

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP.
KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG –
FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

AHMAD MEDI KURNIAWAN

NPT . 19 03 001

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP.
KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG –
FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

AHMAD MEDI KURNIAWAN
NPT . 19 03 001

PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : **EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN
DI ATAS KMP KALABIA PADA LINTASAN
PENYEBERANGAN SORONG – FAK-FAK -
WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT**

Nama Taruna/i : AHMAD MEDI KURNIAWAN
NPT : 1903001
Program Studi : DIII-MTPD

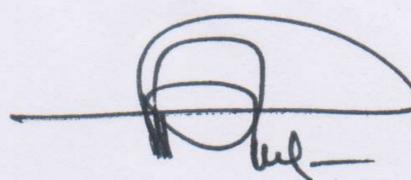
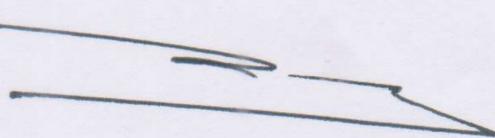
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II



Purboyo, S.Pd., M.Si

Dr. H.Irwan,SH., M.Mar.E

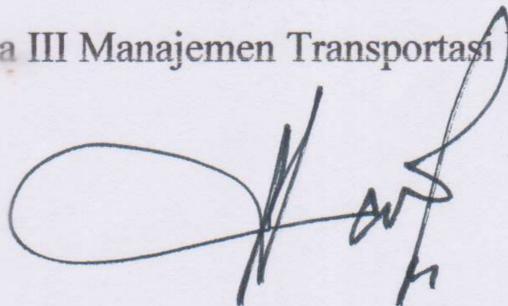
NIP. 19580323 197903 1 002

NIP. 19670629 199808 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.SiT., M.M

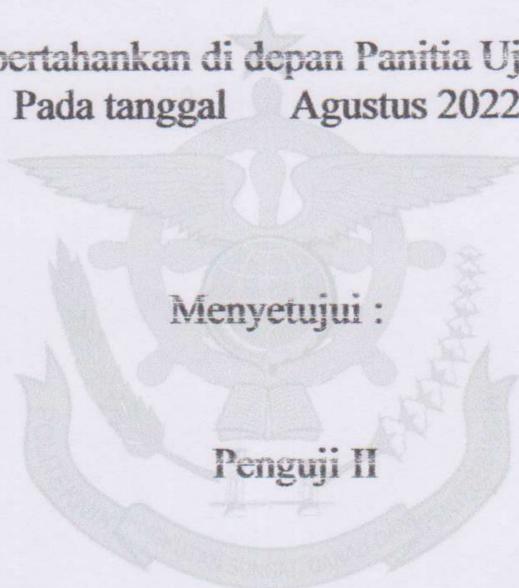
NIP. 19660719 198903 1 0021

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS
KMP KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG –
FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT**

Disusun dan Diajukan oleh :

**AHMAD MEDI KURNIAWAN
1903001**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal Agustus 2022



Penguji I

Penguji II

Penguji III

Driaskoro Budi Sidharta, M.Sc
NIP.19780513 200912 1 001

Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar.E
NIP.19710620 199903 1 001

Elfita Agustina, M.M
NIP.19710817199203 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Medi Kurniawan

NPT : 1903001

Program Studi : DIII MTPD

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG - FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

(AhmadMedi Kurniawan)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Medi Kurniawan

NPT : 1903001

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**“EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP KALABIA
PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG - FAK-FAK - WAHAI
PROVINSI PAPUA BARAT”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2022

(Ahmad Medi Kurniawan)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah S.W.T. karena berkat rahmat serta hidayah-Nya lah penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini sesuai waktu yang ditentukan dengan judul ” EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG - FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT “

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD). Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih banyak terdapat kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu penulis membutuhkan bimbingan, petunjuk, saran Kerja Wajib ini. Adapun segala bentuk bantuan baik moril maupun materil yang diberikan, maka penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr.H.Irwan,S.H.,M.Pd.,M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi SDP Palembang.
2. Bapak Purboyo, S.Pd.,M.SI selaku dosen pembimbing I dan Bapak Dr.H. Irwan, S.H.,M.Mar.E selaku dosen pembimbing II yang sabar dan telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
3. Bapak Dominggus, ST., MT. selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. XXV yang telah memberikan izin untuk melaksanakan kegiatan praktek di Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. XXV Papua dan Papua Barat.
4. Bapak dosen dan ibu dosen beserta staff civitas akademika Poltektranssdp Palembang yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga laporan magang ini dapat diselesaikan.
5. Seluruh staff pegawai kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. XXV Papua dan Papua Barat.
6. Pengendali Taruna terimakasih atas semua arahan, bimbingan dan kemudahan serta ilmu yang diberikan.

7. Kakak alumni yang telah membantu, Kak April yang sering mensponsori dari segala aspek, Kak Birin yang sering menyalurkan hasil dari petir dan juga dari inces, Kak Wita yang selalu memberi support walaupun diri sendiri sering tersakiti, dan juga buat kakak-kakak mess 12 yg tidak bisa disebutkan satu-persatu terima kasih banyak atas bimbingannya selama 4 bulan semoga bisa bertemu di lain waktu.
8. Tim PKL Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. XXV Papua dan Papua Barat yang telah saling membantu dalam menyelesaikan laporan magang ini.
9. Rekan-rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII,terimakasih atas bantuan dan doanya.
10. Saudara Asuh angkatan XXX dan Adix Asuh Playboy angkatan XXXI Stepo, Si Tua Oky, Eri Kang Cukur, Nabria, Timing, Mantis, Buayo, Jilan dan lain-lain, serta Adix Asuh angkatan XXXII Kincit, Kopeng, Akmil dan yang lain juga Kakak ucapkan terima kasih.
11. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam penulisan laporan magang ini.

Kami menyadari bahwa laporan kelompok ini masih jauh dari sempurna, untuk itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga laporan kelompok ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, Agustus 2022

Penulis

Ahmad Medi Kurniawan

NPT. 19 03 001

EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG - FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Arar dengan 1 unit kapal yaitu KMP. Kalabia, dengan layanan Lintasan Sorong – Fak-Fak -Wahai memiliki peran penting bagi perkembangan wilayah di Kabupaten Sorong, Kabupaten Fak-Fak, dan Desa Wahai, Provinsi Maluku. Dalam pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Arar, Pemerintah Daerah Kabupaten Sorong sebagai operator pelabuhan, Bersama Balai Pengelola Transportasi Darat WIL. XXV Provinsi Papua dan Papua Barat sebagai fungsi regulator senantiasa melakukan pengawasan terhadap aspek keselamatan, keamanan dan ketertiban.

Adapun metode penelitian yang digunakan adalah observasi langsung ke lapangan (Field Research) dengan melakukan pengukuran terhadap jarak antar kendaraan dan alat lashing serta Kepustakaan/Dokumentasi (literature). Kemudian untuk menganalisis hal tersebut berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pengangkutan di Pelabuhan Penyeberangan Arar masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dalam hal pengikatan kendaraan, jarak antar kendaraan, sterilitasnya ruang muat dari penumpang dan ceceran minyak gemuk serta ketersediaan alat pengikat.

Kata Kunci: Kendaraan, Lashing, Pengangkutan.

**EVALUATION OF TRANSPORTATION VEHICLES ABOVE KMP
KALABIA AT THE SORONG CROSSING PATH - FAK-FAK - O WEST
PAPUA PROVINCE**

ABSTRACT

Arar Ferry Port with 1 ship unit, namely KMP. Kalabia, with the service of the Sorong – Fak-Fak - Wahai route, has an important role for regional development in Sorong Regency, Fak-Fak Regency, and Wahai Village, Maluku Province. In managing the Arar Ferry Port, the Sorong Regency Government as the port operator, together with the Land Transportation Management Center. XXV Papua and West Papua Provinces as regulator functions always supervise aspects of safety, security and order.

The research method used is direct observation to the field (Field Research) by measuring the distance between vehicles and lashing tools as well as Library/Documentation (literature). Then to analyze this, it is guided by the Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016 concerning Procedures for Transporting Vehicles on Ships and the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016 concerning Obligations to Bind Vehicles to Ferry Transport Vessels. The analysis that will be used is the analysis of the transportation of vehicles on the ship, the analysis of the needs of the vehicle binding equipment, and the analysis of the needs of the vehicle binding officers.

Based on this analysis, it was concluded that the conditions of transportation at the Arar Ferry Port are still not in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016 and Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016 in terms of vehicle binding, distance between vehicles, sterility of loading space from passengers and spills of grease and oil. availability of fasteners and binding officers.

Keywords: Vehicle, Lashing, Transportation.

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan Seminar Kertas Kerja Wajib	ii
Halaman Pengesahan	iii
Halaman Surat Pengalihan Hak Cipta.....	iv
Halaman Pernyataan Keaslian.....	v
Kata Pengantar	vi
Abstrak	vii
Abstract	ix
Daftar Isi.....	x
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	2
E. Batasan Masalah	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Review Penelitian Sebelumnya	4
B. Landasan Teori	7
C. Kerangka Penelitian.....	16
BAB III METODE PENELITIAN	17
A. Jenis Penelitian.....	17
B. Sumber Data/ Subyek Penelitian	17
C. Metode/Teknik Pengumpulan	18
D. Teknik Analisis Data	18
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	21
A. Gambaran umum wilayah penelitian	21
B. Hasil penelitian	39
C. Pembahasan	47

BAB V PENUTUP	53
A. Kesimpulan	53
B. Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya.....	4
Tabel 3.1. Jarak Antara Kendaraan Menurut PM No. 30 Tahun 2016	19
Tabel 4.1. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Distrik di Kota Sorong	22
Tabel 4.2. Keadaan Cuaca di Kota Sorong Tahun 2021	23
Tabel 4.3. Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat	24
Tabel 4.4. Karakteristik Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Papua Barat Hasil Sensus Penduduk 2020	24
Tabel 4.5. Jumlah Penduduk Kabupaten Sorong dalam 5 Tahun Terakhir	25
Tabel 4.6. Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir	26
Tabel 4.7. <i>Ship Particular</i> KMP. Kalabia.....	29
Tabel 4.8. Data Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Arar	32
Tabel 4.9. Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir (2017-2021)....	36
Tabel 4.10. Data Produktivitas Kedatangan Selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar	37
Tabel 4.11. Data Produktivitas Keberangkatan Selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar	38
Tabel 4.12. Jenis dan Jumlah Alat Pengkika Kendaraan KMP. Kalabia	39
Tabel 4.13. Kondisi pengikatan kendaraan di atas KMP. Kalabia	43
Tabel 4.14. Perbandingan Kondisi Sekarang dengan Kondisi yang Direncanakan	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya (<i>Ratchet Strap Assembly</i>	11
Gambar 2.2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Satu Sisinya	12
Gambar 2.3. Rantai Dengan Ganco.....	12
Gambar 2.4. Pengikat (<i>Turnbuckle</i>) yang Dapat Disambung Dengan Rantai	13
Gambar 2.5. Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya.....	13
Gambar 2.6. Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan	16
Gambar 2.7. Kerangka Penelitian	16
Gambar 4.1. Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik	21
Gambar 4.2. Luas Daerah Menurut Distrik.....	22
Gambar 4.3. Grafik Pertumbuhan Penduduk	25
Gambar 4.4. KMP. Kalabia.....	30
Gambar 4.5. Peta Lintasan	31
Gambar 4.6. Layout Pelabuhan Penyeberangan Arar	31
Gambar 4.7. Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Arar.....	32
Gambar 4.8. <i>Trestle</i> Pelabuhan Arar.....	32
Gambar 4.9. <i>Bolder</i> Pelabuhan Arar	33
Gambar 4.10. <i>Fender</i>	33
Gambar 4.11. <i>Catwalk</i>	33
Gambar 4.12. Rumah <i>Movable Bridge</i> (MB).....	34
Gambar 4.13. Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat.....	34
Gambar 4.14. Grafik Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir	36

Gambar 4.15. Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan	39
Gambar 4.16. Alat Pengikat Kendaraan yang tersedia pada KMP. Kalabia.....	40
Gambar 4.17. Tidak dilakukan Klem Roda Kendaraan	40
Gambar 4.18. Hanya terdapat satu baris kendaraan.....	41
Gambar 4.19. Jarak Antar Depan dan Belakang Kendaraan.....	41
Gambar 4.20. Jarak Sisi Kendaraan Ke Dinding Kapal.....	41
Gambar 4.21. Kendaraan Ruang Muat Kapal	42
Gambar 4.22. Penempatan kendaraan yang melintang di atas kapal	42
Gambar 4.23. Kondisi Ruang Muat Kendaraan Selama Pelayaran	44
Gambar 4.24. Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Pada Pelabuhan	
Arar	51
Gambar 4.25. Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Sesuai	
Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016.....	52

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pelabuhan Penyeberangan Arar terletak di Kabupaten Sorong yang berada dalam wilayah Provinsi Papua Barat. Secara administrasi Pelabuhan Penyeberangan Arar terletak dalam wilayah Distrik Mayamuk. Pelabuhan Penyeberangan Arar memiliki luas bagian sisi darat 19.885 m². Pelabuhan Penyeberangan Arar Mempunyai kantor operasional tetapi oleh pihak Pemerintah Kabupaten Sorong kantor operasional Pelabuhan Penyeberangan Arar disewakan untuk menjadi kantor Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) jadi untuk pembelian tiketnya berada pada deck kapal. Pada Pelabuhan Penyeberangan Arar terdapat satu kapal yang beroperasi dengan lintasan penyeberangan Sorong - Fak-Fak – Wahai. Pada lintasan ini waktu yang ditempuh dari Sorong menuju Fak-Fak yaitu sekitar 18 jam sedangkan waktu yang ditempuh dari Fak-Fak menuju Wahai yaitu sekitar 14 jam.

Pada kapal pengangkutan kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Arar masih tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan juga yang terjadi dilapangan ialah,masih ditemukan banyak kendaraan yang menurunkan barang curah sehingga mengganggu proses *lashing*, banyak barang curah yang menutupi akses orang berjalan, tidak dilakukan pengikatan selama belayar sehingga terjadi kerusakan pada kendaraan mengingat jarak tempuh yang jauh dan juga banyaknya pulau – pulau kecil sehingga sangat membahayakan bila tidak dilakukan pengikatan, kurangnya petugas untuk melakukan pengikatan tali kendaraan atau *lashing*.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan. Peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal penumpang *Ro-Ro*, pemenuhan standar keselamatan pemuatan kendaraan diatas kapal, meminimalkan kelebihan berat muatan,

kesalahan penempatan pemuatan kendaraan dan kurang kuatnya pengikatan kendaraan di atas kapal.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi diatas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini mengambil judul, “**EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP KALABIA PADA LINTASAN PENYEBERANGAN SORONG - FAK-FAK - WAHAI PROVINSI PAPUA BARAT**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan pemuatan diatas kapal. Adapun rumusan masalah, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia pada lintasan Sorong-Fak-Fak-Wahai yang sesuai dengan peraturan yang berlaku?
2. Bagaimana usaha perbaikan tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia sesuai dengan peraturan yang berlaku?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah Proses penimbangan kendaraan beserta muatannya telah dilaksanakan oleh pengelola Pelabuhan penyeberangan Arar.
2. Untuk mengetahui jumlah alat pengikat kendaraan di atas kapal.
3. Untuk mengetahui kondisi penempatan kendaraan di atas kapal ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.
4. Apakah ruang kendaraan telah steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Bagi Taruna :
 - a. Untuk mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama menempuh pendidikan di Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di lapangan.
 - b. Mendapatkan ilmu dan pengalaman yang terjadi di lapangan.
 - c. Menyelesaikan tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW).

2. Bagi Penyelenggara Angkutan

Menjadi bahan pertimbangan bagi pengelola pelabuhan penyeberangan untuk penyelesaian Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

- a. Diharapkan akan bermanfaat dan dapat memberi kenyamanan kepada pengguna jasa.
- b. Digunakan sebagai acuan untuk penelitian di masa yang akan datang.

3. Bagi Lembaga

- a. Memenuhi tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
- b. Sebagai dasar atau referensi pemecahan masalah untuk penelitian selanjutnya.

E. Batasan Masalah

1. Lokasi yang diteliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Arar Provinsi Papua Barat.
2. Hal yang diteliti adalah tata cara pengangkutan kendaraan diatas KMP Kalabia Pada lintasan penyebrangan Sorong – Fak-Fak – Wahai Provinsi Papua Barat.
3. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi yang ada di lapangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

Pembahasan	Wahyu Toghi	Ahmad Medi Kurniawan
Judul KKW	Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Dumai – Tanjung Kapal Provinsi Riau	Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas KMP Kalabia Pada Lintasan Penyebrangan Sorong - Fak-Fak - Wahai Provinsi Papua Barat
Tempat dan waktu Penelitian	Pelabuhan Bandar Sri Junjungan , Kota Dumai Provinsi Riau pada tahun 2021.	Pelabuhan Penyeberangan Arar, Kabupaten Provinsi Papua Barat pada tahun 2022.
Analisis Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> Analisis pengangkutan kendaraan diatas kapal penyeberangan yang beroperasi di lintasan Dumai – Tanjung Kapal sudah sesuai atau belum dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Analisis jumlah kebutuhan peralatan pengikatan kendaraan yang dibutuhkan untuk kegiatan pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan yang 	<ol style="list-style-type: none"> Analisis tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia pada lintasan Sorong - Fak-Fak - Wahai yang sesuai dengan peraturan yang berlaku? Analisis usaha perbaikan tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia sesuai dengan peraturan yang berlaku?

Pembahasan	Wahyu Toghi	Ahmad Medi Kurniawan
	<p>beroperasi di lintasan Dumai – Tanjung Kapal.</p> <p>3. Analisis jumlah petugas pengikatan kendaraan yang dibutuhkan untuk kegiatan pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan yang beroperasi di lintasan Dumai – Tanjung Kapal.</p>	
Peraturan yang digunakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 2. PP No. 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan di Perairan. 3. PP No. 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhan. 4. PM Perhubungan No. 26 Tahun 2012 Tentang Penyelenggara Angkutan Penyebrangan. 5. PM Perhubungan No. 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal. 6. PM Perhubungan No. 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. 7. PM Perhubungan No. 103 Tahun 2017 Tentang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 2. PM Perhubungan No. 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. 3. PM Perhubungan No. 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal. 4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan

Pembahasan	Wahyu Toghi	Ahmad Medi Kurniawan
	<p>Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.</p> <p>8. Surat Edaran Gubernur Riau Nomor 43/SE/2021 Tentang Penetapan Jumlah Berat Yang Diizinkan/Tonase Kendaraan Angkutan Barang Dan Muatan Pada Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Dumai Dan Tanjung Kapal.</p>	

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil pada pembahasan sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu:

- a. UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat bahasan tentang pelabuhan, antara lain :

- 1) Pasal 1 ayat (3)

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

- 2) Pasal 1 ayat (6)

Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

- 3) Pasal 1 ayat (16)

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

- 4) Pasal 1 ayat (36)

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

5) Pasal 22 ayat (1)

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

1) Pasal 2

Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.

2) Pasal 4 ayat (1)

Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.

3) Pasal 4 ayat (2)

Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).

4) Pasal 6 ayat (1)

Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.

5) Pasal 6 ayat (2)

Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal terdapat bahasan tentang sebagai berikut :

1) Pasal 5 ayat (1)

Setiap kendaraan yang diangkut diatas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.

2) Pasal 5 ayat (2)

Kendaraan wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat diatas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.

3) Pasal 7 ayat (1)

Kendaraan yang ditimbang dan memiliki berat yang tidak sesuai dengan data pada berat yang dilaporkan, diberi tanda dan tidak dapat dimuat ke atas kapal yang dituju kecuali apabila kekuatan geladak pada kapal yang dituju masih sesuai untuk menerima kendaraan dengan berat seperti itu.

4) Pasal 7 ayat (2)

Apabila kapal yang tersedia tidak memiliki kekuatan geladak yang sesuai, maka kendaraan tersebut harus dipisahkan dan menunggu kapal dengan kekuatan geladak yang sesuai.

5) Pasal 8 ayat (1)

Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

6) Pasal 12 ayat (1)

Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.

7) Pasal 12 ayat (2)

Alat pengikat harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang akan diangkut.

8) Pasal 15 ayat (1)

Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk.

9) Pasal 15 ayat (3)

Unit muatan dan/atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan/atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan dilaut.

10) Pasal 17 ayat (1)

Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.

11) Pasal 17 ayat (3)

Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katub pemadam kebakaran dan akses jalan orang.

12) Pasal 17 ayat (4)

Mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat lashing yang sesuai dengan dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.

13) Pasal 18

Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
- b) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
- c) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.

14) Pasal 19 ayat (1)

Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.

15) Pasal 19 ayat (2)

Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan) tengah (*midship*) dan belakang (buritan).

16) Pasal 19 ayat (3)

Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

17) Pasal 20 ayat (1)

Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm.

18) Pasal 20 ayat (2)

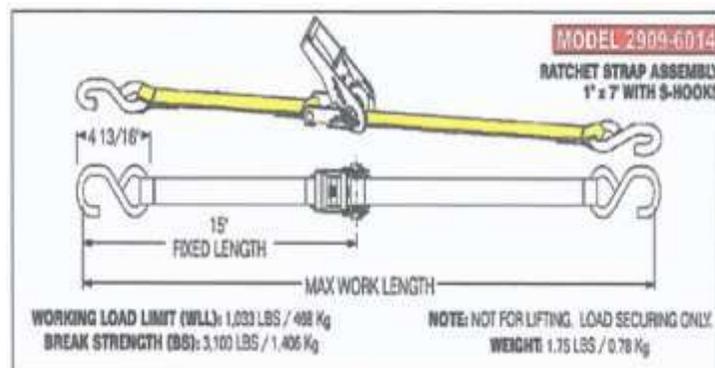
Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan 30 cm.

19) Pasal 20 ayat (3)

Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam satu sisi luar gading – gading.

20) Jenis Alat Pengikat (Lampiran)

Alat pengikat (*lashing gear*) muatan yang telah ditetapkan yaitu tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*).



Gambar 2. 1. Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya (*Ratchet Strap Assembly*)

Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu *hook*. Batas beban kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg.



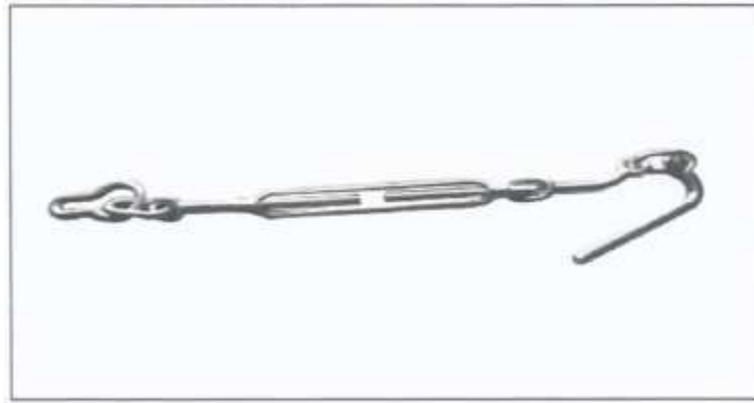
Gambar 2. 2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) Model Ganco Pada Satu Sisinya

pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Gambar 2. 3. Rantai Dengan Ganco

Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



Gambar 2. 4. Pengikat (*Turnbuckle*) yang Dapat Disambung Dengan Rantai

Turnbuckle yaitu jarum keras atau *spanskrup* yang digunakan untuk mengatur ketegangan sling baik sling rantai maupun *sling wire rope*. Pengikat yang dapat disambung dengan rantai ini memiliki batas maksimal 20 ton, yang memiliki beban kerja 10 ton.



Gambar 2. 5. Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini pun memiliki beban berat maksimal 20 ton.

- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.
- 1) Pasal 2 ayat (1) : Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
 - 2) Pasal 2 ayat (2) : Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
 - 3) Pasal 2 ayat (3) : Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
 - 4) Pasal 2 ayat (4) : Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:
 - a. dimensi (tinggi); dan
 - b. berat kendaraan.
 - 5) Pasal 3 ayat (1) : Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (4) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.
 - 6) Pasal 3 ayat (2) : Pemuatan kendaraan beserta muatannya ke dalam kapal harus memperhitungkan jarak aman (clearance) dengan sprinkler yang terdapat di ruang kendaraan agar sprinkler dapat bekerja maksimum pada saat terjadi kebakaran.
 - 7) Pasal 5 ayat (1) : Operator pelabuhan penyeberangan berhak menolak kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana diatur dalam peraturan menteri ini.
 - 8) Pasal 5 ayat (2) : Kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikeluarkan dari lajur antrian pembelian tiket.

2. Landasan Teori

a. Pelabuhan

Menurut Iskandar, A. (2010, 62), pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

b. Dermaga

Menurut Bambang, T. (2010, 195), dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang.

c. Angkutan Penyeberangan

Menurut Nasution, N. (2003, 174), angkutan penyeberangan adalah angkutan yang menghubungkan 2 ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.

d. *Lashing* Kendaraan di Kapal (*Lashing*)

Menurut Iskandar, A. (2010), penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk *lashing* digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat.

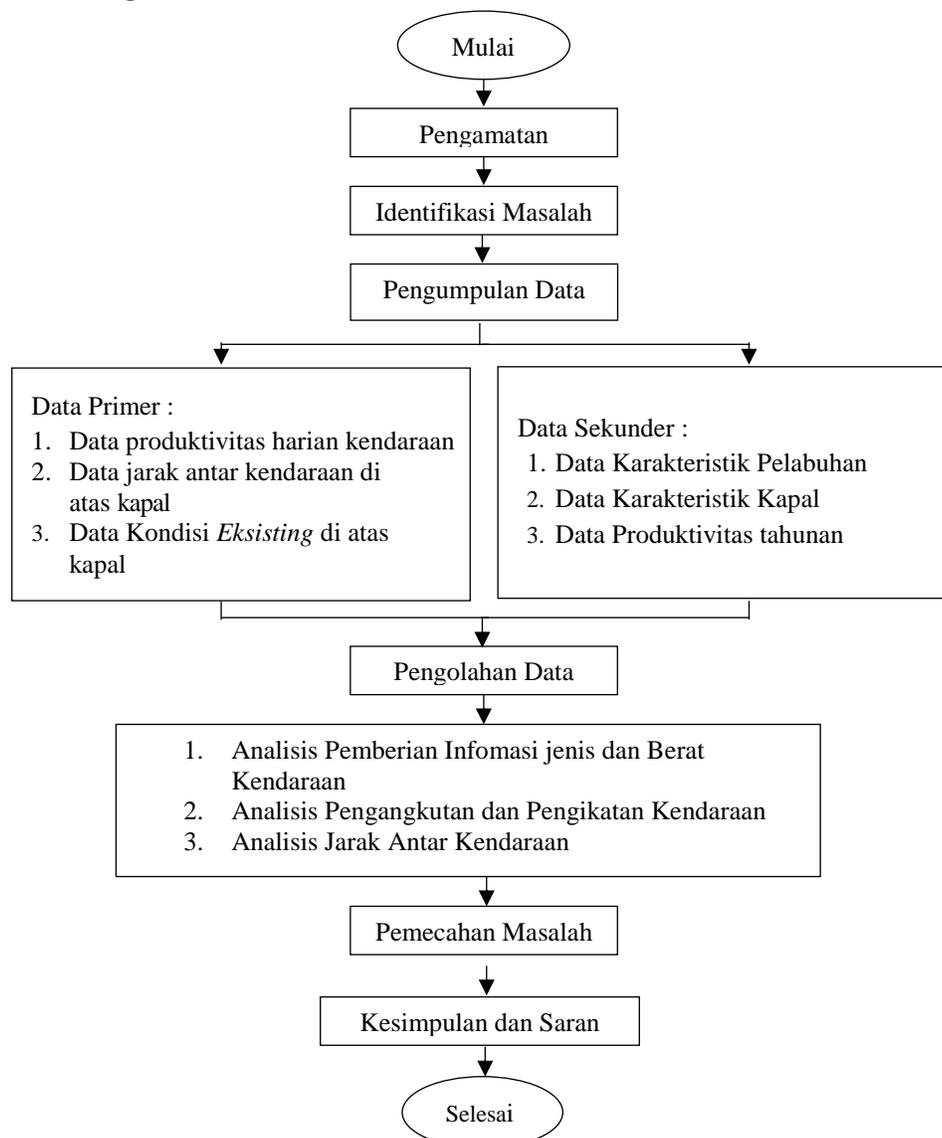
e. Klem Pada Roda Kendaraan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Gambar 2. 6. Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2013) menyimpulkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan tri-anggulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian ini lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Kesimpulan dari beberapa pengertian diatas adalah bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian ilmiah untuk menyelidiki kondisi objek alamiah dengan menjelaskan, menggambarkan, mendeskripsikan objek yang di teliti secara terperinci.

B. Sumber Data / Subyek Penelitian

1. Data Primer

Data primer adalah data yang di dapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, dalam memperoleh data primer penulis mendapatkan informasi atau data dari hasil wawancara peneliti bersama narasumber. Data yang didapat dari data primer ini harus diolah kembali. Pada penelitian ini data primer didapat dari hasil wawancara terhadap pihak regulator yaitu BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat serta operator kapal baik dari PT ASDP Persero Cabang Sorong.

2. Data sekunder

Adalah data yang didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis dengan mengambil data:

- a. Karakteristik Kapal
- b. Data Lintasan Kapal

C. Metode / Teknik Pengumpulan Data

a. Dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Observasi

Menurut Nasution (2016:106) observasi dilakukan untuk memperoleh informasi tentang kelakuan manusia seperti terjadi dalam kenyataan. Metode ini dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung pada kondisi yang sebenarnya di lapangan, yaitu berupa kegiatan survey produktifitas penumpang dan kendaraan, mengamati proses pengangkutan kendaraan, mengukur jarak kendaraan, memeriksa ketersediaan alat pengikat dan petugas.

2. Metode Wawancara

Menurut Nasution (2016:113) wawancara adalah suatu bentuk komunikasi verbal jadi semacam percakapan yang bertujuan memperoleh informasi. Dalam hal ini penulis mewawancarai terhadap pihak regulator yaitu BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat serta operator kapal dari PT. ASDP Persero Cabang Sorong

D. Teknik Analisis Data

1. Analisis Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Analisis ini dibutuhkan agar kendaraan yang di angkut di atas kapal tidak melebihi batas tinggi geladak di kapal karena apabila kendaraan sudah masuk di trestle susah untuk memutar balik kendaraan.

2. Analisis Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Analisis dibutuhkan agar kendaraan yang di angkut ke kapal bisa sesuai dengan kekuatan geladak kapal. Apabila tidak sesuai menurut Peraturan Menteri Nomor PM 115 Tahun 2016 Pasal 7 (2) bahwa kendaraan harus dipisahkan dan menunggu kapal dengan kekuatan geladak yang sesuai.

3. Analisis Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

a. Analisis Jarak Antar Kendaraan

Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 20 bahwa jarak antar sisi kendaraan

minimal 60 cm dan jarak antar muka dan belakang kendaraan 30 cm jadi kita mengukur jarak antara kendaraan di kondisi yang nyata dan yg seharusnya menggunakan mistar 30 cm atau alat ukur meteran.

Tabel 3. 1 Jarak Antara Kendaraan Menurut PM Nomor 30 Tahun 2016

Jarak Pada Bagian	Standar (cm)
a. Depan	30
b. Belakang	30
c. Kiri	60
d. Kanan	60
e. Dinding	60

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016

b. Analisis Kondisi Ruang Muat Kendaraan

1) Analisis Kebersihan Ruang Muat Kendaraan Terhadap Ceceran Minyak dan Gemuk.

Analisis ini bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kendaraan di atas kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 Pasal 15 ayat (1) bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*).

2) Analisis Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang.

Analisis dibutuhkan agar apabila terjadi bahaya/kecelakaan kapal, ABK lebih mudah untuk mengarahkan penumpang dalam menghadapi situasi tersebut. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 Pasal 17 ayat (2) ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

c. Analisis Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Analisis dibutuhkan untuk mengetahui kondisi eksisting penempatan kendaraan saat berada di geladak. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (1) bahwa

kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang.

d. Analisis Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Analisis dibutuhkan untuk mengetahui jumlah alat lashing dan klem roda kendaraan yang dibutuhkan untuk mengikat kendaraan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 12 ayat (1) bahwa setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Letak Geografis Provinsi Papua Barat

Provinsi Papua Barat merupakan satu provinsi yang terletak di Pulau Papua selain Provinsi Papua. Provinsi Papua Barat terletak antara $0^{\circ} - 4^{\circ}$ Lintang Selatan dan antara $124^{\circ} - 132^{\circ}$ Bujur Timur. Luas wilayah Provinsi Papua Barat yang mencapai 102.955,15 km² habis terbagi menjadi 13 Kabupaten/ Kota, 12 Kabupaten dan 1 Kota.

Kabupaten Sorong terletak antara $00^{\circ} 33'42''$ Lintang Utara dan $01^{\circ} 35'29''$ Lintang Selatan, serta $130^{\circ} 40'49''$ dan $132^{\circ} 13'48''$ Bujur Timur. Kabuapten Sorong mempunyai luas wilayah 56.840 Km², yang terdiri dari daratan seluas 28.867 Km², dan lautan seluas 27.973 Km²



Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

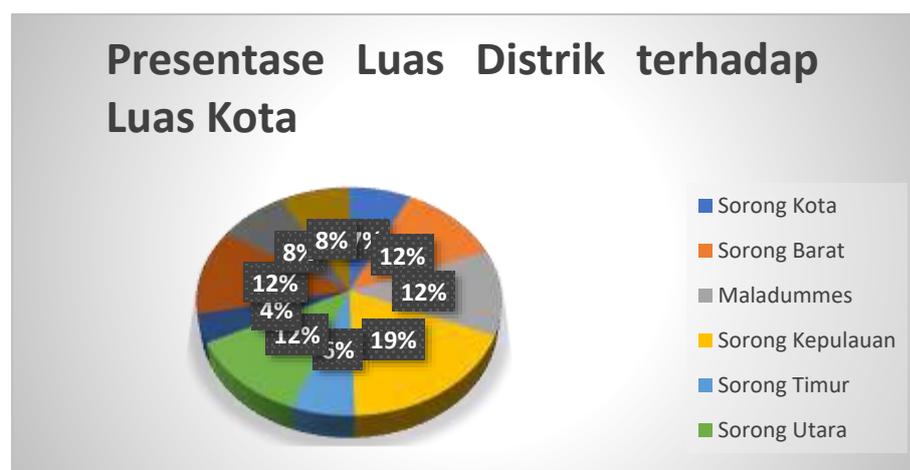
Kota Sorong terletak di bawah garis khatulistiwa diantara $131^{\circ}-51'$ BT dan $0^{\circ}-54'$ LS dengan luas wilayah 1.105 km² sebagian besar wilayah Kota Sorong merupakan daerah perbukitan dan jumlah penduduk di Kota Sorong 289.767 Jiwa.

Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Distrik di Kota Sorong

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Wilayah (km ²)	Jumlah Pulau
Sorong Barat	Klawasi	127,74 km ²	-
Maladummes	Tanjung Kasuari	126,40 km ²	-
Sorong Kepulauan	Doom Timur	200,11 km ²	2
Sorong Timur	Klamana	69,39 km ²	-
Sorong Utara	Malanu	127,21 km ²	-
Sorong	Remu	48,81 km ²	-
Sorong Manoi	Malawei	135,97 km ²	1
Klaurung	Klablim	88,83 km ²	-
Malaimsimsa	Klabulu	102,50 km ²	-
Sorong Kota	Kampung Baru	78,04 km ²	-
Kota Sorong	Distrik Sorong	1.105 km²	3

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

Berdasarkan tabel Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kota Sorong tahun 2022, luas keseluruhan distrik yang berada di Kota Sorong ialah 1.105 km² dan distrik yang memiliki daerah terluas ialah distrik Sorong Kepulauan dengan luas sebesar 200,11 km².



Gambar 4.2 Luas Daerah menurut Distrik

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

Berdasarkan data yang di peroleh dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) Wilayah Kota Sorong, suhu rata-rata tertinggi di Kota Sorong terjadi pada bulan Februari dan Oktober 2021 yaitu 27,5 derajat dan terendah pada bulan September 2021 sebesar 26,5 curah hujan cukup tinggi sepanjang tahun, tertinggi terjadi pada bulan September 2021 dengan hari hujan mencapai 28 hari.

Adapun keadaan Iklim di Kota Sorong Provinsi Papua Barat per bulan pada tahun 2021 sebagai berikut :

Tabel 4.2 Keadaan Cuaca di Kota Sorong Tahun 2021

Bulan	Suhu Udara			Rata-rata Kelembapan (°C)	Jumlah Curah Hujan (mm)	Banyaknya Hari Hujan (Hari)
	Maksimum (°C)	Minimum (°C)	Rata-Rata (°C)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	33,2	23,2	27,4	85,8	373,7	22
Februari	33,0	22,5	27,5	83,9	176,4	16
Maret	32,8	22,6	27,1	84,5	233,1	20
April	33,2	22,5	27,4	84,7	124,0	19
Mei	32,5	23,6	27,2	87,1	230,3	23
Juni	32,3	22,2	26,7	87,7	453,8	24
Juli	33,0	23,0	26,6	88,0	322,5	25
Agustus	33,1	23,0	26,5	87,9	463,2	25
September	32,6	22,9	26,5	88,7	599,2	28
Oktober	33,8	23,0	27,5	84,7	183,9	20
November	33,9	23,1	27,4	85,4	287,0	23
Desember	33,2	22,4	26,9	87,1	337,8	23

Sumber: BMKG Stasiun Meteorologi Kelas I Kota Sorong,2022

2. Batas Administrasi

Berdasarkan kondisi geografisnya, Kota Sorong memiliki wilayah administrasi yang dapat dilihat pada table 4.3:

Tabel 4.3 Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat

Bagian	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat
Selatan	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Timur	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Barat	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

3. Kependudukan

Jumlah penduduk Papua Barat dari hasil proyeksi yaitu sebesar 981.822 jiwa pada tahun 2020 yang terdiri atas 516.242 penduduk laki-laki dan 465.580 penduduk perempuan. Sementara itu, rasio jenis kelamin Provinsi Papua Barat pada tahun 2019 sebesar 110,88. Angka ini dapat diinterpretasikan bahwa dalam 100 penduduk perempuan terdapat 110 penduduk laki-laki.

Tabel 4.4 Karakteristik Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Papua Barat Hasil Sensus Penduduk 2020

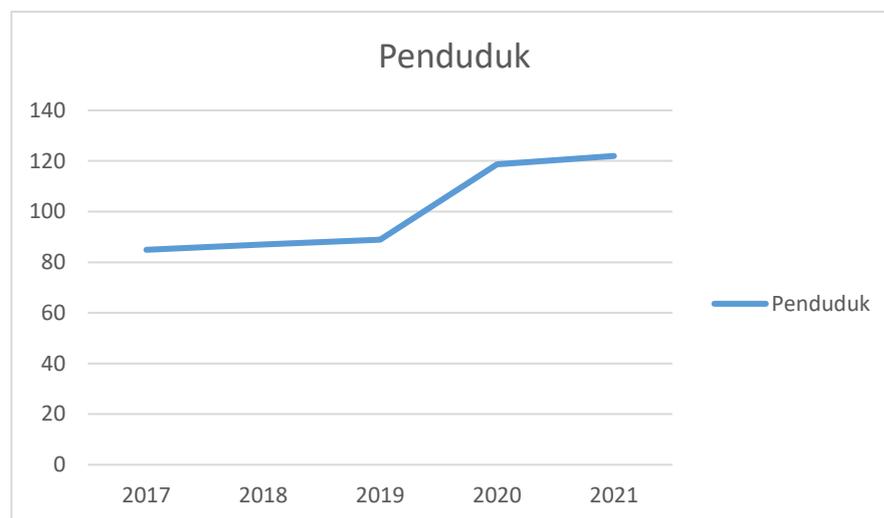
Kabupaten/Kota <i>Regency/Municipality</i>	Jumlah Penduduk/ <i>Number of Population</i>			Rasio Jenis Kelamin <i>Sex Ratio</i>	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010-2020 <i>Annual Population Growth Rate 2010-2020</i>
	Laki-laki/ <i>Male</i>	Perempuan/ <i>Female</i>	Jumlah/ <i>Total</i>		
Fakfak	43 656	41 541	85 197	105.09	2.38
Kaimana	32 643	29 613	62 256	110.23	2.92
Teluk Wondama	22 036	19 608	41 644	112.38	4.54
Teluk Bintuni	50 649	36 434	87 083	139.02	5.03
Manokwari	100 006	92 657	192 663	107.93	2.97
Sorong Selatan	27 422	25 047	52 469	109.48	3.20
Sorong	62 656	56 023	118 679	111.84	5.15
Raja Ampat	33 916	30 225	64 141	112.21	4.06
Tambrau	14 780	13 599	28 379	108.68	15.96
Maybrat	21 733	21 258	42 991	102.23	2.57
Manokwari Selatan	18 589	17 360	35 949	107.08	5.93
Pegunungan Arfak	19 339	18 868	38 207	102.50	3.98
Kota Sorong	149 703	134 707	284 410	111.13	3.95
Jumlah / Total :	597 128	536 940	1 134 068	111.21	3.94

Sumber :Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat,Tahun (2020)

Tabel 4.5 Jumlah Penduduk Kabupaten Sorong dalam 5 Tahun Terakhir

Tahun	Jumlah
2017	84.906
2018	86.994
2019	88.927
2020	118.679
2021	121.963

Sumber : BPS Provinsi Papua Barat (2021)



Gambar 4.3 Grafik Pertumbuhan Penduduk

Sumber : BPS Provinsi Papua Barat (2021)

4. Perekonomian, Industri, Perdagangan, dan Energi

a. Perekonomian

Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat dilihat dari tingkat pendapatan, namun karena tidak tersedianya data pendapatan maka pada analisa ini digunakan data pengeluaran sebagai proxy pendapatan. Data susesnas menunjukkan selama tiga tahun terakhir rumah tangga dengan golongan pengeluaran per kapita sebulan di atas Rp.300.000,00 bertambah sebesar 13,62%, yaitu dari 47,53% (2021) jadi 61,15%.

Sementara, populasi dengan pengeluaran kurang dari Rp.300.000,00 per bulan menurun dari 52,47% (2020) menjadi 42,88% (2021). Dengan asumsi kelas menengah di Papua Barat adalah penduduk dengan golongan pengeluaran perkapita sebulan Rp.500.000,00 dapat dikatakan secara umum persentase kelas menengah hingga kaum elit pada tahun 2020 di Papua Barat mencapai 26,58% lebih tinggi dari tahun 2021 yang mencapai 11,54%.

Rata-rata pengeluaran per kapita penduduk Papua Barat menunjukkan peningkatan dari Rp.384.032 (2020) menjadi Rp. 432.053 (2021). Peningkatan pendapatan idealnya diikuti dengan pemerataan pendapatan karena pemerataan merupakan salah satu strategi dan tujuan pembangunan nasional. Indikator untuk mengukur tingkat pemerataan pendapatan penduduk adalah dengan menggunakan kriteria Bank dunia dan indeks ini.

Berikut data Presentasi Distribusi PDRB Kota Sorong dalam 5 Tahun Terakhir bisa dilihat pada Tabel 4.4:

Tabel 4.6 Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir

Lapangan Usaha	2017	2018	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	7,44	7,12	8,99	8,89	9,04
Pertambangan dan Penggalian	1,11	1,10	1,12	1,16	1,16
Industri Pengolahan	4,87	4,64	4,87	4,99	5,31
Pengadaan Listrik dan Gas	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12
Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,25	0,24	0,23	0,25	0,29
Konstruksi	30,32	30,39	22,335	21,79	20,24
Perdagangan Besar dan Eceran	16,69	17,14	20,32	20,32	20,90

Lapangan Usaha	2017	2018	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Transportasi dan Pergudangan	7,35	7,44	8,52	8,15	7,11
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,35	1,40	1,47	1,51	1,64
Informasi dan Komunikasi	4,78	4,85	5,36	6,13	6,59
Jasa Keuangan dan Asuransi	3,91	3,85	4,06	4,19	4,35
Real Estate	2,73	2,77	2,88	2,92	3,18

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Sorong, 2022

b. Industri

Industri pengolahan atau industri manufaktur merupakan salah satu faktor ekonomi yang kegiatan utamanya adalah menguba barang dasar menjadi barang jadi. Dilihat dari skala usahanya, kegiatan usaha industri manufaktur dibedakan menjadi empat yaitu industri mikro (tenaga kerja 1 – 4 orang), industri kecil (tenaga kerja 5 – 11 orang), industri sedang (tenaga kerja 20 -99 orang), dan industri besar (tenaga kerja lebih dari 100 orang).

Nilai tambah yang dihasilkan oleh sektor industri pengolahan pada tahun 2021 mencapai 591,34 miliar rupiah meningkat dibandingkan tahun sebelumnya. Perkembangan sektor industri di Papua Barat juga ditunjukkan oleh meningkatnya jumlah penyaluran kredit perbankan di daerah ini. Pada tahun 2021 penyaluran kredit usaha industri di Papua Barat mencapai 100,15 miliar rupiah atau meningkat 24,14% dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 80,67 miliar rupiah.

c. Perdagangan

Wilayah Asia masih menjadi primadona utama pangsa ekspor Papua Barat dari tahun ke tahun, Di tahun 2019, Tiga negara tujuan ekspor terbesar adalah antara lain China sebesar 812.305,04 ribu US dollar, berikutnya adalah Korea yaitu sebesar 519.978,22 ribu US dollar,

dan selanjutnya adalah Jepang dengan nilai ekspor 429.508,41 ribu US dollar.

Untuk tiga komoditi volume ekspor terbesar dari provinsi Papua Barat adalah antara lain bahan bakar mineral dengan volume ekspor 5.896.015 ton dan nilai ekspor sebesar 1.929.848,94 ribu US Dollar. Jenis komoditi terbesar selanjutnya adalah komoditi kayu, barang dari kayu dengan volume ekspor 33.491,64 ton dan nilai ekspor sebesar 9.787,43 ribu US Dollar. Selanjutnya volume ekspor terbesar adalah jenis komoditi ikan dan udang dengan volume sebesar 956,81 ton dan nilai ekspor sebesar 3.582,42 ribu US Dollar.

Volume impor Papua Barat tahun 2019 mencapai 11.932,15 ton atau turun 72,18 persen bila dibandingkan volume impor tahun 2016 yang mencapai 42.895,47 ton. Meskipun volume impor menurun, namun nilainya meningkat 6,16 persen menjadi 68.531,51 ribu US Dollar.

Dari sisi volume, Papua Barat banyak mengimpor barang-barang dari Tiongkok yaitu 495,71 ton. Namun nilai impor yang terbesar berasal dari Singapura, yakni senilai 4.295,87 ribu US Dollar.

Jumlah koperasi di seluruh Papua Barat sebanyak 1.225 unit pada tahun 2019, dimana yang berstatus aktif berjumlah 777, sedangkan sisanya sudah tidak aktif. Sebagai usaha yang berdasarkan ekonomi kerakyatan, diperlukan pembinaan yang terstruktur dari Dinas terkait agar jumlah koperasi yang masih aktif ini tidak stagnan dan dapat berkembang lebih baik dalam rangka memajukan perekonomian rakyat.

5. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

a. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Adapun kapal yang beroperasi di

Pelabuhan Penyeberangan Arar dan dikelola oleh BPTD Wilayah XXV Prov. Papua dan Papua Barat yang diambil sebagai sampel tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal adalah sebagai berikut terlampir dan dapat dilihat lebih lanjut pada lampiran.

- Ship Particular KMP. Kalabia

Berikut data karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar Kabupaten Papua Barat pada tabel 4.3.

Tabel 4.7 *Ship Particular* KMP. Kalabia

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. KALABIA
Milik	DITJEN PERHUBUNGAN DARAT
Tanda Selar	GT.1167No. 1321/Dda
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	JZWQ
Galangan Pembuatan	PT. DOK & Perkapalan Kodja Bahari (Persero)
Tahun Pembuatan	2021
Jenis Kapal	<i>Roll On Roll Off (Ro-Ro)</i> /Baja
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) A 100 P
Panjang Seluruh (LOA)	56.02 Meter
Panjang Garis Tegak (LBP)	48.82 Meter
Lebar Kapal (B)	14.00 Meter
Tinggi Geladak (D)	3.80 Meter
Tinggi Sarat/ Draft (T)	2.70 Meter
Tonase Kotor/ GT (Gross Tonnage)	1.167 GT
Tonpase Bersih/ NT (Net Tonnage)	498 NT
Kecepatan Kapal	11.00 Knot
Kapasitas Penumpang	
Penumpang VIP	40 Orang
Penumpang Ekonomi	124 Orang
Penumpang di Lesehan/ Tatami	96 Orang
Jumlah Total	260 Orang
Jumlah Crew	21 Orang

URAIAN	KETERANGAN
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	26 Unit Campuran (15 Truck + 11 Sedan)
Tangki-Tangki	
Tangki Bahan Bakar	92 Ton
Tangki Air Tawar	90 Ton
Tangki Minyak Pelumas	9 ton
Tangki Ballast Haluan	150 Ton
Tangki Ballast Buritan	87 Ton
<i>Dirty Oil Tank</i>	4.5 Ton
<i>Bilge Tank</i>	4.5 Ton
Ukuran Pintu Ramps Door Haluan & Buritan	
Panjang	6.0 Meter
Lebar	4.5 Meter
IMO (<i>Internasional Mereorological Organization</i>)	9742285
MMSI (<i>Maritime Mobile Service Identily</i>)	525001113
<i>AIS Vessel Type / AIS Jenis Kapal</i>	<i>Passenger / Penumpang</i>
Status	<i>Active / Aktif</i>

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

Adapun spesifikasi kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Marampa pada gambar 4.4



Gambar 4.4 KMP. Kalabia

b. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Berikut merupakan keadaan serta data prasarana yang ada di Pelabuhan Arar.

1) Alur pelayaran

Alur Pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Alur pelayaran merupakan jalur yang berpotensi meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya. Berikut ini adalah peta alur pelayaran angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Arar.



Gambar 4.5 Peta Lintasan

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

2) Pelabuhan Penyeberangan

Adapun *lay out* yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.6. Layout Pelabuhan Penyeberangan Arar

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

Fasilitas yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Arar adalah sebagai berikut :

Tabel 4.8. Data Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Arar

No	Jenis Fasilitas	Fasilitas Sisi Darat						Keterangan
		Ada / Tidak ada	Baik / Rusak	Jumlah	Ukuran			
					Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)	
1	Akses Jalan Ke Pelabuhan	ada	rusak					
2	Gedung Terminal	ada	baik	1 bh	24 m	12 m	288 m ²	tidak terpakai
3	Lap. Parkir Pengantar Penjemput	ada	baik		100 m	50 m	5000 m ²	
4	Lap. Siap Muat	tidak ada						
5	Jembatan Timbang	tidak ada						
6	Loket	ada	baik	1 bh				tidak terpakai
7	Tolgate	tidak ada						
8	Gangway	ada			98 m	1 m		
9	Trestle	ada	baik		75 m	5 m	375 m ²	
10	Ruang Genset	ada	baik		5	5	25 m ²	tidak terawat
11	Tempat Bahan Bakar	tidak ada						
12	Fasilitas Difable	tidak ada						
13	Fasilitas Ibu Menyusui	tidak ada						
14	Toilet	ada	baik	4 bh				terkunci
15	Kantin	ada						
16	Mushola	tidak ada						
17	Pos Jaga	ada	baik	1	4 m	3 m	12 m ²	
18	Lampu Penerangan	tidak ada						
19	Cause Way	ada						

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

3) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Arar dalam melayani pengguna jasa transportasi penyeberangan mempunyai 1 (satu) unit dermaga *Movable Bridge*.



Gambar 4.7. Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Arar

4) Trestle

Trestle yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Likupang tersedia 1 unit dengan ukuran panjang 375 m².



Gambar 4.8 *Trestle* Pelabuhan Arar

5) *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk tambat kapal yang akan bersandar ke dermaga.



Gambar 4.9. *Bolder* Pelabuhan Arar

6) *Fender*

Fender berfungsi sebagai peredam gesekan antara kapal dengan dermaga pada saat kapal sandar.



Gambar 4.10. *Fender*

7) *Catwalk*

Catwalk digunakan untuk akses petugas kepil untuk menuju bolder yang terletak di dolphin pada saat kapal akan sandar dan pada saat kapal mulai berlayar.



Gambar 4.11. *Catwalk*

8) Rumah *Movable Bridge* (MB)

Rumah *Movable Bridge* berfungsi untuk mengatur *Movable Bridge* pada dermaga agar dapat disesuaikan dengan ketinggian muka air laut. Akan tetapi pada Pelabuhan Penyeberangan Arar rumah *Movable Bridge* tidak dapat dioperasikan dikarenakan mesin penggerak *Movable Bridge* rusak.

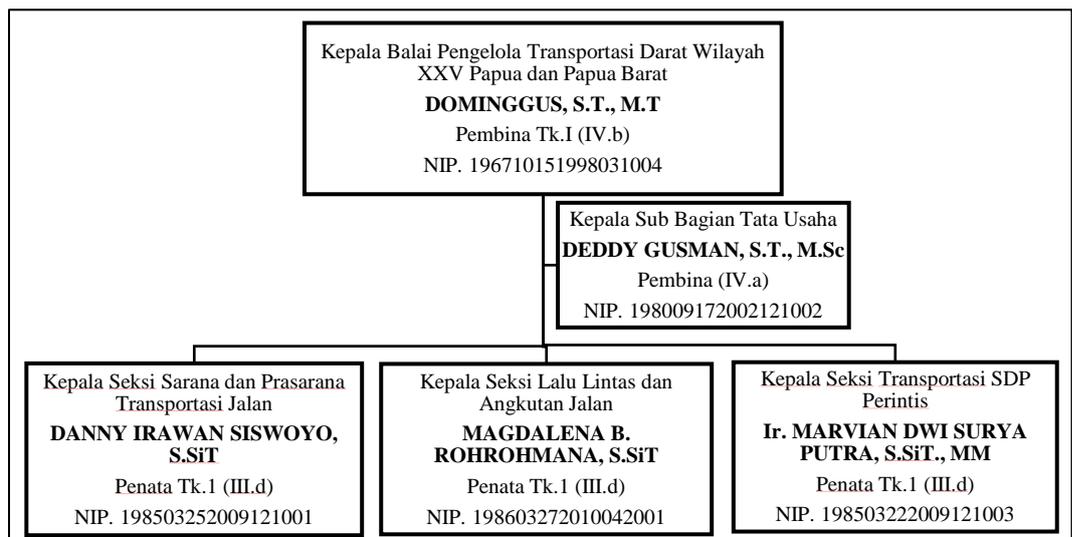


Gambar 4. 12. Rumah *Movable Bridge* (MB)

6. Instansi Pembina Transportasi

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan BPTD Wilayah VXX Provinsi Papua dan Papua Barat

- a. Struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XXV Papua dan Papua Barat adalah sebagai berikut:



Gambar 4.13 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat adalah BPTD Tipe B yang dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 154 Tahun 2016 tentang Organisasi Tata Cara Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan memiliki ruang lingkup wilayah kerja di Pulau Papua yang memiliki luas sekitar 421.981 yang terdiri atas Provinsi Papua dan Papua Barat.

b. Tugas dan Wewenang BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

Melaksanakan pengelola lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Selain memiliki tugas, BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat memiliki beberapa fungsi sebagai :

- 1) Penyusunan rencana , program, dan anggaran;
- 2) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksanaan Penimbang Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis saran lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian kendaraan bermotor dan industri karoseri;
- 3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas , pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta tarif angkutan jalan ;
- 4) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau, dan

penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial,serta pengaturan, pengendalian, pengawasan angkutan sungai danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan, pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa pelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan , sungai, danau, dan penyeberangan, yang belum di usahakan secara komersial;

- 5) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, hubungan masyarakat; dan
- 6) Pelaksanaan evaluasi dan laporan.

7. Produktivitas Angkutan

a. Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4.9 Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir (2017-2021)

Tahun	Trip	Penumpang	Kendaraan				Barang Ton/M3
			Gol I	Gol II & Gol III	Gol IV, V, VI	Gol VII, VIII, IX	
2017	1257	18768	-	991	521	-	259
2018	1364	23757	-	600	305	-	1839
2019	1265	18939	-	589	321	-	1623
2020	135	8293	-	234	143	-	980
2021	225	15263	-	686	150	-	1811
Total	4246	85020		3100	1440		6512

Sumber : PT. ASDP Cabang Sorong, 2022

Gambar 4.14. Grafik Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

Sumber : PT. ASDP Cabang Sorong, 2022

Berikut adalah Data Produktivitas Kedatangan Harian Penumpang dan Kendaraan selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan

Penyeberangan Arar:

Tabel 4.10 Data Produktivitas Kedatangan Selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar

No	Tanggal	Penumpang	Kendaraan							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1	25 April 2022	45	-	2	-	-	-	-	-	-
2	26 April 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	27 April 2022	31	-	1	-	-	-	-	-	-
4	28 April 2022	54	-	2	-	2	-	-	-	-
5	29 April 2022	49	-	3	-	-	-	-	-	-
6	30 April 2022	58	-	-	-	-	-	-	-	-
7	1 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	2 Mei 2022	63	-	3	-	1	-	-	-	-
	3 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	4 Mei 2022	151	-	2	-	-	-	-	-	-
11	5 Mei 2022	85	-	-	-	-	-	-	-	-
12	6 Mei 2022	71	-	2	-	-	-	-	-	-
13	7 Mei 2022	119	-	1	-	-	-	-	-	-
14	8 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	9 Mei 2022	59	-	2	-	-	-	-	-	-
16	10 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		848	-	18	-	3	-	-	-	-

Sumber: Hasil Observasi Tim PKL Papua Barat

Berikut adalah Data Produktivitas Keberangkatan Harian Penumpang dan Kendaraan selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar:

Tabel 4.11 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 12 (dua belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar

NO	TANGGAL	PENUMPANG	KENDARAAN							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1	25 April 2022	41	-	-	-	-	-	-	-	-
2	26 April 2022	-	-	3	-	-	-	-	-	-
3	27 April 2022	37	-	-	-	-	-	-	-	-
4	28 April 2022	23	-	-	-	-	-	-	-	-
5	29 April 2022	49	-	-	-	-	-	-	-	-
6	30 April 2022	58	-	2	-	-	-	-	-	-
7	1 Mei 2022	-	-	2	-	-	-	-	-	-
8	2 Mei 2022	63	-	5	-	-	-	-	-	-
9	3 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	4 Mei 2022	151	-	3	-	1	-	-	-	-
11	5 Mei 2022	85	-	2	-	-	-	-	-	-
12	6 Mei 2022	71	-	1	-	-	-	-	-	-
13	7 Mei 2022	119	-	-	-	1	-	-	-	-
14	8 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	9 Mei 2022	59	-	-	1	1	-	-	-	-
16	10 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		848	-	18	-	1	-	-	-	-

Sumber: Hasil Observasi Tim PKL Papua Barat

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a. Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Pemberian informasi jenis muatan telah dilakukan oleh pengemudi yang membawa kendaraan barang. Namun pengemudi hanya memberikan informasi tersebut kepada petugas pelabuhan dan tidak diteruskan kepada petugas di atas kapal. Untuk berat muatan kendaraan, pengemudi tidak mengetahui dikarenakan tidak adanya dokumen resmi yang berisi informasi berat muatan. Selain itu berat muatan tidak dapat diinformasikan karena tidak tersedianya jembatan timbang untuk menimbang berat kotor kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar



Gambar 4.15 Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan

b. Jumlah Tali Pengikat Kendaraan di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan.

Kondisi eksisting alat pengikat kendaraan yang tersedia pada KMP. Kalabia sebagai berikut :

Tabel 4.12 Jenis dan Jumlah Alat Pengikat Kendaran KMP. Kalabia

Jenis Alat Pengikat	Alat Pengikat Kendaraan Yang tersedia
<i>Rachet strap Assembly</i>	38 unit

Berikut tampilan alat pengikat yang tersedia di atas KMP Kalabia



Gambat 4.16 Alat Pengikat Kendaraan yang tersedia pada KMP. Kalabia

Petugas operator kapal tidak melakukan klem roda pada kendaraan yang tidak di *lashing*. Pengganti dari klem roda kendaraan yaitu kayu balok sebagai pengganjal roda kendaraan.



Gambar 4.17 Tidak dilakukan Klem Roda Kendaraan

c. Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan hasil survei pengukuran jarak di atas kapal selama periode 27 April 2022 – 10 Mei 2022, didapatkan nilai maksimum dan minimum jarak antar kendaraan di atas KMP. Kalabia adalah sebagai berikut:

Tabel 4.13. Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Kalabia

No	Tanggal	Jarak (cm)				Dinding
		Depan	Belakang	Kiri	Kanan	
1	27 April 2022	150	105	-	-	421
2	30 April 2022	122	131	-	-	451
3	3 Mei 2022	113	122	-	-	478
4	7 Mei 2022	139	132	-	-	454
5	10 Mei 2022	132	123	-	-	445

Pada tabel 4.12 tidak terdapat sisi kanan dan kiri karena pada KMP. Kalabia hanya terdapat 1 baris kendaraan saja sehingga untuk jarak kiri dan kanan tidak ada.

Berikut merupakan tampilan pengukuran jarak kendaraan di atas kapal:

a) Jarak antar sisi kendaraan

Pada KMP. Kalabia kendaraan roda empat hanya ada terdapat Satu baris saja jadi tidak terdapat jarak untuk sisi kanan dan kiri



Gambar 4.18 Hanya terdapat satu baris kendaraan

b) Jarak antar depan dan belakang kendaraan

Jarak antar depan dan belakang kendaraan pada KMP. Kalabia berjarak 1,5 m dan sudah sesuai dengan peraturan yang ada



Gambar 4.19 Jarak Antar Depan dan Belakang Kendaraan

c) Jarak antara salah satu sisi ke dinding kapal

Jarak antara satu sisi ke dinding kapal sangat jauh, berjarak 4 m karena pada KMP. Kalabia hanya terdapat satu baris saja.



Gambar 4.20 Jarak Sisi Kendraan Ke Dinding Kapal

- d. Kondisi Ruang Muat kendaraan
- a) Kebersihan Ruang Muat Kendaraan dari Ceceran Minyak dan Gemuk. Kondisi eksisting lantai ruang muat kendaraan di atas KMP. Kalabia sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk.



Gambar 4.21 Keadaan Ruang Muat Kapal

- e. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Kondisi eksisting di atas kapal masih ditemukan kendaraan roda 2 yang ditempatkan secara melintang. Untuk kendaraan roda 4 ke atas sudah ditempatkan secara membujur searah haluan atau buritan kapal.



