

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN
MINIMAL PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL
PADA LINTASAN BOLOK – ROTE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**



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

**SHABRINA RAMADHANI
NPT. 2003047**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023
TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN
MINIMAL PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL**

PADA LINTASAN BOLOK – ROTE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR



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

SHABRINA RAMADHANI
NPT. 2003047

PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023

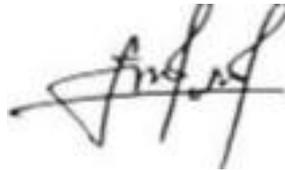
i
HALAMAN PENGESAHAN

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL
PADA LINTASAN BOLOK– ROTE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**

Disusun dan Diajukan Oleh:
SHABRINA RAMADHANI
NPT. 2003047

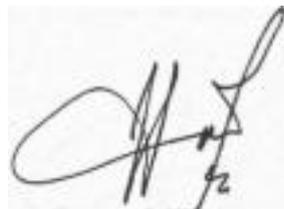
Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian KKW
Pada Tanggal 23 Agustus 2023
Menyetujui

Ketua Penguji Sekretaris Anggota



Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T., S.H., M.Si Driaskoro Budi Sidharta, S.T., M.Sc Oktrianti Diani, S.Pd., M.Pd
NIP.19820310 200312 1 003 NIP. 19780513 200912 1 001 NIP. 19841005 200912 2 004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan
Politeknik Transportasi SDP Palembang



Surnata, S.Si.T., M.M
NIP. 19660719 198903 1 001

KERTAS KERJA WAJIB

**Judul : TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS
KAPAL PADA LINTASAN BOLOK – ROTE PROVINSI
NUSA TENGGARA TIMUR**

Nama Taruna/i : SHABRINA RAMADHANI

NPT : 2003047

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan syarat untuk diseminarkan

Palembang, 23 Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I Pembimbing II

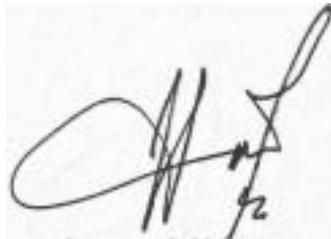


Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T., S.H., M.Si Siti Nurlaili Triwahyuni, S.T., M.Sc NIP.
19820310 200312 1 003 NIP. 19881110 201902 2 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.Si.T., M.M
NIP. 19660719 198903 1 0011

iii

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Shabrina Ramadhani

NPT : 2003047

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Tinjauan Penerapan Standar Pelayanan Minimal Pemuatan Kendaraan di atas Kapal pada Lintasan Bolok – Rote Provinsi Nusa Tenggara Timur”, 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 2023

Pemegang Hak Cipta Pencipta

() Shabrina Ramadhani

iv

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Shabrina Ramadhani

NPT : 2003047

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang sayang tulis dengan judul :

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL
PADA LINTASAN BOLOK – ROTE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**

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 2023

Shabrina Ramadhani
NPT. 2003047

v
KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul “TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PEMUATAN KENDARAAN PADA LINTASAN BOLOK – ROTE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR” ini tepat pada waktu yang telah ditentukan. Penulisan Tugas Akhir ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja

Lapangan (PKL) dan magang yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

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

1. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatkiko, M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
 2. Bapak Ir. Robert N. I Tail, S.SiT., M.M selaku Kepala Balai Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.
 3. Bapak Junedi Sembiring, S.Psi., M.Sc selaku Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.
 4. Bapak Musa E. Thonak selaku Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.
 5. Bapak Tulus Raharjo, S.TD., M.Si selaku Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.
 6. Bapak Marta Anggoro, S.S.T., M.M.Tr Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.
- vi
7. Bapak Simeon Rhiti, A.Md.LLASDP., S.Tr.T selaku Staf Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur serta selaku Pembimbing Lapangan.
 8. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II, dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
 9. Bapak Ferdinand Pusriansyah, S.SiT.,SH.,M.Si selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Siti Nurlaili Triwahyuni, S.T., M.Sc selaku Dosen Pembimbing II.
 10. Bapak Oktovianus Nono, S.ST selaku Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Bolok Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur.

11. Kakak Alumni dan seluruh Staf Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur dan Satuan Pelayanan Pelabuhan penyeberangan Bolok.
12. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu mendukung dan selalu mendoakan.
13. Tim Praktek Kerja Lapangan Nusa Tenggara Timur yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
14. Rekan-rekan satu angkatan XXXI dan adik tingkat XXXII dan XXXIII, terimakasih atas bantuan dan doanya.
15. Semua pihak yang secara langsung ataupun tidak langsung terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, diharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun guna menjadi perbaikan kedepannya. Semoga Kertas Kerja Wajib (KKW) ini bermanfaat serta menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, Agustus 2023

SHABRINA RAMADHANI

NPT. 20 03 047

vii

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

❖ **MOTTO:**

“Tak Perduli Seberapa Banyak Apapun Penghalang Kalau Kamulah Seorang Pemenang.”

❖ **KERTAS KERJA WAJIB INI KUPERSEMBAHKAN KEPADA:** 1. Allah

SWT, atas nikmat dan kesempatan yang selalu diberikan. 2. Keluarga tercinta, ayah, ibu, kakak, ayuk dan adik. Terima kasih ayah dan ibu atas do'a yang selalu menjadi senjata paling kuat, selalu menjadi rumah dikala lelah, memberi dukungan dan menghantarkanku menuju kesuksesan. 3. Teman satu angkatan XXXI Adhyatama Wirasana.

4. Tim PKL BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur (tiwi, amar, boy), terima kasih atas pengalaman tak terlupakan dipulau timor timor, semangat membuka

- lembaran baru didunia kerja dengan cerita dan tantangan baru.
5. Saudara asuh Sakura XXXI fadhel dan eshal si paling sasuh, dan sasuh yang terlalu banyak untuk disebutkan satu persatu.
 6. Adik Asuh Sakura XXXII dan Sakura XXXIII terkhusus (namo) yang selalu direpotkan, terimakasih untuk baktinya, jangan ngampuk dan watak terus.
 7. Pleton B, yang paling kompak terima kasih atas cerita selama 3 tahun melalui siklus kehidupan pendidikan bersama.
 8. Kakak Satpel Bolok. Kak okto, kak pijik, kak gama, om sarli, om ernest, dan kak astri terima kasih atas kebaikan selama kami berada di Bolok.
 9. Kakak Mess BPTD NTT. Kak asuh anom, kak asuh deby, kak yuza, kak anita, kak sekar, kak asuh dwita, kak ely, kak ayu, kak tri dan kak ella, terimakasih untuk pengalaman dan kekompakkan yang luar biasa.
 10. Sahabat kamar 04 si cantik May Tuti yang selalu ambyar dan selalu cemas di segala kondisi, jaga diri dan sukses selalu.
 11. Tak lupa dan tak mungkin terlupakan notar 088 terimakasih telah menjadi banyak peran dan kesabarannya selama ini, sehat selalu ya anak baik.

viii

Tinjauan Penerapan Pelayanan Minimal Pemuatan Kendaraan di atas Kapal pada Lintasan Bolok – Rote Provinsi Nusa Tenggara Timur Shabrina

Ramadhani (2003047)

Dibimbing Oleh: Ferdinand Pusriansyah, S.SIT.,SH.,M.Si dan
Siti Nurlaili Triwahyuni, ST., M.Sc

ABSTRAK

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan adalah persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa. Proses pemeriksaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) agar ketika kapal beroperasi tidak menimbulkan masalah. Namun, dalam pelaksanaannya Standar Pelayanan Minimal belum diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok terkhusus untuk Standar Pelayanan Minimal Pemuatan pada 4 kapal yaitu: (1) KMP. Lakaan; (2) KMP. Cakalang II; (3) KMP. Uma Kalada; dan (4) KMP. Inerie II pada Lintasan Bolok – Rote. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat atau persentase kesesuaian Standar Pelayanan Minimal Pemuatan kendaraan di atas 4 kapal pada Lintasan Bolok – Rote. Metode yang digunakan adalah metode observasi berupa survey jarak antar kendaraan dan tingkat kesesuaian terhadap Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa pada 4 (empat) kapal di Lintasan Bolok – Rote tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Penyeberangan, yaitu: (1) KMP. Lakaan tingkat kesesuaian sebesar 62%; (2) KMP. Cakalang II tingkat kesesuaian sebesar 62%; (3) KMP. Uma Kalada tingkat kesesuaian adalah 65,5%; dan (4) KMP. Inerie II tingkat kesesuaian adalah 65,5%. Berdasarkan analisis operator kapal dapat meningkatkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan, terutama pada aspek: (1) Aspek keselamatan perlu perbaikan *sprinkler* dan pendeteksi asap; (2) Aspek keamanan yang perlu menyediakan CCTV pada *cardeck* dan pengaturan jarak antar kendaraan; dan (3) Aspek kemudahan / keterjangkauan adanya perubahan pada tinggi *cardeck*, perbaikan lampu dan pengikatan pada kendaraan pada saat berlayar.

Kata Kunci: Standar Pelayanan Minimal, Kapal, Aspek

ix

Overview application of Minimum Service Standards for Loading Vehicles on Ships on the Bolok – Rote Route Province Nusa Tenggara Timur

Shabrina Ramadhani (2003047)

Supervised by: Ferdinand Pusriansyah, S.SIT.,SH.,M.Si and
Siti Nurlaili Triwahyuni, ST., M.Sc

ABSTRACTION

Ferry Transport Minimum Service Standards are the minimum requirements that must be met by ferry transport companies in providing services to service users. The process of checking Minimum Service Standards (SPM) so that when the ship is operating it does not cause problems. However, in practice, the Minimum Service Standards have not been implemented at the Bolok Ferry Port, specifically for the Minimum Loading Service Standards on 4 ships, namely: (1) KMP. accident; (2) KMP. Skipjack II; (3) KMP. Uma Kalada; and (4) KMP. Inerie II on the Blok – Rote Track. The purpose of this study was to determine the level or percentage of compliance with the Minimum Service Standards for loading vehicles on 4 ships on the Bolok - Rote route. The method used is an observation method in the form of surveying the distance between vehicles and the level of conformity with the Minister of Transportation Regulation Number 62 of 2019 concerning Minimum Service Standards for Crossing Transportation.

Based on the results of the analysis it can be seen that the 4 (four) ships on the Blok – Rote Route are not in accordance with Ministerial Regulation Number

62 of 2019 concerning Minimum Service Standards (SPM) for Crossing Transportation, namely: (1) KMP. Lakaan suitability rate is 62%; (2) KMP. Cakalang II suitability level of 62%; (3) KMP. Uma Kalada suitability rate is 65.5%; and (4) KMP. Inerie II conformity rate is 65.5%. Based on the analysis, ship operators can improve the Minimum Service Standards (SPM) for loading vehicles, especially in the following aspects: (1) The safety aspect requires repairing sprinklers and smoke detectors; (2) Security aspects that need to provide CCTV on the cardeck and setting the distance between vehicles; and (3) the aspect of convenience/affordability, there is a change in cardeck height, repair of lights and attachment to the vehicle when sailing.

Keywords: Minimum Service Standards, Ships, Aspects

x
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

i HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR

ii HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR

iii HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

iv HALAMAN PERNYATAAN

KEASLIAN v KATA

PENGANTAR vi

MOTTO DAN PERSEMBAHAN viii

ABSTRAK / ABSTRACT ix

DAFTAR ISI xii

DAFTAR TABEL

xiii DAFTAR

GAMBAR xv DAFTAR

LAMPIRAN xvi

BAB I PENDAHULUAN		1
A.Latar Belakang Penelitian		1
B.Rumusan Masalah		3
C.Tujuan Penelitian		3
D.Batasan Masalah		3
E.Manfaat Penelitian		4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI		5
A. Tinjauan Pustaka		5
1.Penelitian Terdahulu		5
2.Teori Pendukung Yang Relevan		6
Landasan Teori		10
1.Landasan Hukum		10
2.Landasan Teori		14
BAB III METODE PENELITIAN		22
A.Desain Penelitian		22
1.Waktu dan Lokasi Penelitian		22
2.Jenis Penelitian		22
3.Instrumen Penelitian	xi	
4.Jenis dan Sumber Data		
5.Bagan Alir Penelitian		
B.Teknik Pengumpulan Data		
1.Data Primer		
2.Data Sekunder		
C.Teknik Analisis Data		
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN		
27 A.Gambaran Umum Wilayah Penelitian	27	
B.Analisis		
		C.Pembahasan
		94
		BAB V KESIMPULAN DAN SARAN
		01
		A.Kesimpulan
		101
		B.Saran
		102
		DAFTAR PUSTAKA
		103
		LAMPIRAN
		1

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Golongan dan Jenis Kendaraan	9
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kabupaten / Kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur	28 Tabel 4. 2
Batas Wilayah Administrasi Provinsi Nusa Tenggara Timur	29 Tabel 4. 3
Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Kupang Tahun 2022	29 Tabel 4. 4 Izin
Trayek 8 Kapal <i>Ferry</i> di Pelabuhan Bolok	31 Tabel 4. 5
<i>Ship Particular</i> KMP. Inerie II	32 Tabel 4.
6 <i>Ship Particular</i> KMP. Lakaan	33 Tabel 4.
7 <i>Ship Particular</i> KMP. Ile Labalekan	35 Tabel 4.
8 <i>Ship Particular</i> KMP. Uma Kalada	Tabel 4.
9 <i>Ship Particular</i> KMP. Sirung	37 Tabel 4.
10 <i>Ship Particular</i> KMP. Cakalang II	39 Tabel 4.
11 <i>Ship Particular</i> KMP. Ranaka	40 Tabel 4.
12 <i>Ship Particular</i> KMP. Pulau Sabu	42 Tabel 4.
13 Luasan Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bolok	47 Tabel 4.
14 Luasan Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Bolok	53 Tabel 4.
15 Data Produktivitas Kedatangan Selama 30 Hari	59 Tabel 4.
16 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 30 Hari	61 Tabel 4.
17 Data Produktivitas Pelabuhan Bolok Selama 30 Hari	63 Tabel 4.
18 Data Produktivitas Pelabuhan Bolok Selama 5 Tahun Terakhir	64 Tabel 4.
19 Data Produktivitas Lintasan Bolok - Rote	65 Tabel 4.
20 Lintasan Penyeberangan Perintis di Pelabuhan Bolok	66 Tabel 4.
21 Lintasan Komersil di Pelabuhan Penyeberangan Bolok	66 Tabel 4.
22 Kondisi Eksisting di KMP. Lakaan	68 Tabel 4.
23 Survey Jarak Kendaraan KMP. Lakaan	68 Tabel 4.
24 Kondisi Eksisting di KMP. Cakalang II	69 Tabel 4.
25 Jarak Kendaraan di KMP. Cakalang II	70 Tabel 4.
26 Kondisi Eksisting di KMP. Uma Kalada	71 Tabel 4.
27 Jarak Kendaraan di KMP. Uma Kalada	71 Tabel 4.
28 Kondisi Eksisting di KMP. Inerie II	72 Tabel 4.
29 Jarak Kendaraan di KMP. Inerie II	73 Tabel 4.
30 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keselamatan di	74 Tabel 4.
31 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keselamatan di KMP. Cakalang II	76 Tabel 4.
32 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keselamatan di KMP. Uma Kalada	77 Tabel 4.
33 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keselamatan di KMP. Inerie II	78 Tabel 4.
34 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keamanan di KMP. Lakaan	80 Tabel 4.

35 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keamanan di KMP. Cakalang II	81 Tabel 4.
36 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keamanan di KMP. Uma Kalada	82 Tabel 4.
37 Kesesuaian Pelayanan Aspek Keamanan di KMP. Inerie II	83 Tabel 4.
38 Kesesuaian Pelayanan Aspek Kemudahan / Keterjangkauan di KMP. Lakaan	85

xiii

Tabel 4. 39 Kesesuaian Pelayanan Pada Aspek xiv
Kemudahan / Keterjangkauan di KMP.

Cakalang

II

86 Tabel 4. 40 Kesesuaian Pelayanan Pada
Aspek Kemudahan / Keterjangkauan di KMP.

Uma

Kalada

88 Tabel 4. 41 Kesesuaian Pelayanan
Pada Aspek Kemudahan / Keterjangkauan di
KMP. Inerie

II

89 Tabel 4. 42 Hasil Analisis Tingkat
Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal 91

Tabel 4. 43 Perbandingan Kondisi Eksisting
Yang Ada Dengan Kondisi Yang
Direncanakan Sesuai PM Nomor 62 Tahun

2019

94

DAFTAR GAMBAR

Halaman	
Gambar 1. 1 Kecelakaan KM Senopati Nisantara	1
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	
24 Gambar 4. 1 Peta Geografis Provinsi Nusa Tenggara Timur	27
Gambar 4. 2 Diagram Laju Perkembangan Penduduk	30
Gambar 4. 3 KMP. Inerie II	
32 Gambar 4. 4 KMP. Lakaan	
33 Gambar 4. 5 KMP. Ile Labalekan	
35 Gambar 4. 6 KMP. Uma Kalada	
36 Gambar 4. 7 KMP. Sirung	
37 Gambar 4. 8 KMP. Cakalang II	
39 Gambar 4. 9 KMP. Ranaka	
40 Gambar 4. 10 KMP. Pulau Sabu	
41 Gambar 4. 11 Lapangan Parkir Pengantar / Penjemput	43
Gambar 4. 12 Lampu Penerangan	
43 Gambar 4. 13 <i>Toll Gate</i>	
44 Gambar 4. 14 Ruang Tunggu	
45 Gambar 4. 15 Pos Masuk Pelabuhan	
45 Gambar 4. 16 Lapangan Parkir Kendaraan	

Menyeberang	46
Gambar 4. 17 Toilet / WC	
46 Gambar 4. 18 ATM	
47 Gambar 4. 19 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan	
Bolok	49 Gambar 4. 20
<i>Gang Way</i>	
49 Gambar 4. 21 <i>Cause Way</i>	
50 Gambar 4. 22 <i>Movable Bridge</i>	
51 Gambar 4. 23 <i>Trestle Walk</i>	
51 Gambar 4. 24 <i>Cat Walk</i>	
52 Gambar 4. 25 <i>Bolder</i>	
52 Gambar 4. 26 <i>Fender</i>	
53 Gambar 4. 27 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	
56 Gambar 4. 28 Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Bolok	67

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

Lampiran 1 Formulir Survey Jarak Antar Kendaraan	105
Lampiran 2 Jenis pelayanan dan Indikator sesuai PM No. 62 Tahun 2019 3 Formulir Wawancara	112 Lampiran 120

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun (2008) tentang Pelayaran, 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

Kecelakaan dalam angkutan penyeberangan sudah banyak terjadi sehingga kita perlu peduli dan ikut serta memikirkannya bersama. Penyebab kecelakaan dalam penyeberangan ada banyak faktor misalnya tidak adanya pengikatan pada kendaraan, kerusakan kapal, dan adanya ketidakstabilan kapal karena pembebanan yang tidak merata di kapal dan lain-lain.

Gambar 1. 1 Kecelakaan KM Senopati Nusantara
Sumber : Liputan6.com (2013)

Contoh kasus pada tanggal 30 desember 2006 terdapat kapal yang mengalami kecelakaan yaitu KM Senopati Nusantara dioperasikan perusahaan pelayaran PT. Prisma Vista, Kapal berjenis Ro-Ro berbobot 2.718 GT dan memiliki kapasitas penumpang 1.250 orang. Dugaan awal menghilangnya kapal dikarenakan cuaca yang buruk dan lepasnya pengikat kendaraan khususnya truk-truk besar sehingga kendaraan terhempas oleng melebihi batas maksimum sehingga mengakibatkan kapal terbalik.

Liputan6.com (2013) Menyebut selain cuaca buruk, situasi diperparah dengan kelebihan penumpang. Sejumlah penumpang selamat menuturkan ada ratusan penumpang lain yang membeli tiket di atas kapal alias penumpang

gelap. Senopati diyakini membawa penumpang melebihi kapasitas, yakni hingga 850 orang. Jumlah orang di Senopati Nusantara saat itu dalam *Safety of live at sea* catatan Prima Vista, perusahaan pemilik, menyebutkan sebanyak 628 orang. Rinciannya, 542 penumpang, 57 anak buah kapal, dan 29 sopir truk dan kendaraan.

Liputan6.com (2013) Sumber terpercaya Tim Sigi di Departemen Perhubungan menyebut “modifikasi itu mengandung sejumlah masalah. Yaitu, kapal tersebut tak dilengkapi uji pralayar atau *sea trial* dan *dry docking*. Sumber itu juga menyebut pintu kapal tak kedap sehingga air masuk saat dihantam ombak besar. Kapal itu akhirnya menuju dasar samudra. Tercatat 46 orang meninggal dunia, 347 orang hilang dan kemungkinan besar tewas, serta 235 orang selamat Senopati Nusantara 'menyerah' di Laut Jawa” Yus.

Proses pemeriksaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dilakukan agar ketika kapal beroperasi tidak menimbulkan masalah karena SPM yang di tentukan oleh Pihak Kementrian Perhubungan adalah finishing dari standarisasi klas dan syahbandar, SPM yang di tentukan oleh Kementerian disusun berdasarkan *safety of live at sea* (SOLAS). Penataan muatan kendaraan di atas kapal yang sembarangan, pengikatan kendaraan, jarak antar kendaraan diatas kapal bertujuan untuk menjaga muatan kapal agar tidan bergerak dan tetap pada tempatnya. Semua pelayaran harus memenuhi standar lashing yang telah di tentukan, jika tidak kapal seharusnya tidak di beri izin untuk beroperasi.

Berdasarkan permasalahan tersebut dapat disimpulkan bahwasanya pemeriksaan standar pelayanan minimal (SPM) sangat perlu dilakukan pada setiap kapal pada setiap pelabuhan walaupun hanya menempuh jarak yang pendek Standar Pelayanan Minimal (SPM) harus tetap diperiksa. Karena itu, peneliti bermaksud untuk meninjau kesesuaian standar pelayanan minimal pemuatan kendaraan di atas kapal dengan judul “Tinjauan Penerapan Standar Pelayanan Minimal Pemuatan Kendaraan di atas Kapal pada Lintasan Bolok–Rote Provinsi Nusa Tenggara Timur”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan pada latar belakang di atas, maka diperlukan perumusan masalah untuk memperjelas apa yang akan dibahas, yaitu: 1.

Bagaimana kesesuaian penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan pada KMP. Lakaan, KMP. Cakalang II, KMP. Uma Kalada dan KMP. Inerie II Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan?

2. Apa saja aspek yang harus ditingkatkan pada pelayanan pemuatan kendaraan diatas kapal KMP. Lakaan, KMP. Cakalang II, KMP. Uma Kalada dan KMP. Inerie II agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, antara lain:

1. Mengetahui kesesuaian penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan pada KMP. Lakaan, KMP. Cakalang II, KMP. Uma Kalada dan KMP. Inerie II Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan
2. Mengetahui aspek yang harus ditingkatkan pada pelayanan pemuatan kendaraan diatas kapal di KMP. Lakaan, KMP. Cakalang II, KMP. Uma Kalada dan KMP. Inerie II agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

D. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang dibahas tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan pembatasan masalah yang dibahas yaitu 1. Penelitian dilaksanakan di kapal pada lintasan Bolok – Rote Nusa Tenggara Timur.

2. Hal yang diteliti adalah kesesuaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan di atas kapal KMP. Lakaan, KMP. Cakalang II

62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan
Penyeberangan.

