

**EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA
MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA**



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

EDO ALFARIZI
NPT. 1903103

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

**EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA
MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA**



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

EDO ALFARIZI
NPT. 1903103

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

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA
MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN BASTIONG

Nama Taruna/i : EDO ALFARIZI

NPT : 19 03 103

Program Studi : D III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang,

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Noor Sulistiyono, S.SI, T., M.M., M.Mar.E
NIP. 19730430 200604 1 001

Febriansyah ST., MT
NIP. 19890213 201001 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SI, T., M.M
NIP. 196607191989031001

**EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA MENINGKATKAN KINERJA
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU
UTARA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

EDO ALFARIZI

NPT. 19 03 103

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal 09 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, MSi.

NIP.196410031994031001

Elfita Agustini,S.E.,M.M

NIP.197108171992032002

Muhammad Khairani,S.SiT.,MSi.

NIP.198309062003121006

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M
NIP. 196607191989031001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : EDO ALFARIZI

NPT : 19 03 103

Program Studi : D III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI *ROUND TRIP TIME* GUNA MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA”, 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

MATERAI 10.0000

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

EDO ALFARIZI

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini: Disusun Oleh :

Nama : Edo Alfarizi

NPT : 19 03 103

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA MENINGKATKAN
KINERJA DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI
MALUKU UTARA**

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

Materai 10.000

Edo Alfarizi

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin

Puji syukur kehadirat ALLAH SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan karunia;Nya dan tak lupa pula kita junjungkan kepada nabi besar kita Muhammad SAW beserta pengikut nya hingga akhir zaman, sehingga penulis dapat menyelesaikan Penelitian yang berjudul “**EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA**” Tugas Akhir ini. KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan . Disamping itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong – dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih banyak terdapat kekurangan – kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. ALLAH SWT yang telah memberikan kemudahan dan kelancaran.
2. Orang tua dan keluarga yang selalu mendoakan dan mendukung .
3. Bapak Dr.H. Irwan, S.H.,M.Mar,E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

5. Bapak Noor Sulistiyono, S.Si.T.,M.M.,M.Mar.E dan Bapak Febriansyah ST.,MT Sebagai Dosen pembimbing Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktunya untuk memberi saran dan masukan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat di selsaikan.
6. Bapak Miko Priambudi, S.SiT dan Bapak Yusrimansyah, A.Md Kep selaku dosen pembimbing lapangan atas arahan dan masukannya yang sangat membangun.
7. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang yang telah memberikan materi serta wawasan dan seluruh pengasuh Taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang.
8. Bapak Lilik Handoyo, ST.,MT Selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat XXIV Provinsi Maluku Utara.
9. Seluruh Staf dan pegawai BPTD XXIV dan SATPEL PP.Bastiong & PP.Daruba Provinsi Maluku Utara.
10. Seluruh Pengasuh Taruna dan Kakak alumni LLASDP terima kasih atas bimbingan dan asuhan nya selama ini.
11. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII Terimakasih atas bantuan dan doanya;
Demikian semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat serta menambah pengetahuan bagi pembaca

Palembang Agustus 2022

Penulis

EDO ALFARIZI

NPT.1903103

EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA

ABSTRAK

Pada Kota Ternate terdapat Pelabuhan yang melayani Penyeberangan dari pelabuhan Bastiong ke Pelabuhan Sofifi dengan jarak 14 Mil laut. Pelabuhan Penyeberangan Bastiong memiliki 13 kapal yang beroperasi. Pelabuhan Penyeberangan Bastiong juga telah menetapkan jadwal yang dibuat setiap bulan oleh Badan Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara. Namun, terdapat ketidaksesuaian antara waktu kedatangan dan keberangkatan kapal dengan jadwal yang telah dibuat. Hal ini dibuktikan dengan masih banyaknya Berita Acara Keterlambatan yang ditemukan. Penelitian ini merupakan penelitian gabungan dari metode kuantitatif dan kualitatif (*mixed methods*). Penelitian gabungan merupakan tahapan pengumpulan data, analisis data, dengan gabungan metode secara sekuensial, yaitu metode kuantitatif dan kualitatif atau sebaliknya. Dalam pembuatan penelitian ini, analisis dokumen, diskusi hingga Bisa juga melampirkan data kualitatif dan kuantitatif berupa foto. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder yang akan dianalisis. Berdasarkan hasil analisa permasalahan pada penjadwalan keberangkatan dan kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong, masih ditemukan keterlambatan yang menyebabkan terhambatnya kinerja kapal setelahnya. Maka dari itu, perlu di analisa lebih lanjut mengenai *Round Trip Time* (RTT) guna meningkatkan kinerja di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong agar jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal yang telah dibuat oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara dapat sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja di Balai Pengelola Transportasi Darat.

Kata Kunci : Pelabuhan , Kapal, Penjadwalan, Keterlambatan , *Round Trip Time*

**EVALUATION OF SHIP ROUND TRIP TIME TO INCREASE
PERFORMANCE AT BASTIONG FRANCE PORT, NORTH MALUKU
PROVINCE**

ABSTRACT

In the city of Ternate there is a port that serves crossings from Bastiong port to Sofifi port with a distance of 14 nautical miles. Bastiong Ferry Port has 13 vessels in operation. Bastiong Ferry Port has also set a schedule made monthly by the Land Transportation Management Agency for Region XXIV North Maluku. However, there is a discrepancy between the arrival and departure times of the ship with the schedule that has been made. This is evidenced by the many reports of delays being found. This research is a combined research of quantitative and qualitative methods (mixed methods). Combined research is the stage of data collection, data analysis, with a combination of sequential methods, namely quantitative and qualitative methods or vice versa. In making this research, , document analysis, discussions to ... Can also attach qualitative and quantitative data in the form of photos. The data used are primary and secondary data to be analyzed. Based on the results of the problem analysis on the scheduling of departures and arrivals at the Bastiong Ferry Port, there are still delays that cause delays in the performance of the ship afterwards. Therefore, it is necessary to further analyze the Round Trip Time (RTT) in order to improve performance at the Bastiong Ferry Port so that the departure and arrival schedules of ships that have been made by the Land Transportation Management Center Region XXIV North Maluku Province can be in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number 20 2018 concerning Organization and Work Procedures at the Land Transportation Management Center.

Keywords: Port, Ship, Scheduling, Delay, Round Trip Time

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
PENGESAHAN SEMINAR	iv
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	v
PERNYATAAN KEASLIAN.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Batasan Masalah	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	6
B. Landasan Teori	7
C. Kerangka Penelitian.....	16
BAB III METODE PENELITIAN.....	17
A. Jenis Penelitian.....	17
B. Sumber Data/Subyek Penelitian	17
1. Sumber Data.....	17
2. Subyek Penelitian.....	18
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data	19

D. Teknik Analisa Data.....	21
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	25
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	25
B. Hasil Penelitian.....	53
1. Penyajian Data	53
2. Analisis Data.....	58
C. Pembahasan	63
BAB V PENUTUP.....	69
A. Kesimpulan	69
B. Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN.....	72

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Perbedaan Pembahasan KKW	6
Tabel 4.1 Perbandingan Luas Wilayah antar Kecamatan di Kota Ternate ...	27
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Per Kecamatan.....	28
Tabel 4.3 Karakteristik Kapal	35
Tabel 4.4 Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Bastiong	37
Tabel 4.5 Karakteristik Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.....	43
Tabel 4.6 Fasilitas Perairan.....	47
Tabel 4.7 Produktivitas Tahunan Pelabuhan Bastiong	50
Tabel 4.8 Data Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Bastiong-Sofifi	51
Tabel 4.9 Data Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Bastiong-Sofifi	52
Tabel 4.10 Jurnal Kedatangan dan Keberangkatan Kapal	53
Tabel 4.11 Survei Layover Time Pelabuhan Penyeberangan Bastiong	58
Tabel 4.12 Data Kecepatan Kapal Bastiong-Sofifi.....	59
Tabel 4.13 Data kapasitas dan <i>gross Tonnage</i> tiap kapal	63
Tabel 4.16 Rencana Regrouping Kapal dan Dermaga	66
Tabel 4.17 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	67

DAFTAR GAMBAR

HALAMAN

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Penelitian	16
Gambar 4.1 Peta Wilayah Ternate	25
Gambar 4.2 Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kota Ternate.....	27
Gambar 4.3 KMP PORTLINK VIII	29
Gambar 4.4 KMP TUNA	30
Gambar 4.5 KMP MAMING	30
Gambar 4.6 KMP KERAPU II.....	31
Gambar 4.7 KMP LOMPA	31
Gambar 4.8 KMP. BARONANG	32
Gambar 4.9 KMP DALENTE WOBA.....	32
Gambar 4.10 KMP. PERMATA LESTARI V.....	33
Gambar 4.11 KMP. MUTIARA FERINDO VI.....	33
Gambar 4.12 KMP GARDA MARITIM 7	34
Gambar 4.13 Layout Pelabuhan Penyeberangan Bastiong	36
Gambar 4.14 Lapangan Parkir Siap Muat.....	38
Gambar 4.15 Lapangan Parkir Antar Jemput.....	38
Gambar 4.16 Ruang Tunggu Penumpang	39
Gambar 4.17 Loker Penumpang.....	39
Gambar 4.18 Loker Kendaraan	40
Gambar 4.19 Ruang Generator	40
Gambar 4.20 Penampungan Air Bersih	41
Gambar 4.21 Toilet Umum	41
Gambar 4.22 Gedung Kantor	42
Gambar 4.23 Mushollah.....	42
Gambar 4.24 Dermaga Tipe Movable Bridge (MB).....	43
Gambar 4.25 Dermaga Tipe Pelengsengan.....	44
Gambar 4.26 Trestle.....	44

Gambar 4.27 Rumah Moveable Bridge	45
Gambar 4.28 Bolder	45
Gambar 4.29 Fender	46
Gambar 4.30 Catwalk	46
Gambar 4.31 Peta Lintasan Bastiong -Sofifi.....	48
Gambar 4.32 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXIV Maluku Utara.....	49
Gambar 4.33 Berita Acara Keterlambatan Kapal	62
Gambar 4.34 Rencana Pemasangan Count Down Timer dan Alarm Warning....	65

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada Kota Ternate terdapat pelabuhan penyeberangan yang melayani melayani 4 (empat) lintasan yaitu Bastiong – Sofifi dengan jarak 14 mil laut, Bastiong – Rum dengan jarak 3 mil laut, Bastiong – Sidangoli dengan jarak 12 mil laut, dan Ternate – Bitung dengan jarak 156 mil laut. Untuk lintasan Bastiong – Sofifi dengan waktu tempuh ± 2 jam dan lintasan komersil^{``} yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry dengan pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat wilayah XXIV Maluku Utara.

Pelabuhan Penyeberangan Bastiong memiliki 13 Kapal yang beroperasi . Pelabuhan Penyeberangan juga telah menetapkan jadwal yang dibuat setiap bulan oleh Badan Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara sebagaimana dimuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Dalam jadwal tersebut belum ditetapkan lamanya waktu pelayaran kapal (*Sailing Time*) dan waktu kapal di dermaga (*Port Time*) sesuai dengan kebutuhan kapal. Jadwal yang telah ditetapkan bertujuan untuk meningkatkan kinerja pelabuhan agar dapat berjalan sebagaimana mestinya. Berdasarkan hasil survei penulis, terdapat ketidaksesuaian antara waktu kedatangan dan keberangkatan kapal dengan jadwal yang telah dibuat.

Hal ini terlihat dengan masih banyaknya antrian kendaraan dan penumpang yang diperkuat dengan Berita Acara Keterlambatan yang ditemukan oleh penulis. Keterlambatan yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong dapat memicu perubahan jadwal sehingga mengganggu aktivitas keluar-masuk kapal dan mengganggu kinerja pelabuhan. Untuk itu perlunya evaluasi terhadap waktu keberangkatan dan kedatangan kapal agar kegiatan yang berjalan di pelabuhan tersebut dapat berjalan dengan lancar dan efisien. Dan menentukan waktu pada saat pelayaran (*sailing time*) dan waktu pada saat di dermaga (*Port time*) . Berdasarkan permasalahan yang diuraikan diatas, maka penulis mengambil judul “ **EVALUASI *ROUND TRIP TIME* KAPAL GUNA MENINGKATKAN KINERJA DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BASTIONG PROVINSI MALUKU UTARA**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran umum pada kondisi Pelabuhan Penyeberangan Bastiong Kota Ternate maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut.

