

BAB IV

PENDAHULUAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Provinsi Kalimantan Barat terletak di bagian barat pulau Kalimantan atau di antara garis $2^{\circ}08'$ LU serta $3^{\circ}02'$ LS serta di antara $108^{\circ}30'$ BT dan $114^{\circ}10'$ BT pada peta bumi. Berdasarkan letak geografis yang spesifik ini maka, daerah Kalimantan Barat tepat dilalui oleh garis Khatulistiwa (garis lintang 0°) tepatnya di atas Kota Pontianak. Karena pengaruh letak ini pula, maka Kalimantan Barat adalah salah satu daerah tropik dengan suhu udara cukup tinggi serta diiringi kelembaban yang tinggi.



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kalimantan Barat

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat, 2022

Ciri-ciri spesifik lainnya adalah bahwa wilayah Kalimantan Barat termasuk salah satu Provinsi di Indonesia yang berbatasan langsung dengan negara asing, yaitu dengan Negara Bagian Sarawak, Malaysia Timur. Bahkan dengan posisi ini, maka daerah Kalimantan Barat kini merupakan satu-satunya Provinsi di Indonesia yang secara resmi telah mempunyai akses jalan darat untuk masuk dan keluar dari negara asing. Hal ini dapat terjadi karena antara Kalimantan Barat dan Sarawak telah terbuka jalan darat antar negara dari Pontianak – Entikong – Kuching (Sarawak, Malaysia) sepanjang sekitar 400 km dan dapat ditempuh sekitar enam sampai delapan jam perjalanan.

Sebagian besar wilayah Kalimantan Barat adalah merupakan daratan berdataran rendah dengan luas sekitar 146.807 km² atau 7,53 persen dari luas Indonesia atau 1,13 kali luas pulau Jawa. Wilayah ini membentang lurus dari Utara ke Selatan sepanjang lebih dari 600 km dan sekitar 850 km dari Barat ke Timur.

Dilihat dari besarnya wilayah, maka Kalimantan Barat termasuk provinsi terbesar keempat di Indonesia. Pertama adalah Provinsi Papua (319.036 km²), kedua adalah Provinsi Kalimantan Timur (204.534 km²) dan ketiga adalah Provinsi Kalimantan Tengah (153.564 km²). Dilihat dari luas menurut kabupaten/kota, maka yang terbesar adalah Kabupaten Ketapang (31.240,74 km²) Kabupaten Kapuas Hulu (29.842 km² atau 20,33 persen), dan Kabupaten Sintang (21.635 km² atau 14,74 persen), sedangkan sisanya tersebar pada 11 (sebelas) kabupaten/kota lainnya.

2. Batas Administrasi

Batas administrasi Provinsi Kalimantan Barat adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Batas Wilayah Administratif Provinsi Kalimantan Barat

No	Sebelah	Batas Wilayah
1.	Utara	Sarawak (Malaysia)
2.	Timur	Laut Jawa & Kalimantan Tengah
3.	Selatan	Kalimantan Timur
4.	Barat	Laut Natuna dan Selat Karimata

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat, 2022

Sebelah utara Kalimantan Barat terdapat lima kabupaten yang langsung berhadapan dengan negara jiran yaitu : Kabupaten Sambas, Bengkayang, Sanggau, Sintang dan Kapuas Hulu, yang membujur sepanjang Pegunungan Kalingkang – Kapuas Hulu.

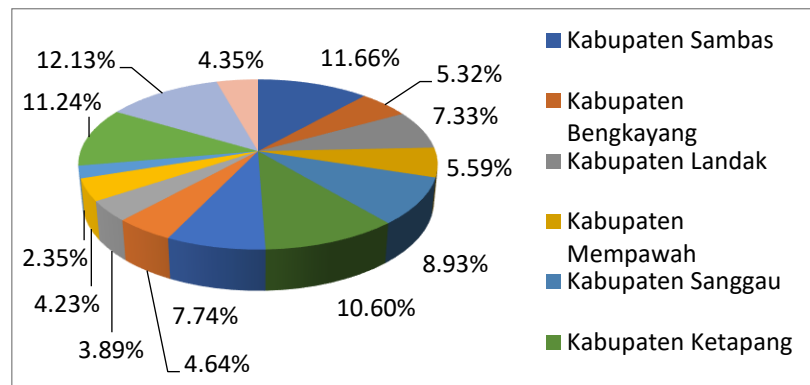
3. Kependudukan

Sebagai pendorong kemajuan suatu daerah, tidak dapat dipungkiri bahwa pemerintah saat ini terus memperhatikan perkembangan laju penduduknya. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Barat, jumlah penduduk Kalimantan Barat tahun 2021 adalah 5.470.797 jiwa yang bisa kita lihat pada tabel dibawah:

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Provinsi Kalimantan Barat
Per Kabupaten/Kota Tahun 2021

Kecamatan	2021
	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Kabupaten Sambas	637811
Kabupaten Bengkayang	290943
Kabupaten Landak	401103
Kabupaten Mempawah	305673
Kabupaten Sanggau	488527
Kabupaten Ketapang	579927
Kabupaten Sintang	423674
Kabupaten Kapuas Hulu	253740
Kabupaten Sekadau	212878
Kabupaten Melawi	231242
Kabupaten Kayong Utara	128550
Kabupaten Kubu Raya	615125
Kota Pontianak	663713
Kota Singkawang	237891
Provinsi Kalimantan Barat	5470797

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat, 2022



Gambar 4. 2 Persentase Jumlah Penduduk Kalimantan Barat Tahun 2022

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat, 2022

Dilihat dari diagram pie diatas kabupaten Pontianak merupakan daerah yang memiliki penduduk terbanyak di Kalimantan Barat dengan jumlah penduduk sebesar 663.713 jiwa dengan persentase 12,13 % dari total penduduk di Kalimantan Barat dan kabupaten yang memiliki paling sedikit penduduk di Kalimantan Barat adalah Kabupaten Kayong Utara dengan jumlah penduduk berjumlah 128.550 jiwa atau setara dengan 2,35% dari total penduduk di Kalimantan Barat.

4. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi untuk melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau

sebaliknya.

Provinsi Kalimantan Barat memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui:

a. Angkutan jalan

Angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Barat tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di provinsi lainnya di Indonesia. Seperti halnya Bus DAMRI yang menjadi angkutan umum antara kabupaten/kota. Adapaun akses untuk bertransportasi darat di daerah Kalimantan sudah saling terhubung, baik antar kabupaten/kota maupun antar provinsi. Selain mempunyai akses jalan lokal, di Kalimantan Barat juga sudah terhubung dengan akses antar Negara.

b. Angkutan Laut

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Barat, jumlah pelabuhan laut yang tersebar di wilayah Kabupaten/Kota sejumlah 26 armada kapal penumpang serta 46 armada kapal perintis.

c. Angkutan Udara

Persebaran angkutan udara tersebar di 5 Bandara yang terdapat di Kalimantan Barat, yakni KKR - Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Abdurrahman Alkadrie, (Sungai Raya, Kabupaten Kubu Raya), KTG - Bandar Udara Rahadi Oesman, (Kota Ketapang), SQG - Bandar Udara Internasional Tebelian, (Kota Sintang), NPO - Bandar Udara Nanga Pinoh, (Kabupaten Melawi), PSU - Bandar Udara Pangsuma, (Kota Putussibau).

d. Angkutan Penyeberangan

Selain dermaga kapal-kapal pedalaman sungai di Kalimantan Barat juga memiliki dermaga penyeberangan untuk menghubungkan wilayah yang terputus oleh jalur sungai. Sebagaimana telah diketahui bahwa lintasan penyeberangan SDP di Kalimantan Barat pada saat ini terdapat 11 Lintasan, yaitu 7 lintasan perintis dan 4 lintasan komersil 9 (sembilan) diantaranya melayani jangka pendek dengan waktu tempuh pelayaran 7 - 45 menit yaitu lintasan Bardan – Siantan, Tebas Kuala – Perigi Piai, Tanjung Harapan – Telok Kalong, Tayan – Teraju, Parit Sarem – Sungai Nipah, Rasau Jaya – Pinang Luar, Sumpit – Ciremai, Sungai Asam – Sunyat, Sungai Maryam – Bintang Harapan Desa, dan 2 (satu) lintasan melayani jarak jauh dengan waktu tempuh 10 - 12 jam yaitu penyeberangan Lintasan Rasau Jaya - Telok Batang Kabupaten Kayong Utara serta Sintete- Tambelan.