E. Manfaat Penelitian

Laporan hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat antara lain:

1. Manfaat Bagi Taruna

Hasil penelitian diharapkan dapat sebagai :

- a. Penerapan teori yang telah diajarkan selama Pendidikan di kampus pada lokasi PKL.
- b. Bentuk latihan bagi taruna sebelum memasuki dunia kerja setelah lulus.

2. Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan

Hasil penelitian diharapkan dapat sebagai :

- a. Referensi bagi penelitian selanjutnya dengan permasalahan yang berkaitan dengan SPM pemuatan kendaraan di atas kapal.
- b. Bahan informasi pembelajaran tentang standar pelayanan minimal

angkutan penyeberangan untuk pemuatan kendaraan di atas kapal. 3. Manfaat
Bagi BPTD

Hasil penelitian diharapkan dapat sebagai:

- a. Bahan masukan dalam upaya perbaikan dan pengembangan dalam hal penanganan standar pelayanan minimal pemuatan kendaraan di atas kapal yang beroperasi.
- b. Pedoman dalam peningkatan kualitas pelayanan.
- c. Bahan dalam melakukan tinjauan standar pelayanan minimal yang sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.

4. Manfaat Bagi Masyarakat

Menjamin adanya peningkatan pelayanan jasa sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan kendaraan di atas kapal saat berlayar.

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian juga pernah dilakukan oleh Firaz Muhammad pada tahun 2018 dalam kertas kerja wajib dengan judul “Tinjauan Penerapan Pemuatan di Atas Kapal Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pada Lintasan Bakauheni - Merak” dengan menggunakan teknik atau metode analisis pemuatan kapal mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 hasil dari penelitian yaitu adanya ketidaksesuaian jarak antar kendaraan dan dinding, kebutuhan *lashing* yang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016.

Penelitian ini pernah dilakukan oleh Rahmaniar Dea Junita pada tahun 2020 dalam kertas wajib dengan judul “Penanganan Muatan Kendaraan pada Kmp. Awu-Awu Lintas Penyeberangan Batulicin Garongkong Kabupaten Tanah Bumbu Provinsi Kalimantan Selatan” dengan menggunakan teknik atau metode analisis kapasitas tersedia dan terpakai berdasarkan SUP, *load factor* dan tata letak kendaraan. Hasil dari penelitian yaitu kurang baik dalam segi pengaturan dan penanganan muatan kendaraan di kapal karena tidak mengacu pada peraturan yang ada.

Penelitian juga pernah dilakukan oleh Wahyu Dwi Sang Pajar pada tahun 2022 dalam kertas kerja wajib dengan judul “Evaluasi Pemuatan Kendaraan di Atas KMP. Kerapu di Lintasan Rasau Jaya-Teluk Batang Berdasarkan Peraturan Menteri 62 Tahun 2019” dengan menggunakan teknik atau metode analisis pemuatan Kendaraan berdasarkan SUP yang mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 62 Tahun 2019 hasil dari penelitian yaitu adanya ketidaksesuaian SPM pemuatan kendaraan di atas kapal, jarak kendaraan, *load factor* dan jumlah muat kendaraan yang seharusnya yang diatur berdasarkan SUP Yang mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2019.

a. Definisi dan Fungsi Transportasi

- 1) Menurut Nasution dalam Ardiansyah (2022) edisi ketiga dalam buku yang berjudul Manajemen Transportasi, mengatakan bahwa Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Unsur – unsur transportasi meliputi lima hal yakni:
 - a) Adanya muatan yang diangkut.
 - b) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya.
 - c) Ada jalanan yang dapat dilalui.
 - d) Ada terminal asal dan terminal tujuan
 - e) Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.
- 2) Menurut Miro (2010) dalam Pajar (2022), Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Berdasarkan uraian diatas terlihat ada dua unsur yang terpenting dari transportasi yakni :
 - a) Pemindahan/Pergerakan (movement)
 - b) Secara fisik mengubah tempat dari barang (Komoditi) dan penumpang ke tempat lain.
- 3) Menurut Rahardjo (2010) dalam Pajar (2022) manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan, dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan.
- 4) Menurut Adisasmitha (2011) dalam Pajar (2022) Transportasi adalah sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi

dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau sering kali mendekatkan daerah produksi dan pasar atau sering kali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen.

b. Keselamatan Pelayaran

Pajar (2022) Pembinaan Terhadap Petugas Pelabuhan dan Operator Kapal Harus dilakukan pembinaan kepada petugas pelabuhan. Pembinaan yang dilakukan yaitu meliputi Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan. Menurut Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pembinaan yang dimaksudkan adalah dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk :

- 1) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.
- 2) Meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- 3) Mengembangkan kemampuan armada angkutan nasional yang tangguh di perairan serta didukung industri perkapalan yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri.
- 4) Mengembangkan usaha jasa angkutan di perairan nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri perkapalan yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing.
- 5) Meningkatkan kemampuan kepelabuhanan serta keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menjamin tersedianya alur pelayaran, kolam pelabuhan, dan sarana bantu navigasi-pelayaran yang memadai

dalam rangka menunjang angkutan di perairan.

7

6) Mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa bahari, profesional, dan mampu mengikuti perkembangan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran.

c. Sistem Pengaturan Muatan Kendaraan di Kapal

Menurut Pajar (2022:73) Penanganan kendaraan dalam sistem yang baru yaitu menentukan jumlah maksimum kendaraan di kapal berdasarkan SUP kendaraan dan luasan *deck* yang dimiliki kapal. Analisa Perhitungan Jumlah Kendaraan Berdasarkan SUP yaitu menentukan jumlah maksimal kendaraan di kapal dengan cara membandingkan total SUP tersedia di kapal dengan besaran SUP pada masing – masing golongan kendaraan.

d. Dermaga

Menurut Triatmodjo (2010:195), dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang dan menaik – turunkan penumpang.

e. Observasi

Menurut Sugiyono (2017:203) dalam Ardiansyah (2022) mengemukakan bahwa observasi adalah teknik pengumpulan data untuk mengamati perilaku manusia, proses kerja, dan gejala-gejala alam, dan responden. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan langsung untuk menemukan fakta- fakta di lapangan.

f. Lintasan Penyeberangan

Menurut Abubakar (2010) dalam Pajar (2022) Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan serta berfungsi untuk menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api.

g. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2009:224) dalam Ardiansyah

(2022) Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam

penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data.

h. Data Primer

Menurut Sugiyono (2017:193) dalam Ardiansyah (2022) Data Primer adalah sebuah data yang langsung didapatkan dari sumber dan diberi kepada pengumpul data.

i. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2017:193) dalam Ardiansyah (2022) Data Sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data.

j. Golongan Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Golongan kendaraan merupakan dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Golongan dan Jenis Kendaraan

No	Golongan	Jenis Kendaraan
1	Golongan I	Sepeda
2	Golongan II	Sepeda motor kurang dari 150 cc dan gerobak dorong

3	Golongan III	Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih dari 150 cc (lima ratus centimeter kubik) kendaraan roda tiga
4	Golongan IV	a. Kendaraan bermotor penumpang berupa mobil sedan, minibus, dengan panjang sampai dengan 5 meter
		b. Mobil barang berupa bak muatan terbuka, muatan tertutup barang kabin ganda (<i>cabin</i>) dengan panjang sampai dengan 5 meter
5	Golongan V	a. Kendaraan bermotor penumpang berupa mobil dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter
		b. Mobil barang (truk) dengan ukuran sedang, dengan panjang lebih dari 5 meter

No	Golongan	Jenis Kendaraan dan/Ukuran	SUP
		lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter;	

6	Golongan VI	a.Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter; atau	100,51
		b.Mobil barang (truk) tronton dengan ukuranpanjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya,dan mobil penarik tanpa gandengan.	103,19
7	Golongan VII	Mobil barang (truk) tronton, mobil penarik berikut gandengan serta kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter.	135,21
8	Golongan VIII	Mobil barang (truk) tronton, mobil tangki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 12 meter sampai dengan 16 meter.	188,75
9	Golongan IX	Mobil barang (truk) tronton, Mobil tanki, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 16 meter.	272,74

Sumber: PM 66 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan (2019)

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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

- a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 1) Pasal 1 ayat (3)

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang

dengan menggunakan kapal.

10

2) Pasal 1 ayat (6)

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

3) Pasal 1 ayat (16)

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

4) Pasal 1 ayat (36)

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

5) Pasal 22 ayat (1)

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

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.

1) Pasal 1 ayat (1)

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Angkutan Penyeberangan adalah persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan dalam

memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.

11

2) Pasal 3 ayat (2)

SPM Angkutan Penyeberangan untuk pemuatan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b meliputi :

Keselamatan

b) Keamanan

c) Kemudahan

3) Pasal 4 ayat (2)

SPM Angkutan Penyeberangan untuk pemuatan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2) huruf b terdiri atas :

a) Pintu rampa

b) Ruang untuk kendaraan

4) Pasal 13 ayat (1)

Untuk memenuhi SPM Angkutan Penyeberangan, dilakukan pemeriksaan oleh Petugas Pemeriksa SPM Angkutan Penyeberangan.

5) Pasal 13 ayat (2)

Dalam hal telah memenuhi SPM Angkutan Penyeberangan, diberikan surat keputusan SPM Angkutan Penyeberangan.

6) Pasal 13 ayat (3)

Pemenuhan surat keputusan SPM Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh :

a. Menteri, untuk pelayanan Angkutan Penyeberangan lintas antarnegara dan/atau antarprovinsi.

b. Gubernur, untuk pelayanan Angkutan Penyeberangan lintas antarkabupaten/kota dalam provinsi.

c. Bupati/wali kota, untuk pelayanan Angkutan Penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota.

7) Pasal 13 ayat (4)

Pemenuhan penetapan surat keputusan yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a ditandatangani oleh Directur Jenderal.

12

8) Pasal 13 ayat (5)

Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berlaku paling lama 1 (satu) tahun atau sampai dengan kapal dok. 9) Pasal 15 ayat (1)

Untuk memastikan pemenuhan SPM Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, dilakukan monitoring dan evaluasi.

10) Pasal 15 ayat (2)

Monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara :

- a. berkala.
- b. insidental.

11) Pasal 15 ayat (3)

Monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan setelah diperoleh persetujuan SPM Angkutan Penyeberangan.

12) Pasal 15 ayat (4)

Monitoring dan evaluasi secara insidental sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dilaksanakan dalam hal terdapat laporan atau aduan dari pengguna jasa.

13) Pasal 15 ayat (5)

Hasil monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh menteri melalui Direktur Jenderal, Gubernur, dan Bupati/Wali Kota sesuai dengan kewenangan. 14)

Pasal 15 ayat (6)

Hasil monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) digunakan sebagai dasar evaluasi terhadap pemberian SPM Angkutan

Penyeberangan.

15) Pasal 15 ayat (7)

Dalam hal hasil monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditemukan pelanggaran, Perusahaan Angkutan Penyeberangan dikenai sanksi berupa

13

dikeluarkan dari jadwal operasi sampai dengan terpenuhinya SPM Angkutan Penyeberangan.

16) Pasal 15 ayat (8)

Dalam hal hasil monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditemukan pelanggaran, Perusahaan Angkutan Penyeberangan dikenai sanksi berupa pencabutan Surat Keputusan SPM Angkutan Penyeberangan.

2. Landasan Teori

a. Persyaratan SPM Pemuatan Kendaraan di Kapal.

Menurut Abubakar dkk dalam Ardiansyah (2022) Suatu Pengantar, terdapat persyaratan SPM pemuatan kendaraan di kapal, yaitu:

1) Jarak minimal antar kendaraan antara lain :

- a) Jarak antar masing-masing kendaraan pada sisi kiri dan kanan adalah 60 cm.
- b) Jarak antar muka dan belakang masing-masing kendaraan adalah 30 cm.
- c) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm.

b. Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pemuatan Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 Standar Pelayanan Minimal memiliki 3 aspek yang dikaji:

1) Aspek Keselamatan

a) Informasi dan himbauan antara lain:

- (1) Dilarang merokok.
- (2) Dilarang menghidupkan mesin kendaraan selama pelayaran sampai

pintu rampa dibuka kembali.