1. Apakah waktu kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong telah sesuai dengan penjadwalan yang telah ditetapkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara?
2. Bagaimana pengaruh waktu pelayaran (*Sailing Time*) dan waktu di dermaga (*Port Time*) terhadap keterlambatan penjadwalan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong?

3. Bagaimana upaya meningkatkan efisiensi Pelayanan bongkar muat agar lebih efektif di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong?

C. Tujuan Penelitian

Berikut tujuan yang diharapkan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui waktu kedatangan dan keberangkatan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong apakah telah sesuai dengan penjadwalan yang telah ditetapkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara.
2. Untuk Mengetahui pengaruh waktu pelayaran (*Sailing Time*) dan waktu di dermaga (*Port Time*) terhadap keterlambatan penjadwalan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.
3. Untuk mengetahui upaya yang tepat guna meningkatkan pelayanan bongkar muat agar lebih efektif di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.

D. Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat dari Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Bagi Taruna
 - a. Bagi Taruna dalam pembuatan tugas akhir ini adalah untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh dalam mengikuti pendidikan Diploma III MTPD dan merupakan salah satu persyaratan akhir untuk menyelesaikan Program Diploma III MTPD. Selain itu, penulisan Tugas Akhir ini juga dapat menjadi referensi bagi adik tingkat sebagai bahan belajar
2. Manfaat bagi lembaga Pendidikan

- a. Bagi lembaga pendidikan, penelitian ini bisa sebagai pelengkap data perpustakaan tentang *Round Trip Time* kapal Penyeberangan.
 - b. Sebagai wawasan dan pengalaman untuk di lapangan bagi dosen mengenai tempat Praktik Kerja Lapangan.
 - c. Sebagai referensi bagi penulisan Kertas Kerja Wajib berikutnya
3. Manfaat Bagi instansi Pemerintahan
 - a. Memberikan gambaran bahwa adanya permasalahan yang terjadi pada sistem pengangkutan di Kapal Penyeberangan lintasan Bastiong-Sofifi.
 - b. Memberikan masukan kepada pihak Pelabuhan mengenai solusi untuk permasalahan di Pelabuhan.
 4. Manfaat Bagi Masyarakat
 - a. Sebagai pengetahuan untuk masyarakat calon pengguna jasa.
 - b. Menambah wawasan masyarakat umum

E. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) nanti tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan maka, diperlukan adanya batasan pembahasan terhadap ruang lingkup penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian terletak pada Pelabuhan Bastiong dengan lintasan komersil Bastiong-Sofifi yang berlokasi di Kota Ternate.
2. Objek penelitian yang dipilih oleh penulis yaitu waktu pelayanan kapal, baik waktu di dermaga (*Port Time*) maupun waktu pelayaran kapal (*Sailing Time*).

3. Analisa dilakukan terhadap waktu pelayaran kapal (*Sailing Time*) waktu di dermaga (*Port Time*) serta efektifitas ketepatan penjadwalan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Kertas Kerja Wajib (KKW) yang dibuat ini merujuk kepada KKW Jihan fajriya Angkatan XXIX Perbedaan terdapat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. 1 Perbedaan Pembahasan Kertas Kerja Wajib (KKW)

Pembahasan	Jihan Fajriya	Edo Alfarizi
JUDUL KKW	Evaluasi Jumlah Trip Kapal pada Lintas Penyeberangan Ketapang – Lembar Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Provinsi Jawa Timur	Evaluasi <i>Round Trip Time</i> Kapal Guna Meningkatkan Kinerja Pelabuhan Bastiong Provinsi Maluku Utara
Tempat Penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Provinsi Jawa Timur	Pelabuhan Penyeberangan Bastiong Provinsi Maluku Utara
Analisa permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analaisa Faktor Muat kapal 2. Analisa Prediksi Pertumbuhan penumpang dan kendaraan 3. Analisis waktu operasional kapal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa Penjadwalan 2. Analisa pengaruh waktu pelayaran dan waktu di dermaga 3. Analisa <i>Grouping</i> tiap dermaga

Sumber: Hasil analisa 2022

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang telah diteliti yaitu:

a. Undang – Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang, dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

1) Jenis angkutan di perairan terdiri atas.

- a) angkutan laut
- b) angkutan sungai dan danau
- c) angkutan penyeberangan

2) Angkutan penyeberangan terdiri atas.

- a) Kegiatan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- b) Kegiatan angkutan penyeberangan antara Negara Republik Indonesia dan Negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara yang bersangkutan.
- c) Angkutan penyeberangan yang dilakukan antara dua Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.

- d) Angkutan Penyeberangan di dalam negeri dilakukan oleh badan usaha dengan pasal 22 (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 kendaraan beserta muatannya.
- e) Penetapan lintas angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan mempertimbangkan Pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
- Fungsi sebagai jembatan:
- a Hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
 - b Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
 - c Rencana Tata Ruang Wilayah; dan
 - d Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.
- f) Angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur. Pasal 23 Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan penyeberangan diatur dengan Peraturan Pemerintah. Untuk kelancaran kegiatan angkutan di

perairan dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan. Usaha jasa terkait dapat berupa

- a) Bongkar muat barang
 - b) Jasa pengurusan transportasi
 - c) Angkutan perairan pelabuhan
 - d) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut
 - e) Tally mandiri
 - f) Depo peti kemas
 - g) Pengelolaan kapal (*ship management*)
 - h) Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*)
 - i) Keagenan awak kapal (*ship manning agency*)
 - j) Keagenan kapal
 - k) Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*)
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Balai Pengelola Transportasi Darat yang selanjutnya dalam Peraturan Menteri ini disebut Balai Pengelola Transportasi Darat merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi

Darat Tipe C mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe C terdiri atas:

- 1) Subbagian Tata Usaha;
- 2) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- 3) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 4) Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- 5) Kelompok Jabatan Fungsional.

Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap penyelenggaraan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, peningkatan kinerja keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan

penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang dilakukan untuk melayani lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan untuk mengangkut orang dan kendaraan beserta muatannya. Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batasbatas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan 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. Perencanaan di pelabuhan pada kondisi normal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :

- 1) perencanaan sistem zona;
- 2) perencanaan jadwal kapal;

- 3) perencanaan kebutuhan kapal; dan
- 4) perencanaan waktu bongkar muat.

Perencanaan waktu bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, perlu dilakukan persiapan dengan inventarisasi data, meliputi:

- 1) volume lalu lintas kendaraan;
- 2) volume lalu lintas orang;
- 3) kapasitas kapal, berupa:
 - a) penumpang dan kendaraan;
 - b) kecepatan berlayar dan olah gerak kapal;
 - c) waktu bongkar muat;
 - d) jumlah kapal yg beroperasi;
 - e) kelaikan kapal.
- 4) Kapasitas Pelabuhan

2. Landasan Teori

Untuk mendukung dasar hukum yang sudah ada, maka perlu adanya teori pendukung pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini. Berikut beberapa teori yang terkait dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

a. Pelabuhan

Menurut Insani, C. & Komalasari, Y. (2017:17). Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 intramoda dan antarmoda transportasi.

b. Evaluasi

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, evaluasi adalah penilaian. Evaluasi merupakan proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana pencapaian suatu kegiatan , bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih di antara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan bila dibandingkan dengan harapan-harapanyang ingin diperoleh.

c. Dermaga

Triatmodjo, B. (2010:197) bahwa definisi dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang. Bentuk dan dimensi dermaga tergantung pada jenis dan ukuran kapal yang bertambat pada dermaga tersebut. Dermaga harus direncanakan sedemikian rupa sehingga kapal dapat merapat dan bertambat serta melakukan kegiatan dipelabuhan dengan aman, cepat dan lancar.

d. Komponen Penjadwalan

Dalam penyusunan jadwal diperlukan informasi mengenai waktu perjalanan, waktu sandar yang diperlukan untuk menghitung waktu putar kapal sebagai masukan utama dalam penyusunan jadwal

kapal. Menurut *Abubakar, I. (2013)* berikut merupakan komponen yang terdapat jadwal kapal.

1) Waktu Kapal Berlayar (*sailing Time*)

Waktu kapal berlayar (*sailing time*) adalah waktu yang dibutuhkan untuk berlayar. Waktu berlayar suatu angkutan sungai dipengaruhi oleh kecepatan kapal dan jarak lintas kapal.

$$t = \frac{s}{v} \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

t = Waktu Pelayaran Kapal / *Sailing Time* (jam)

s = Jarak lintasan (mil)

v = Kecepatan (knot)

2) Waktu Sandar Kapal (*Layover Time*)

Layover time adalah lamanya kapal bersandar di dermaga.

3) Waktu di Dermaga (*Port Time*)

Waktu di Dermaga (*Port Time*) adalah waktu kapal di dermaga, yakni mulai dari olah gerak, bongkar, muat, pelayanan muatan penumpang dan kendaraan, klaim tiket, pencetakan *manifest* dan pengurusan *Clearence* Kapal.

4) Waktu Manuver Kapal (*Manouvering Time*)

Waktu Manuver Kapal (*Manouvering Time*) adalah waktu yang diperlukan kapal pada saat sampai di pelabuhan untuk mengambil tempat di dermaga sampai siap untuk melakukan bongkar muat.

Waktu keberangkatan dihitung mulai saat kapal menutup pintu, sedangkan saat kedatangan kapal berikutnya adalah saat pintu kapal terbuka sempurna dan siap menurunkan kendaraan.

5) Waktu Pulang Pergi Kapal (*Round Trip Time*)

Round trip time adalah lamanya perjalanan angkutan bolak balik dari satu titik ke titik lainnya. Untuk menentukan *round trip time* dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$RTT = (Sailing\ Time + Layover\ Time) \times 2 \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan :

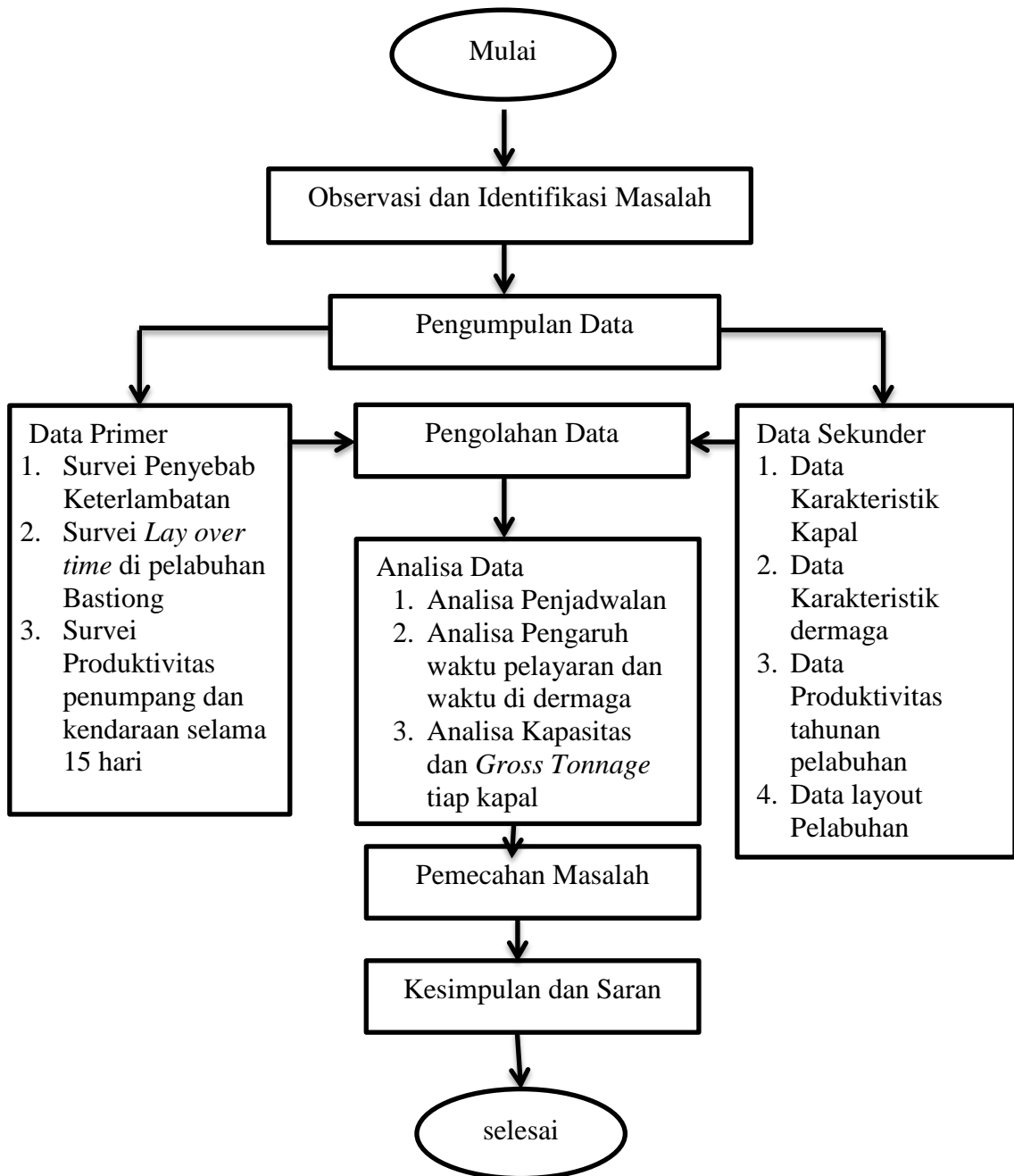
RTT = *Round Trip Time*

Sailing Time = Waktu tempuh perjalanan kapal

Layover Time = Lama kapal sandar di dermaga

C. Kerangka Penelitian

Adapun agar tujuan penelitian terarah dan mencapai target maka disusunlah bagan penelitian dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 1 Bagan kerangka penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah menggunakan penelitian dengan metode kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif.

Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas dan data-data yang dikumpulkan bukan berasal dari kuisioner melainkan berasal dari wawancara, observasi langsung . Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses dari pada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

Penelitian ini di fokuskan dalam mengevaluasi *Round Trip Time* kapal yang beroperasi pada lintasan Komersil Bastiong – Sofifi.

B. Subjek Penelitian

1. Sumber Data

Pengertian sumber data adalah “Sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh”. penentuan metode pengumpulan data disamping jenis data yang telah dibuat. Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber data yaitu:

a. Data Primer

Menurut *Suryabrata (2016:38)* menegaskan data primer yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti atau petugas-petugasnya dari sumber pertama.

Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini yaitu Hasil dari survei penyebab keterlambatan keberangkatan dan kedatangan kapal.

b. Data sekunder

Menurut *Sugiyono (2012:141)* menyatakan data sekunder adalah sumber yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari, dan memahami melalui media lain yang bersumber dari kepustakaan, buku-buku serta dokumen. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan undang-undang yang membahas tentang komponen penjadwalan kapal, buku, jurnal, dan artikel yang berkaitan dengan topik penelitian.

2. Subyek Penelitian

Pengertian subyek penelitian adalah batasan penelitian di mana peneliti bisa memberri tahu dan menentukannya dengan benda, hal atau orang untuk melekatnya variabel penelitian. Suharsimi Arikunto menjelaskan pengertian ini pada buku yang berjudul “Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik” tahun 2016. Yang menjadi subjek dari penelitian ini adalah Mengvaluasi *Round Trip Time* kapal guna meningkatkan kinerja pada pelabuhan penyeberangan Bastiong .

C. Metode Teknik Pengumpulan Data

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek penelitian berada. Data – data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya kemudian diamati dan dicatat. Dalam pengumpulan data primer ini penulis melakukan beberapa kegiatan, antara lain dengan melakukan observasi langsung di lapangan guna mengetahui data tentang proses kegiatan bongkar muat berlangsung.

a. Metode Observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara langsung dan sistematis yang kemudian dilakukan pencatatan. Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan survei untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek pengamatan dan permasalahan yang ada. Observasi yang dilakukan di fokuskan pada kondisi saat kegiatan operasional bongkar muat di Pelabuhan. Adapun data yang didapat dari metode observasi adalah :

- 1) Data survei waktu bongkar muat per kapal, yakni dengan menghitung waktu awal kapal melakukan bongkar muat dengan menggunakan *stopwatch* yang kemudian dicatat.

2) Data Pendukung berupa foto dokumentasi sarana dan prasarana pelabuhan.

b. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain oleh . Dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh tidak secara langsung atau didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut.

a. Metode Literatur (Kepustakaan)

Metode Literatur adalah metode dengan mempelajari literatur dan modul perkuliahan serta peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penelitian yang akan dibahas dan diteliti sebagai landasan teori atau acuan dalam menganalisa maupun pemecahan masalah.

b. Metode Institusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait. Berikut instansi dan data yang diperoleh

1) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara.

- a) Data produktivitas 5 tahun penumpang dan kendaraan.
 - b) Jurnal kedatangan dan keberangkatan kapal
- 2) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate.
- a) Data karakteristik kapal
 - b) Data karakteristik dermaga
 - c) Data layout pelabuhan
 - d) Sarana dan prasarana pelabuhan
- 3) Badan Pusat Statistika Kota Ternate.
- a) Data kependudukan
 - b) Data luas wilayah Kota Ternate

D. Teknik Analisis Data

Adapun aspek – aspek yang akan dibahas dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini sebagai berikut :

1. Analisa Penjadwalan

Jadwal di Pelabuhan Bastiong disusun selama 1 bulan setiap periodenya dengan kapal sebagaimana tertera dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Komponen dalam penjadwalan memuat informasi mengenai waktu kapal berlayar, waktu sandar kapal, waktu maneuver kapal, waktu pulang pergi kapal, dan waktu pelayanan di dermaga.

a. Waktu Kapal Berlayar (*Sailing time*)

Waktu kapal berlayar (*sailing time*) adalah waktu yang dibutuhkan untuk berlayar. Waktu berlayar suatu angkutan sungai dipengaruhi oleh kecepatan kapal dan jarak lintas kapal.

$$t = \frac{s}{v} \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

t = Waktu Pelayaran Kapal / *Sailing Time* (jam)

s = Jarak lintasan (mil)

v = Kecepatan (knot)

b. Waktu Sandar Kapal (*Layover Time*)

Layover time adalah lamanya kapal bersandar di dermaga

c. Waktu di Dermaga (*Port Time*)

Waktu di Dermaga (*Port Time*) adalah waktu kapal di dermaga, yakni mulai dari olah gerak, bongkar, muat, pelayanan muatan penumpang dan kendaraan, klaim tiket, pencetakan manifest dan pengurusan *Clearence* Kapal.

d. Waktu Pulang Pergi Kapal (*Round Trip Time*)

Round Trip Time adalah lamanya perjalanan angkutan bolak balik dari satu titik ke titik lainnya. Untuk menentukan *round trip time* dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$RTT = (SailingTime + Layover Time) \times 2 \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan :

RTT	= Round Trip Time
<i>Sailing Time</i>	= Waktu tempuh perjalanan kapal
<i>Layover Time</i>	= Lama kapal sandar di dermaga

2. Analisa Pengaruh waktu pelayaran (*Sailing time*) dan waktu di dermaga (*port time*)

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bastiong masih ditemukan keterlambatan penjadwalan, baik keberangkatan ataupun kedatangan kapal. Penyebab dari keterlambatan kapal tersebut disebabkan oleh banyak aspek, termasuk waktu pelayaran (*sailing time*) yakni keterlambatan pada saat kapal tolak, keterlambatan sandar maupun waktu di dermaga (*port time*). Keterlambatan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong dapat dilihat dari antrian kendaraan dan penumpang yang terjadi dan di perkuat dengan masih banyaknya berita acara keterlambatan yang ditemukan penulis . Kondisi seperti ini jika dibiarkan maka akan menghambat kapal yang akan sandar berikutnya sehingga mengganggu pelaksanaan jadwal kapal yang telah ditetapkan Balai Pengelola Transportasi Darat wilayah XXIV Maluku Utara.

3. Analisa Kapasitas dan *Gross Tonnage* tiap kapal

Pelabuhan penyeberangan bastiong mempunyai 13 kapal dengan keadaan 1 kapal docking, dan yang beroperasi sekarang berjumlah 12 kapal. Dari 13 kapal yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan bastiong mempunyai kapasitas dan *Gross Tonnage* yang berbeda. Perbedaan kapasitas muatan yang tergolong cukup jauh pada tiap kapal menyebabkan ketidak teraturan pada saat kapal sandar di dermaga, kapal dengan *Gross*

tonnage yang besar sandar di dermaga MB dengan kapasitas dibawah 25 ton sehingga dermaga mengalami kerusakan. Perbedaan kapasitas muatan yang tergolong cukup jauh ini dapat dijadikan alasan untuk *regrouping* kapal agar lebih sesuai dengan kapasitas kapal dan maksimal tonnage pada dermaga.

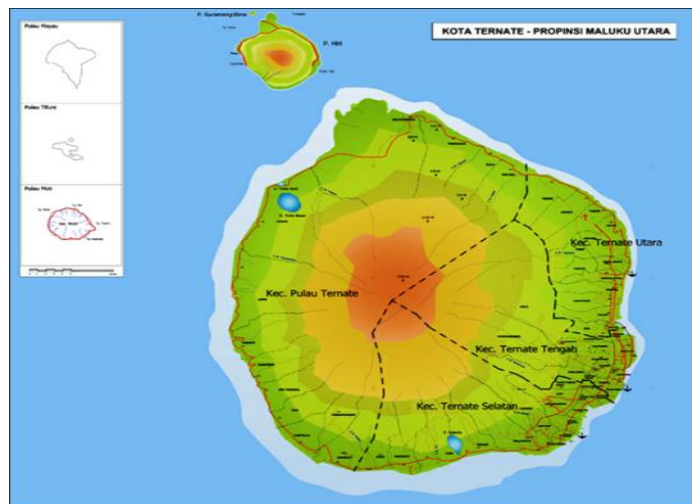
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum

a. Letak Geografis

Kota Ternate merupakan kota yang terletak di Indonesia bagian timur di Provinsi Maluku Utara. Kota ini terletak pada posisi $02^{\circ}28'54,51''$ Lintang Selatan, $129^{\circ}39'28,76''$ Lintang Utara, dan berada di antara $124^{\circ}16'58,62''$ - $129^{\circ}40'57,62''$ Bujur Timur. Secara geografis, Kota Ternate berbatasan dengan Kota Tidore Kepulauan dan Kabupaten Halmahera Selatan di sebelah Selatan. Luas Kota Ternate adalah $5.709,72 \text{ Km}^2$, yang terdiri dari daratan $162,17 \text{ Km}^2$ dan lautan $5.547,55 \text{ Km}^2$.



Gambar 4.1 Peta wilayah Ternate

Sumber: Badan Pusat Statistika Kota Ternate

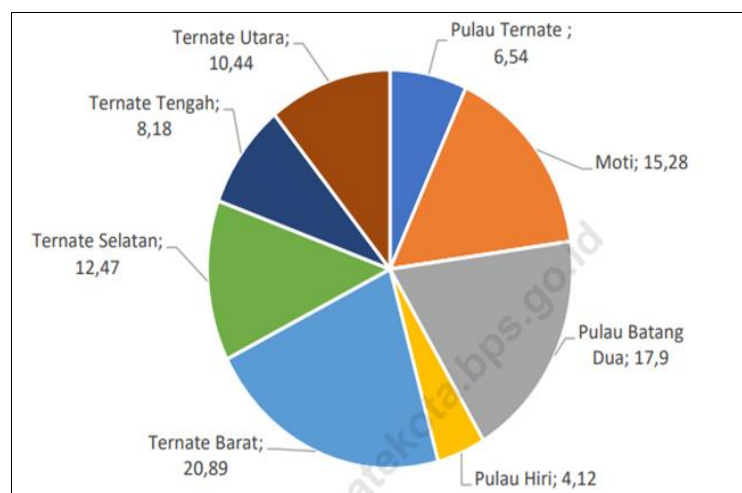
Kota Ternate merupakan kota kepulauan yang terdiri dari 3 (tiga) pulau besar dan 5 (lima) pulau kecil. Ibukota Kota Ternate adalah Ternate Tengah dengan wilayah administratif terdiri dari 8 (delapan) kecamatan dan 78 kelurahan. Pusat Pemerintahan berada di pulau terbesarnya yakni Pulau Ternate. Pada Pulau Ternate terdapat 5 (lima) kecamatan

yang berada di sana yakni Pulau Ternate, Ternate Selatan, Ternate Tengah, Ternate Utara, dan Ternate Barat. Tiga kecamatan lainnya berada di luar Pulau Ternate, sehingga jaraknya dengan Ibukota Kota Ternate cukup jauh. Kecamatan terjauh jaraknya yakni Kecamatan Pulau Batang Dua yang berjarak 121,6 km² dari pusat kota. Posisinya berada di Pulau Mayau dan Tifure, yang terletak di tengah perairan Laut Maluku.

