadang kapal
Biaya pemakaian suku cadang kapal dari gudang persediaan.
 - perlengkapan kapal
Biaya pemakaian perlengkapan kapal seperti peralatan-peralatan penunjang kapal yang tidak dicatat sebagai aktiva tetap dan peralatan-peralatan lainnya.
 - sertifikat kapal
Beban pengurusan sertifikat dan izin berlayar kapal.
 - biaya *repowering* mesin kapal
Biaya perbaikan untuk mengembalikan kehandalan mesin kapal.

- b) metode pembayaran dalam kontrak : Lumpsum
- 8) Biaya Asuransi Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran

Biaya asuransi kapal diperoleh dari:

1% s.d. 2.5% x harga kapal

Penjelasan:

- i. Biaya asuransi kapal selama 1 (satu) tahun ditetapkan sebesar 1% s.d. 2.5% dari harga kapal.
- ii. Biaya asuransi tersebut digunakan untuk asuransi *all risk* dan kerangka kapal.
- b) metode pembayaran dalam kontrak : Harga Satuan
- 9) Biaya Fumigasi Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran

Biaya fumigasi kapal ditetapkan sebesar Rp. 10.000.000,- s.d. Rp. 25.000.000,- per tahun berdasarkan ukuran kapal dan jenis bahan fumigasi yang digunakan.

- b) metode pembayaran dalam kontrak : Lumpsum
- 10) Biaya Penyusutan Kapal
 - a) metode perhitungan anggaran

Biaya penyusutan kapal swasta diperoleh dari:

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

Biaya penyusutan untuk kapal barang milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak dihitung.

- b) metode perhitungan dalam kontrak : Lumpsum

3. BIAYA OPERASI TIDAK LANGSUNG (*OVERHEAD*)

Biaya *overhead* ditetapkan sebesar : 5% x biaya tetap

Biaya *overhead* adalah biaya penunjang untuk kelancaran usaha perusahaan dan biaya operasional perusahaan yang terdiri atas:

- A. Gaji Pegawai Non ABK
- B. Biaya Umum Kantor Cabang
 - 1) Beban Rapat/Akomodasi;
 - 2) Beban Perjalanan Dinas;
 - 3) Beban Listrik, Air, dan Telepon;
 - 4) Beban Administrasi Kantor/Alat Tulis Kantor.

4. *PROFIT MARGIN*

Profit Margin ditetapkan sebesar : $(10\%) \times (\text{biaya tidak tetap} + \text{biaya tetap})$

Penjelasan:

Dengan memperhitungkan keuntungan dan biaya *overhead* yang dianggap wajar.

5. SUBSIDI PER TAHUN

Dihitung dari:

$(\text{biaya tidak tetap} + \text{biaya tetap}) - \text{total penghasilan}$

6. SUBSIDI PER HARI

Dihitung dari:

subsidi per tahun/jumlah hari dalam kontrak

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI