

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

1. Perhitungan *Grosse Tonnage* (GT) kapal dilakukan dengan fokus utama pada lambung kapal sesuai dengan standar perhitungan internasional (IMO). Hasil perhitungan GT menggunakan metode komputasi dengan perangkat lunak Maxsurf menunjukkan peningkatan akurasi dan efisiensi dibandingkan metode manual Simpson, yang selama ini masih digunakan.
2. Perbedaan hasil penghitungan GT ini memiliki dampak signifikan terhadap besaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diperoleh dari pengukuran kapal, dengan rata-rata deviasi dari kapal spesimen sebesar 4,216% dan deviasi terbesar pada kapal ikan.
3. Dengan rata-rata persentase deviasi yang didapat dan diaplikasikan pada seluruh kapal terdaftar berbendera Indonesia mencapai Rp 2.098.809.074.
4. Metode perhitungan menggunakan persamaan Simpson menunjukkan nilai yang lebih rendah dari penggunaan software. Dengan demikian, metode komputasi menjadi alternatif yang direkomendasikan untuk pengukuran kapal demi mendukung ketepatan perhitungan kapasitas kapal dan implementasi regulasi pelayaran yang lebih baik.

6.2. Saran

1. Perhitungan *Grosse Tonnage* (GT) dengan menggunakan metode komputasi atau penggunaan software Maxsurf untuk mendapatkan nilai volume lambung kapal (GT_H) menunjukkan hasil yang lebih akurat. Oleh karena itu perlu dipertimbangkan untuk menggunakan software dalam pengukuran berikutnya guna mengakomodir potensi kehilangan GT pada pengukuran kapal. Hal ini dapat ditambahkan dalam kurikulum pengukuran kapal.
2. Dalam upaya peningkatan akurasi nilai *Grosse Tonnage* (GT) dan potensi kehilangan PNBP akibat kehilangan *Grosse Tonnage* (GT), tentunya perlu dilakukan perubahan pada peraturan yang mengatur terkait dengan pengukuran kapal, dalam hal ini Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2021.