(3) Dilarang membuang sampah ke laut.

(4) Dilarang bersandar di *relling*.

(5) Pemberitahuan ketika kapal akan berlayar dan sandar.

b) Tersedianya perlengkapan keselamatan pada pemuatan kendaraan berupa:

1) Hidran.

2) Apar.

3) Sprinkler dan alat pendeteksi asap.

4) Petunjuk jalur evakuasi

5) Memiliki alat *lashing* dan ganjal.

6) Memiliki *scupper*.

7) Terdapat marka pada *cardeck* dan pintu rampa.

2) Aspek Keamanan

a) Tersedia peralatan pencegahan tindak kriminal antara lain:

(1) CCTV dapat berfungsi dan rekaman dapat dimanfaatkan.

(2) Diletakkan pada haluan dan buritan.

(3) CCTV yang dipasang paling sedikit 2 unit.

b) Tersedia lampu penerangan dengan intensitas cahaya sebesar 200 – 300 lux.

c) Lantai ruang untuk kendaraan dilengkapi dari garis jaur kendaraan, cat lantai geladak hijau dengan garis lajur kendaraan kuning.

(1) Dapat dilihat dengan jelas.

(2) Jarak salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm.

(3) Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan adalah 30 cm.

(4) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)

3) Aspek Kemudahan / Keterjangkauan

- a) Fasilitas bongkar muat yang digunakan dalam kegiatan pemuatan kedalam kapal berupa:
- (1)Paling sedikit memiliki 2 pintu rampa yang digunakan untuk jalan keluar masuk.
 - (2)Akses kendaraan dari dan ke geladak atas (upper deck) arus teredia dudukan atau tumpuan untuk jalan keluar masuk kendaraan.

15

- (3)Akses penumpangan dari dan ke geladak atas (upper deck) harus tersedia dudukan atau tumpuan untuk rampa dermaga yang digunakan untuk jalan keluar masuk penumpang.
- b) Tempat untuk parkir kendaraan selama masa pelayaran
- (1)Tinggi ruang geladak untuk memuat kendaraan golongan I-V sekurang – kurangnya 250 cm.
 - (2)Tinggi ruang geladak untuk memuat kendaraan golongan VI – IX sekurang – kurangnya 420 cm.
 - (3)Untuk stabilitas memanjang, setiap kendaraan harus di ganjal, dan untuk stabilitas melintang, apabila diperkirakan kondisi perairan dapat mengakibatkan kemiringan kapal lebih dari 10 derajat mak kendaraan wajib diikat (*lashing*).
 - (4)Ruang kendaraan harus disediakan lampu penerangan, sistem sirkulasi udara, jalan penghubung antara ruang kendaraan dan ruang penumpang.

c. Perhitungan tingkat kesesuaian pelayanan

Veranika, A (2021) Untuk mengetahui berapa persentase perhitungan keseluruhan aspek pelayanan yang sesuai maupun tidak sesuai maka digunakan metode perhitungan tingkat kesesuaian Standar Pelayanan Pemuatan Kendaraan dengan kondisi real, yaitu:

Perhitungan tingkat kesesuaian di atas kapal sebagai berikut :

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = \frac{\text{Jumlah Aspek Sesuai}}{\text{Jumlah Aspek}} \times 100\% \dots\dots(2.1)$$

d. Instrumen Penelitian

Detik.com (2022) Instrumen penelitian adalah

metode yang dipakai untuk mengukur dan mengumpulkan data pada karya ilmiah. Instrumen penelitian sangat penting karena dapat mempengaruhi validitas data yang digunakan dalam penelitian. Jika tidak sesuai atau salah, maka bisa berpengaruh pada hasil penelitian.

1) Fungsi instrumen

- a) Memahami sumber data – data yang akan diteliti.
- b) Mengetahui jenis data yang akan diteliti.

16

- c) Menentukan teknik pengumpulan data dan langkah penyusunan.
- d) Memastikan validitas, reliabilitas, dan pengecoh dalam penelitian. 2)

Jenis instrumen penelitian

a) Kuesioner

Instrumen penelitian kuesioner berbentuk daftar pertanyaan yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian dari banyak responden. Serangkaian pertanyaan dalam kuesioner disusun secara terstruktur. Apabila isi kuesioner tidak relevan, maka akan berisiko membuat hasil penelitian menjadi tidak valid.

b) Wawancara

Instrumen penelitian wawancara biasa digunakan pada penelitian yang bersifat kualitatif. Peneliti akan melakukan interaksi verbal dengan responden untuk mengumpulkan informasi dan data. Sama seperti kuesioner, peneliti juga perlu mempersiapkan pertanyaan yang terstruktur dalam wawancara.

c) Observasi

Instrumen penelitian observasi dilakukan dengan mengamati perilaku individu atau situasi yang diteliti. Terdapat dua jenis observasi, yakni observasi partisipan dan observasi non partisipan. Observasi partisipan mengharuskan peneliti menjadi bagian dari kelompok atau lingkungan yang akan diamati. Sedangkan dalam observasi non partisipan, peneliti dapat mengamati dari luar saja tanpa menjadi bagian dari objek

penelitian.

d) Diskusi Kelompok Terfokus

Instrumen ini populer dengan istilah *focus group discussion* (FGD). Diskusi kelompok terbatas melibatkan sekelompok orang yang terkait dengan penelitian pada satu waktu. Mereka dikumpulkan untuk berdiskusi terkait tema penelitian demi memberikan informasi dan data pendukung untuk penelitian.

17

e) Eksperimen

Instrumen eksperimen atau percobaan biasanya dilakukan dalam penelitian sains murni dan terapan. Peneliti melakukan serangkaian eksperimen di laboratorium atau tempat penelitian untuk menguji reaksi yang mungkin terjadi pada objek penelitian.

e. Teknik Pengumpulan Data

Deepublish Store (2023) Proses riset dimana peneliti menerapkan metode ilmiah dalam mengumpulkan data secara sistematis untuk dianalisa.

1) Macam

Macam teknik pengumpulan data antara lain:

- a) Observasi
- b) Kuesioner
- c) Interview
- d) Dokumen

2) Jenis – jenis data

Dalam proses penulisan penelitian, data dapat dibedakan menjadi beberapa jenis antara lain :

a) Berdasarkan tipe penelitian

(1) Data *Kualitatif*

Pengertian data *kualitatif* merupakan data naratif atau

deskriptif yang bertujuan untuk menjelaskan kualitas suatu fenomena. Kualitas suatu fenomena biasanya tidak mudah atau tidak dapat diukur secara numerik.

(2) Data *Kuantitatif*

Berkebalikan dengan data *kuantitatif* yang tidak dapat diukur, maka data *kuantitatif* merupakan jenis data yang dapat diukur (measurable) atau dihitung secara langsung sebagai variabel angka atau bilangan. Variabel dalam ilmu statistika adalah atribut, karakteristik, atau pengukuran yang mendeskripsikan suatu kasus atau objek penelitian.

18

b) Berdasarkan Sumber

Berdasarkan sumbernya dibagi menjadi:

(1) Data Primer

Data primer adalah data utama atau data pokok yang digunakan dalam penelitian. Data pokok dapat dideskripsikan sebagai jenis data yang diperoleh langsung dari tangan pertama subjek penelitian atau responden atau informan. Perkecualian pada riset kuantitatif.

(2) Data Sekunder

Data sekunder adalah data pelengkap yang diperoleh tidak melalui tangan pertama, melainkan melalui tangan kedua, ketiga atau seterusnya. Perkecualian juga pada riset kuantitatif. Beberapa peneliti selalu mencontohkan dokumen seperti literatur atau naskah akademik, koran, majalah, pamflet, dan lain sebagainya sebagai data sekunder.

c) Berdasarkan cara memperoleh

Sementara berdasarkan cara memperolehnya, Teknik pengumpulan data dibagi menjadi:

(1) Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan lewat pengamatan langsung. Peneliti melakukan pengamatan di tempat terhadap objek penelitian untuk diamati menggunakan pancaindra. Peneliti diposisikan sebagai pengamat atau orang luar.

(2) Observasi Partisipasi

Merupakan pengamatan yang dilakukan di mana peneliti ikut berpartisipasi dalam kegiatan yang dilakukan kelompok yang diteliti. Peneliti ikut melakukan aktifitas atau kegiatan yang sedang dilakukan kelompok yang diteliti. Jadi meski sedang mengamati, peneliti tidak hanya menonton tapi juga ikut membaaur.

19

(3) Observasi Non partisipan

Merupakan peneliti atau observer tidak ikut berpartisipasi pada aktivitas yang dikerjakan kelompok yang diteliti, dengan kata lain peneliti hanya menempatkan dirinya sebagai penonton. Berbeda dengan metode partisipasi, pada metode ini pengamatan dilakukan secara diam-diam agar partisipan tidak menyadari bahwa mereka sedang diamati. Sehingga akurasi data bisa terjamin.

(4) Wawancara

Metode penelitian menggunakan Teknik wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab dengan responden atau informan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan untuk penelitian. Wawancara digunakan untuk menggali informasi atau persepsi subjektif dari informan terkait topik yang ingin diteliti.

(5) Eksperimental

Eksperimental mempunyai pengertian sebagai suatu

penelitian yang dengan sengaja peneliti melakukan manipulasi terhadap satu atau lebih variabel dengan suatu cara tertentu sehingga berpengaruh pada satu atau lebih variabel lain yang di ukur.

f. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan teknik mengenai cara si peneliti dalam menganalisis sebuah data. Setelah sebelumnya kita sudah membahas terkait metode penelitian hingga cara memilih metode yang tepat, artikel kali ini akan membahas terkait analisis data.

1) Teknik Analisis Data Kualitatif

Dalam teknik analisis data kualitatif, tekniknya cenderung menggunakan deskripsi untuk hasil analisisnya. Teknik ini tidak berpusat pada jumlah, melainkan pada penjelasan, penyebab, serta hal-hal yang mendasari topik. Sama seperti metode penelitian kualitatif, teknik analisis data ini bertujuan untuk mendalami serta

mencari tahu suatu fenomena tertentu. Teknik ini tentunya digunakan pada penelitian yang datanya berupa deskripsi ataupun mengangkat permasalahan terkait fenomena sosial, perilaku manusia dan hal-hal yang tidak bisa diukur dengan angka. Adapun metode atau teknik yang masuk ke dalam jenis ini antara lain:

- a) Analisis konten
- b) Analisis naratif
- c) Analisis wacana
- d) Analisis kerangka kerja
- e) Analisis teori beralas

2) Teknik Analisis Data Kuantitatif

20

Teknik ini digunakan pada data yang dapat diukur atau dinumerikkan. Data-data tersebut juga bisa diolah dengan menggunakan teknik statistik dan komputasi. Teknik analisis ini memiliki hubungan dekat dengan statistik sehingga data yang dihasilkan nantinya bersifat objektif, logis dan tidak bias. Ada beberapa metode yang masuk ke dalam teknik analisis data kuantitatif.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

a. Waktu

Peneliti melakukan penelitian untuk menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW). Penelitian berlangsung selama 4 bulan untuk menyelesaikan penelitian terhitung dari 01 Maret 2023 – 30 Juni 2023.

b. Lokasi

Penelitian dilaksanakan di kapal pada lintasan Bolok – Rote Provinsi Nusa Tenggara Timur.