5. Kondisi Pelaksanaan ASDP

a. Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan Balai Pengelola Transportasi Darat atau yang disingkat menjadi BPTD adalah sebuah organisasi pemerintahan di bawah Kementerian Perhubungan yang dibentuk pada tanggal 30 Desember 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 dan mulai melaksanakantugas secara resmi pada tanggal 21 Juli 2017 yang memiliki tugas dalam rangka pengaturan transportasi darat di Indonesia yang bertanggung jawab kepada Menteri

Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktur Jendral Perhubungan Darat.

Pada tahun 2016 UPT ditjen darat sebelumnya yaitu Balai LLASDP. KOPP. Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomenklaturnya untuk mengakomodir organisasi terminal tipe A dan UPPKB menjadi 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat dan salah satunya adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat. Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat adalah melaksanakan pengelolaan 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.

b. 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. Pada Pelabuhan Tebas Kuala terdapat 2 kapal yang beroperasi yaitu :

1) KMP. Bili

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Tebas Kuala yaitu KMP. Bili dengan 247 GT dan kapasitas angkut

penumpang sebanyak 89 orang dan kendaraan sebanyak 15 (lima belas) unit kendaraan campuran dengan rute lintasan komersil (Tebas Kuala – Perigi Piai). Berikut gambar KMP.

Bili :



Gambar 4. 3 KMP. Bili

Karakteristik dari kapal Bili dan Saluang dapat dilihat dibawah ini :

Tabel 4. 3 Karakteristik KMP. Bili

KARAKTERISTIK KMP. BILI	
IMO Number	8994556
Nama Pangilan	YB 4280
Tipe Kapal	Roro Passanger Ferry
Lintas Penyeberangan	Tebas Kuala – Tebas Seberang
Pemilik	Departemen Perhubungan
Port Register	Jakarta
Golongan Pembuat	PT Najatim Dockyard Surabaya
Tahun Pembuatan	1990
LOA	38.50 meter
LBP	33.50 meter

KARAKTERISTIK KMP. BILI	
Lebar	10.50 meter
Dalam	3.1 meter
Sarat Air	2.15 meter
GT	247
Kecepatan Service	4 knot

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022

2) KMP. Saluang

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Tebas Kuala yaitu KMP. Saluang dengan 192 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 19 orang dan kendaraan sebanyak 14 (empat belas) unit kendaraan campuran dengan rute lintasan komersil (Tebas Kuala – Perigi Piai). Berikut gambar KMP. Saluang



Gambar 4. 4 KMP Saluang

Karakteristik dari kapal Bili dan Saluang dapat dilihat dibawah ini :

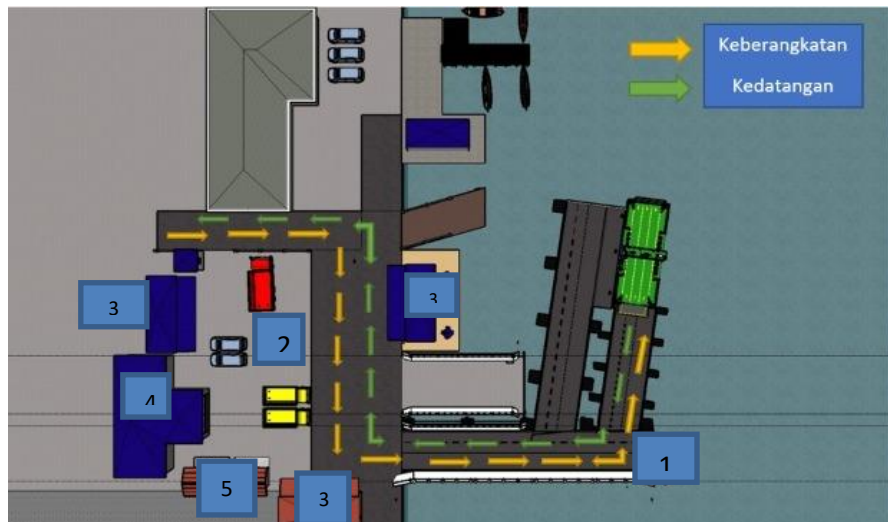
Tabel 4. 4 Karakterisitik KMP. Saluang

KARAKTERISTIK KMP. SALUANG	
IMO Number	8994556
Nama Panggilan	YB 4365
Tipe Kapal	Roro Passanger Ferry
Lintas Penyeberangan	Tebas Kuala – Tebas Seberang
Pemilik	Departemen Perhubungan
Port Register	Jakarta
Golongan Pembuat	Tegal
Tahun Pembuatan	1997
LOA	30.50 meter
LBP	27.00 meter
Lebar	8.15 meter
Dalam	2.45 meter
Sarat Air	2.45 meter
GT	192
Kecepatan Service	4 knot

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022

3. Prasarana

Prasarana merupakan segala sesuatu yang menjadi penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi. Pelabuhan penyeberangan Tebas Kuala memiliki prasarana sebagai berikut:



Gambar 4. 5 Layout Pelabuhan Penyeberangan Tebas Kuala

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

Keterangan :

1. Dermaga Plengsengan
2. Parkir Kendaraan Siap muat
3. Kantin
4. Kantor Pengelola
5. Toilet Umum

Invetarisasi Pelabuhan :

Tabel 4. 5 Inventarisasi Pelabuhan

No	Jenis	Luas (m ²)	Keterangan
1	Dermaga Plengsengan	57,7	1 unit
2	Parkir kendaraan siap muat	209,94	1 unit
3	Kantin	7,20	8 unit
4	Kantor pengelola	67,16	1 unit
5	Toilet umum	6,3	1 unit

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat,2022

a. Kantor Administrasi

Kantor merupakan tempat kegiatan administrasi pelabuhan dan operasional. Kantor yang berada di pelabuhan Tebas Kuala merupakan kantor milik PT. ASDP indonesia ferry (Persero) cabang pontianak.



Gambar 4. 6 Kantor Administrasi Pelabuhan Tebas Kuala

b. Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir siap muat berfungsi untuk tempat parkir kendaraan yang akan menyeberang. Di Pelabuhan Tebas Kuala, pola

parkir kendaraan tidak tersedia penjemput maupun pengantar masih terkesan sembarang. Pada saat kondisi dilapangan, lapangan parkir kendaraan penjemput maupun pengantar masih belum optimal fungsinya, sebab masih banyak kendaraan yang keluar masuk kedalam dermaga yang seharusnya dermaga steril dari kendaraan penjemput maupun pengantar dan terbatasnya fasilitas yang disediakan oleh pihak pengelola pelabuhan.



Gambar 4. 7 Lapangan Parkir Siap Muat di Pelabuhan Tebas Kuala

c. Kantin

Kantin merupakan fasilitas pendukung yang ada di pelabuhan penyeberangan. Kantin yang ada di pelabuhan tebas kuala memiliki kondisi yang baik untuk dapat melayani penumpang dengan jumlah 8 kantin



Gambar 4. 8 Kantin

d. Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang di sediakan untuk penumpang baik ketika hendak naik atau turun dari kapal. Kondisi toilet di pelabuhan Tebas Kuala tidak bersih dan bau.