Tabel 4. 1 Perbandingan Luas Wilayah Antar Kecamatan di Kota Ternate

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Wilayah (Km) ²	Persentase Terhadap Luas Kota Ternate (%)	Jumlah (Pulau)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pulau Ternate	Jambula	17,39	6,54	1
Moti	Kota Moti	24,78	15,28	1
Pulau Batang Dua	Mayau	29,03	17,90	3
Pulau Hiri	Faudu	6,69	4,12	3
Ternate Barat	Sulamadaha	33,88	20,89	-
Ternate Selatan	Kalumata	20,22	12,47	-
Ternate Tengah	Salahuddin	13,26	8,18	-
Ternate Utara	Dufa-Dufa	13,92	10,44	-
Kota Ternate		162,17	100	8

Sumber:Badan Pusat Statistika Kota Ternate



Gambar 4.2 Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kota Ternate

Sumber:Badan Pusat Statistika Kota Ternate

b. Batas Administrasi

Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Maluku Utara memiliki batas-batas:

- 1) Sebelah Utara : Samudra Pasifik
- 2) Sebelah Selatan: Laut Seram
- 3) Sebelah Barat : Laut Maluku dan Pulau Sulawesi
- 4) Sebelah Timur: Samudra Pasifik dan Provinsi Papua Barat

c. Kependudukan

Penduduk Kota Ternate berdasarkan Sensus penduduk tahun 2021 sebanyak 205.870 jiwa. Jumlah rasio jenis kelamin Penduduk Kota Ternate pada tahun 2021 adalah 101. Artinya, tiap 100 penduduk perempuan ada sebanyak 101 penduduk laki-laki.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Per Kecamatan

Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun 2021-2022 (%)
1	2	3	4
Pulau Ternate	8,81	506,67	0,009
Moti	4,81	194,23	0
Pulau Batang Dua	2,80	96,45	0,003
Pulau Hiri	2,92	436,02	-0,002
Ternate Barat	8,86	261,63	0,009
Ternate Selatan	74,81	3699,80	0,006
Ternate Tengah	53,80	4057,24	0,003
Ternate Utara	49,06	3524,14	0,002
Kota Ternate	205,87	1269,47	0,004

Sumber:Badan Pusat Statistika Kota Ternate

2. Sarana Transportasi Sungai , Danau dan Penyeberangan

Sarana merupakan sesuatu yang dapat dipergunakan sebagai alat dalam suatu kegiatan untuk mencapai suatu tujuan. Sarana angkutan penyeberangan sangat penting untuk mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi pada pelabuhan. Pelabuhan Penyeberangan Bastiong, terdapat 13 (tiga belas) kapal tipe Ro/Ro (*Roll On Roll Off*) yang tercatat di data kapal 2022 pada Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bastiong dan sampai saat ini masih beroperasi dengan baik. Kapal yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong dikelola oleh perusahaan Pelayaran BUMN maupun Swasta. Berikut nama perusahaan dan kapal yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.

a. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate



Gambar 4.3 KMP.PORTLINK VIII

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.4 KMP TUNA

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.5 KMP.Maming

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.6 KMP. KERAPU II

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.7 KMP.LOMPA

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.8 KMP. BARONANG

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.9 KMP.DALENTE WOBA

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

b. PT Atosim Lampung Pelayaran (ALP)



Gambar 4.10 KMP.Permata Lestari V

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022



Gambar 4.11 KMP MUTIARA FERINDO VI

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

c. PT. Multi Guna Maritim (MGM)



Gambar 4.12 KMP.GARDA MARITIM 7

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

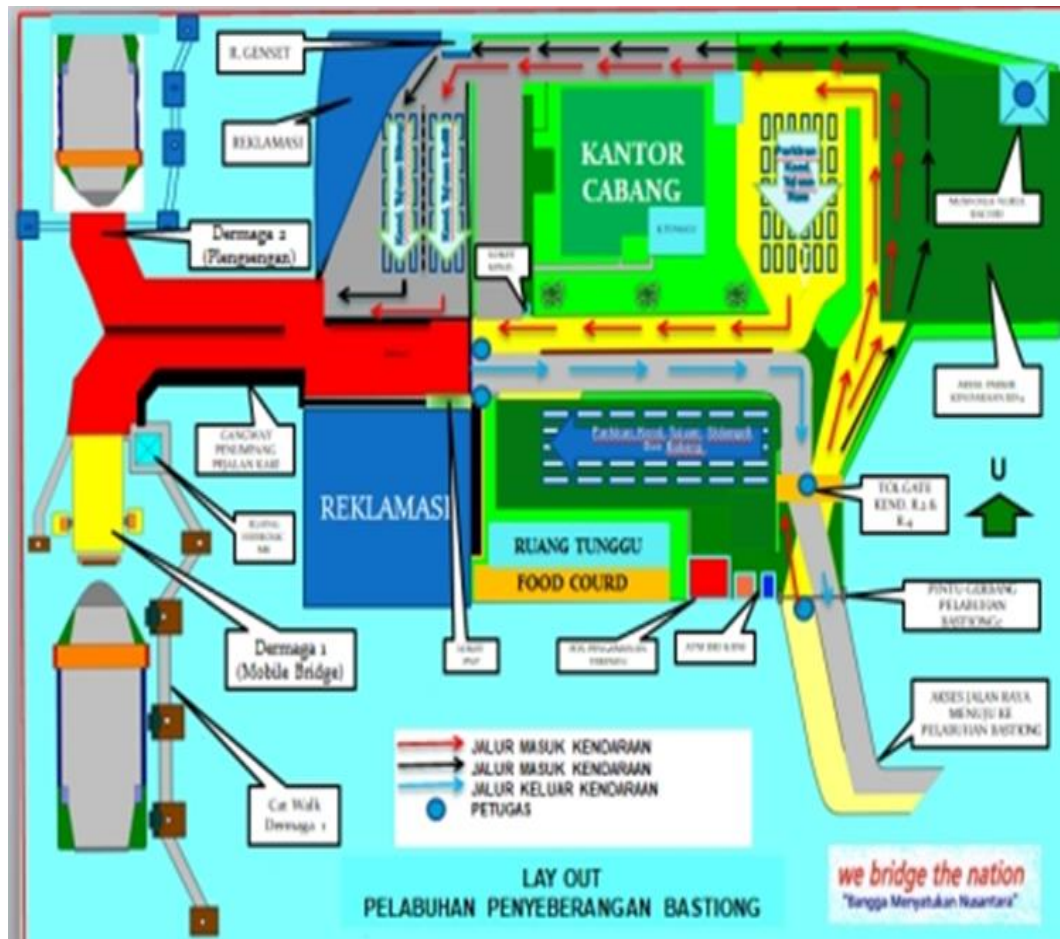
Tabel 4. 3 Karakteristik kapal

N O	NamaKapal	Perusahaan	CallSign	PJG (LOA) (Meter)	Lebar (B) (Meter)	Dalam (D) (Meter)	PJG (LBP)	Gross register tonnage (GRT)	Tenaga (PK)	Penumpang (Jiwa)	Kend Roda4 (unit)	JmlhA BK (Jiwa)
1	KMP .Port Link VIII	PT.ASDP Indonesia Ferry (persero)	YBK 12	71,58	14	3,3	57,7	2125	2X1400	250	72	19
2	KMP. Baronang		YFAC	45,30	12	3	39,25	526	2X650	270	21	15
3	KMP.Tuna		YFPW	45,30	14	3,5	38,5	831	2X 900	267	21	18
4	KMP. Bobara		PMGN	40	10,5	2	34,50	474	2X 550	175	15	17
5	KMP. Maming		POAK	45,5	12	2,15	40,15	598	2X1800	202	20	18
6	KMP. Kerapu II		YEDV	39	9,5	2,75	37	315	2X400	200	12	15
7	KMP. Gorango		PNGR	45,40	12	3,2	40,15	617	2X610	202	20	18
8	KMP. Dalente Woba		YBLI2	55,02	14	3,3	48,32	1120	2X1100	186	25	22
9	KMP.Lompa		YBPJ2	45,5	12	3,2	40,15	513	2X550	184	19	20
10	KMP. Garda Maritim 7	PT. Multi Guna Maritim	YDKG2	53,14	14,02	3,35	43,8	833	2X1032	180	39	20
11	KMP. Permata Lestari V	PT. Atosim Lampung Pelayaran	YBSN2	49,80	12	3	53,90	625	2X600	200	20	19
12	KMP. Aeng Mas I		YEZO	37,63	12	2,6	40	402	2X450	150	16	14
13	KMP. Mutiara Ferindo		YBZA2	60,70	12	2,75	51	729	2X800	140	20	13

Sumber:Hasil analisa 202

1. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan segala sesuatu yang penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Untuk menunjang kelancaran kegiatan transportasi terutama pada Pelabuhan Penyeberangan Bastiong, maka pihak pengelola pelabuhan menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan.



Gambar 4.13 Layout Pelabuhan Penyeberangan Bastiong

Sumber :PT ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang Ternate

Tabel 4.4 Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Bastiong

	Spesifikasi	Jumlah	Keterangan
1	Panjang Dermaga	14 M	Baik
2	Kapasitas Dermaga	30 Ton	Baik
3	Dermaga Plengsengan	98 M	Baik
4	Kedalaman Kolam Pelabuhan	7,8 M	Baik
5	Luas Kolam Pelabuhan	8 M	Baik
6	Causeway	67 M	Baik
7	Catwalk	28 M	Kurang Baik
8	Mooring Dolphin	6 Unit	Baik
9	Breasting Dolphin	4 Unit	Baik
10	Fender	5 Unit	Rusak
11	Bollard	-	Baik
12	Breakwater	-	Tidak Ada
13	Rambu Suar (Beacon / Tetap)	360 M ²	Tidak Ada
14	Gedung operasional	2.979 M ²	Baik
15	Luas Kantor	385 M ²	Baik
16	Gangway	5.919 M ²	Baik
17	Luas Areal Pelabuhan	2.500M ²	Baik
18	Luas Areal Parkir / Jalan	1 Unit	Baik
19	Instalasi Air	1 Unit	Baik
20	Instalasi Listrik	1 Unit	Baik
21	Telepon	2 Unit	Baik
22	Pemadam Kebakaran / Hydrant	1 Unit	Baik
23	Fasilitas usaha penunjang	1 Unit	Kantin
24	Mushola	1 Unit	Baik

Sumber: Hasil analisa 2022

a. Fasilitas Daratan

1) Lapangan parkir

Lapangan parkir di gunakan untuk kendaraan. Pada Pelabuhan Bastiong terdapat 2 (dua) lapangan parkir, yaitu lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir untuk antar jemput penumpang.

a) Lapangan Parkir siap muat



Gambar 4.14 Lapangan Parkir Siap muat

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

b) Lapangan Parkir Antar Jemput



Gambar 4.15 Lapangan Parkir Antar Jemput

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

2) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang berfungsi untuk menampung penumpang saat menunggu kedatangan kapal dengan luas ruang tunggu 250 M², 36 tempat duduk, 2 (dua) televisi, 2 (dua) alat apar, dan 3 (tiga) papan himbauan covid.



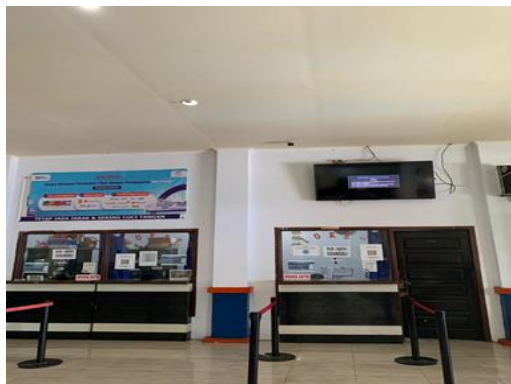
Gambar 4.16 Ruang Tunggu Penumpang

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

3) Loket Penumpang dan kendaraan

Merupakan tempat dimana penumpang membeli tiket kapal. Terdapat 2 (dua) loket kendaraan dan 2 (dua) loket penumpang pada Pelabuhan Bastiong.

a) Loket Penumpang dan kendaraan



Gambar 4.17 Loket Penumpang

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

b) Loket Kendaraan



Gambar 4.18 Loket Kendaraan

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

4) Ruang Generator

Ruang generator berfungsi untuk menunjang daya listrik yang dibutuhkan Pelabuhan Bastiong dengan sebuah generator bertegangan 135 KVA / 108 KW serta kapasitas tanki minyak 18 liter yang dapat digunakan ketika pemadaman listrik



Gambar 4.19 Ruang Generator

Sumber :*Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022*

5) Penampungan Air Bersih

Penampungan air bersih digunakan untuk melengkapi kebutuhan air bersih di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong. Penampungan air ini dapat menampung air bersih sampai 4.000 liter dan dapat memenuhi kebutuhan air bersih di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.

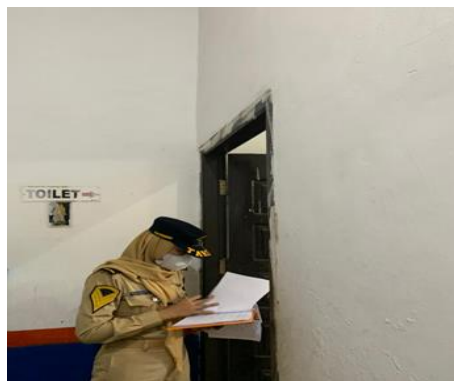


Gambar 4.20 Penampungan Air Bersih

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

6) Toilet Umum

Toilet umum di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong berjumlah 4 (empat) buah dengan ukuran 1x1,5 meter dilengkapi dengan wastafel dan alat kebersihan.



Gambar 4.21 Toilet Umum

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

7) Gedung Kantor

Ruang kantor di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong memiliki luas 250 M² dilengkapi dengan aula kantor, tempat parkir kendaraan dan taman kantor yang menunjang kebutuhan pekerja di kantor.



Gambar 4. 22 Gedung Kantor

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

8) Mushollah

Masjid di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong mempunyai luas 26 m² dan dapat menampung maksimal 80jama'ah untuk melaksanakan ibadah.



Gambar 4. 23 Mushollah

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

b. Fasilitas Perairan

1) Dermaga

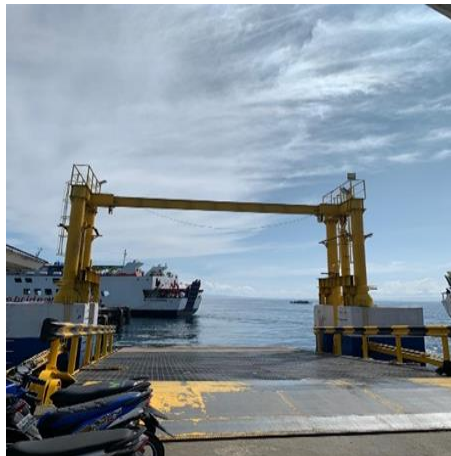
Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong mempunyai 2 (dua) tipe dermaga yaitu, Dermaga tipe MB (Movable Bridge) Hidrolik dan Dermaga tipe pelengsengan yang digunakan untuk akses kapal bongkar muat penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong .

Tabel 4. 5 Karakteristik Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bastiong

Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Tahun Operasi	Kapasitas GT Kapal	Pemilik
I (MB)	55	7	1989	1080	PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero)
II (Pelengsengan)	60	6	1989	2200	

Sumber :PT.ASDP Indonesia Ferry cabang ternate

a) Dermaga Tipe Movable Bridge (MB)



Gambar 4. 24 Dermaga Tipe Movable Bridge (MB)

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

b) Dermaga Tipe Pelengsengan



Gambar 4. 25 Dermaga Tipe Pelengsengan

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

2) *Trestle*

Trestle adalah struktur berupa jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada pelabuhan



Gambar 4. 26 *Trestle*

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

3) *MB Home* (Rumah MB)

MB Home masih berfungsi dan digunakan untuk mengatur *Movable Bridge* pada dermaga agar dapat disesuaikan dengan ketinggian muka air.



Gambar 4. 27 Rumah MB

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

4) *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk tambat kapal saat bersandar di dermaga serta menahan gaya tarikan tali tambat di kapal untuk tetap stabil saat proses sandar di dermaga. Terdapat delapan unit bolder di masing-masing dermaga.



Gambar 4. 28 *Bolder*

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

5) *Fender*

Fender berfungsi sebagai peredam gaya benturan antara kapal dengan dermaga pada saat proses sandarnya kapal. Terdapat enam buah *Fender* di setiap dermaga dalam kondisi yang baik.



Gambar 4. 29 *Fender*

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

6) *Catwalk*

Catwalk adalah jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju mooring dolphin . *Catwalk* digunakan petugas tambat kapal untuk melepas tali kapal menuju bolder (tempat tambat kapal)



Gambar 4. 30 *Catwalk*

Sumber :Dokumentasi Tim PKL BPTD Maluku Utara 2022

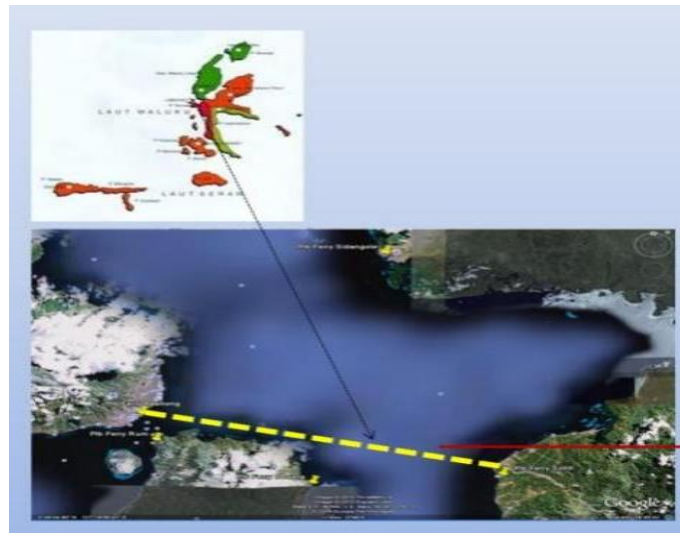
Tabel 4. 6 Fasilitas Perairan

Fasilitas Perairan			
1	KolamPelabuhan		
		Kedalaman	
	a	Saat Muka Air Tersurut	7 Meter
		Saat Muka Air Tertinggi	9 Meter
	b	Keluasan	1000 M ²
2	Dermaga		
	a	Panjang	55 Meter
	b	Lebar	7 Meter
	c	Tinggi	8 Meter
	d	Bahan	
	e	Tahun Pembuatan	1989
	f	Jumla Tambatan/ <i>Bollard</i>	9 Unit
	g	Jenis Fender	<i>Frontal Frane</i>
	h	Jumlah Fender	3 Unit
	i	Jumlah Lampu Penerangan	10 Unit
3	Jembatan Penghubung		
	a	Panjang	15,8 Meter
	b	Lebar	7,5 Meter
	d	TahunPembuatan	1989

Sumber :PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang ternate

2. Jaringan Trayek

Pelabuhan Penyeberangan Bastiong melayani lintasan penyeberangan menuju ke Pelabuhan Penyeberangan Sofifi sejauh 14 mil dengan waktu tempuh selama 2 jam. , Bastiong – Rum dengan jarak 3 mil laut, Bastiong – Sidangoli dengan jarak 12 mil laut lintasan komersil yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry dengan pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat wilayah XXIV Maluku Utara. Berikut ini trayek lintasan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.



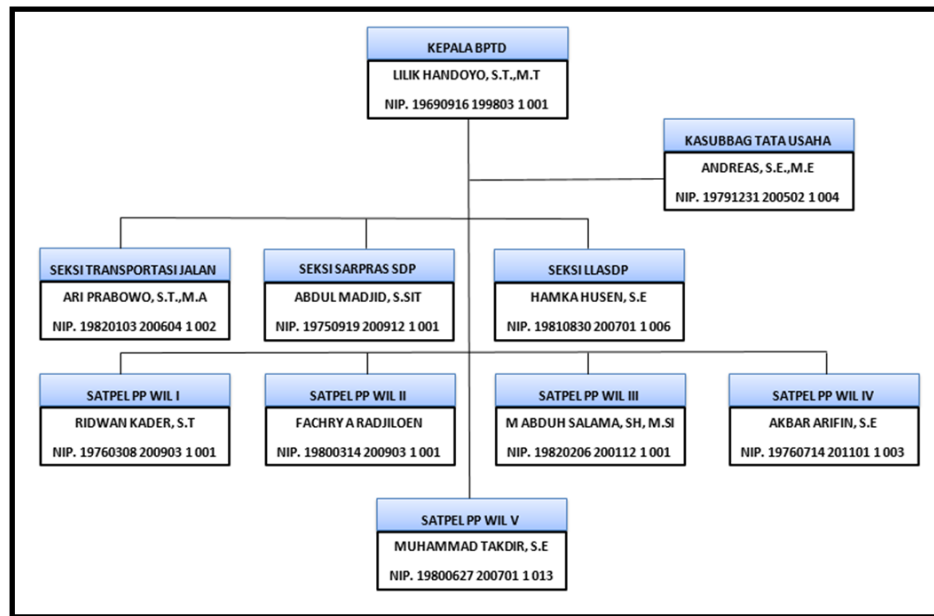
Gambar 4. 31 Peta Lintasan Bastiong - Sofifi

3. Instansi Pembina Angkutan Penyeberangan

Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bastiong, sedangkan yang menjadi pihak operator adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate.

a. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara termasuk dalam Tipe C yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis. Adapun struktur organisasi yang terdapat di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara sebagai berikut :



Gambar 4. 32 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXIV Maluku Utara

Sumber : BPTD Wilayah XXIV Maluku Utara

4. Produktivitas Angkutan

a. Produktivitas 5 Tahun Terakhir

Berikut adalah tabel produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Bastiong 5 Tahun terakhir:

Tabel 4. 7 Produktivitas Tahunan Pelabuhan Bastiong

URAIAN	TAHUN				
	2017	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6
PENUMPANG (jiwa)					
Dewasa	287.007	247.450	109.372	147.583	221.137
Anak – Anak	188.051	20.670	139.359	15.575	28.018
KENDARAAN (unit)					
Golongan I	0	5	5	67	9
Golongan II	71.423	60.499	29.675	48.541	79.465
Golongan III	0	304	128	61	76
Golongan IV A	27.751	14.100	10.145	6.677	11.074
Golongan IV B	10.976	8.562	4.259	5.612	7.906
Golongan V A	2	5	7	43	26
Golongan V B	1.855	14.363	9.135	13.279	16.688
Golongan VI A	0	7	13	3	7
Golongan VI B	811	856	882	48	308
Golongan VII	294	327	366	29	60
Golongan VIII	75	59	65	6	7
Golongan IX	1	0	0	3	0
Jumlah	588.246	367.207	303.411	237.527	364.781

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara

a. Produktivitas Berdasarkan Hasil Survei 15 (Lima Belas) Hari

Berikut ini adalah tabel produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan Pelabuhan Penyeberangan Bastiong lintasan Bastiong - Sofifi. Pengambilan data dilakukan selama 15 hari. Hanya dilakukan saat kapal datang dan berangkat saja. Berikut adalah data produktivitas harian kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 15 hari lintasan Bastiong – Sofifi.

Tabel 4. 8 Data keberangkatan penumpang dan kendaraan Bastiong – Sofifi selama 15 hari

No	Tanggal	Penumpang (Unit)		Golongan (Unit)											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IV A	IV B	V A	VB	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	04 April 2022	25	0	0	4	0	1	4	0	13	0	0	0	0	0
2	05 April 2022	60	4	0	10	0	7	9	0	13	0	0	0	0	0
3	06 April 2022	92	4	0	32	0	8	3	0	5	0	0	0	0	0
4	07 April 2022	82	9	0	63	0	9	5	0	7	0	0	0	0	0
5	08 April 2022	48	6	0	17	0	7	3	0	6	0	1	0	0	0
6	09 April 2022	50	6	0	17	0	6	7	0	12	0	0	0	0	0
7	10 April 2022	78	9	0	16	0	3	2	0	8	0	3	0	0	0
8	11 April 2022	32	2	0	9	0	1	5	0	7	0	0	1	0	0
9	12 April 2022	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	13 April 2022	230	35	0	50	1	7	8	0	11	0	0	0	0	0
11	14 April 2022	79	13	0	42	0	5	1	0	7	0	0	0	0	0
12	15 April 2022	106	11	0	26	0	10	2	0	2	0	0	0	0	0
13	16 April 2022	77	5	0	18	0	5	5	0	13	0	0	0	0	0
14	17 April 2022	50	5	0	8	0	2	2	0	4	0	0	1	0	0
15	18 April 2022	97	8	0	22	0	7	6	0	16	0	1	0	0	0
Total		1106	117	0	334	1	78	62	0	124	0	5	2	0	0

Sumber: Hasil analisa 2022

Tabel 4. 9 Data kedatangan penumpang dan kendaraan Bastiong – Sofifi selama 15 hari

NO	TANGGAL	PENUMPANG (Jiwa)		GOLONGAN (Unit)											
		DEW ASA	ANAK	I	II	II I	IV A	IV B	V A	VB	VI A	VI B	VII	VII I	IX
1	04 April 2022	15	0	0	72	0	7	7	0	10	0	0	0	0	0
2	05 April 2022	79	5	0	55	0	9	11	0	25	0	2	0	0	0
3	06 April 2022	220	22	0	74	0	4	6	0	9	0	0	0	0	0
4	07 April 2022	198	20	0	5	0	3	7	0	0	0	0	0	0	0
5	08 April 2022	98	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	09 April 2022	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	10 April 2022	14	0	0	40	0	6	5	0	11	0	0	0	0	0
8	11 April 2022	50	0	0	49	0	3	1	0	3	0	0	0	0	0
9	12 April 2022	75	12	0	42	0	5	8	0	11	0	0	0	0	0
10	13 April 2022	64	8	0	20	0	8	6	0	6	0	2	0	0	0
11	14 April 2022	87	11	0	46	0	16	9	0	8	0	0	0	0	0
12	15 April 2022	81	8	0	0	0	1	3	0	5	0	0	0	0	0
13	16 April 2022	86	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	17 April 2022	27	8	0	16	0	6	4	0	4	0	3	0	0	0
15	18 April 2022	13	0	0	32	0	10	2	0	18	0	0	0	0	0
TOTAL		1171	110	0	451	0	78	69	0	110	0	7	0	0	0

Sumber: Hasil analisa 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Data yang diperoleh dari permasalahan mengenai keterlambatan kedatangan dan keberangkatan disebabkan oleh banyak aspek yakni keterlambatan sandar dan keterlambatan tolak dan juga terjadi penumpukan kendaraan pada kapal yang bongkar muat sehingga kapal tidak mengikuti jadwal yang telah ditetapkan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara. Berikut jurnal kedatangan dan keberangkatan kapal.

Tabel 4.10 Jurnal Kedatangan dan keberangkatan Kapal

Tanggal	Trip	Nama Kapal	Jadwal (WIT)	Berangkat (WIT)
06 Mei 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.40
	2	KMP.MUTIARA F VII	09.00	09.55
	3	KMP.GM7	12.00	14.25
	4	KMP. TUNA	15.00	16.00
	5	KMP.MUTIARA F VII	17.00	18.30
07 Mei 2022	1	KMP. PERMATA L V	07.00	07.20
	2	KMP GM7	09.00	10.10
	3	KMP.BARONANG	12.00	14.00
	4	KMP.MUTIARA F VII	15.00	15.45
	5	KMP.MAMING	17.00	17.45
08 Mei 2022	1	KMP.GM7	07.00	07.45
	2	KMP TUNA	09.00	11.20
	3	KMP.KERAPU II	12.00	15.00
	4	KMP.MAMING	15.00	17.40
	5	KMP. TUNA	17.00	20.30
09 Mei 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.40
	2	KMP.MUTIARA F	09.00	10.30
	3	KMP.BARONANG	12.00	13.00
	4	KMP.KERAPU II	15.00	14.37
	5	KMP.TUNA	17.00	17.45
10 Mei 2022	1	KMP.KERAPU II	07.00	11.15
	2	KMP BARONANG	09.00	12.40
	3	KMP.GM7	12.00	17.35

Tanggal	Trip	Nama Kapal	Jadwal (WIT)	Berangkat (WIT)
	4	KMP.GM7	15.00	20.30
	5	KMP BOBARA	17.00	21.10
11 Mei 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.35
	2	KMP.GM7	09.00	09.50
	3	KMP.MUTIARA F VII	12.00	12.35
	4	KMP.MAMING	15.00	16.50
	5	KMP.PERMATA L V	17.00	18.10
12 Mei 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.55
	2	KMP.BARONANG	09.00	10.55
	3	KMP.GM7	12.00	13.30
	4	KMP.PERMATA L V	15.00	15.40
	5	KMP.TUNA	17.00	18.10
13 Mei 2022	1	KMP. PERMATA L V	07.00	7.25
	2	KMP. GARDA M 7	09.00	10.30
	3	KMP. BARONANG	12.00	13.42
	4	KMP. MUTIARA F	15.00	16.45
	5	KMP. MAMING	17.00	18.30
14 Mei 2022	1	KMP. GARDA M 7	07.00	7.15
	2	KMP. BARONANG	09.00	10.25
	3	KMP. MUTIARA F	12.00	12.45
	4	KMP. MAMING	15.00	16.00
	5	KMP. BOBARA	17.00	18.35
15 Mei 2022	1	KMP. BARONANG	07.00	7.40
	2	KMP. MUTIARA F	09.00	10.00
	3	KMP. TUNA	12.00	11.20
	4	KMP. BOBARA	15.00	13.50
	5	KMP. MAMING	17.00	16.12
16 Mei 2022	1	KMP. MUTIARA F	07.00	7.15
	2	KMP. MAMING	09.00	10.15
	3	KMP. BARONANG	12.00	12.50
	4	KMP. TUNA	15.00	15.15
	5	KMP. PERMATA L V	17.00	16.12
17 Mei 2022	1	KMP. MAMING	07.00	7.30
	2	KMP. BOBARA	09.00	10.20
	3	KMP. TUNA	12.00	12.30
	4	KMP. PERMATA L V	15.00	15.30
	5	KMP. GARDA M 7	17.00	17.40

Tanggal	Trip	Nama Kapal	Jadwal (WIT)	Berangkat (WIT)
18 Mei 2022	1	KMP. BOBARA	07.00	7.39
	2	KMP. TUNA	09.00	10.00
	3	KMP. PERMATA L V	12.00	12.30
	4	KMP. GARDA M 7	15.00	15.16
	5	KMP. BARONANG	17.00	17.30
19 Mei 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.50
	2	KMP.BARONANG	09.00	10.00
	3	KMP.GM7	12.00	12.30
	4	KMP. MAMING	15.00	15.55
	5	KMP.PERMATA L V	17.00	17.20
20 Mei 2022	1	KMP. MAMING	07.00	07.25
	2	KMP BARONANG	09.00	10.30
	3	KMP.TUNA	12.00	14.30
	4	KMP.GM7	15.00	16.25
	5	KMP.MAMING	17.00	18.20
21 MEI 2022	1	KMP PERMATA L V	07.00	07.30
	2	KMP TUNA	09.00	11.00
	3	KMP BARONANG	12.00	13.15
	4	KMP. MAMING	15.00	16.10
	5	KMP. GM7	17.00	18.40
22 MEI 2022	1	KMP TUNA	07.00	07.30
	2	KMP PERMATA L V	09.00	10.05
	3	KMP.MAMING	12.00	12.25
	4	KMP BARONANG	15.00	15.45
	5	KMP TUNA	17.00	17.35
23 MEI 2022	1	KMP PERMATA LV	07.00	07.15
	2	KMP TUNA	09.00	10.30
	3	KMP.KERAPU II	12.00	13.35
	4	KMP.PERMATA L V	15.00	15.30
	5	KMP BARONANG	17.00	
24 MEI 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.30
	2	KMP.PL V	09.00	09.30
	3	KMP.BARONANG	12.00	13.50
	4	KMP PL V	15.00	16.25
	5	KMP.MAMING	17.00	18.10
25 MEI 2022	1	KMP. GM7	07.00	07.40
	2	KMP TUNA	09.00	10.45

Tanggal	Trip	Nama Kapal	Jadwal (WIT)	Berangkat (WIT)
	3	KMP.PL V	12.00	12.30
	4	KMP.MAMING	15.00	15.45
	5	KMP.PLV	17.00	17.55
26 Mei 2022	1	KMP.GORANGO	07.00	10.15
	2	KMP.GM7	09.00	10.50
	3	KMP.BARONANG	12.00	13.50
	4	KMP.PERMATA L V	15.00	16.25
	5	KMP.MAMING	17.00	18.10
27 MEI 2022	1	KMP.BARONANG	07.00	07.15
	2	KMP TUNA	09.00	10.00
	3	KMP.GM7	12.00	14.00
	4	KMP.PERMATA L V	15.00	18.00
	5	KMP.TUNA	17.00	19.40
28 MEI 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.35
	2	KMP.BARONANG	09.00	10.20
	3	KMP.MAMING	12.00	13.50
	4	KMP.GM7	15.00	15.35
	5	KMP. BARONANG	17.00	17.15
29 MEI 2022	1	KMP PERMATA LV	07.00	07.40
	2	KMP TUNA	09.00	10.45
	3	KMP.MAMING	12.00	14.20
	4	KMP TUNA	15.00	16.00
	5	KMP GM7	17.00	17.55
30 MEI 2022	1	KMP.TUNA	07.00	07.30
	2	KMP.PL V	09.00	10.00
	3	KMP.KERAPU 2	12.00	14.25
	4	KMP.MAMING	15.00	16.25
	5	KMP.GORANGO	17.00	

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara

Tabel 4. 11 Survei Layover Time 15 (lima belas) hari Pelabuhan Bastiong

No	Tanggal	Manuver (Menit)		Bongkar (Menit)	Muat (Menit)	Lama Sandar (Menit)	Layover Time (Menit)
		Datang	berangkat				
1	2	3	4	5	6	7 = 5+6	8 = 3+4+7
1	16 Mei 22	12.5	26	6.12	19	25.12	63.62
2	17 Mei 22	15	30	3.4	23.6	27	72
3	18 Mei 22	8.8	35	7.6	24.4	32	75.8
4	19 Mei 22	10	8.6	6.6	20.8	27.4	46
5	20 Mei 22	13,6	11.2	16	31.6	47.6	72.4
6	21 Mei 22	18.75	9.5	11.5	30.75	67	70.25
7	22 Mei 22	9.8	9.8	6	18.2	24	39,6
8	23 Mei 22	12.4	7.6	12.25	26.5	38.75	58.75
9	24 Mei 22	12.75	10.75	13.25	27	40.25	60
10	25 Mei 22	12.2	8	7.4	18	25.4	43
11	26 Mei 22	21.4	13	20.4	46	66.4	97
12	27 Mei 22	12.5	10.5	10.25	14.25	22	45
13	28 Mei 22	10	10.2	7.2	29.6	26.8	59
14	29 Mei 22	20.8	14.6	10.4	22.2	32.6	68
15	30 Mei 22	24.8	22.2	13.2	20.8	34	81
Rata -Rata		14.72	15.93	10.10	24.84	35,75	59.76

Sumber: Hasil analisa 2022

Maka berdasarkan survei *layover time* 15 hari pada pelabuhan bastiong didapatkan waktu singgah kapal (*layover time*) dengan rata-rata 60 menit.

2. Analisa Data

a. Analisa Penjadwalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat tupoksi dari Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat salah satunya yakni membuat perencanaan jadwal tiap bulan. Berdasarkan Peraturan Menteri tersebut, maka Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara membuat jadwal setiap bulan yang telah ditetapkan dengan ketentuan sebagai berikut:

Sehubungan dengan penyesuaian jadwal dan waktu pelayanan kendaraan serta penumpang maka pada pelabuhan penyeberangan Bastiong harus ditentukan waktu perjalanan (*sailing time*) meliputi waktu olah gerak keluar dan waktu berlayar . waktu di dermaga (*port time*) waktu olah gerak masuk, waktu bongkar muat , waktu pelayanan muatan penumpang dan kendaraan , waktu klaim tiket, pencetakan *manifest*, waktu pengurusan *Clearence* kapal dan waktu tutup *rampdoor*

Tabel 4.12 Data Kecepatan kapal Bastiong-Sofifi

NAMA KAPAL	KECEPATAN (knot)
KMP.TUNA	8
KMP.BOBARA	8
KMP.MAMING	8
KMP.GORANGO	8
KMP MUTIARA FERINDOVI	9
KMP.PERMATA LESTARI V	8
KMP.GARDA MARITIM 7	9
KMP.BARONANG	7
KMP. KERAPU II	7
Rata-rata	8 knot

Sumber: Hasil analisa 2022

1) Lintasan Penyeberangan Bastiong – Sofifi

a) Menentukan waktu pelayaran Kapal (*sailing Time*)

Waktu kapal berlayar adalah jarak yang ditempuh kapal dari asal sampai dengan tujuan dalam satuan waktu. Pada Lintasan Bastiong - Sofifi .Dengan diketahuinya *sailing time* maka dapat dicari kecepatan kapal jika jarak yang ditempuh dijadikan dalam satuan Knot adalah:

$$t = \frac{s}{v} \dots \dots \dots (3.1)$$

$$t = \frac{14}{8}$$

$$t = 1,75 \text{ jam}$$

$$t = 105 \text{ menit}$$

Dimana :

t = Waktu Pelayaran Kapal / *Sailing Time* (jam)

s = Jarak lintasan (mil)

v = Kecepatan (*knot*)

Jadi, dapat disimpulkan bahwa *Sailing Time*, yakni 105 menit.

b) Menentukan waktu singgah kapal (*Lay Over Time*)

Berdasarkan hasil survei observasi di lapangan maka di dapat Waktu Kapal di Dermaga (*Lay Over Time*) pada pelabuhan Bastiong adalah 60 menit untuk bongkar dan langsung muat penumpang dan kendaraan.

c) Menentukan Waktu Manuever kapal (*Manouvering time*)

Waktu olah gerak (*maneuver*) masuk dan keluar, diketahui kurang lebih 15 (lima belas) menit untuk kapal berolah gerak masuk maupun keluar.

d) Menentukan Waktu di Dermaga (*Port Time*)

Pada Jadwal tiap bulan harus ditetapkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Untuk waktu di dermaga (*Port Time*) yakni *Lay Over Time* ditambah dengan *Manouvering Time*, didapatkan angka 75 menit untuk *Port Time*. Dan telah ditetapkan bahwa waktu di dermaga (*Port Time*) yakni 75 menit dengan ketentuan waktu olah gerak masuk, bongkar dan muat, waktu pelayanan muatan penumpang dan kendaraan, waktu klaim tiket, pencetakan manifest dan waktu pengurusan *Clearence* Kapal.

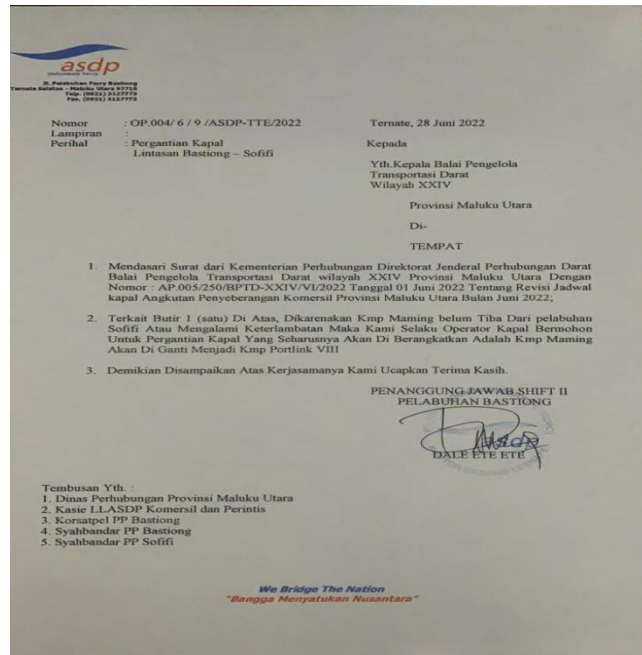
e) Menentukan Waktu Pulang Pergi Kapal (*Round Trip Time*)

Perhitungan RTT (*Round Trip Time*) dapat ditentukan dengan menjumlahkan Waktu tempuh perjalanan kapal dan Lama kapal sandar di dermaga.

$$\begin{aligned} \text{RTT} &= (\text{Sailing Time} + \text{layover time}) \times 2 \\ &= (105 + 60) \times 2 \\ &= 330 \text{ Menit} \end{aligned}$$

- b. Analisa Pengaruh waktu pelayaran (*Sailing time*) dan waktu di dermaga (*port time*)

Pada pelabuhan Bastiong masih terjadi keterlambatan jadwal baik keberangkatan ataupun kedatangan. Penyebab dari keterlambatan kapal tersebut disebabkan oleh banyak aspek yakni keterlambatan sandar, maupun keterlambatan tolak sehingga kapal tidak mengikuti waktu yang telah ditetapkan, menjadi penyebab keterlambatan pada saat pelayaran (*sailing time*) dan sangat mempengaruhi jadwal kedatangan kapal selanjutnya. Dalam kegiatan bongkar muat pada saat di dermaga (*port time*) masih terjadi antrian kendaraan dikarenakan pihak kapal masih melakukan pemuatan melebihi jadwal telah ditetapkan oleh pihak regulator yakni Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara. Hal ini tentu saja sangat berpengaruh terhadap keterlambatan penjadwalan di pelabuhan Penyeberangan Bastiong. Bila kapal mengalami keterlambatan, akan mengakibatkan keterlambatan pada kapal selanjutnya. masih terlihat banyaknya berita acara keterlambatan kapal yang ditemukan pada pelabuhan Bastiong sehingga operator pelabuhan melakukan pergantian kapal.



Gambar 4. 33 Berita acara keterlambatan kapal

Ketidaksesuaian waktu pelayaran dan waktu di dermaga yang telah ditetapkan pada jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal dapat mengganggu pelaksanaan jadwal kapal dan kinerja pelayanan pelabuhan.

c. Analisa *Grouping* tiap Dermaga

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bastiong mempunyai Gross Tonnage yang berbeda-beda. Mulai dari 312 GT hingga 2125 GT yang kapasitas muatan tiap kapal berbeda . namun di pelabuhan penyeberangan Bastiong belum di tentukan regrouping pada tiap dermaga berdasarkan GT kapal yang beroperasi . Perbedaan kapasitas muatan yang tergolong cukup jauh ini dapat dijadikan alasan untuk *regrouping* kapal agar lebih sesuai dengan kapasitas yang dimuat di dermaga dan meningkatkan efisiensi pelayanan bongkar muat yang efektif.

Indikator dalam pembagian grouping kapal di pelabuhan penyeberangan Bastiong, yakni dengan menyesuaikan maksimal tonase yang dapat ditampung tiap dermaga dengan ukuran dan *Gross Tonnage* tiap kapal yang beroperasi.

Tabel 4.13 Data Kapasitas dan *Gross Tonnage* tiap kapal

No	Nama Kapal	Grt	Kapasitas	
			Pnp	Car Deck
1	Kmp.Portlink Viii	2125	250	72
2	Kmp.Baronang	526	270	21
3	Kmp.Tuna	831	267	21
4	Kmp.Bobara	474	175	15
5	Kmp.Maming	598	202	20
6	Kmp. Kerapu II	315	200	12
7	Kmp.Gorango	617	202	20
8.	Kmp. Dalente Woba	1120	186	25
9	Kmp. Lompa	513	184	19
10	Kmp.Garda Maritim 7	833	180	39
11	Kmp.Permata Lestari V	625	200	20
12	Kmp.Aeng Mas I	402	150	16
13	Kmp.Mutiara Ferindo Vi	729	140	20

Sumber:Hasil analisa 2022

C. Pembahasan

1. Usulan Pemecahan Masalah

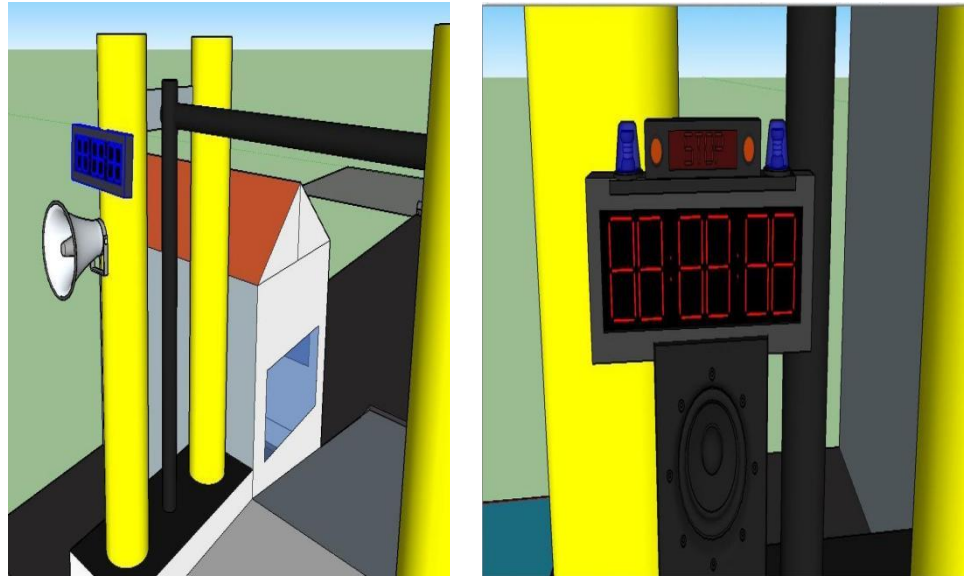
a. Penanganan dari Penyebab Keterlambatan Kapal

Dari penyebab-penyebab yang dapat memicu keterlambatan, maka penulis mencari solusi dan penanganan yang dapat dilakukan untuk memecahkan permasalahan keterlambatan kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong, yakni dengan cara melakukan penegasan dengan langsung memberikan sanksi terhadap kapal yang masih terlambat dan pengoptimalan sistem monitoring sarana dan prasarana

di pelabuhan penyeberangan Bastiong. Pengoptimalan monitoring yang dimaksud bertujuan untuk mempercepat penanggulangan jika terdapat gangguan terhadap sistem yang menunjang kinerja pelabuhan. Hal yang menyebabkan keterlambatan perlu dihadapi dengan sigap dan cepat, demi terciptanya kenyamanan pengguna jasa dan kinerja pelabuhan.

b. Penambahan *Count Down Timer* dan *System Alarm Warning*

Penambahan Sistem Alarm Warning yang berfungsi sebagai pengingat dan pemberitahu mengenai waktu pelayanan bongkar muat (*Port Time*) di tiap dermaga. Pemasangan alat ini digunakan sebagai pertanda waktu pelayanan yang telah digunakan di dermaga, pertanda dimulai dan berakhirnya waktu yang bisa digunakan oleh pihak kapal. Dipasang pula pengeras suara dan sirine yang akan secara otomatis berbunyi ketika waktu pelayanan di dermaga untuk satu kapal telah selesai sebagai tanda suara yang dapat didengar oleh operator kapal. Sirine akan terus berbunyi selama kapal belum bertolak dari dermaga. Diharapkan dengan sistem ini operator kapal akan mengetahui sisa waktu pelayanan di dermaga dan segera bertolak meninggalkan dermaga Ketika sirine telah berbunyi. *Count Down Timer* dipasang menghadap kearah kapal yang sedang sandar untuk memudahkan pihak kapal melihat dan mengetahui sisa waktu di dermaga (*Port Time*) kapal tersebut.



Gambar 4.34 Rencana Pemasangan *Count Down Timer* dan Sistem *Alarm Warning*

c. Pengelompokan (*regrouping*) Kapal Berdasarkan Kapasitas dan *Gross Tonnage* Pelayanan pada Dermaga

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bastiong terdapat 13 Kapal yang beroperasi. Perbedaan pada *Gross Tonnage* dan ukuran kapal tersebut kapal tersebut menyebabkan perbedaan pula pada kapasitas muatan kapal pada kapal yang beroperasi juga. Hal ini memicu para operator dari pihak pelayaran beralasan bahwa penyebab dari keterlambatan juga karena muatan yang diangkut tidak sesuai dengan kapasitas kapal yang beroperasi. Maka itu, perlunya evaluasi terhadap pelayanan pada saat di dermaga . Cara yang dapat dilakukan, yakni dengan pembagian group kapal (*Regrouping*) sesuai dengan kapasitas muatan yang dapat ditampung oleh masing-masing kapal. Untuk kapal yang berukuran lebih besar, maka waktu pelayanan di dermaga (*Port Time*) yang diberikan akan lebih lama dikarenakan kapasitas muatan kapal yang lebih besar mampu menampung muatan yang lebih banyak

dan memerlukan waktu bongkar yang lebih lama dibanding dengan kapal yang berukuran lebih kecil. Indikator dalam evaluasi *Regrouping* kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong dengan maksimal *tonase* yang dapat ditampung tiap dermaga berdasarkan ukuran dan *Gross Tonnage* tiap kapal yang beroperasi. Berdasarkan jadwal yang telah ditetapkan oleh pihak Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara.

Tabel 4.14 Rencana *Regrouping* Kapal dan Dermaga

No	Dermaga	Maksimal Tonase	Nama Kapal	Grt
1	DERMAGA 2 PELENGSENGA N	25 T	KMP.Portlink VIII	2125
			KMP.Dalente Woba	1120
			KMP.Garda Maritim 7	833
			KMP.Tuna	831
			KMP.Mutiara Ferindo VI	729
2	DERMAGA 1 MB	20 T	KMP.Baronang	526
			KMP.Bobara	474
			KMP.Maming	598
			KMP.Kerapu II	315
			KMP.Gorango	617
			KMP.Lompa	513
			KMP.Permata Lestari V	625
			KMP.Aeng Mas	402

Sumber: Hasil analisa 2022

2. Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan

Tabel 4.15 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana

No	Uraian	Kondisi <i>Eksisting</i>	Kondisi Rencana
1	Penanganan Penyebab Keterlambatan	Belum dilakukan monitoring terhadap Keterlambatan kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong yang disebabkan oleh banyak faktor, terutama pada faktor teknis yakni gangguan pada muatan maupun gangguan pada sistem	Penegasan dari pihak Satuan pelayanan pelabuhan terhadap pergerakan muatan di dermaga (<i>port time</i>) dan kapal di Pelabuhan guna mempercepat penanganan ketika terjadinya keterlambatan <i>server error</i> maupun <i>human capacity</i>
2	Penambahan Sistem Alarm Warning (<i>Count Down Timer</i>)	Jika terdapat keterlambatan pada saat di dermaga (<i>port time</i>), maka pihak regulator (Satpel Bastiong) memberitahu dan menegur secara langsung kepada kapal terkait.	Penambahan alat pengingat maupun pemberitahu mengenai waktu di dermaga (<i>Port Time</i>), sekaligus sebagai pemberi tanda mulai dan berakhirnya waktu pelayanan
3	Regrouping kapal berdasarkan kapasitas dan	Di pelabuhan penyeberangan Bastiong belum adanya	Diperlukan evaluasi Regrouping mengenai waktu

No	Uraian	Kondisi <i>Eksisting</i>	Kondisi Rencana
	<i>Gross Tonnage</i> tiap kapal yang beroperasi	regrouping dermaga berdasarkan kapasitas dan <i>Gross Tonnage</i> tiap kapal yang beroperasi.	pelayanan di dermaga (<i>Port Time</i>) tiap kapal sesuai dengan ukuran dan kapasitas tiap kapal, agar kinerja dari tiap sarana dan prasarana di Pelabuhan penyeberangan Bastiong dapat bekerja dengan baik

Sumber: Hasil Analisa 2022

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa yang dilakukan maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Waktu kedatangan dan keberangkatan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong belum sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara.
2. Waktu pelayaran (*Sailing time*) dan waktu di dermaga (*port time*) sangat berpengaruh terhadap keterlambatan pada pelabuhan Bastiong. Penyebab dari keterlambatan kapal tersebut disebabkan oleh banyak aspek yakni keterlambatan sandar, maupun keterlambatan tolak sehingga kapal tidak mengikuti waktu yang telah ditetapkan, menjadi penyebab keterlambatan pada saat pelayaran (*sailing time*) . Pada pelayaran di dermaga pihak operator kapal masih melakukan pemuatan melebihi jadwal yang telah ditetapkan sehingga sangat mempengaruhi jadwal kedatangan kapal selanjutnya
3. Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bastiong mempunyai *Gross Tonnage* yang berbeda-beda. Mulai dari 312 GT hingga 2125 GT yang kapasitas muatan tiap kapal berbeda, namun di pelabuhan penyeberangan Bastiong belum di tentukan regrouping pada tiap dermaga berdasarkan GT kapal yang beroperasi.

B. SARAN

Berdasarkan Kesimpulan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini, maka terdapat beberapa saran yang diberikan Penulis Adapun saran-saran yang diberikan adalah sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan Penegasan dari pihak Satuan pelayanan pelabuhan terhadap pergerakan muatan di dermaga (*port time*) di Pelabuhan guna mempercepat penanganan ketika terjadinya keterlambatan dan pemberian sanksi terhadap kapal-kapal yang masih terlambat agar operasional kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong sepenuhnya sesuai dengan jadwal kapal yang telah ditetapkan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Maluku Utara.
2. Perlu dilakukan pengalokasian anggaran untuk pengadaan *Count Down Timer* dan *System Alarm Warning* di tiap dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong.
3. Perlu dilakukan *Regrouping* kapal berdasarkan kapasitas maksimal *tonase* yang dapat ditampung tiap dermaga berdasarkan ukuran dan *Gross Tonnage* tiap kapal yang beroperasi.

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, I. (2013) Transportasi Penyeberangan. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada

Arikunto, Suharismi (2006), Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik, Edisi Revisi VI, Jakarta : PT Rineka Cipta

Insani, C. & Komalasari, Y. (2017:17). Transportasi multimoda .Bandung:Alfabeta

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor :
SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 *tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.*

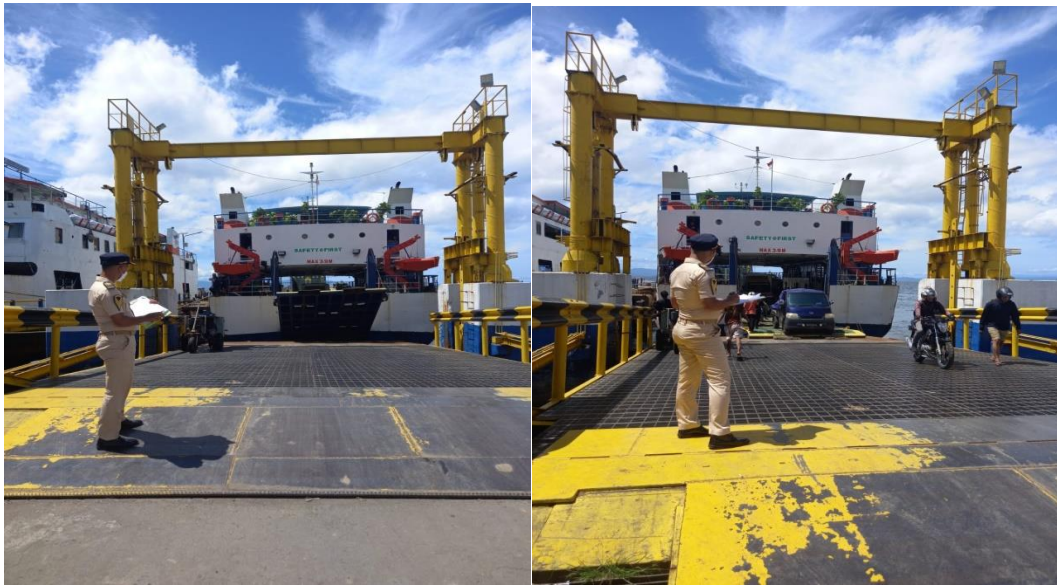
Sugiyono. (2015). Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D. Bandung: CV. Alfabeta.

Suryabrata (2016).Metodologi penelitian .Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

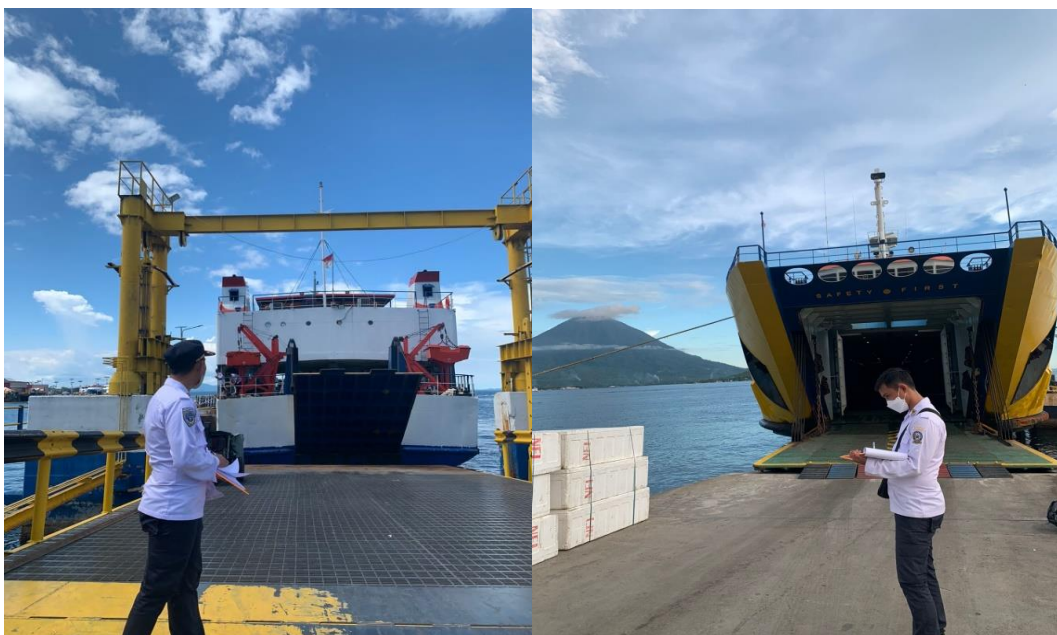
Triatmodjo, B. (2010) Perancangan Pelabuhan. Yogyakarta:Beta Offset Yogyakarta

Undang – Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 *tentang Pelayaran*

Lampiran 1. 1 Dokumentasi kegiatan survey *layover time*




Lampiran 1. 2 Survey waktu bongkar muat di dermaga pelengsesan



Lampiran 1. 3 Kondisi di pelabuhan penyeberangan Bastiong



Lampiran 1. 4 Berita acara keterlambatan kapal


asd
Kantor Pusat
X. Pelabuhan Ferry Bastiong
Ternate Selatan - Maluku Utara 97716
Telp. (0921) 9127779
Faks. (0921) 9127779

Nomor : OP.004/6/9/ASDP-TTE/2022
Lampiran :
Perihal : Pergantian Kapal
Lintasan Bastiong – Sofifi

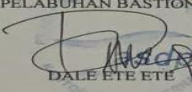
Ternate, 28 Juni 2022

Kepada
Yth. Kepala Balai Pengelola
Transportasi Darat
Wilayah XXIV
Provinsi Maluku Utara

Di-
TEMPAT

1. Mendasari Surat dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Balai Pengelola Transportasi Darat wilayah XXIV Provinsi Maluku Utara Dengan Nomor : AP.005/250/BPTD-XXIV/VI/2022 Tanggal 01 Juni 2022 Tentang Revisi Jadwal kapal Angkutan Penyeberangan Komersil Provinsi Maluku Utara Bulan Juni 2022;
2. Terkait Butir 1 (satu) Di Atas, Dikarenakan Kmp Maming belum Tiba Dari pelabuhan Sofifi Atau Mengalami Keterlambatan Maka Kami Selaku Operator Kapal Bermohon Untuk Pergantian Kapal Yang Seharusnya Akan Di Berangkatkan Adalah Kmp Maming Akan Di Ganti Menjadi Kmp Portlink VIII
3. Demikian Disampaikan Atas Kerjasamanya Kami Ucapkan Terima Kasih.

PENANGGUNG JAWAB SHIFT II
PELABUHAN BASTIONG


DALE ETE ETE

Tembusan Yth. :
1. Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Utara
2. Kasie LL ASDP Komersil dan Perintis
3. Korsatpel PP Bastiong
4. Syahbandar PP Bastiong
5. Syahbandar PP Sofifi

We Bridge The Nation
"Bangga Menyatukan Nusantara"