2. Jenis Penelitian

Pada Penelitian ini, penulis memilih jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif deskriptif adalah data yang dikumpulkan lebih mengambil bentuk kata – kata atau gambar daripada angka – angka. Data yang diperoleh (berupa kata – kata, gambar atau perilaku), metode penelitian deskriptif kualitatif difokuskan pada permasalahan atas dasar fakta yang dilakukan dengan cara pengamatan/observasi, wawancara, dan mempelajari dokumen-dokumen.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan pada penelitian ini antara lain :

a. Formulir survei

Formulir survei yang digunakan antara lain :

- 1) Formulir survei jarak antar kendaraan dapat dilihat pada Lampiran 1
- 2) Formulir survei Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan

kendaraan yang dapat dilihat pada Lampiran 2

3) Formulir wawancara

Formulir wawancara dapat dilihat pada Lampiran 3

- b. Meteran untuk mengukur jarak antar kendaraan
- c. Lux meter untuk mengukur intensitas cahaya di cardeck
- d. Handphone untuk dokumentasi

22

4. Jenis dan Sumber Data

Untuk melengkapi penelitian ini, maka peneliti memerlukan sumber data. Sumber data ialah subyek penelitian dimana data menempel. Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan pengumpulan sumber data dalam wujud data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data Primer ialah jenis dan sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama (tidak melalui perantara), baik individu maupun kelompok. Jadi data yang didapatkan secara langsung. Data primer secara khusus dilakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian. mengumpulkan data primer kondisi eksisting, jarak antar kendaraan dengan menggunakan metode observasi dan menggunakan metode wawancara.

2. Data Sekunder

Data Sekunder ialah jenis dan sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung (melalui perantara). Jadi data yang didapatkan secara tidak langsung. Data sekunder berupa data karakteristik kapal, data produktivitas Pelabuhan Bolok dan lintasan Bolok – Rote 30 hari dan 5 tahun terakhir, data Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur, lintasan, dan Peraturan Menteri Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.

5. Bagan Alir Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alir penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai

macam metode penelitian, maupun data-data apa saja yang harus diambil serta diolah. Bagan alir Penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1.

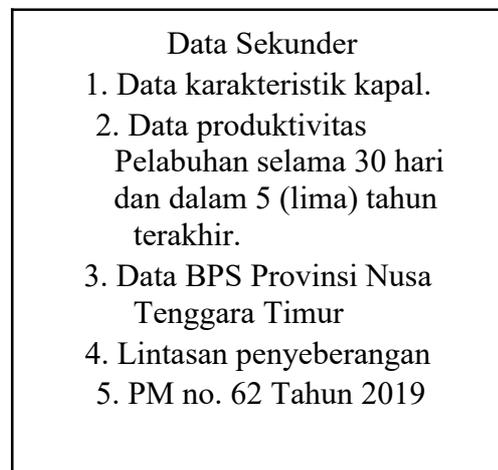
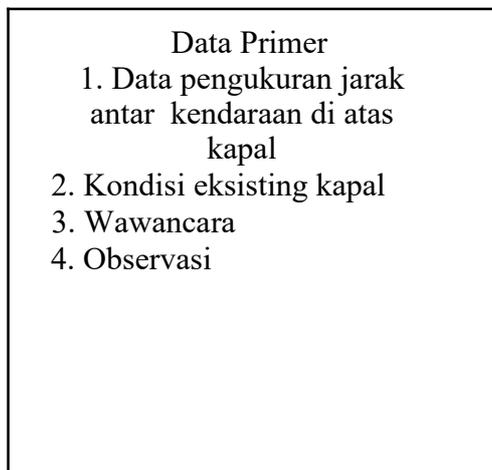
23

Mulai

Pengamatan

Identifikasi masalah

Pengumpulan data



Analisis Permasalahan

1. Bagaimana tingkat kesesuaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan di atas kapal lintasan Bolok - Rote
2. Aspek yang harus ditingkatkan pada pelayanan pemuatan kendaraan diatas kapal pada Lintasan Bolok – Rote

Pemecahan Masalah

Kesimpulan dan Saran

Selesai

Gambar 3. 1 Bagan
Alir Penelitian

24

B. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan Kertas KerjaWajib (KKW) untuk mendapatkan data sesuai dengan lokasi dan kondisi penelitian ini yaitu dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder sebagai berikut :

1.Data Primer

Data yang di dapat langsung dari sumbernya kepada pengumpul data atauberdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

a. Metode Observasi

Melakukan pengamatan baik secara langsung ataupun tidak langsung, dalam penelitian ini kegiatan yang dilaksanakan ialah melakukan pengamatan mulai dari kendaraan memasuki kapal, proses penanganan muatan di atas kapal, mengukur jarak antar kendaraan di atas kapal serta mengamati jenis golongan kendaraan di atas kapal dalam memuat kendaraan untuk mendapatkan data diperlukan survei. Survei yang dilakukan yaitu :

1) Survey pengukuran jarak antar kendaraan

Data yang didapatkan ialah data mengenai kesesuaian jarak parkir antar kendaraan di atas kapal dengan aturan yang telah ditetapkan yaitu Peraturan Menteri Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

2) Survey kesesuaian Standar Pelayanan Minimal

Data berupa kesesuaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) pemuatan kendaraan sesuai dengan aturan yang berlaku.

b. Dokumentasi

Dokumentasi atau melakukan foto kondisi eksisting dilakukan agar mendapatkan bukti kondisi nyata yang terjadi saat peneliti melakukan pengamatan di lapangan dan bahan penting untuk menyajikan data dalam penulisan kertas kerja wajib (KKW).

25

c. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan kepada operator kapal untuk mendapatkan informasi tentang alasan melakukan pemuatan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada sehingga dapat mempengaruhi keselamatan kapal dan menggali faktor-faktor yang menyebabkan hal tersebut bisa terjadi. Wawancara dilakukan kepada pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, BPTD Wilayah XIII dan Satpel Penyeberangan Bolok.

2. Data Sekunder

Data tidak langsung kepada pengumpul data. Data pendukung yang di dapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis. Metode yang digunakan untuk memperoleh data sekunder adalah sebagai berikut:

a. Metode Literatur

Kegiatan pengumpulan data yang bersumber dari buku – buku, jurnal, artikel atau peraturan yang berkaitan dengan proses penelitian yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisis maupun pemecahan masalah.

b. Metode Institusional

Mengumpulkan data dari berbagai instansi terkait yang berhubungan dengan penelitian. Instansi yang terkait dalam penelitian ini yaitu :

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat kelas II Nusa Tenggara Timur
- 2) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang
- 3) Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur

C. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam melakukan penelitian pada kapal lintasan Bolok – Rote mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan dan Analisis Tingkat Kesesuaian Pelayanan Tingkat kesesuaian pelayanan Menggunakan persamaan (2.1) yang tertuang pada Bab 2.

26

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografi

Berdasarkan letak geografisnya, Kepulauan NTT berada diantara Benua Asia dan Benua Australia, serta diantara Samudera Indonesia dan Laut Flores. Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) terletak di selatan katulistiwa pada posisi 8° - 12° Lintang Selatan dan 118° - 125° Bujur Timur. Luas wilayah daratan 48.718,10 km². NTT terkenal dengan sebutan Flobamorata, yang merupakan kumpulan lima pulau besar di NTT yaitu Flores, Sumba, Timor, Alor, dan Lembata. Luas wilayah daratan NTT adalah seluas 47.931,54 km²dengan pulau Timor sebagai pulau terluas 14.732,35 km². Dari luas tersebut, Provinsi Nusa Tenggara Timur terbagi menjadi 22 wilayah administratif, yang terdiri dari 21 kabupaten dan 1 kota. Peta geografis Provinsi Nusa Tenggara Timur dapat dilihat pada Gambar 4.1.

Gambar 4. 1 Peta Geografis Provinsi Nusa Tenggara Timur

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka (2022)

27

Adapun luas wilayah menurut kabupaten / kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur bisa dilihat pada Tabel 4.1 sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kabupaten / Kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur

No	Kabupaten/Kota	Ibukota	Luas Daerah (km²)	Presentase (%)
1	Sumba Barat	Waikabubak	757,41	1,63
2	Sumba Timur	Waingapu	6.984,01	15,04
3	Kupang	Oelamasi	5.136,51	11,06
4	Timor Tengah Selatan	Soe	3.933,15	8,47
5	Timor Tengah Utara	Kefamenanu	2.623,20	5,65
6	Belu	Atambua	1.127,25	2,43
7	Alor	Kalabahi	2.938,56	6,31
8	Lembata	Lewoleba	1.268,11	2,73
9	Flores Timur	Larantuka	1.748,52	3,76

10	Sikka	Maumere	1.671,65	3,60
11	Ende	Ende	2.085,24	4,49
12	Ngada	Bajawa	1.735,64	3,74
13	Manggarai	Ruteng	1.343,83	2,89
14	Rote Ndao	Ba'a	1.268,45	2,77
15	Manggarai Barat	Labuan Bajo	3.129,00	6,74
16	Sumba Tengah	Wibakul	1.789,66	3,85
17	Sumba Barat Daya	Tambolaka	1.383,31	2,98
18	Nagekeo	Mbay	1.396,16	3,01
19	Manggarai Timur	Borong	2.389,53	5,14
20	Sabu Raijua	Seba	460,96	0,99
21	Malaka	Betun	1.109,16	2,39
22	Kota Kupang	Kupang	1159,33	0,34
Nusa Tenggara Timur			46.446,64	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka

(2022) a. Batas Administrasi

Berdasarkan letak geografisnya, Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki batas wilayah administrasi dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4. 2 Batas Wilayah Administrasi Provinsi Nusa Tenggara Timur

Arah	Perbatasan
Utara	Laut Flores

Selatan	Samudra Hindia
Timur	Timor Leste
Barat	Provinsi NTB

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka (2022)

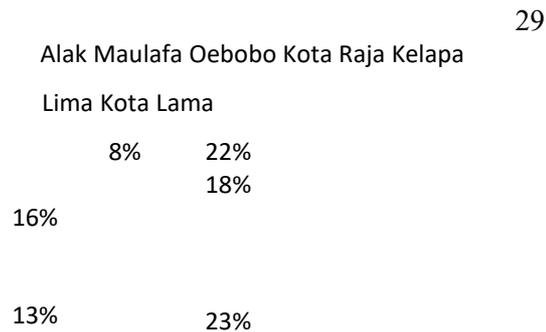
b. Kependudukan

Salah satu faktor pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yakni sumber daya manusia yakni penduduk yang berdomisili di wilayah tersebut. Sebagai unsur yang paling menentukan dalam pembangunan maka pemerintah dalam hal ini harus memperhatikan laju pertumbuhan penduduk yang mesti terkendali, mengingat banyak aspek yang berkaitan langsung dengan masalah kependudukan seperti penyediaan bahan makanan, perumahan, pendidikan, kesehatan serta penyiapan lapangan pekerjaan disamping juga faktor keamanan dan lain sebagainya. Laju pertumbuhan penduduk per kecamatan di Kota Kupang dapat dilihat pada Tabel 4.3 dan Gambar 4.2.

Tabel 4. 3 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Kupang Tahun 2022

No.	Kecamatan	Penduduk (Ribuan)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun (2021-2022)	Presentase Penduduk (%)
1.	Alak	83,444	3,99	18
2.	Maulafa	106,129	3,90	23
3.	Oebobo	105,076	2,19	22
4.	Kota Raja	59,687	2,78	13
5.	Kelapa Lima	78,469	1,58	16
6.	Kota lama	36,108	2,26	8
Kota Kupang		468,913	2,87	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka (2022)



Gambar 4. 2 Diagram Laju Perkembangan Penduduk
Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka (2022)

c. Ekonomi

Perekonomian Nusa Tenggara Timur (NTT) berdasarkan besaran Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku tahun 2021 mencapai Rp 110,89 triliun dan atas dasar harga konstan 2010 mencapai Rp 70,54 triliun. Struktur Ekonomi NTT pada tahun 2021 masih didominasi oleh lapangan usaha Pertanian, Kehutanan dan Perikanan dengan kontribusi sebesar 29,17 persen. Sedangkan dari sisi pengeluaran masih didominasi Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga yaitu sebesar 68,95 persen.

2. Sarana Transportasi

Sarana angkutan penyeberangan sangat mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Demikian juga dengan Pelabuhan Bolok. Dengan adanya sarana yang memadai dan lancar akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas penumpang,

kendaraan dan barang sehingga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian.

Kapal tersebut dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (*Persero*) Cabang Kupang dan Flobamor. Adapun izin trayek 8 kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Bolok yang dapat dilihat pada Tabel 4.4.

30

Tabel 4. 4 Izin Trayek 8 Kapal *Ferry* di Pelabuhan Bolok

No.	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Berat	Lintasan
1.	KMP Inerie II	PT ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (Persero) Cabang Kupang	1031 GT	Kupang–Kalabahi
				Kupang–Larantuka
				Kupang–Rote
				Kupang–Sabu
				Kupang– Lewoleba
				Kupang–Aimere– Waingapu
				Kupang–Hansisi
				Kupang–Ende
2.	KMP Lakaan	PT ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (Persero) Cabang Kupang	1689 GT	Kupang–Aimere– Waingapu
				Kupang–Hansisi
				Kupang–Rote
3.	KMP Ile Labalekan	PT ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (Persero) Cabang Kupang	895 GT	Kupang–Hansisi
				Kupang – Kalabahi
				Kupang–Larantuka
				Kupang – Rote
				Kupang–Aimere
4.	KMP Uma Kalada	PT ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (Persero) Cabang Kupang	881 GT	Kupang–Sabu,
				Kupang–Hansisi

				Kupang–Rote
5.	KMP Sirung	PT Flobamor	1029 GT	Kupang–Ende
				Kupang–Rote
				Kupang–Sabu
				Ende–Pulau Ende
6.	KMP Cakalang II	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang	702 GT	Kupang–Rote– Ndao (PP)
				Kupang–Naikliu–Teluk Gurita (PP)
				Kupang–Rote
				Kupang–Larantuka
				Kupang–Sabu
				Kupang–Aimere–Waingapu
				Kupang–Lewoleba–Deri–Baranusa
7.	KMP Ranaka	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang	1029 GT	Kupang–Larantuka (Pp)
				Kupang–Rote
				Kupang–Lewoleba–Deri–Baranusa
				Kupang–Sabu
				Kupang–Aimere–Waingapu
8.	KMP Pulau Sabu	PT Flobamor	1604 GT	Bolok–Naikliu (PP)
				Naikliu–Wini (PP)
				Wini–Teluk Gurita (PP)
				Naikliu–Teluk Gurita (PP)
				Kalabahi–Maritaing (PP)
				Maritaing–Teluk Gurita

a. KMP Inerie II

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Inerie II dengan 1031 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 196 orang dan kendaraan sebanyak 15 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan Kupang – Kalabahi, Kupang – Larantuka, Kupang – Rote, Kupang – Sabu, Kupang – Lewoleba, Kupang – Aimere, Aimere – Waingapu, Kupang – Hansisi, dan Kupang – Ende. Gambar dan *ship particular* KMP. Inerie II dapat dilihat pada Gambar 4.3 dan Tabel 4.5.

Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro
Tipe Kapal/NRT	310 NT
Pemilik	PT. ASDP I
Galangan Pembuatan	PT. Dumas
Tahun Pembuatan	2012
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifi
Kecepatan Kapal	9 knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 meter
Panjang (LBP)	48,91 meter
Lebar Kapal	14,00 meter
Dalam (h)	3,80 meter
Draft Kapal	2,70 meter
Permesinan	
Mesin Utama	Baudouin

Gambar 4. 3 KMP. Inerie II

Tabel 4. 5 *Ship Particular* KMP. Inerie II

Uraian	
Nama Kapal	KMP I
Call Sign/Panggilan	J Z R I

Uraian	Keterangan
--------	------------

Tipe	12 M 26.2-A225
Tenaga Kuda/PK	2x1100 HP
RPM	1900
Mesin Bantu	Dongfeng Cummins
Tipe	6 BTA5.9-GM100
Tenaga	2 x 136 HP
Kapasitas Muat	
Jumlah Awak Kapal	20 orang
Jumlah Penumpang	216 orang
Kendaraan	15 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

b. KMP Lakaan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Lakaan dengan 1689 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak orang dan kendaraan sebanyak unit kendaraan campuran dengan rute lintasan Kupang – Aimere – Waingapu. Gambar dan *ship particular* KMP. Lakaan dapat dilihat pada Gambar 4.4 dan Tabel 4.6.

Gambar 4. 4 KMP. Lakaan

Tabel 4. 6 *Ship Particular* KMP. Lakaan

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP LAKAAN
Call Sign/Panggilan	YBS12
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1689 GT
Type Kapal/NRT	808 NT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry

Galangan Pembuatan	PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Makassar
Tahun Pembuatan	2015

33

Uraian	Keterangan
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Kecepatan Kapal	10 Knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	64,52 meter
Panjang (LBP)	50,50 meter
Lebar (B)	14,00 meter
Tinggi Geladak Utama (D)	2,70 meter

Tinggi Sarat (d)	2,70 meter
Kecepatan Kapal	11 knot
Permesinan	
Mesin Utama	Yanmar, Heavy Duty / 2X 1100HP
Tipe	Heavy Duty 0681 dan 0682
Tenaga	2 x 1100 HP
RPM	1500-1900
Mesin Bantu	Perkins
Tipe	6TG2AM
Tenaga	2x100 HP
RPM	1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	21 Orang
Jumlah Penumpang	Kelas VIP : 40 orang Kelas I : 96 orang Kelas Ekonomi : 80 orang Total Kapasitas : 216 orang
Kendaraan	25 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

c. KMP Ile Labalekan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Ile Labalekan dengan 895 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 215 orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan Kupang – Hansisi. Gambar dan *ship particular* KMP. Ile Labalekan dapat dilihat pada Gambar 4.5 dan Tabel 4.7.

Gambar 4. 5 KMP. Ile Labalekan

Tabel 4. 7 *Ship Particular* KMP. Ile Labalekan

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP ILE LABALEKAN
Call Sign/Panggilan	P L M H
Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 895 GT
Tipe Kapal/NRT	269 NT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
Galangan Pembuatan	PT. Daya Radar Utama, Tanjung Priok
Tahun Pembuatan	2014
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 meter
Panjang (LBP)	48,90 meter
Lebar (B)	14,00 meter
Tinggi Geladak Utama (D)	3,80 meter
Tinggi Sarat (d)	2,70 meter
Kecepatan Kapal	12 knot
Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Mitshubishi
Tipe	S6R2-T2MTK3L-1

Tenaga	2 X 1100 HP
RPM	1450
Mesin Bantu	Weichai
Tipe	CCFJ90J-WJ
RPM	2 x 1500

Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 orang
Jumlah Penumpang	275 orang
Kendaraan	25 unit

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kupang Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

d. KMP Uma Kalada

dan Tabel 4.8.

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Uma Kalada dengan 881 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 220 orang dan kendaraan sebanyak 22 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan Kupang – Sabu. Gambar dan *ship particular* KMP Uma Kalada dapat dilihat pada Gambar 4.6

Gambar 4. 6 KMP. Uma Kalada

Tabel 4. 8 *Ship Particular* KMP. Uma Kalada

Uraian	
Nama Kapal	KMP
Call Sign/Panggilan	YSG ³⁶
Tipe Kapal/GRT	Ferry
Tipe Kapal/NRT	278 C
Pemilik	PT A
Galangan Pembuatan	PT A
Tahun Pembuatan	1997
Klasifikasi Kapal	Biro

Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 me
Panjang (LBP)	40,99 me
Lebar (B)	12,00 me
Dalam (h)	3,20 met
Draft Kapal	2,40 met
Kecepatan Kapal	7 knot
Permesinan	
Mesin Utama	Yanmar
Tipe	8 LAAM-
Tenaga	2x670 HP

Uraian	Keterangan
RPM	1850
Mesin Bantu	Mercedes Benz
Tipe	6 R099TE31
Tenaga	2x94 HP
RPM	1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 orang

Jumlah Penumpang	242 orang
Kendaraan	22 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

e. KMP Sirung

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Sirung dengan 1029 GT dan kapasitas angkut penumpang 196 sebanyak orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan Kupang – Ende, Kupang – Rote, Kupang – Sabu, dan Ende – Pulau Ende. Gambar dan *ship particular* KMP. Sirung dapat dilihat pada Gambar 4.7 dan Tabel 4.9.

Gambar 4. 7 KMP. Sirung

Tabel 4. 9 *Ship Particular* KMP. Sirung

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Sirung
Call Sign/Panggilan	JZCI

Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1029 GT
Tipe Kapal/NRT	309 NT
Pemilik	PT. Flobamor
Galangan Pembangunan	Tanjung Priok, Surabaya
Tahun Pembuatan	2011
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)

37

Uraian	Keterangan
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,91 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Dalam (h)	3,80 Meter
Draft Kapal	2,70 Meter
Kecepatan Kapal	8 Knot
Permesinan	
Mesin Utama	Mitsubishi Diesel (2 unit)
Tipe	S1242-MPTK
RPM	2100
Mesin Bantu	Cummins (2 unit)
Tipe	6BTA5.9-GM100
RPM	1500 RPM
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	20 Orang
Jumlah Penumpang	Kelas VIP : 40 orang Kelas I : 96 orang Kelas Ekonomi : 80 orang Total Kapasitas : 216 orang
Kendaraan	25 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

f. KMP Cakalang II

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Cakalang II dengan 702 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 187 orang dan kendaraan sebanyak 20 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan SAPE - LABUAN BAJO (PP), KUPANG - ROTE - NDAO (PP), KUPANG - ROTE, KUPANG - LARANTUKA, KUPANG - SABU, KUPANG - AIMERE - WAINGAPU, WAINGAPU - SABU - ENDE, KUPANG - LEWOLEBA - DERI - BARANUSA, KALABAHI - BAKALANG, SABU - RAIJUA, KUPANG - NAIKLIU - TELUK GURITA (PP). Gambar dan *ship particular* KMP Cakalang II dapat dilihat pada Gambar 4.8 dan Tabel 4.10.

Gambar 4. 8 KMP. Cakalang II

Tabel 4. 10 *Ship Particular* KMP. Cakalang II

Uraian	Keterangan
--------	------------

Nama Kapal	KMP CAKALANG II
Call Sign/Panggilan	P N J C
Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 702 GT
Tipe Kapal/NRT	211 NT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry
Galangan Pembuatan	Kamal – Madura
Tahun Pembuatan	2008
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Kecepatan Kapal	9 knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	55,55 meter
Panjang (LBP)	48,34 meter
Lebar Kapal	13,00 meter
Dalam (h)	3,45 meter
Draft Kapal	2,70 meter
Permesinan	
Mesin Utama	Mitsubishi (2 unit)
Tipe	S12A2-MPTK
Tenaga Kuda/PK	2x1055 HP
RPM	2000
Mesin Bantu	Perkins (2 unit)
Tipe	6 TG 2 AM
Tenaga	2 x 124 HP
Kapasitas Muat	
Jumlah Awak Kapal	19 orang
Jumlah Penumpang	216 orang
Kendaraan	20 unit

g. KMP Ranaka

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Ranaka dengan 1029 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 218 orang dan kendaraan sebanyak 15 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan KUPANG - LARANTUKA (PP), KUPANG - ROTE, KUPANG - LARANTUKA, KUPANG - SABU, KUPANG - AIMERE - WAINGAPU, WAINGAPU - SABU - ENDE, KUPANG - LEWOLEBA - DERI - BARANUSA, KALABAHI - BAKALANG, LEWOLEBA - SOLOR (PP). Gambar dan *ship particular* KMP. Ranaka dapat dilihat pada Gambar 4.9 dan Tabel 4.11.

39

Uraian	
Nama Kapal	KMP RA...
Call Sign/Panggilan	J Z C N
Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-
Tipe Kapal/NRT	309 NT
Pemilik	PT. ASDP
Galangan Pembuatan	Surabaya
Tahun Pembuatan	2011
Klasifikasi Kapal	Biro Klasi
Kecepatan Kapal	7 knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 met
Panjang (LBP)	48,91 met
Lebar Kapal	14,00 met
Dalam (h)	3,80 mete

Gambar 4. 9 KMP. Ranaka

Tabel 4. 11 *Ship Particular* KMP. Ranaka

Uraian	Keterangan
Draft Kapal	2,70 meter
Permesinan	
Mesin Utama	Mitsubishi (2 unit)
Tipe	S12A2-MPTK
Tenaga Kuda/PK	2x1166 HP
RPM	2100
Mesin Bantu	Cummins (2 unit)
Tipe	6BTA5.9-GM100
Tenaga	2 x 136 HP
Kapasitas Muat	
Jumlah Awak Kapal	20 orang
Jumlah Penumpang	218 orang
Kendaraan	15 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

h. KMP Pulau Sabu

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Pulau Sabu dengan 1604 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 172 orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan BOLOK - NAIKLIU (PP), KISAR - MOA (PP), KALABAHI - MARITAING (PP), MARITAING - TELUK GURITA, NIKLIU - WINI (PP), WINI - TELUK GURITA (PP), LIRANG-ILWAKI - KISAR - LETTI - MOA - LAKOR - SERMATANG (PP), NAIKLIU - TELUK GURITA (PP) & MARITANG - TELUK GURITA (PP). Gambar dan *ship particular* KMP. Pulau Sabu dapat dilihat pada Gambar 4.10 dan Tabel 4.12.

Gambar 4. 10 KMP. Pulau Sabu

Tabel 4. 12 *Ship Particular* KMP. Pulau Sabu

41

Uraian	Keterangan
--------	------------

Nama Kapal	KMP PULAU SABU
Call Sign/Panggilan	Y H W W
Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1604 GT
Tipe Kapal/NRT	560 NT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Galangan Pembuatan	Bangkalan, Madura
Tahun Pembuatan	2003
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Kecepatan Kapal	7 knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	49,05 meter
Panjang (LBP)	40,72 meter
Lebar Kapal	13,00 meter
Dalam (h)	3,40 meter
Draft Kapal	2,27 meter
Permesinan	
Mesin Utama	Yanmar Diesel (2 unit)
Tipe	12LAA-UTG1
Tenaga Kuda/PK	2x736 HP
RPM	1850
Mesin Bantu	MWM (2 unit)
Tipe	6.10T66E
Tenaga	2 x 114 HP
Kapasitas Muat	
Jumlah Awak Kapal	23 orang
Jumlah Penumpang	172 orang
Kendaraan	25 unit

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023)

3. Prasarana Transportasi

Untuk menunjang kelancaran kegiatan penyeberangan, PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang bertanggung jawab atas pengelolaan pelabuhan penyeberangan Bolok. Adapun prasarana yang ada di Pelabuhan Bolok sebagai berikut :

a. Fasilitas sisi daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok

1) Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan.

Lapangan parkir yang tersedia sekarang adalah sebagai tempat parkir siap muat kendaraanan tempat parkir karyawan. lapangan parkir yang terdapat di Pelabuhan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.11.

42

Gambar 4. 11 Lapangan Parkir Pengantar / Penjemput

2) Lampu Penerangan di Area Pelabuhan

Lampu penerangan berfungsi untuk penerangan di pelabuhan ketika gelap (malam). Kondisi Lampu penerangan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Bolok cukup baik. Lampu penerangan yang terdapat di PelabuhanPenyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.12.

Gambar 4. 12 Lampu Penerangan

3) *Toll Gate*

Pintu Gerbang masuk menuju pelabuhan atau pos bea cukai.

43

Kondisi saat ini di Pelabuhan 44

Penyeberangan Bolok masih ditemukan kendaraan yang tidak melewati portal yang berfungsi untuk mengukur ketinggian kendaraan serta tidak melewati jembatan timbang. *Toll gate* di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.13.

Gambar 4. 13 *Toll Gate*

4) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara, pada saat menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah mendapatkan tiket pada loket yang tersedia. Ruang tunggu terletak di belakang loket pembelian tiket. Ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.14.

Gambar 4. 14 Ruang Tunggu

5) Pos Masuk Pelabuhan

Tempat pengguna jasa melakukan pembayaran untuk memasuki area pelabuhan. Pos masuk pelabuhan berada pada depan pelabuhan para penjemput diwajibkan membayar uang masuk pelabuhan. Pos masuk pelabuhan ini dijaga oleh 2 petugas PT. ASDP Ferry Indonesia Ferry (Persero). Pos masuk pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 4.15.

Gambar 4. 15 Pos Masuk Pelabuhan

6) Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang

Area parkir merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan di pelabuhan untuk menunggu masuk ke dalam kapal atau

45

biasa disebut lapangan parkir siap muat serta mengadakan pengecekan ulang atas bus yang telah diperiksa pada pos pemeriksa manifest.

Lapangan parkir kendaraan menyeberang dapat dilihat pada Gambar 4.16.

Gambar 4. 16 Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang 7) Toilet / WC

Toilet merupakan suatu ruangan yang didesain khusus lengkap

dengan kloset, persediaan air dan segala pernik-pernik yang ada di dalamnya. Keberadaan toilet sangat diwajibkan di setiap rumah, kantor, fasilitas umum dan berbagai tempat yang memungkinkan.

Toilet / WC dapat dilihat pada Gambar 4.17.

Gambar 4. 17 Toilet / WC

8) ATM

Pada pelabuhan penyeberangan Bolok terdapat 1 Atm center. Letak ATM berada di sebelah pos polisi KP3 yang berdekatan dengan loket dan ruang tunggu Pelabuhan Penyeberangan Bolok. Fasilitas berupa ATM hanya ada satu di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu Bank Rakyat Indonesia (BRI). ATM Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.18.

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan
		P	L	T		
1.	Gedung Operasional Kantor	22,7	29,66	3	671,9	m ²
2.	Lapangan Parkir Siap Muat	57,5	52,3		3.000	m ²
3.	Lapangan Parkir Antar /Jemput	48	54,5			m ²
4.	Lampu Penerang				24	Titik
5.	Ruang Tunggu	19,9	10,4		206,9	m ²
6.	Loket Tiket	2,64	3,8	2,7	10,03	m ²

Gambar 4. 18 ATM

Berikut luasan fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan

Bolok dapat dilihat pada Tabel 4.13.

Tabel 4. 13 Luasan Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bolok

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi		Ket
		P	L	T			Baik	Rusak	
7.	Pos Penjagaan	7	5		35	m ²			Ada
8.	Jembatan Timbang	-	-	-	1	Buah			Ada

9.	Toilet	2,25	2	2,7	4,5	m ²			Ada
10.	Tanki Air Bersih	6	6		11	Unit			Ada
11	Tanki BBM	-	-	-	-	Ton	-	-	Tidak Ada
12.	Listrik	-	-	-	30.000	KVA /watt			Ada
13.	Air (PAM/ Air Tanah)				35.000	m ³			Ada
14.	Musala	5	6		30	m ²			Ada
15.	Pagar Pelabuhan				1.500				Ada
16.	Pintu Gerbang	-	-	-	-	Unit	-	-	Belum Ada
17.	Gudang	3,1	15,1	2,7	46,81				Ada
18.	Ruang Menyusui	3	2		66				Ada
19.	Taman	102	1,2	-	122,4		-	-	Ada
20.	Jalur Hijau	-	-	-	-	m ²			Tidak Ada
21.	Pemadam Kebakaran	-	-	-	-	kg/unit	-	-	Tidak Ada
22.	Fasilitas Usaha Penunjang								
	a. Kantin				20	Unit			Ada
	b. Wartel	-	-	-	-	Unit	-	-	Tidak Ada
	c. ATM	1,5	1,5		1	Unit			Ada
23.	Akses Jalan								
	a. Menuju Pelabuhan				1.800	M			Ada
	b. Dalam Pelabuhan				250	M			Ada
24.	Mess				117	m ²			Ada

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (2023) b.

Fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok

1) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Bolok merupakan pelabuhan dengan tipe dermaga *Moveable Bridge* (MB) yang memiliki 2 (dua) *Movable Bridge* yang dioperasikan untuk kapal Ro-Ro. Pelabuhan Bolok juga memiliki dermaga darurat yang berada di tengah

48

dermaga 1 dan dermaga 2. Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.19.

Gambar 4. 19 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bolok 2) *Gang Way*

Gangway / Koridor sebagai sarana penghubung penumpang menuju ke kapal dari ruang tunggu. Kondisi *Gangway* saat ini sangat baik dan bisa digunakan untuk jalur penumpang menuju kapal. *Gang way* dapat dilihat pada Gambar 4.20.

Gambar 4. 20 *Gang Way*

3) *Cause Way*

50

Lahan yang digunakan sebagai jalan penghubung untuk menuju dermaga.

Cause way digunakan sebagai jalan untuk kendaraan yang akan masuk dan keluar kapal. *Cause way* Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.21.

Gambar 4. 21 *Cause Way*

4) Ruang Kontrol *Movable Bridge*

Dalam operasional kapal di dermaga, fungsi jembatan bergerak *movable bridge* sangat diperlukan untuk mengatasi perbedaan pasang surut air laut karena dapat diatur sesuai dengan posisi kapal. Jembatan bergerak diatur oleh petugas yang telah ditunjuk oleh pengolah pelabuhan, maka disediakan juga rumah *movable bridge*. *Movable bridge* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.22.

Gambar 4. 22 *Movable Bridge*

5) *Trestle*

Bangunan dari dermaga yang berfungsi sebagai jalan akses dari daratan menuju dermaga atau sebaliknya. *Trestle* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.23.

Gambar 4. 23 *Trestle*

6) *Catwalk*

Catwalk adalah jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju mooring dolphin dari dermaga. *Catwalk* digunakan petugas untuk menuju *bolder* yang terletak di *mooring dolphin* pada saat kapal akan sandar dan pada saat kapal akan berlayar. Kondisi

Catwalk di dermaga II saat ini masih terdapat jalan yang bolong sehingga petugas harus berhati-hati untuk melewati *catwalk* tersebut. *Catwalk* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada 4.24.

Gambar 4. 24 *Cat Walk*

7) *Bolder*

Bolder berfungsi untuk mengikat tali kapal yang sedang tambat. *Bolder* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.25.

Gambar 4. 25 *Bolder*

8) *Fender*

Fender berfungsi meredam energi kinetik kapal saat membentur dermaga, sehingga menghindarkan dermaga dari kerusakan akibat benturan. *Fender* pada Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Gambar 4.26.

8.	<i>Mooring Dholpin I</i>	4,1	4,1		2	Buah
9.	<i>Mooring Dholpin II</i>	4,1	4,1		2	Buah
10.	<i>Movable Bridge I</i>	20	7		140	m ²
	Kapasitas				40	Ton
11.	<i>Movable Bridge II</i>	20	7		140	m ²
	Kapasitas				40	Ton
12.	Fender				7	Unit
13.	<i>Frontal Frame</i>				7	Buah
14.	Bolar/ Bolder				26	Buah
15.	Rambu Suar	-	-	-	2	Unit
16.	Ruang Kontrol MB I	3,8	3,74	2,7	14,2	m ²

Gambar 4. 26 Fender

Berikut luasan fasilitas perairan Pelabuhan Penyeberangan

Bolok dapat dilihat pada Tabel 4.14.

Tabel 4. 14 Luasan Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Bolok

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Sat
		P	L	T		
1.	Kolam Pelabuhan	268	175			
2.	<i>Cause Way</i>	194	9,6		1.862,4	r
3.	<i>Gangway</i>	194	2		388	r
4.	<i>Trestle</i>	30,5	7,2		219,6	r
5.	<i>Catwalk</i>	59,5	1,2		71,4	r
6.	<i>Breasting Dholpin I</i>	4,1	4,1		4	Bt
7.	<i>Breasting Dholpin II</i>	4,1	4,1		3	Bt

No	Jenis	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi	Ket
17.	Fasilitas Ruang Kontrol MB II	3,8	3,74	2,7	14,2	m ²		Ada

18.	Genset MB I				500V	KVA			Ada
19.	Genset MB II				500V	KVA			Ada

Sumber :Balai Pengelola Transportasi Darat (2023)

4. Instansi Pembina Transportasi

Dalam perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan pelaksanaan evaluasi, pelaporan dan pembinaan angkutan penyeberangan di Provinsi Nusa Tenggara Timur dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Nusa Tenggara Timur dan pengoperasiannya dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis masing-masing pelabuhan.

- a. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur mempunyai wilayah kerja di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Alamat Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur di Jl. Timor raya KM.8 Oesapa.
- b. Visi dan Misi Balai Pengelola Transportasi Kelas II Nusa Tenggara Timur.

Visi :

Menjadi organisasi pemerintah yang professional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan berkeadilan, yang aman, selamat, mudah dijangkau, berkualitas, berdaya saing tinggi, dan terintegrasi dan dapat di pertanggung jawabkan.

Misi :

- 1) Menciptakan system pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia.
- 2) Menciptakan dan mengintrogasi transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.

3) Mendorong berkembangnya industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel. Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.

c. Tugas Pokok dan Fungsi di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur

Tugas :

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

Fungsi :

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

bidang lalu lintas dan angkutan sungai danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

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

Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur dapat dilihat pada Gambar 4.27.

a) Subbagian Tata Usaha

Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak, serta pelaporan Sistem Akuntansi Instansi, urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.

b) Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis fasilitas pendukung dan integrasi moda dan pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan.

c) Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

d) Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan

Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau Penyeberangan, dan Pengawasan mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan

untuk jaringan jalan nasional, penyediaan,

57

pengoperasian, dan pemeliharaan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, sarana bantu navigasi pelayaran, dan sistem informasi manajemen lalu lintas sungai, danau, dan penyeberangan, pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan, halte, dan rambu sungai danau, pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karoseri, penyelenggara pengujian berkala kendaraan bermotor, pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau, dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, pemberian subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknis analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan, pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, sarana bantu navigasi pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan, rambu, alur, dan halte sungai danau, kegiatan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis, pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta patroli dan pengamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan.

5. Produktivitas Angkutan

a. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan

Bolok – Rote Selama 30 Hari. Berikut ini merupakan data produktivitas Pelabuhan

Penyeberangan Bolok di Lintasan Bolok – Rote selama 30 hari dapat dilihat pada Tabel 4.15 dan 4.16.

Tabel 4. 15 Data Produktivitas Kedatangan Selama 30 Hari

KEDATANGAN											
NO	TANGGAL	PNP	KENDARAAN GOLONGAN								
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IVA	GOL IVB	GOL VA	GOL VB	GOL VIA	
	11 MEI 2023	340	0	51	0	3	1	0	15	0	0
2	2 MEI 2023	288	0	43	0	2	2	0	15	0	
3	3 MEI 2023	471	0	112	0	5	0	0	13	0	
4	4 MEI 2023	292	0	45	0	3	1	0	7	0	
5	5 MEI 2023	163	0	20	0	2	1	0	9	0	
6	6 MEI 2023	393	0	61	0	3	0	0	6	0	
7	7 MEI 2023	429	0	71	0	3	0	0	7	0	
8	8 MEI 2023	285	0	38	0	3	2	0	9	0	
9	9 MEI 2023	257	0	32	0	1	1	0	10	0	
10	10 MEI 2023	292	0	42	0	6	3	0	10	0	
11	11 MEI 2023	319	0	41	0	6	2	0	13	0	
12	12 MEI 2023	261	0	29	0	3	1	0	13	0	
13	13 MEI 2023	225	0	25	0	4	4	0	13	0	
14	14 MEI 2023	252	0	57	0	0	2	0	6	0	

KEDATANGAN													
NO	TANGGAL	PNP	KENDARAAN GOLONGAN										
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IVA	GOL IVB	GOL VA	GOL VB	GOL VIA	GOL VIB	GOL VII	GOL VIII
15 15 MEI 2023 242 0 33 0 2 1 0 8 0 0 0 0 0													
16	16 MEI 2023	212	0	35	0	5	4	0	6	0	2	0	0
17	17 MEI 2023	340	0	58	0	1	2	0	15	0	1	0	0
18	18 MEI 2023	292	0	47	0	4	3	0	13	0	1	0	0
19	19 MEI 2023	336	0	48	0	2	3	0	10	0	4	0	0
20	20 MEI 2023	70	0	11	0	1	0	0	6	0	1	1	0
21	21 MEI 2023	391	0	57	0	1	3	0	12	0		0	0
22	22 MEI 2023	217	0	38	0	4	0	0	10	0	2	0	0
23	23 MEI 2023	136	0	26	0	1	1	0	9	0	5	0	0
24	24 MEI 2023	120	0	20	0	1	1	0	11	0	2	0	0
25	25 MEI 2023	201	0	23	0	1	4	0	14	0	2	0	0
26	26 MEI 2023	226	0	29	0	4	3	0	14	0	2	0	0
27	27 MEI 2023	299	0	32	0	4	5	0	10	0	1	0	0
28	28 MEI 2023	300	0	47	0	0	1	0	5	0	3	0	0
29	29 MEI 2023	194	0	28	0	1	1	0	6	0	2	0	0

30	30 MEI 2023	272	0	37	0	0	1	0	13	0	1	1	0
----	-------------	-----	---	----	---	---	---	---	----	---	---	---	---

Dari tabel 4.15 dapat diketahui produktivitas kedatangan selama 30 hari pada lintasan Bolok – Rote untuk produktivitas paling sedikit sebesar 70 penumpang dan 20 kendaraan pada tanggal 20 Mei 2023 dan untuk produktivitas paling banyak sebesar 471 penumpang dan 130 kendaraan pada tanggal 3 Mei 2023.

Tabel 4. 16 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 30 Hari

KEBERANGKATAN										
NO	TANGGAL	PNPG	KENDARAAN GOLONGAN							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IVA	GOL IVB	GOL VA	GOL VB	GOL VI
1 1 MEI 2023 426 0 56 0 6 3 0 6 0 1 0 0 1										
2	2 MEI 2023	318	0	56	0	5	5	0	9	0
3	3 MEI 2023	212	0	29	0	1	1	0	10	0
4	4 MEI 2023	238	0	39	0	7	2	0	9	0
5	5 MEI 2023	217	0	30	0	4	0	0	9	0
6	6 MEI 2023	256	0	48	0	4	1	0	9	0
7	7 MEI 2023	319	1	80	1	3	1	0	10	0
8	8 MEI 2023	247	0	40	0	3	2	0	3	0
9	9 MEI 2023	246	0	38	0	1	1	0	7	0
10	10 MEI 2023	311	0	37	0	6	2	0	16	0
11	11 MEI 2023	25	0	31	0	4	4	0	13	0
12	12 MEI 2023	263	0	29	0	6	1	0	14	0
13	13 MEI 2023	270	0	51	0	3	1	0	10	0
14	14 MEI 2023	391	0	54	0	2	6	0	11	0
15	15 MEI 2023	184	0	26	0	0	2	0	2	0

16	16 MEI 2023	251	0	30	0	5	2	0	6	0
17	17 MEI 2023	473	0	71	0	10	2	0	17	0
18	18 MEI 2023	31	0	40	0	1	0	0	6	0

KEBERANGKATAN												
NO	TANGGAL	PNPG	KENDARAAN GOLONGAN									
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IVA	GOL IVB	GOL VA	GOL VB	GOL VIA	GOL VIB	GOL VIB
19	19 MEI 2023	157 ⁰ 41 0 ⁰	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
20	20 MEI 2023	263	0	42	0	1	3	0	10	0	2	0
21	21 MEI 2023	303	0	61	0	5	3	0	11	0	2	1
22	22 MEI 2023	203	0	27	0	1	5	0	12	0	3	0
23	23 MEI 2023	149	0	32	0	4	7	0	6	0	2	0
24	24 MEI 2023	149	0	32	0	4	7	0	6	0	2	0
25	25 MEI 2023	303	0	61	0	1	2	0	10	0	1	0
26	26 MEI 2023	318	0	52	0	4	4	0	13	0	1	0
27	27 MEI 2023	286	0	52	0	3	1	0	6	0	6	0
28	28 MEI 2023	187	0	29	0	3	4	0	9	0	3	0

29	29 MEI 2023	120	0	15	0	3	1	0	9	0	1	1
30	30 MEI 2023	172	0	34	0	1	2	0	8	0	4	0

Dari tabel 4.16 dapat diketahui produktivitas keberangkatan selama 30 hari pada lintasan Bolok – Rote untuk produktivitas paling sedikit sebesar 52 penumpang dan 25 kendaraan pada tanggal 11 Mei 2023 dan untuk produktivitas paling banyak sebesar 473 penumpang dan 101 kendaraan pada tanggal 3 Mei 2023.

b. Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Bolok Selama 30 Hari

Adapun data produktivitas yang di peroleh yaitu data produktivitas selama 30 hari yang di Pelabuhan Penyeberangan Bolok. Data produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada Tabel 4.17.

Tabel 4. 17 Data Produktivitas Pelabuhan Bolok Selama 30 Hari

NO HARI/TANGGAL TRIP PNPG
JUMLAH

KENDARAAN

(ORG)
KENDARAANGOL. I
GOL. II
GOL. III

GO L.I V	GO L.I V	GO L.V	GO L.V	GO L.VI	GO L.VI
A	B	A	B	A	B

GOL. VII
GOL. VIII
GOL. IX

1	Sabtu, 01 April 2023	6	815	199	0	126	0	12	27	0	30
2	Minggu, 02 April 2023	5	937	163	0	117	0	15	9	0	29
3	Senin, 03 April 2023	4	414	112	0	84	0	7	6	0	13
4	Selasa, 04 April 2023	6	1.357	229	0	161	0	15	20	0	35

5	Rabu, 05 April 2023	5	1.480	220	0	166	0	12	14	0	23
6	Kamis, 06 April 2023	6	1.122	234	0	173	0	16	16	0	24
7	Jumat, 07 April 2023	4	361	127	0	93	0	7	11	0	13
8	Sabtu, 08 April 2023	5	602	126	0	95	0	6	14	0	10
9	Minggu. 09 April 2023	5	431	89	0	63	0	3	15	0	8
	10 Senin,10 April 2023	1	35	11	0	7	0	1	2	0	1
	11 Selasa, 11 April 2023	1	91	52	0	38	0	1	12	0	1
	12 Rabu, 12 April 2023	5	616	163	0	122	0	5	14	0	14
	13 Kamis, 13 April 2023	6	978	244	0	170	0	27	4	0	31
	14 Jumat, 14 April 2023	4	388	108	0	75	0	6	15	2	8
	15 Sabtu, 15 April 2023	5	820	166	0	100	0	9	21	0	31
	Minggu. 16 April 23	5	794	181	0	133	0	10	18	0	28
	17 Senin,17 April 2023	6	970	211	0	142	0	17	8	0	33
	18 Selasa, 18 April 2023	5	1.775	307	0	227	1	17	32	0	27
	19 Rabu, 19 April 2023	4	1.455	309	0	249	0	31	12	0	13
	20 Kamis, 20 April 2023	6	2.187	443	0	365	0	32	12	0	33
	21 Jumat, 21 April 2023	5	1.002	327	0	260	0	31	12	0	23