Gambar 4. 9 Toilet Pelabuhan Tebas Kuala

e. Dermaga

Dermaga merupakan suatu bangunan di pelabuhan yang dibuat untuk menambatkan atau merapatkan kapal yang akan melakukan bongkar atau memasukkan barang serta menaik-turunkan penumpang. Pelabuhan penyeberangan Tebas Kuala merupakan jenis dermaga plengsengan.



Gambar 4. 10 Dermaga

4. Jaringan

a. Jaringan Penyeberangan Perintis

Lintasan perintis merupakan lintasan yang mendapat subsidi dari pemerintah untuk dapat di layani guna untuk tetap memberikan pelayanan angkutan terhadap daerah – daerah yang permintaan akan angkutan masih sangat rendah dan membuka akses bagi daerah – daerah yang masih terisolir. Terdapat 7 lintasan perintis dalam di Kalimantan Barat, yakni sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Lintasan Penyeberangan Perintis

No	Lintasan Perintis	Jumlah Kapal	Jarak Lintasan (mil)
1	Rasau Jaya – Pinang Luar	1	0.6
2	Parit Sarim – Sungai Nipah	1	0.6
3	Ceremai – Sungai Sumpit	1	0.6
4	Sungai Mayam – Bintang HD	1	0.6
5	Sungai Asam - Sunyat	1	0.6
6	Teluk Malike – jangkang 2	1	0.6
7	Sintete- Tanjung Uban	1	75

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022

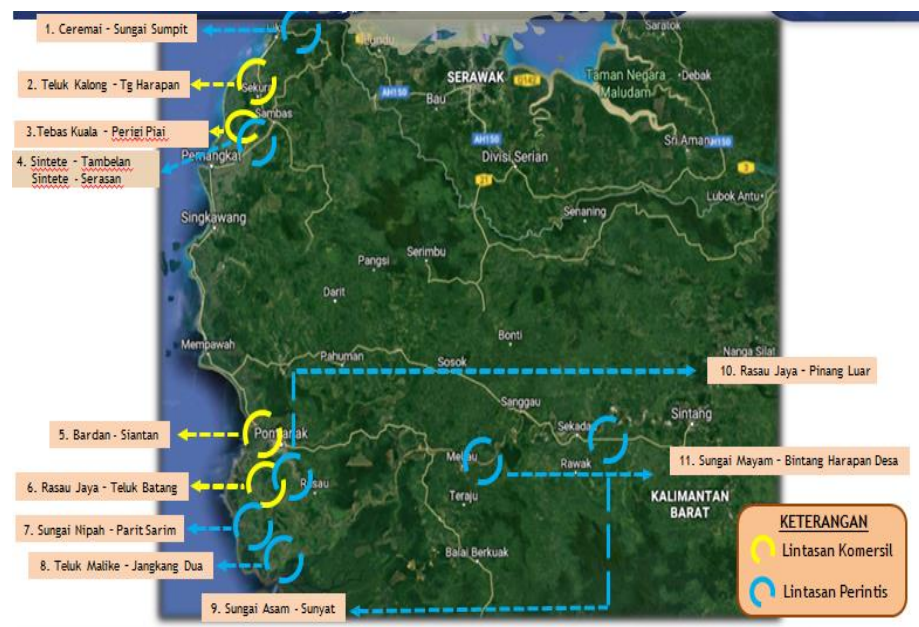
b. Lintasan Penyeberangan Komersil

Lintasan komersil merupakan lintasan yang dikelola oleh pihak swasta maupun BUMN. Lintasan Penyeberangan Komersil di Kalimantan Barat terdapat 4 lintasan, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4. 7 Lintasan Penyeberangan Komersil

No	Lintasan Komersil	Jumlah Kapal	Jarak Lintasan (mil)
1	Bardan – Siantan	1	0.3
2	Rasau Jaya – Teluk Batang	2	75
3	Tebas Kuala – Perigi Piai	2	0.75
4	Tg. Harapan – Teluk Kalong	1	0.6

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022



Gambar 4. 11 Peta Lintasan Jaringan Kalimantan Barat

Sumber: Google Earth, 2022

Data produktifitas Angkutan Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Adapun selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada tabel berikut ini

:

Tabel 4. 8 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Tebas Kuala Selama 15 Hari

NO	TANGGAL	TRIP	PNP		Kendaraan Gol.											
			A	D	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	Barang
1	09-Mei-2022	26	10	67	0	317	0	163	13	0	56	0	0	0	0	204
2	10-Mei-2022	27	5	46	0	298	0	148	17	0	77	0	0	0	0	249
3	11-Mei-2022	29	3	54	0	261	0	176	19	2	76	0	0	0	0	233
4	12-Mei-2022	27	10	64	0	257	0	140	12	0	75	0	0	0	0	250
5	13-Mei-2022	25	4	48	0	176	0	128	12	0	49	0	0	0	0	213
6	14-Mei-2022	27	9	58	0	208	0	136	11	0	57	0	0	0	0	264
7	15-Mei-2022	30	12	66	0	347	0	197	19	1	61	0	0	0	0	226
8	16-Mei-2022	29	6	60	0	327	0	185	16	0	64	0	0	0	0	260
9	17-Mei-2022	26	8	47	0	192	0	133	14	0	56	0	0	0	0	235
10	18-Mei-2022	26	2	38	0	165	0	118	10	0	53	0	0	0	0	274
11	19-Mei-2022	27	6	52	0	234	0	111	12	0	61	0	0	0	0	243
12	20-Mei-2022	25	2	56	0	251	0	120	12	0	55	0	0	0	0	246
13	21-Mei-2022	26	2	34	0	176	0	109	8	0	45	0	0	0	0	262
14	22-Mei-2022	27	6	39	0	240	0	125	14	1	47	0	0	0	0	249
15	23-Mei-2022	27	4	39	0	254	0	125	15	0	58	0	0	0	0	244

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

Tabel 4. 9 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Tebas Kuala Selama 15 Hari

NO	TANGGAL	TRIP	PNP		Kendaraan Gol.											
			A	D	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	Barang
1	09-Mei-2022	26	4	67	0	352	0	162	10	0	62	0	0	0	0	78
2	10-Mei-2022	27	5	70	0	340	0	149	10	0	48	0	0	0	0	63
3	11-Mei-2022	29	12	72	0	244	0	172	12	0	55	0	0	0	0	69
4	12-Mei-2022	27	18	78	0	258	0	136	17	0	60	0	0	0	0	93
5	13-Mei-2022	25	10	40	0	246	0	114	9	0	72	0	0	0	0	114
6	14-Mei-2022	27	6	54	0	296	0	155	18	0	53	0	0	0	0	117
7	15-Mei-2022	30	12	86	0	382	0	214	20	2	62	0	0	0	0	132
8	16-Mei-2022	29	6	52	0	306	0	195	12	0	52	0	0	0	0	141
9	17-Mei-2022	26	0	48	0	208	0	123	11	1	51	0	0	0	0	123
10	18-Mei-2022	26	1	38	0	224	0	121	12	0	76	0	0	0	0	120
11	19-Mei-2022	27	5	55	0	228	0	109	10	0	74	0	0	0	0	120
12	20-Mei-2022	25	4	56	0	246	0	110	11	0	56	0	0	0	0	138
13	21-Mei-2022	26	3	58	0	274	0	134	12	0	61	0	0	0	0	114
14	22-Mei-2022	27	9	62	0	226	0	107	15	0	56	0	0	0	0	135
15	23-Mei-2022	27	9	60	0	256	0	116	17	1	47	0	0	0	0	117