Gambar 4.22 Penempatan kendaraan yang melintang di atas kapal

- f. Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Setelah kendaraan muat ke atas kapal, petugas melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal.

Berikut hasil survei saat pengikatan kendaraan di atas kapal :

Tabel 4. 13 Kondisi pengikatan kendaraan di atas KMP. Kalabia

Bagian Kapal	Kondisi Eksisting
Depan (Haluan)	 <p>Kendaraan pada bagian depan menggunakan tali pengikat berupa sling bergigi</p>
Tengah (<i>Midship</i>)	 <p>Keadaan pada bagian tengah dipenuhi dengan barang curah</p>
Belakang (Buritan)	 <p>Kendaraan pada bagian belakang sama sekali tidak di <i>lashing</i></p>

g. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Kondisi eksisting ruang muat kendaraan pada KMP. Kalabia belum steril dari adanya penumpang. Karena masih ditemukan orang yang berada di dalam *deck* kendaraan selama pelayaran



Gambar4.23 Kondisi Ruang Muat Kendaraan Selama Pelayaran

2. Analisis Data

a. Analisis Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat (1) bahwa setiap kendaraan yang akan diangkut diatas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Informasi mengenai jenis dan berat muatan ini sangat penting untuk petugas kapal menentukan letak posisi kendaraan pada deck kendaraan dan menentukan jenis serta jumlah alat *lashing* yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan saat pelayaran.

Berdasarkan hasil survei yang saya temui, dapat disimpulkan bahwa para pengemudi ini hanya memberikan informasi jenis muatan kendaraan secara langsung kepada petugas di pelabuhan. Sedangkan untuk berat muatan, pengemudi tidak mengetahui informasi berat muatan dari kendaraan yang dibawa serta tidak adanya dokumen resmi dari perusahaan/pemilik kendaraan tersebut

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat (2) bahwa setiap kendaraan yang akan memasuki kapal harus ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan. Pada pelabuhan penyeberangan Arar kendaraan yang akan memasuki kapal tidak diketahui berat kotor kendaraannya dikarenakan pada pelabuhan ini tidak tersedia jembatan timbang kendaraan.

b. Jumlah Tali Pengikat Kendaraan di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan, adapun banyaknya tali pengikat kendaraan berdasarkan berat keseluruhan kendaraan sebagai berikut:

- a) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai 20 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 alat pengikat (*lashing gear*).
- b) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai 30 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 alat pengikat (*lashing gear*).
- c) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai 40 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 alat pengikat (*lashing gear*).

Tetapi jumlah kebutuhan alat ikat tidak dapat diketahui karena berat dan muatan kendaraan tidak dapat diketahui

c. Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Jarak antar kendaraan

Berdasarkan tabel 4.12 dapat diketahui bahwa jarak antar kendaraan di atas KMP. Kalabia sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Karena jumlah kendaraan lebih sedikit dibandingkan barang curah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 20 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

- a) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
- b) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
- c) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading.

d. Kondisi Ruang Muat Kendaraan

a) Kebersihan Ruang Muat Kendaraan Terhadap Ceceran Minyak dan Gemuk.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 15 ayat (1) bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*). Setelah proses bongkar muatan, petugas di atas kapal membersihkan geladak terlebih dahulu agar saat proses muat kendaraan geladak sudah bersih terhadap ceceran minyak dan gemuk. Berdasarkan hasil survei di lapangan, pada gambar 4.18 dilihat bahwa kondisi lantai ruang muat kendaraan pada KMP. Kalabia sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk sebelum proses muat kendaraan.

e. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Pada Gambar 4.19 dapat dilihat di atas KMP. Kalabia bahwa kondisi ruang muat kendaraan blom steril, karena masih ditemukan penumpang yang menunggu di deck kendaraan selama pelayaran.

f. Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 4 ayat (1) bahwa setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran. Berdasarkan hasil survei di lapangan, pada lintasan Sorong – Fak-fak - Wahai di atas KMP. Kalabia telah dilakukan pengikatan kendaraan. Lintasan ini merupakan Long Ferry Distance (LDF) dengan jarak tempuh yaitu 174 mil laut, serta dipengaruhi cuaca, ombak, dan pulau-pulau kecil yang terdapat di Papua saat pelayaran

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 4 ayat (2) bahwa untuk pengikatan kendaraan wajib dilakukan pada kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan). Dari hasil survei pada tabel 4.13 dapat dijelaskan bahwa KMP. Kalabia pada lintasan Sorong – Fak-Fak

- Wahai sudah dilakukan pengikatan pada kendaraan akan tetapi belum sesuai ketentuan pengikatan yang telah diatur dikarenakan petugas di kapal tidak mengetahui berat kendaraan sehingga jenis dan jumlah alat lashing yang digunakan saat pengikatan.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 4 ayat (3) bahwa kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (lashing) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Berdasarkan hasil survei di lapangan pada tampilan gambar 4.23, klem roda kendaraan tidak dilakukan oleh petugas operator kapal karena tidak tersedia alat klem roda kendaraan di KMP. Kalabia, hanya tersedia kayu balok yang digunakan sebagai pengganjal roda kendaraan selama kapal berlayar.

g. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Pada Gambar 4.19 dapat dilihat di atas KMP. Kalabia bahwa kondisi ruang muat kendaraan blom steril, karena masih ditemukan penumpang yang menunggu di deck kendaraan selama pelayaran.

C. Pembahasan

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa kondisi pengangkutan kendaraan yang ada di atas kapal penyeberangan lintasan Sorong – Fak-Fak - Wahai tidak sesuai dengan kondisi pengangkutan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

Berikut tata cara pengangkutan kendaraan yang di rencanakan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar :

a. Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 bahwa setiap kendaraan yang memasuki kapal harus dilengkapi dengan informasi tentang jenis dan berat muatan. Hal ini

berfungsi sebagai informasi bagi petugas di atas kapal untuk menentukan jenis dan jumlah lashing yang akan digunakan serta menentukan posisi kendaraan di atas kapal. Dikarenakan Pelabuhan Arar belum dilengkapi dengan jembatan timbang, maka informasi berat muatan tidak dapat diberikan kepada petugas di atas kapal sehingga penentuan jumlah lashing tidak berdasarkan berat kendaraan. Jenis muatan hanya diinformasikan oleh pengemudi kendaraan kepada petugas pelabuhan namun tidak diinformasikan ulang kepada petugas di atas kapal. Hal ini mengakibatkan penempatan kendaraan di atas kapal tidak mempertimbangkan jenis muatan dan resiko yang akan terjadi akibat salah penempatan seperti hanya resiko bahaya kebakaran atau ledakan dari muatan kendaraan tersebut.

b. Kebutuhan alat pengikat kendaraan di atas kapal

Pada KMP. Kalabia tidak diketahui kebutuhan alat pengikat kendaraannya karena tidak adanya info mengenai berat muatan kendaraannya karena pada Pelabuhan Penyeberangan Arar tidak tersedia jembatan timbang. Pada KMP. Kalabia juga tidak terdapat klem roda sehingga untuk mengganjal roda kendaraan menggunakan kayu balok.

c. Pengangkutan kendaraan di atas kapal

1) Jarak Antar Kendaraan

Penempatan jarak antar kendaraan di atas kapal tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

Jarak antar kendaraan yang telah sesuai ketentuan adalah :

- a) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm;
- b) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm;
- c) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

Ketentuan jarak ini bertujuan memberi ruang pada deck kendaraan agar bisa dilakukan proses pengikatan kendaraan sesuai aturan oleh petugas di atas kapal dan mempermudah proses evakuasi penumpang yang ada di atas kapal pada saat terjadi keadaan darurat.

kondisi di lapangan menunjukkan bahwa jarak antar kendaraan sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

d. Kebersihan Ruang Muat Kendaraan Dari Ceceran Minyak Dan Gemuk

Setelah selesai proses bongkar muatan, petugas di kapal segera melakukan pembersihan pada ruang muat kendaraan sehingga lantai ruang muat kendaraan bersih dari ceceran minyak dan gemuk. Hal ini dilakukan sebagai upaya menghindari kecelakaan kendaraan selama kapal berlayar.

e. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Pihak operator kapal blom menerbitkan menertibkan para penumpang sehingga masih ditemukan penumpang di *deck* kendaraan, penumpang selayaknya berada di deck penumpang dikarenakan alat-alat keselamatan jiwa yang diperuntukkan bagi penumpang berada pada deck penumpang, sehingga pada saat kondisi darurat, penumpang dapat dengan mudah memanfaatkan alat keselamatan jiwa tersebut.

f. Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Untuk pengikatan kendaraan di atas kapal, petugas operator kapal telah melakukan pengikatan kendaraan. Akan tetapi, pengikatan yang dilakukan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku dikarenakan tidak ada informasi berat kendaraan. Sesuai aturan bahwa kendaraan yang tidak lashing maka harus di klem roda. Namun, di atas kapal belum tersedia klem pada roda kendaraan sehingga petugas di kapal hanya menggunakan kayu balok sebagai pengganjal roda kendaraan.

g. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Pihak operator kapal belum menempatkan seluruh kendaraan di atas kapal secara membujur searah haluan atau buritan kapal. Masih ditemukan penempatan kendaraan secara melintang diatas kapal saat pelayaran. Hal ini dapat mempengaruhi stabilitas kapal dan memperlambat proses saat bongkar muat kendaraan.