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

Tabel 4. 10 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Tebas Kuala

NO	URAIAN	TAHUN				
		2017	2018	2019	2020	2021
	HARI OPERASI	365	365	365	365	365
	TRIP	6,541	6,556	7,062	6,978	7,362
	I. PENUMPANG					
1	DEWASA	8,761	10,145	10,401	10,532	11,351
2	ANAK	3,425	4,054	4,937	4,774	5,432
	II. KENDARAAN					
1	GOL I	0	0	0	0	0
2	GOL II	33,192	41,133	48,151	50,323	51,151
3	GOL III	284	228	320	258	436
4	GOL IV PNP	12,239	13,673	16,048	15,852	17,035
5	GOL IV BARANG	5,149	5,957	6,852	5,924	7,451
6	GOL V PNP	259	163	231	193	241
7	GOL V BARANG	20,151	19,100	21,091	22,302	25,091
8	GOL VI PNP	5	2	4	3	5
9	GOL VI BARANG	23	21	16	14	24
10	GOL VII	0	0	0	0	0
11	GOL VIII	0	0	0	0	0
	III. BARANG					
1	BAGASI	83,241	91,204	102,636	101,102	107,243

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022

Tabel 4. 11 Produktivitas kedatangan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Tebas Kuala

NO	URAIAN	TAHUN				
		2017	2018	2019	2020	2021
	HARI OPERASI	365	365	365	365	365
	TRIP	6,323	6,532	6,922	6,832	7,292
	I . PENUMPANG					
1	DEWASA	9,021	10,875	12,085	10,875	12,085
2	ANAK	4,021	6,624	6,253	6,624	6,253
	II. KENDARAAN					
1	GOL I	0	0	0	0	0
2	GOL II	32,512	40,652	48,574	50,212	51,523
3	GOL III	268	196	302	316	432
4	GOL IV PNP	12,321	13,099	16,302	15,519	16,919
5	GOL IV BARANG	5,067	5,531	6,598	5,404	7,391
6	GOL V PNP	209	118	234	118	234
7	GOL V BARANG	18,071	17,055	20,258	19,145	21,428
8	GOL VI PNP	9	3	2	4	6
9	GOL VI BARANG	25	14	10	24	27
10	GOL VII	0	0	0	0	0
11	GOL VIII	0	0	0	0	0
	III. BARANG					
1	BAGASI	72,558	84,741	99,865	100,741	105,865

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a. Kondisi Pengangkutan

1) Jembatan Timbang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 3 ayat (1), bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut pada Pelabuhan Penyeberangan Tebas Kuala tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kendaraan sebelum memasuki kapal.

2) Kondisi Ruang Muat di atas Kapal

a) Kondisi Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Berdasarkan hasil survei bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya di atas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang dan kendaraan roda dua yang tidak diatur penempatannya.



Gambar 4. 12 Kondisi Penempatan Kendaraan

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

b) Kondisi Ruang Penempatan Kendaraan

Berdasarkan hasil survei bahwa ruang penempatan kendaraan tidak *steril*. Dikarenakan masih banyak penumpang yang berada di dalam kendaraan atau berada di ruang penempatan.



Gambar 4. 13 Kondisi ruang penempatan kendaraan

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

c) Kondisi Ruang Muat Harus Bersih dari Ceceran Minyak

Berdasarkan hasil survei dilapangan bahwa kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Tebas Kuala memiliki ruang muat yang kotor dan terdapat ceceran minyak. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Gambar 4. 14 Kondisi Ruang Muat Harus Bersih dari Ceceran Minyak

No	Nama Kapal	Kondisi di Lapangan	KET
1	KMP. Bili		Terdapat tumpahan Minyak

No	Nama Kapal	Kondisi di Lapangan	KET
2	KMP. Saluang		Terdapat Tumpahan minyak

3) Kondisi Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan hasil survei di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan atau tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Adapun hasil survei dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 12 Jarak Antar Kendaraan Pada KMP.Bili

NO	TANGGAL	NO. PLAT	JARAK				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
1	4 Mei 2022	KB 4618 SE	19,3	20,6	30,8	32,8	29
		KB 1132 VE	23	21		33,12	30,7
		KB 1932 EH	25,7	26,5	28,00	-	27,9
		KT 8412 NJ	21,5	-	22,3	27,9	30
		KB 1512 RA	-	23,4	29,7	39	33,9
2	5 Mei 2022	KB 1548 FN	25	19,3	24,2	24,4	31,3
		KB 171 AB	23,7	21		28	26,8
		KB 7222 PA	18,7	23,5	32,90		36,8
		B 1902 BG		21,3	23	21,9	28,5
		KB 1511 AH	21,4		22,7	27	25,6

NO	TANGGAL	NO. PLAT	JARAK				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
3	6 Mei 2022	KB 167 BA	32	21,3	28	20,3	30,2
		KB 3790 GB	21,3	28,9		27,9	31,7
		D 67812 HH	31,2	25,2	18,8		23,9
		KB 779 LA		18,9	38,9	31,9	34,3
		KB 4482 RI	25,7		27,9	22,1	32
4	7 Mei 2022	KB 1751 TL	21	19	28	21,2	
		KB 1129 DG	19,3	20		21,3	30,3
		AB 1580 JG	21,7	20,18	18,3		23,7
		KB 2553 QA	19,5		22,9	29	22,9
		KB 8758 BA		20	27	20	39,8
5	8 Mei 2022	KB 728 B	19,9	29,5	30	25,8	
		KB 1716 RA	24,8	22,9		34	32
		KB 7971 JH	23	19,8	25,8		30,8
		KB 7714 VA	27,9	20		27,9	27
		KB 1512 HJ		18	25,4	20,9	37,3
6	9 Mei 2022	B 1131 DZ	19	19,2	27,9	30	32,9
		B 1997 DA	34	28,6		25,9	28
		KB 1765 VZ	20,8	19,7	28,9		26,4
		KB 2708 FM	19,80		21,78	39,10	35,10
		KB 8945 BZ		32	28,9	29,9	27,9
7	10 Mei 2022	KB 8092 PA	28,7	24,6	25,8	29,2	
		KB 7768 TA	22,4	19		22	26,8
		KB 7716 HA	21	22,3	25,8		25,9
		KB 1290 RA	23,4		25,9	20,2	22
		KB 2591 BA		30,11	35,18	25	29
8	11 Mei 2022	KB 171 TL	25,3	24,2	25	28,9	-
		KB 1129 DG	18,9	20,8	-	31,8	30,9
		AB 1580 JG	31,2	27	25,9	-	26,3
		KB 2553 QA	23,9	-	22,9	23,7	30,9
		KB 8758 BA		22,9	25,8	25,8	29

NO	TANGGAL	NO. PLAT	JARAK				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
9	12 Mei 2022	KB 728 B	30,9	27,8	34,5	36,9	-
		KB 1716 RA	22,8	22	-	30,9	28,9
		KB 7971 JH	19	23	29,8	-	33
		KB 7714 VA	20,9	-	30,9	27,8	32
		KB 1512 HJ	-	18,6	22	24,3	28,2
10	13 Mei 2022	B 1131 DZ	17,3	19,4	27	20,9	28,9
		B 1997 DA	19,8	22	-	28	30,2
		KB 1765 VZ	20	23,9	33,9	-	35
		KB 2708 FM	21	-	30	28,9	30,6
		KB 8945 BZ	-	25	26,8	30,8	34,2
11	14 Mei 2022	KB 7012 LA	27	30	32,2	28,9	-
		KB 1352 PA	29,2	26,9	-	31	29
		KB 2098 SA	22	21,9	29,2	-	29,9
		KB 1923 OP	28,2	-	31	26,2	28
		KB 1209 KA	-	26,2	33,4	28,	27,5
12	15 Mei 2022	KB 7014 PI	17	20	27,8	31	-
		KB 9038 PL	20,9	25,2	-	31,///9	30,2
		KB 1798 HA	23,7	18,9	24,6	-	24,2
		KB 1263 VZ	20,8	-	28,9	25,7	29,9
		KB 9432 AH	-	30	20,9	23,9	30
13	16 Mei 2022	KB 8286 MC	20,9	21,3	20,9	23,2	-
		KB 1332 MC	21,4	23	-	29,	22,7
		KB 1023 RZ	19,2	21,9	21	-	29,8
		KB 4301 PA	30,8	-	33,8	30,3	32,8
		KB 7377 HJ	-	23,9	33	35,9	40
14	17 Mei 2022	KB 1209 JA	32	27,9	20,28	42,7	-
		KB 9021 BB	19	19,6	-	27,9	30,9
		KB 1160 PG	20	21,2	28,9	-	32,7
		KB 5320 PR	21,9	-	29	20,9	26,9
		KB 8990 IY	-	28,3	2,00	24,2	22
15	18 Mei 2022	KB 29723 PI	20	21	39,2	32	-
		KB 6798 PJ	21,10	20,19	-	34	32,9
		KB 6745 PA	19	17,9	20,	-	26
		KB 7713 BI	20,	-	22,9	21	23,2
		KB 1980 LZ	-	24,9	22,8	20,9	23,2
Rata-Rata			22.8	22.7	27.2	28.7	29.6



Tabel 4. 13 Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. Saluang


NO	TANGGAL	NO.PLAT	JARAK (CM)				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
1	4 Mei 2022	KB 1132 LA	21	21	34	29	
		KB 1948 PA	20	19,6		30,2	23,00
		KB 1123 PI	23,4	21,5	23		34,00
		KB 1733 VB	20		29,5	37,12	27,50
		KB 8920 AT		18,5	37	29,8	25,00
2	5 Mei 2022	KB 8390 PO	18,3	32	39	27,50	
		KB 6317 PA	19,4	20		23,1	20,9
		KB 738 VE	20	23,2	30		29
		KB 6723 AR	25		28	24,2	30
		KB 6339 AP		21,2	25	22,4	23
3	6 Mei 2022	KB 7381 AB	32	20,2	23,4	27	
		KB 7381 PC	22,5	19,7		20	30
		KB 2415 AL	19,5	25	30		23,3
		KB 2710 VE	16		35	24,7	27,2
		KB 1526 PL		28	30,2	27,3	31
4	7 Mei 2022	KB 117 AB	21,4	17	29	35,1	
		KB 8901 HA	28,7	19,2		24	32,1
		KB 226 PP	32,	23	27,8		29,4
		KB 1716 LA	29,1		22	21	23
		KB 7832 PN		20,3	37,1	29,3	38,2
5	8 Mei 2022	KB 2781 AY	21,1	18,1	30,1	37,2	
		KB 6371 AO	32,1	20,7		40	21,9
		KB 3516 HE	29	28,1	39		25,3
		KB 7782 AV	22,1		40,1	35,6	30
		KB 9201 AZ		32	27,3	27,8	30,4
6	9 Mei 2022	KB 1526 PQ	25,1	19,2	31	28,1	
		KB 2311 ED	21,3	29,3		29,5	40,7
		KB 1943 GD	22,6	26,7	29,2		28,1
		KB 6372 PU	20,2		32	37,5	30,4
		KB 2781 VB		30,1	25,3	20	29,4
7	10 Mei 2022	B 1126 GH	32,4	28	27,5	23,2	
		KB 7382 ET	19,3	21,9		30	30
		KB 2516 AO	27	20,7	29		47
		KB 3676 ER	26		21,8	27,2	37,8
		KB 6271 PR		26,1	22	36	45

NO	TANGGAL	NO.PLAT	JARAK (CM)				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
8	11 Mei 2022	KB 1672 VA	24,3	19	34,8	34,2	
		KB 5261 PO	17,7	27		30	40,5
		KT 3671 RZ	32	32	32,2		34,2
		KB 3561 AB	28,9		27,2	23,2	37,4
		KB 7671 PU		20	24,4	20,6	33,4
9	12 Mei 2022	KB 6372 AD	28,1	23,6	34,5	18,9	
		KB 6531 LY	25,9	27,3		23,6	22,6
		KB 6727 PO	27,3	29	19,6		22,3
		KB 7267 AR	24,5		23,4	28,4	38,2
		KB 2561 AH		18,4	19,4	19,7	34,2
10	13 Mei 2022	KB 2561 GU	17,6	22,7	27,4	22,4	
		KB 6526 AF	19,8	21,6		28,4	27,5
		KB 7380 PJ	26,3	23,5	22,5		24,3
		KB 3891 HR	25,6		35,7	19,5	25,7
		KB 367 ZE		18,6	33,2	17,8	23,2
11	14 Mei 2022	KB 392 AK	29	22	25,6	30,2	
		KB 47827 VO	19,8	23		18,7	19,8
		KB 8329 HA	29	24,6	22		25,6
		KB 8391 HD	22,9		25	21	24,3
		KB 9039 PE		26,4	34	30	31,8
12	15 Mei 2022	KB 8398 PY	20,4	23	24,5	23,3	
		KB 392 AE	19,2	23,6		30,4	32,2
		KB 7382 PW	23,5	16,8	25		25,3
		KB 3782 AW	27		30	33,2	31,5
		KB 3712 GW		24,5	34,8	30	32,5
13	16 Mei 2022	KB 7381 AO	29,8	32	32,4	30,5	
		KB 370 HE	30,5	22,5		23,7	25,3
		KB 3891 GQ	19,3	20	19,6		19
		KB 4893 DO	17,9		17,8	18,7	19,5
		KB 4920 AI		23,1	30,5	32,5	34,6
14	17 Mei 2022	KB 9201 CE	30,1	27	40	38,4	
		KB 3892 ME	28,4	26,2		32	35,8
		KB 8312 AH	21,4	20,2	27,5		30
		KB 3029 MN	29,8		30,6	31	32,5
		BP 8697 BE		24,1	29	32,3	30



NO	TANGGAL	NO.PLAT	JARAK (CM)				
			DEPAN	BELAKANG	KANAN	KIRI	KE DINDING KAPAL
15	18 Mei 2022	KB 6758 DH	19,7	23	30,2	27,6	
		KB 124 HI	20,2	18		27,5	29,6
		DA 5497 PO	18,9	24	35		30
		KB 8302 PS	17,6		29,3	30,8	32
		KB 1652 ZM		20,4	30	31	32,3
RATA-RATA			25	24.5	30.2	28.2	30.6


Tabel 4. 14 Dokumentasi Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. Bili

NAMA KAPAL (1)	KONDISI DI LAPANGAN (2)	KET (3)
KMP. Bili		Jarak kendaraan ke dinding kapal adalah 30,7 cm (tidak sesuai)
		Jarak antar depan dan belakang kendaraan adalah 21 cm (tidak sesuai)

NAMA KAPAL	KONDISI DI LAPANGAN	KET
(1)	(2)	(3)
KMP. Bili		Jarak antar sisi kendaraan adalah 33,12 cm (tidak sesuai)

Tabel 4. 15 Dokumentasi Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. Saluang

NAMA KAPAL	KONDISI DI LAPANGAN	KET
(1)	(2)	(3)
		Jarak kendaraan ke dinding kapal adalah 23 cm (tidak sesuai)
		Jarak antar depan dan belakang kendaraan adalah 19,6 cm (tidak sesuai)

NAMA KAPAL	KONDISI DI LAPANGAN	KET
(1)	(2)	(3)
Saluang		Jarak antar sisi 30,2 kendaraan cm (tidak sesuai)

Berdasarkan hasil survei di atas maka sudah jelas dilihat dari jarak antar kendaraan sangat berdekatan, hal ini sangat berbahaya dan sangat berpengaruh untuk tingkat keselamatan baik untuk pengguna jasa maupun untuk operator kapal dan juga berdasarkan hasil dari wawancara dengan operator kapal bahwa mereka hanya mementingkan keuntungan yang akan mereka dapatkan sehingga mengabaikan keselamatan para penumpang.