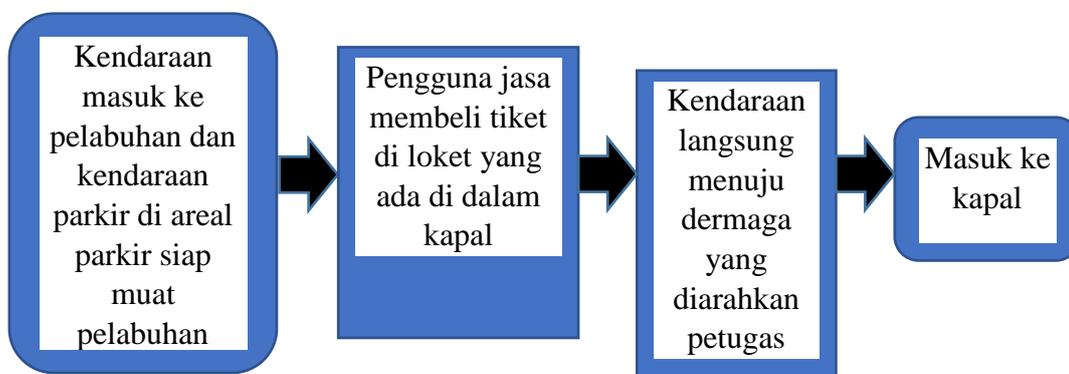
Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang direncanakan. perbandingan tersebut dapat dilihat pada tabel 4.14 berikut:

Tabel 4. 14 Perbandingan Kondisi Sekarang dengan Kondisi yang Direncanakan

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
1	Kendaraan yang akan diangkut di atas kapal tidak menunjukkan informasi jenis dan berat muatan	Setiap kendaraan wajib memberikan informasi jenis dan berat muatan yang akan dicatat oleh petugas pelabuhan sebelum dilakukan penimbangan kendaraan	Agar petugas kapal menentukan letak posisi kendaraan pada geladak dan untuk menentukan jenis serta jumlah alat lashing yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan
2	Tidak tersedianya jembatan timbang kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar	Pihak operator pelabuhan perlu menyediakan jembatan timbang untuk mengukur berat kotor kendaraan sebelum masuk ke pelabuhan	Agar tidak ada kendaraan yang beratnya melebihi kapasitas dermaga dan petugas di kapal dapat menentukan jumlah dan jenis lashing yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan
3	Jarak antar sisi kendaraan di atas kapal sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku	Jarak antar sisi kendaraan sudah mengikuti dengan peraturan yang berlaku yaitu jarak antar sisi kendaraan 60 cm, jarak muka dan belakang kendaran 30 cm dan jarak ke dinding kapal 60 cm.	Agar jarak kendaraan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan akses jalan bagi penumpang yang turun dari kendaraan tidak terganggu.
4	Ruang muat kendaraan pada kapal sudah bersih ceceran minyak dan gemuk (<i>grease</i>)	Pihak operator kapal harus menjaga ruang muat agar tetap bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (<i>grease</i>)	Agar keselamatan pengguna jasa dan operator kapal selama pelayaran dapat terjamin
5	Ruang muat kendaraan sudah steril dari adanya penumpang selama pelayaran	Petugas di kapal sudah mengarahkan penumpang menuju deck penumpang. Sehingga tidak ditemukan penumpang yang berada di <i>deck</i> kendaraan	Agar bila terjadi bahaya/kecelakaan kapal, petugas di kapal lebih mudah untuk mengarahkan penumpang untuk menghadapi situasi tersebut.
6	Terdapat kendaraan yang masih ditempatkan secara melintang	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang	Agar memudahkan proses bongkar muat di kapal dan menjaga stabilitas kapal
7	Kendaraan yang diangkut di atas kapal telah	Kendaraan yang diangkut di atas kapal telah dilakukan pengikatan kendaraan selama	Agar kendaraan yang berada diatas kapal

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
	dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran tetapi belum sesuai ketentuan	pelayaran tetapi belum sesuai ketentuan	aman selama pelayaran
8	Jenis dan jumlah alat pengikat kendaraan sudah sesuai ketentuan dan tidak tersedianya klem roda kendaraan	Setiap kapal harus melengkapi alat pengikat kendaraan dan klem roda kendaraan	Setiap kapal harus melengkapi alat pengikat kendaraan dan klem roda kendaraan

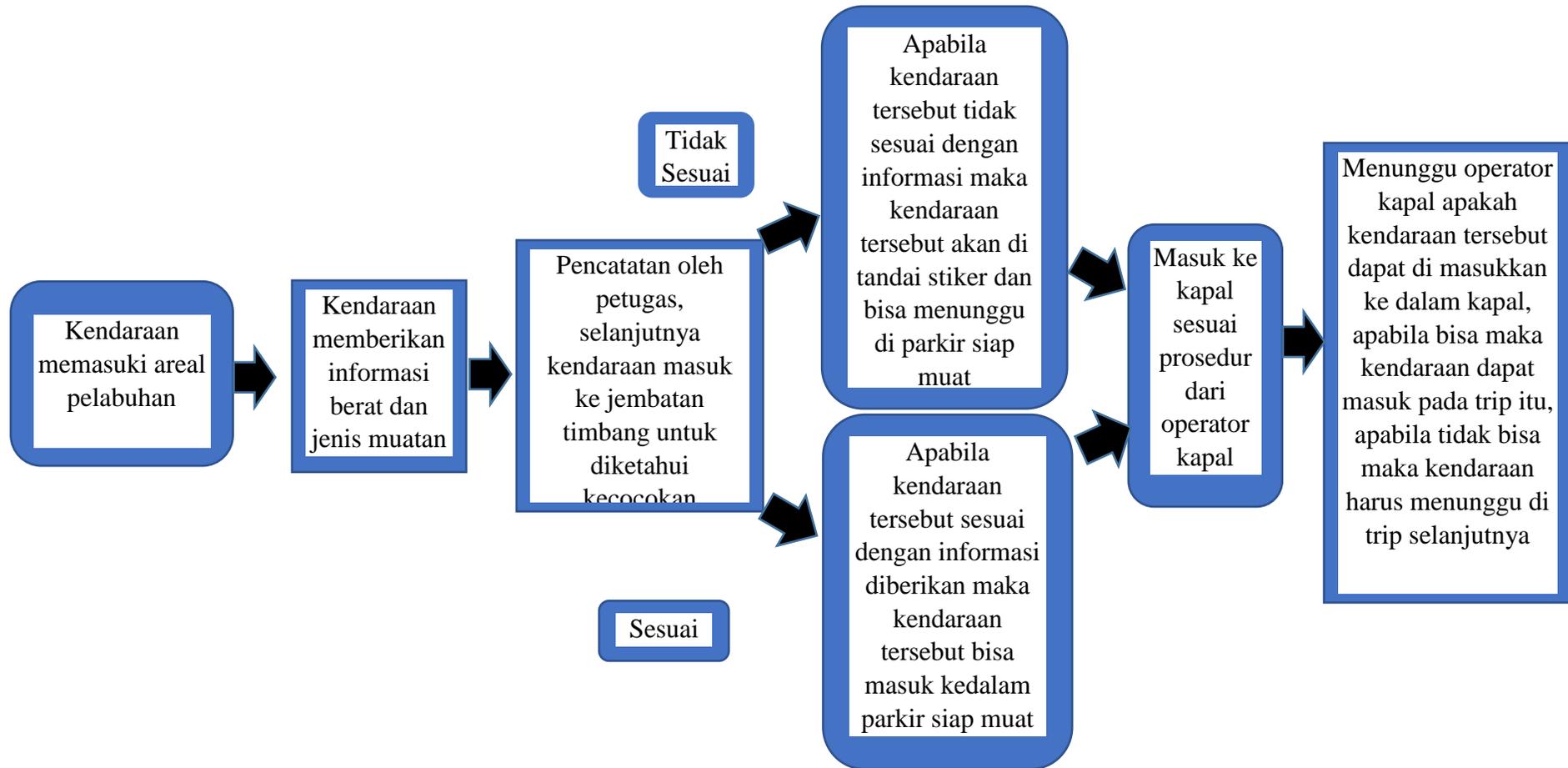
Berikut skema tata cara pengangkutan yang terjadi di Pelabuhan Arar :



Gambar 4.24. Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Pada Pelabuhan Arar

Skema diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan Arar tidak melakukan penimbangan kendaraan serta muatan yang diangkut oleh kendaraan dikarenakan belum adanya jembatan timbang, kemudian kendaraan masuk ke areal parkir siap muat dan pengguna jasa membeli tiket yang ada di loket yang ada di dalam kapal karena kantor pelabuhannya tidak beroperasi dan kemudian setelah memiliki tiket langsung menuju dermaga, operator kapal memberi tahu untuk mendahulukan muatan yang diminta untuk dimuat terlebih dahulu, setelah pemuatan dilakukan, operator kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan dan tidak melakukan pengikatan terhadap kendaraan yang diangkut, kendaraan diatas kapal. Hal tersebut menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan pada Pelabuhan Arar tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.

Berikut skema yang direncanakan untuk dapat diterapkan pada Pelabuhan Arar :



Gambar 4.24. Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan data yang ada serta hasil analisis dalam Kertas Wajib ini, maka diambil kesimpulan sebagai berikut:

Tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia tidak sesuai dengan Peraturan seperti:

1. Pengelola Pelabuhan Penyeberangan Arar belum melakukan penimbangan kendaraan beserta muatannya dikarenakan tidak tersedianya jembatan timbang
2. Pihak operator kapal tidak dapat mengetahui jumlah kebutuhan alat pengikat kendaraan dikarenakan tidak diketahui berat kendaraan beserta muatannya karena jumlah alat lashing bergantung pada berat kendaraan
3. Kondisi penempatan kendaraan roda empat sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016, tetapi untuk penempatan kendaraan roda dua masih blom sesuai karena penempatannya masih melintang dari deck kendaraan.
4. Pada ruang kendaraan kapal yang beroperasi pada lintasan Sorong – Fak-Fak – Wahai masih belum steril dikarenakan masih terdapat penumpang selama pelayaran.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka terdapat beberapa saran sebagai berikut:

1. Kondisi Pengangkutan kendaraan di atas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar harus sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 yaitu sebagai berikut :
 - a. Sebaiknya Pelabuhan Penyeberangan Arar segera menambahkan fasilitas alat penimbangan kendaraan. Karena kendaraan harus ditimbang dan diketahui informasi berat muatan sebelum masuk ke kapal, hal ini

- dilakukan agar kondisi pengangkutan dapat berjalan dengan lancar dan aman serta meminimalisir terjadinya kecelakaan saat berlayar;
- b. Sebaiknya penempatan kendaraan disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 115 Tahun 2016 Pasal 17 ayat (1) bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan dan buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal;
 - c. Sebaiknya setiap kendaraan yang berada di bagian haluan, tengah, dan buritan kapal wajib dilaksanakan lashing untuk mencegah terjadinya pergerakan kendaraan saat berlayar yang berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kapal.
2. Operator kapal harus menyediakan alat pengikat dan klem roda kendaraan yang cukup sesuai dengan jumlah kendaraan yang diangkut, agar semua kendaraan yang berada di bagian wajib lashing dapat di lashing sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang , T. (2010). *Perencanaan Pelabuhan* . Yogyakarta: Beta Offset.
- Iskandar, A. (2010.). *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Kementrian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Tejnologi Republik Indonesia.
(2016). Dipetik Juli,2022,Dari KBBi Daring:
<https:kbbi.kemendikbud.go.id/entri/klem>
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan*
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal*.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia (2017) *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 tahun 2017tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan*.
- Nasution , N. (2003). *Manajemen Transportasi Jilid ke Dua*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Presiden Republik Indonesia. (2008). *Undang – undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung:
Alfabeta.

Wahyu Toghi (2021). *Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas
Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Dumai-Tanjung kapal Provinsi
Riau. Palembang: Politeknik Transportas SDP Palembang*