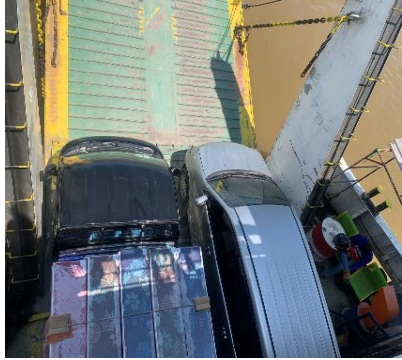


b. Kondisi Pengikatan Kendaraan di atas Kapal

Untuk menjaga keamanan pemuatan dia atas kapal diperlukan *lashing* yang baik dan benar. Pada kapal-kapal yang beroperasi pada lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai tidak dilakukan pengikatan saat melakukan pelayaran.

1) Barisan Wajib *Lashing*

Kondisi *eksisting* di lapangan yaitu tidak adanya pengikatan (*lashing*) yang dilakukan baik pada haluan, tengah maupun buritan.

Tabel 4. 16 Barisan Wajib *Lashing* pada KMP. Bili

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	KET
KMP. Bili	Depan (Haluan)		Kondisi pada bagian depan yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak Sesuai
	Tengah (Midship)		Kondisi pada bagian tengah yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak Sesuai
	Belakang (Buritan)		Kondisi pada bagian belakang yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak Sesuai

Tabel 4. 17 Barisan Wajib Lashing pada KMP. Saluang

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	KET
KMP. Saluang	Depan (Haluan)		Kondisi pada bagian depan yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak sesuai
	Tengah (<i>midship</i>)		Kondisi kendaraan pada bagian tengah yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak Sesuai
	Belakang (Buritan)		Kondisi kendaraan pada bagian belakang yang tidak dilakukan pengikatan	Tidak Sesuai

Berdasarkan hasil survei pada tabel tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa tidak ada kapal yang beroperasi pada Lintasan Tebas Kuala – Perigi Piai yang menggunakan alat pengikat kendaraan. Maka dari itu sudah jelas bahwa tingkat keselamatan kendaraan saat berlayar pada kapal tersebut sangat rendah dan membahayakan. Oleh karena itu perlunya peranan penting yang dilakukan oleh pihak PT. ASDP Cabang Pontianak selaku operator kapal pada Lintasan Tebas Kuala – Perigi Piai untuk lebih menertibkan aturan yang berlaku sehingga tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar dapat terjamin.

2) Jenis Alat *Lashing*

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, KMP. Bili tidak menyediakan alat pengikat kendaraan ataupun klem roda. Sedangkan untuk KMP. Saluang hanya menyediakan 4 Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*). Serta klem pada roda kendaraan untuk KMP Bili dan KMP. Saluang hanya berupa pengganjal yang terbuat dari balok kayu.



Gambar 4. 15 Alat pengikat KMP. Bili dan KMP. Saluang

Tabel 4. 18 Hasil Rekapitulasi Analisa Lashing Kendaraan Berdasarkan Rata-Rata pada KMP. Bili

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
1	14	2	3	2
2	15	2	4	2
3	12	2	3	1
4	15	2	4	2
5	14	1	4	2
6	12	2	3	1
7	13	2	3	2
8	13	2	3	2
9	11	1	3	1
10	12	1	3	2
11	14	1	4	1
12	13	2	3	2
13	11	1	3	2
14	12	2	3	1
15	15	2	4	2
Jumlah		2	4	2

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

Tabel 4. 19 Hasil Rekapitulasi Analisa Lashing Kendaraan Berdasarkan Rata-Rata pada KMP. Saluang

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
1	10	2	2	2
2	7	2	1	2
3	8	2	3	1
4	10	1	3	1
5	10	2	2	2
6	5	1	3	1
7	9	2	2	1
8	10	2	2	2
9	7	2	1	2
10	9	2	2	2
11	8	2	3	1
12	10	1	3	1
13	8	1	3	2
14	10	1	3	1
15	10	2	2	2
Jumlah		2	2	2

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Barat, 2022

c. Jumlah Alat dan Petugas *Lashing*

1) Alat *Lashing*

Berdasarkan hasil penelitian penulis, pada KMP. Bili tidak terdapat pengikat kendaraan dan KMP. Saluang memiliki 4 Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*).

2) Petugas *Lashing*

Berdasarkan hasil analisa penulis, baik KMP. Bili maupun KMP. Saluang tidak terdapat petugas *lashing*.

2. Analisis Data

a. Analisis Pengangkutan

1) Analisis Jembatan Timbang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 5 Ayat (2), bahwa setiap kendaraan yang memasuki kapal harus ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan. Maka dari Pelabuhan Tebas Kuala menyediakan jembatan seperti pada gambar berikut :



Gambar 4. 16 Layout Pelabuhan yang Direncanakan dengan Jembatan Timbang



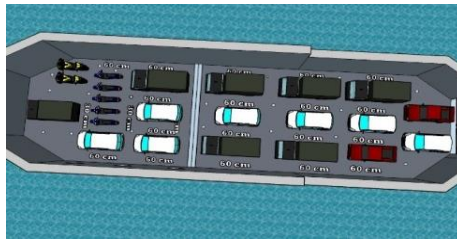
Gambar 4. 17 Rencana Jembatan Timbang

2) Analisis Kondisi Ruang Muat di atas Kapal

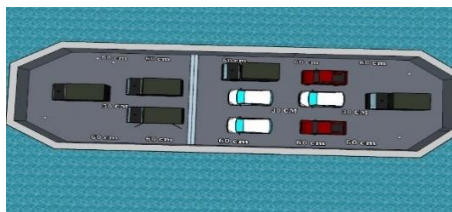
a) Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Berdasarkan 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.



Gambar 4. 18 Kondisi Penempatan KMP. Bili Sesuai Permenhub No.115 Tahun 2016

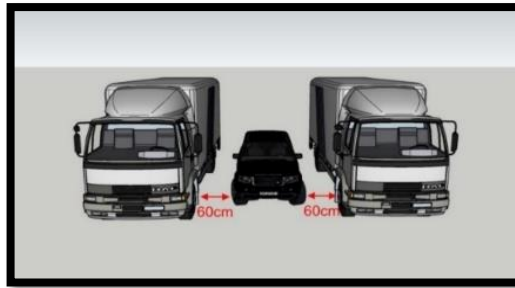


Gambar 4. 19 Kondisi Penempatan KMP. Saluang Sesuai Permenhub No.115 Tahun 2016

- b) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 17 Ayat (2), bahwa ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.
 - c) Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 15 ayat (1), bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*).
- 3) Analisis Jarak Antar Kendaraan

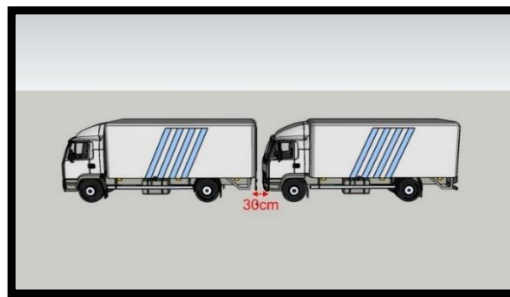
Pengaturan jarak antar kendaraan telah tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal adalah sebagai berikut :

- a) Jarak antar sisi kendaraan sekurang-kurangnya adalah 60 cm



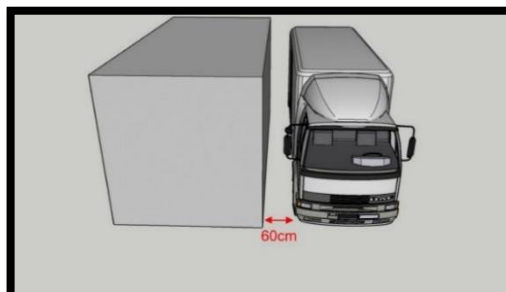
Gambar 4. 20 Kondisi Jarak Antar Sisi Kendaraan Berdasarkan Permenhub No.115 Tahun 2016

- b) Jarak antara depan dan belakang kendaraan adalah 30 cm



Gambar 4. 21 Kondisi Jarak Depan dan Belakang Berdasarkan Permenhub No.115 Tahun 2016

- c) Jarak kendaraan ke dinding kapal adalah 60 cm



Gambar 4. 22 Kondisi Jarak Kendaraan Ke Dinding Kapal Berdasarkan Permenhub No.115 Tahun 2016

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal, seharusnya kendaraan di atas kapal tersebut memiliki jarak antar kendaraan maupun antar dinding kapal dengan aturan yang telah ditetapkan agar tidak mengganggu kegiatan di atas kapal.

Maka dari itu petugas pelayaran harus melakukan pengukuran panjang dan lebarnya, kemudian petugas pemuatan yang berada di dalam kapal harus menggunakan media tongkat atau mistar dengan panjang 30 cm dan 60 cm untuk memberikan jarak antara kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 20. Kemudian untuk mempermudah proses bongkar dan muat kendaraan maka kendaraan harus ditempatkan memanjang searah haluan atau buritan kapal. Pengawasan dan pengecekan tersebut harus dilakukan setiap kegiatan pemuatan di atas kapal untuk mengetahui apakah kendaraan di atas kapal telah di muat sesuai dengan ketentuan yang ada.

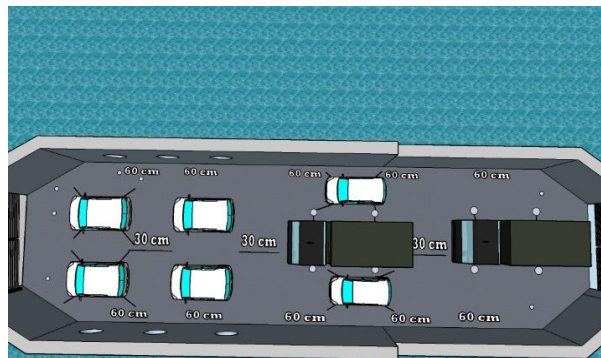
c. Analisa Prosedur Pengikatan Kendaraan di atas Kapal

1) Barisan Wajib Lashing

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 5 ayat 2 bahwa kendaraan yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan). Berikut adalah proyeksi keadaan pemuatan kendaraan di KMP. Bili dan KMP. Saluang

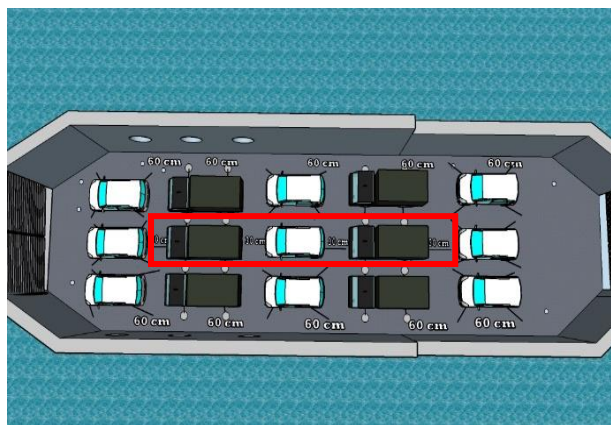


Gambar 4. 23 Barisan Wajib Lashing pada KMP. Bili



Gambar 4. 24 Barisan Wajib Lashing pada KMP. Saluang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 30 tahun 2016, bahwa Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Berikut adalah area kendaraan yang dilakukan klem roda

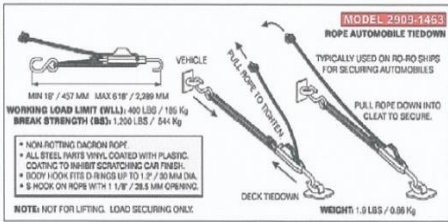
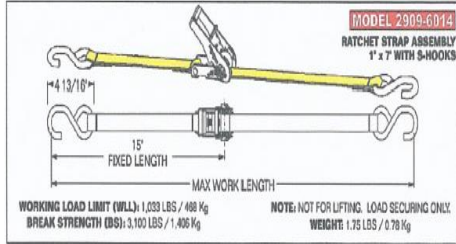
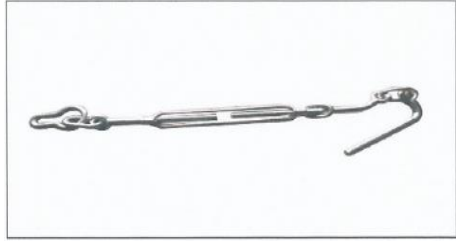


Gambar 4. 25 Barisan Klem Roda

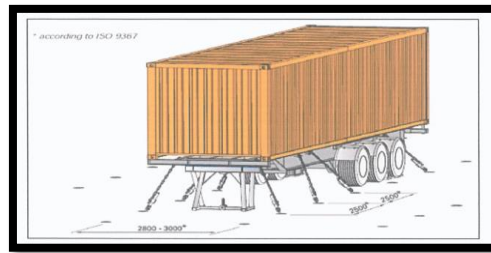
2) Jenis Alat Pengikat

Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat kendaraan yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tie down*), sling pengikat dengan kunci bergigi bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*) yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

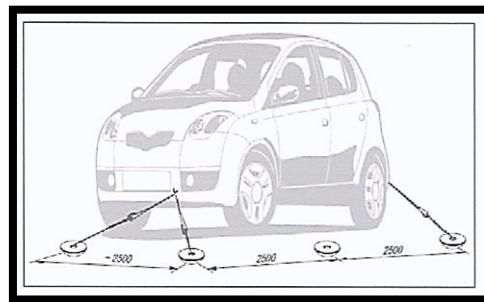
Tabel 4. 20 Jenis Alat Pengikat Kendaraan

Jenis Alat Pengikat	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> (<i>rope automobile tiedown</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> (<i>rope automobile tiedown</i>) 
<ul style="list-style-type: none"> (<i>ratchet strap assembly</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> (<i>ratchet strap assembly</i>) 
<ul style="list-style-type: none"> (<i>chain with turnbuckle</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> (<i>chain with turnbuckle</i>) 

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016



Gambar 4. 26 Pengikatan Pada Kendaraan Besar
Menggunakan Rantai Berdasarkan Permenhub
No.115 Tahun 2016



Gambar 4. 27 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil
Berdasarkan Permenhub No.115 Tahun 2016

- 3) Analisis Jumlah Kebutuhan Alat dan Petugas *Lashing*
- a) Analisis Kebutuhan Alat *Lashing*

Untuk melakukan perhitungan kebutuhan alat pengikat kendaraan maka yang dijadikan dasar perhitungan adalah sebagai berikut :

- Kapasitas Dermaga : 20 ton
- Jumlah rata – rata kendaraan yang harus diikat.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 18 bahwa :

- 1) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 – 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat pada masing – masing sisinya. Maka jumlah alat *lashing* pada 1 kendaraan adalah 4 alat pengikat.
- 2) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 – 30 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat pada masing – masing sisinya. Maka jumlah alat *lashing* pada 1 kendaraan adalah 6 alat pengikat.
- 3) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai 40 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 alat pengikat pada masing-masing sisinya. Maka jumlah alat *lashing* pada 1 kendaraan adalah 8 alat pengikat.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh penulis kapasitas dermaga pada Pelabuhan Tebas Kuala yaitu 20 ton sehingga memerlukan 4 alat pengikat . untuk mengetahui jumlah alat pengikat yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 21 Jumlah Alat Lashing yang Diperlukan

Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang harus di <i>lashing</i>			Jumlah Kendaraan	Jumlah Alat <i>Lashing</i>
	Haluan	Tengah	Buritan		
KMP.Bili	2	4	2	8	32
KMP. Saluang	2	2	2	6	24

Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2022

4) Analisis Kebutuhan Petugas *Lashing*

Menurut Peraturan Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 6 ayat 2 bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. Berdasarkan hasil survey, bahwa layanan muat di Pelabuhan Tebas Kuala dengan durasi 30 menit. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam artikelnya bahwa untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3 – 5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.

Berikut adalah jumlah petugas yang dibutuhkan pada masing masing kapal yang diteliti oleh penulis

- a. Jumlah kendaraan yang harus di *lashing* pada KMP. Bili dapat dilihat pada tabel 4.20 yaitu rata – rata 8 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan. waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas, maka waktu yang dibutuhkan untuk mengikat seluruh kendaraan yang harus di *lashing* sebesar 8×5 menit = 40 menit, sehingga dapat dikatakan untuk menyelesaikan pengikatan tali kendaraan berdasarkan waktu muat kendaraan di atas kapal yaitu 15 menit, pengikatan tali KMP.Bili hanya membutuhkan $40 \text{ menit} / 15 \text{ menit} = 2,3$. Maka 3 petugas dibutuhkan khusus untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.

- b. Jumlah kendaraan yang harus di *lashing* pada KMP. Saluang dapat dilihat pada tabel 4.20 yaitu rata – rata 6 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan. waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas, maka waktu yang dibutuhkan untuk mengikat seluruh kendaraan yang harus di *lashing* sebesar 6×5 menit = 30 menit, sehingga dapat dikatakan untuk menyelesaikan pengikatan tali kendaraan berdasarkan waktu muat kendaraan di atas kapal yaitu 15 menit, pengikatan tali KMP. Saluang hanya membutuhkan $30 \text{ menit} / 15 \text{ menit} = 2$. Maka 2 petugas dibutuhkan khusus untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.

Tabel 4. 22 Jumlah Petugas yang Dibutuhkan

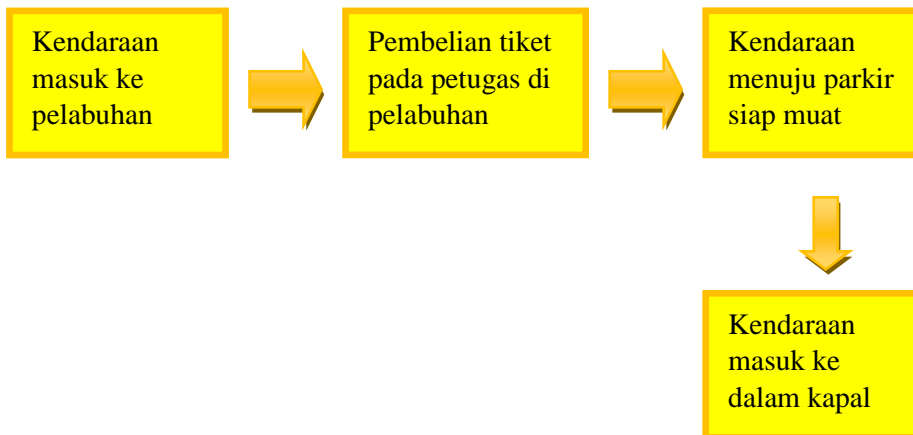
Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang di <i>Lashing</i>	Waktu Pengikatan 1 Kendaraan (Menit)	Total Waktu yang Dibutuhkan (Menit)	Lama Muat (Menit)	Jumlah Petugas yang Dibutuhkan (orang)
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) x (2)	(5)	(6) = (4)/(5)
KMP. Bili	8	5	40	15	3
KMP. Saluang	6	5	30	15	2

Sumber : Analisis Penulis

C. Pembahasan

1. Kondisi pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai belum sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Kondisi pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai belum sesuai dengan peraturan yang berlaku.
3. Jumlah alat *lashing* yang belum sesuai bahkan tidak ada serta jumlah petugas *lashing* yang belum tersedia.

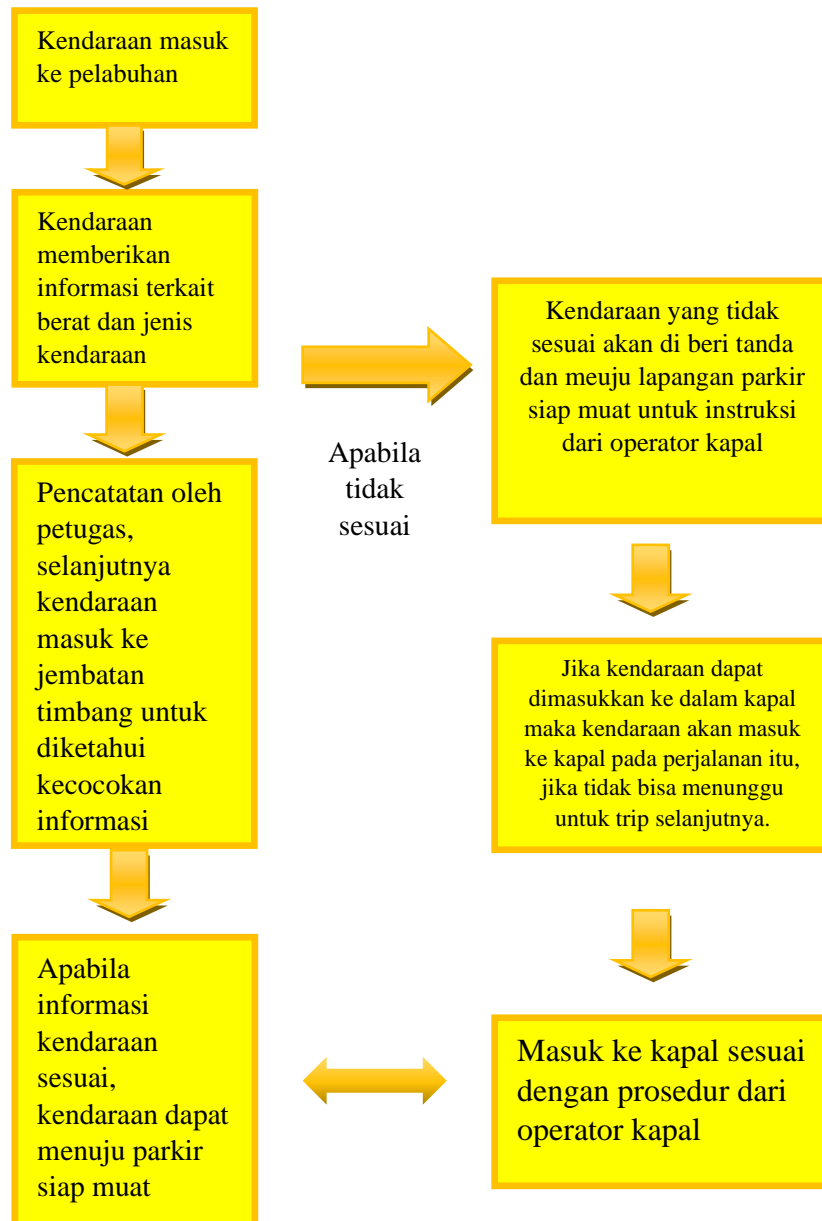
Berikut skema pengangkutan pada Pelabuhan Tebas Kuala :



Tabel 4. 23 Skema Prosedur Pengangkutan Kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Tebas Kuala

Skema diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan Tebas Kuala tidak melakukan penimbangan kendaraan serta muatan yang diangkut oleh kendaraan, dikarenakan Pelabuhan Tebas Kuala tidak memiliki alat timbang kendaraan, setelah memiliki tiket langsung memasuki areal parker siap muat, operator kapal memberitahu operator areal parkir siap muat untuk mendahulukan muatan yang diminta oleh operator kapal untuk dimuat terlebih dahulu, setelah pemuatan dilakukan, operator kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan dan tidak melakukan pengikatan terhadap kendaraan yang diangkut, dikarenakan tidak adanya petugas pengikat kendaraan diatas kapal. Hal tersebut menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan pada Pelabuhan Tebas Kuala tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.

Berikut skema pengangkutan sesuai yang direncanakan :



Gambar 4. 28 Skema yang Seharusnya Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan

115 Tahun 2016 Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal