

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN
PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
LINTASAN KUPANG-HANSISI
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

AHMAD MUAMMAR KADAFI

NPT. 2003100

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

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN
PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
LINTASAN KUPANG-HANSISI
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

AHMAD MUAMMAR KADAFI

NPT. 2003100

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

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
LINTASAN KUPANG-HANSISI PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**

Disusun dan Diajukan oleh :

AHMAD MUAMMAR KADAFI
2003100

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Sidang KKW
Pada tanggal Agustus 2023

Menyetujui :

Penguji I

Penguji II

Penguji III

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

Isman Djulfi, S.T., M.A.P
NIP.19710726 199703 2 002

Driaskoro Budi S, S.T., M.Sc
NIP.19780513 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

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

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN PENERAPAN STANDAR
PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL
PENYEBERANGAN PT ASDP
INDONESIA FERRY (PERSERO)
LINTASAN KUPANG - HANSISI**

Nama Taruna : **AHMAD MUAMMAR KADAFI**

NPT : **20 03 100**

Program Studi : **DIII MTPD**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

DRIASKORO BUDI SIDHARTA, ST., M.Sc

NIP. 19780513 200912 1 001

IKKA SUHARLI, S.Pd., M.M.Tr

NIP. 19720520 200212 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SI.T., M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : AHMAD MUAMMAR KADAFI

NPT : 2003100

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul
“**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN PT ASDP
INDONESIA FERRY (PERSERO) PADA LINTASAN KUPANG –
HANSISI 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

Materai 10.000

() ()

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : AHMAD MUAMMAR KADAFI

NPT : 1903099

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL
PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN PT ASDP
INDONESIA FERRY (PERSERO) PADA LINTASAN KUPANG –
HANSISI 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

Materai 10.000

AHMAD MUAMMAR KADAFI

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin

Puji syukur penulis hanturkan kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) PADA LINTASAN KUPANG – HANSISI PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR”** tepat pada waktunya.

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Almarhum ayah tercinta Bapak M.Mundir dan ibu tersayang Ibu Anis Nur Laili serta kakak terbaik Febriani yang selalu ada untuk doa dan dukungannya.
2. Mita Lindia yang selalu menemani dan mendukung dengan doa-doanya.
3. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
4. Bapak Driaskoro Budi Sidharta, ST., M.Sc. selaku dosen pembimbing I dan Bapak Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr. selaku dosen pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
5. Bapak Robert N.I. Tail, S.SiT., M.M. selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Nusa Tenggara Timur.
6. Seluruh dosen dan pengajar di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang yang telah memberikan ilmu serta wawasan dan seluruh pengasuh taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang.

7. Ikatan Keluarga Alumni Ahli Lalu Lintas (IKAALL) dan Ikatan Alumni Pendidikan Tinggi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan (IKASDAP) NTT yang telah memberikan bantuan moral maupun material selama kami melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di Provinsi Nusa Tenggara Timur.
8. Rekan – rekan kontingen Jawa Timur dan Jawa Tengah terima kasih telah memberikan dukungan dan doanya.
9. Rekan – rekan satu angkatan XXXI dan adik tingkat angkatan XXXII serta XXXIII terima kasih atas dukungan dan doanya.
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja wajib ini.

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

Palembang,Agustus 2023
Penulis,

AHMAD MUAMMAR KADAFI
20 03 100

Tinjauan Penerapan Standar Pelayanan Minimal Pengoperasian Kapal
Penyeberangan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pada Lintasan Kupang –
Hansisi Provinsi Nusa Tenggara Timur.

ABSTRAK

Dibimbing oleh : Driaskoro Budi Sidharta , ST., M.Sc. dan Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr.

Pelabuhan Penyeberangan Bolok adalah Pelabuhan Penyeberangan yang dikelola oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang yang melayani lintas antar provinsi dan antar pulau dengan salah satu lintasan penyeberangan Kupang – Hansisi.

Untuk menganalisa masalah yang ada, survei yang dilaksanakan pada Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu mengenai standar pelayanan pengoperasian kapal yang membahas tentang kecepatan kapal, ketepatan jadwal kapal, fasilitas pengawasan di ruang mesin kapal serta kondisi fisik kapal. Sehingga maksud dari pembuatan kertas kerja wajib ini untuk menceritakan kondisi yang sebenarnya yang digunakan sebagai acuan bagi pengelola pelabuhan.

Pengelola pelabuhan wajib menyediakan fasilitas keamanan diruang mesin kapal sebagai bentuk pengawasan, penambahan kecepatan kapal sesuai Permenhub nomor 62 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan sehingga pemenuhan ketepatan jadwal keberangkatan kapal bisa terpenuhi.

Kata Kunci : *Pelabuhan, Kapal, Standar Pelayanan, Operator Kapal*

Overview of the Implementation of the Minimum Service Standards for the Operation of PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Ferry Ships on the Kupang – Hansisi Route, East Nusa Tenggara Province.

ABSTRACT

Guided by : Driaskoro Budi Sidharta , ST., M.Sc. and Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr.

The Bolok Ferry Port is a Ferry Port managed by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Kupang Branch which serves inter-province and inter-island crossings with one of the Kupang - Hansisi crossings.

To analyze the existing problems, a survey was carried out at the Bolok Ferry Port, namely regarding ship operating service standards which discussed ship speed, ship schedule accuracy, security facilities in the ship's engine room and ship's physical condition. So that the purpose of making this mandatory working paper is to tell the actual conditions which are used as a reference for port managers

Port managers are required to provide security facilities in the ship's engine room as a form of supervision, and to increase ship speed according to Minister of Transportation Number 62 of 2019 concerning Minimum Service Standards for Ferry Ship Transportation so that the ship's departure schedule can be fulfilled.

Keywords : Port, Ship, Service Standards, Ship Operator.

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB..... iii

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	2
C. TUJUAN PENELITIAN.....	2
D. BATASAN MASALAH.....	2
E. MANFAAT PENELITIAN	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. TINJAUAN PUSTAKA	4
1. Penelitian Terdahulu	4
2. Teori Pendukung.....	5
B. LANDASAN TEORI	5
1. Landasan Hukum	5
2. Landasan Teori	7
BAB III METODE PENELITIAN.....	10
A. DESAIN PENELITIAN.....	10
1. Waktu dan Lokasi Penelitian	10
2. Jenis Penelitian	10
3. Instrumen Penelitian	10
4. Jenis dan Sumber Data.....	12
5. Bagan Alir Penelitian.....	13
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	14
1. Data Primer.....	14
2. Data Sekunder.....	14
C. TEKNIK ANALISIS DATA.....	15
D. JADWAL PENELITIAN	16
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	17
A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	17

B. HASIL PENELITIAN	47
C. PEMBAHASAN	57
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	59
A. KESIMPULAN	59
B. SARAN	59
DAFTAR PUSTAKA	60

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya	4
Tabel 3.1. Formulir Survey SPM Pengoperasian Kapal.....	11
Tabel 3.2. Formulir Survey Fasilitas Pengawasan di ruang mesin kapal	11
Tabel 3.3. Formulir Survey Keteraturan Ketepatan Jadwal Kapal	11
Tabel 3.4. Jadwal Penelitian	16
Tabel 4.1. Luas Wilayah Menurut Kabupaten/Kota.....	17
Tabel 4.2 Batas wilayah administrasi Provinsi NTT	18
Tabel 4.3 Angka Kepadatan Penduduk Provinsi NTT	19
Tabel 4.4 <i>Ship Particular</i> KMP Inerie II.....	24
Tabel 4.5 <i>Ship Particular</i> KMP Lakaan	25
Tabel 4.6 <i>Ship Particular</i> KMP Uma Kalada	27
Tabel 4.7 <i>Ship Particular</i> KMP Ile Labalekan	28
Tabel 4.8 <i>Ship Particular</i> KMP Sirung	30
Tabel 4.9 <i>Ship Particular</i> KMP Cakalang II	31
Tabel 4.10 <i>Ship Particular</i> KMP Ranaka	33
Tabel 4.11 <i>Ship Particular</i> KMP Pulau Sabu	35
Tabel 4.12 Jadwal Operasional Kapal KMP Uma Kalada.....	49
Tabel 4.13 Jadwal Operasional Kapal KMP Inerie II	49
Tabel 4.14 Fasilitas Keamanan Di Ruang Mesin	50
Tabel 4.15 Kondisi fisik kapal KMP Uma Kalada.....	51
Tabel 4.16 Kondisi fisik kapal KMP Inerie II	52
Tabel 4.17 Kecepatan Dinas KMP Uma Kalada.....	54
Tabel 4.18 Kecepatan Dinas KMP Inerie II.....	55
Tabel 4.19 Jadwal Operasi Kapal KMP Uma Kalada	56
Tabel 4.20 Jadwal operasi kapal KMP Inerie II.....	56
Tabel 4.21 kesesuaian kondisi pelayanan Operasional KMP Uma Kalada.....	57
Tabel 4.22 kesesuaian kondisi pelayanan operasional KMP Inerie II.....	57
Tabel 4.23 Perbandingan Antara Kondisi Eksisting Yang Ada Dengan	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1. Bagan Alir Penelitian.....	13
Gambar 4.1 Peta Geografis Provinsi NTT.....	17
Gambar 4. 2. Diagram Jumlah Penduduk	20
Gambar 4.3 Struktur Organisasi BPTD Kelas II NTT	22
Gambar 4.4 KMP Inerie II.....	24
Gambar 4.5 KMP Lakaan	25
Gambar 4.6 KMP Uma Kalada	27
Gambar 4.7 KMP Ile Labalekan	28
Gambar 4.8 KMP Sirung	30
Gambar 4.9 KMP Cakalang II	31
Gambar 4.10 KMP Ranaka	33
Gambar 4.11 KMP Pulau Sabu	35
Gambar 4.12 Jembatan timbang yang tidak berfungsi	37
Gambar 4.13 Lapangan Parkir	38
Gambar 4.14 Lampu Penerangan di Area Pelabuhan.....	38
Gambar 4.15 Toll Gate	39
Gambar 4. 16 Loket Penjualan Tiket.....	39
Gambar 4.17 Ruang Tunggu	40
Gambar 4.18 Pos Masuk Pelabuhan	40
Gambar 4.19 Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang.....	41
Gambar 4.20 Toilet / WC.....	41
Gambar 4.21 ATM	42
Gambar 4.22 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bolok	42
Gambar 4.23 Gang Way	43
Gambar 4.24 <i>Cause Way</i>	43
Gambar 4.25 Ruang Kontrol MB	44
Gambar 4.26 Trestle	45
Gambar 4.27 <i>Catwalk</i>	45
Gambar 4.28 Bolder	46
Gambar 4.29 Fender	46
Gambar 4.30 <i>CCTV</i> di ruang mesin KMP Uma Kalada.....	47
Gambar 4.31 <i>CCTV</i> di ruang mesin KMP Inerie II.....	48
Gambar 4.32 Korosi di Sisi Bagian Dalam Kapal KMP Uma Kalada	48
Gambar 4.33 Kecepatan Dinas Kapal KMP Uma Kalada	54
Gambar 4.34 Kecepatan dinas kapal KMP Inerie II.....	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan Bolok Kupang didirikan pada tahun 1986 dan mempunyai luas dermaga 35.398 m², didaerah Nitneo Kecamatan Kupang Barat Kabupaten Kupang dibagian Barat Kota Kupang tepatnya di Selat Semau. Karena letaknya yang berada diujung Pulau Timor Provinsi Nusa Tenggara Timur, Pelabuhan Bolok menjadi pelabuhan terbesar kedua di bagian Selatan Indonesia. Trayek lintasan di Pelabuhan Bolok salah satunya adalah lintasan Kupang-Hansisi.

Standar pelayanan minimal (SPM) angkutan penyeberangan di atas kapal memiliki nilai yang sangat penting bagi perusahaan dan pihak regulator. SPM tersebut dapat dijadikan sebagai tolok ukur dalam penyediaan pelayanan serta dapat dijadikan sebagai acuan kualitas pelayanan yang disediakan oleh pengelola kapal. Perusahaan angkutan pelayaran yang melayani lintasan penyeberangan harus menyediakan layanan yang memenuhi standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan yang sudah dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 mengatur juga tentang standar pelayanan minimal yang berkaitan dengan pengoperasian kapal penyeberangan. Maka dari itu, penulis bermaksud untuk mengetahui tingkat pemenuhan standar pelayanan minimal yang berkaitan dengan operasional kapal penyeberangan pada kapal penyeberangan milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi di Pelabuhan Bolok. Oleh karena itu dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini penulis mengambil judul: **TINJAUAN PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PENGOPERASIAN KAPAL PENYEBERANGAN PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) PADA LINTASAN KUPANG – HANSISI PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR.**

B. RUMUSAN MASALAH

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

1. Apakah kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi pada lintasan Kupang -Hansisi telah dilengkapi dengan fasilitas pengawasan di ruang mesin kapal seperti yang diatur dalam Permenhub No. 62 tahun 2019?
2. Apakah kondisi fisik kapal di kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi pada lintasan Kupang-Hansisi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019?
3. Apakah ketepatan waktu operasi kapal dan ketepatan kecepatan dinas kapal di kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi pada lintasan Kupang-Hansisi telah memenuhi standar pelayanan minimal untuk pengoperasian kapal sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui tingkat kesesuaian fasilitas pengawasan di ruang mesin kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi di lintasan Kupang - Hansisi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019.
2. Untuk mengetahui kondisi fisik kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi di lintasan Kupang - Hansisi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019.
3. Untuk mengetahui ketepatan waktu jadwal operasional kapal dan kecepatan dinas kapal penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang beroperasi di lintasan Kupang - Hansisi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019.

D. BATASAN MASALAH

Agar pokok permasalahan yang dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan masalah yang dibahas yaitu :

1. Penelitian ini dilakukan diatas Kapal Penyeberangan PT ASDP Indonesia

Ferry (Persero) yang beroperasi di Lintasan Kupang-Hansisi.

2. Lokasi penelitian di Pelabuhan Bolok Kupang.
3. Masalah yang dibahas mengenai Standar Pelayanan Minimal Pengoperasian Kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 62 Tahun 2019.

E. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Bagi Taruna
 - a. Taruna dapat menerapkan teori yang telah diajarkan selama Pendidikan di kampus pada lokasi PKL.
 - b. Sebagai bentuk Latihan bagi taruna sebelum memasuki dunia kerja setelah lulus.
2. Manfaat Bagi Lembaga/instansi
 - a. Sebagai bahan masukan dalam peningkatan kualitas taruna terhadap kompetensi yang diterapkan dalam kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL)
 - b. KKW ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya dengan permasalahan yang berkaitan dengan standar pelayanan minimal pengoperasian kapal penyeberangan.
 - c. Sebagai bahan informasi pembelajaran tentang pelabuhan dan angkutan penyeberangan.
3. Manfaat Bagi BPTD dan Pemerintah Daerah (Dishub)
 - a. Sebagai bahan masukan dalam upaya perbaikan dan pengembangan dalam hal standar pelayanan untuk pengoperasian kapal yang beroperasi.
 - b. Dapat dijadikan pedoman dalam peningkatan kualitas pelayanan.
 - c. Dapat digunakan dalam melakukan tinjauan kinerja untuk perencanaan yang lebih tertib dan teratur sesuai peraturan perundang-undangan.
4. Manfaat Bagi Masyarakat

Menjamin adanya peningkatan pelayanan jasa sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan di atas kapal maupun di Pelabuhan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai standar pelayanan pengoperasian kapal pada kapal di lintasan Kupang – Hansisi belum pernah dilakukan sebelumnya, namun penelitian yang penulis lakukan berdasarkan penelitian sebelumnya yang pernah membahas masalah standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan. Review penelitian sebelumnya dapat dilihat pada tabel 2.1.

Tabel 2. 1. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian dan Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1. Annisa Veranika (2021)	Tinjauan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Pada KMP. Kuala Batee II di Lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api	Berdasarkan hasil penelitian tingkat kesesuaian pelayanan penumpang di KMP. Kuala Batee II 47,36 %, tingkat kesesuaian pelayanan pemuatan kendaraan di KMP. Kuala Batee II 42, 85 % dan tingkat kesesuaian pada pelayanan operasional kapal 75 %, sehingga dapat disimpulkan bahwa KMP. Kuala Batee II tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019. Aspek yang harus ditingkatkan dalam pelayanan operasional kapal yaitu Aspek kemudahan/keterjangkauan.
2. Ahmad Muammar Kadafi (2023)	Tinjauan Penerapan Standar Pelayanan Minimal Pengoperasian Kapal PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Lintasan Kupang – Hansisi Provinsi Nusa Tenggara Timur.	Berdasarkan hasil penelitian tingkat kesesuaian standar pelayanan pengoperasian kapal di KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II baik aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan aspek keteraturan masih belum sesuai ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019.

2. Teori Pendukung

Teori pendukung dalam penelitian ini digunakan sebagai referensi untuk menunjang atau memperdalam pemahaman terhadap informasi-informasi yang disajikan. Adapun teori pendukung yang digunakan adalah

1) Transportasi

Menurut (Salim, 2016) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

2) Kapal

Menurut (Suyono, 2007) kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan dan perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci

B. LANDASAN TEORI

1. Landasan Hukum

1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- a. Pasal 1 ayat 3 Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal
- b. Pasal 1 ayat 16 Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi
- c. 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.

- d. 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.
- 2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, dalam pasal 32 telah diatur ketentuan mengenai persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan memuat:
- 1) Surat izin usaha angkutan penyeberangan;
 - 2) Persetujuan pendahuluan pengadaan kapal sesuai dengan daerah operasi bagi badan usaha yang belum memiliki kapal
 - 3) Surat dan dokumen persyaratan kelaiklautan kapal yang permanen atau sementara;
 - 4) Lintas yang dilayani;
 - 5) Spesifikasi teknis kapal yang akan dioperasikan dan pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
 - 6) Bukti kepemilikan kapal (Grosse Akta).
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan
- a. Pasal 1 Ayat 1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan yang selanjutnya disebut SPM Angkutan Penyeberangan adalah persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.
 - b. Pasal 1 Ayat 2 Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan / atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
 - c. Pasal 1 Ayat 3 Kapal Angkutan Penyeberangan adalah kapal motor penyeberangan yang merupakan kendaraan air yang digerakkan

tenaga mekanik, berfungsi sebagai jembatan bergerak untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya yang masuk dan keluar melalui pintu rampa yang berbeda, memiliki konstruksi lambung dasar ganda serta memiliki paling sedikit 2 (dua) mesin induk.

d. Pasal 3 ayat 3 SPM Angkutan Penyeberangan untuk pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2) huruf c meliputi aspek:

- a) Keamanan;
- b) Kenyamanan; dan
- c) Keteraturan

e. Pasal 4 ayat 3 SPM Angkutan Penyeberangan untuk pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c terdiri atas:

- a) Kecepatan dinas kapal; dan
- b) Pemenuhan jadwal

f. Pasal 6 ayat (1,2)

Ayat 1 Kecepatan dinas kapal sebagaimana dimaksud pada pasal 4 ayat (3) huruf a diukur dengan melakukan percobaan berlayar di lintasan.

Ayat 2 Pemenuhan jadwal sebagaimana dimaksud pada pasal 4 ayat (3) huruf b terdiri atas:

- a) jadwal perjalanan kapal;
- b) jadwal operasi kapal;
- c) jadwal siap operasi;
- d) jadwal istirahat dan
- e) jadwal dok

2. Landasan Teori

Agar penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang berhubungan dengan objek penelitian. Adapun teori-teori yang dibahas sebagai berikut:

a. Angkutan Penyeberangan

Menurut (Abubakar, Kenasin, Wiratno, & Barzach, 2013) angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

b. Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Menurut (Abubakar, Kenasin, Wiratno, & Barzach, 2013) Standar Pelayanan Minimal (SPM) ditujukan kepada pengusaha angkutan penyeberangan yang telah memiliki persetujuan pengoperasian angkutan penyeberangan. Penetapan Standar Pelayanan Minimal berfungsi untuk menjamin kepastian dalam memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat pengguna jasa angkutan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan lancar serta sesuai dengan daya jangkauan masyarakat. Perusahaan angkutan penyeberangan yang melayani lintas sesuai dengan persetujuan angkutan penyeberangan yang telah diberikan, harus melakukan hal-hal sebagai berikut :

- a) Mengoperasikan kapal secara tepat waktu sesuai dengan jadwal sejak saat pemberangkatan sampai di tempat pelabuhan penyeberangan tujuan.
- b) Memelihara kebersihan dan kenyamanan kapal yang dioperasikan
- c) Memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.
- d) Mempekerjakan awak kapal yang dilengkapi dengan pakaian seragam dan menggunakan tanda pengenalan perusahaan.

c. Kapal Ro-Ro

Dikutip dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, Kapal Ro-Ro adalah kapal yang memiliki satu atau lebih geladak baik terbuka maupun tertutup yang dipergunakan untuk mengangkut segala jenis kendaraan sebagai muatan yang dimuat melalui sistem pintu rampa di bagian depan maupun belakang kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu yang digunakan peneliti untuk penelitian ini dilaksanakan sejak tanggal dikeluarkannya ijin penelitian dalam waktu kurang lebih 4 bulan, 2 bulan melaksanakan magang dikantor dan 2 bulan melaksanakan praktek kerja lapangan. Lokasi penelitian ini berada di Pelabuhan Penyeberangan Bolok Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kualitatif.

Menurut (Moleong, 2005) Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Dalam penelitian ini memusatkan kepada standar pelayanan minimal pada pengoperasian kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bolok lintasan Kupang-Hansisi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal angkutan penyeberangan.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan peneliti adalah observasi. Observasi yang dilakukan peneliti yaitu dengan melakukan survey langsung di lokasi penelitian. Adapun hasil survey yang diperoleh meliputi aspek keamanan,kenyamanan,dan ketepatan/keteraturan. Contoh formulir survey yang dipakai oleh peneliti dapat dilihat pada tabel 3.1, 3.2, 3.3.

Tabel 3.1. Formulir Survey SPM Pengoperasian Kapal

No	Jenis Pelayanan Berdasarkan PM NO. 62 Tahun 2019	Kondisi Pelayanan Di Kapal Penyeberangan PT ASDP lintasan Kupang- Hansisi	
		Sesuai	Tidak Sesuai
a	Keamanan		
1	CCTV		
b	Kenyamanan		
1	Kondisi Fisik Kapal		
c	Keteraturan//Ketepatan		
1	Jadwal Operasi		
2	Kecepatan Dinas Kapal		
	Total		

Tabel 3. 2. Formulir Survey Fasilitas Pengawasan di ruang mesin kapal

No	Standar Minimal	Kondisi Eksisting	Dokumentasi

Tabel 3. 3. Formulir Survey Keteraturan Ketepatan Jadwal Kapal

No	Tanggal	Jadwal		Eksisting		Deviasi	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1							
2							
3							

4. Jenis dan Sumber Data

Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data sebagai bahan acuan. Adapun sumber datanya sebagai berikut:

1. Data Primer

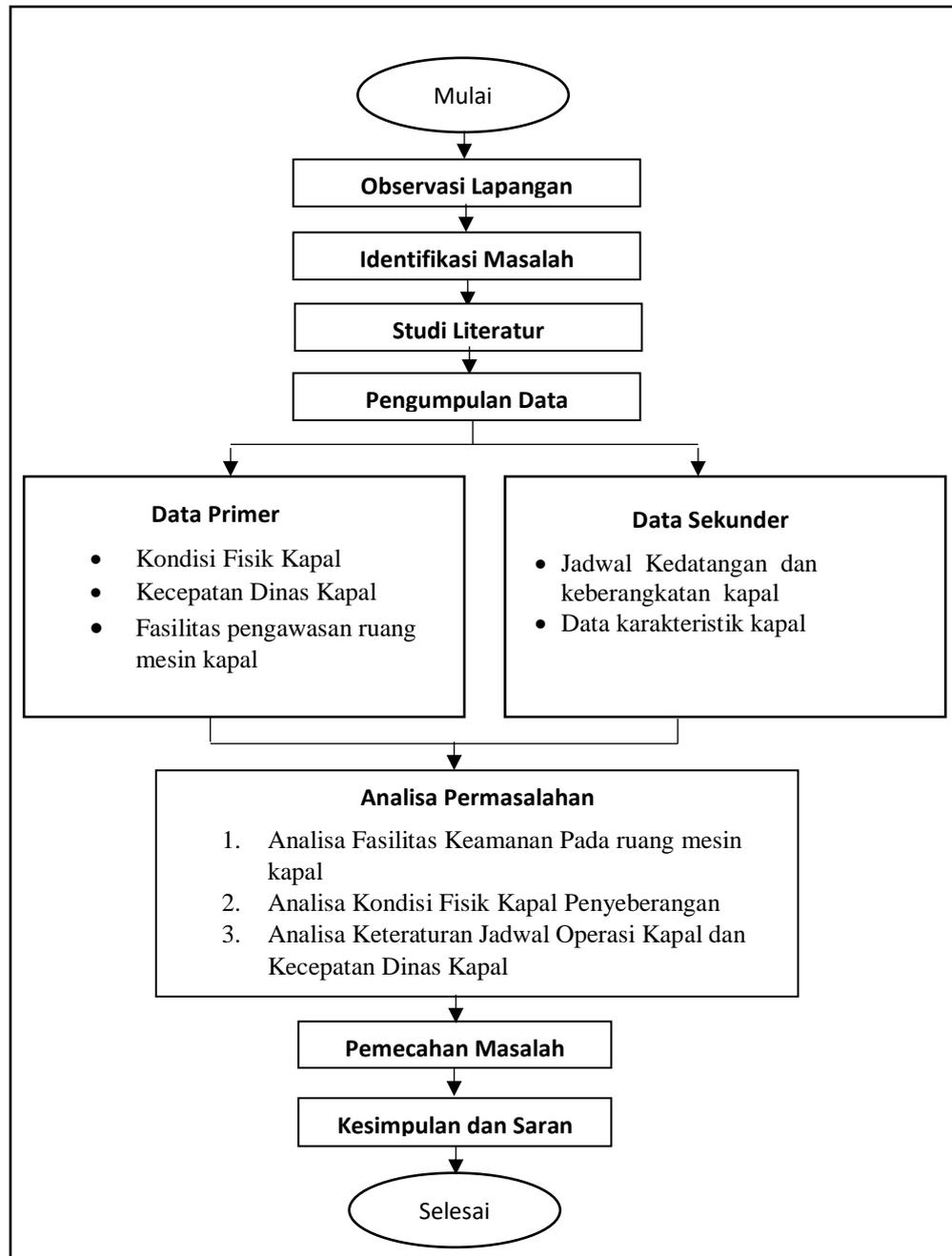
Menurut (Bungin, 2006) data primer adalah data yang langsung di peroleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Dalam penelitian ini sumber data primer peneliti diperoleh melalui observasi,survey. Adapun data primer pada penelitian ini berupa dokumentasi kondisi fisik kapal,data kecepatan dinas kapal,serta fasilitas pengawasan ruang mesin kapal.

2. Data Sekunder

Menurut (Suryabrata, 2016) data sekunder itu biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen, misalnya data mengenai keadaan demografis suatu daerah, data mengenai produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan di suatu daerah, dan sebagainya. Adapun data sekunder dari penelitian ini berupa jadwal keberangkatan kapal dan data karakteristik kapal.

5. Bagan Alir Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alir penelitian ini. Adapun bagan kerangka penelitian ini dapat dilihat pada gambar 3.1.



Gambar 3. 1. Bagan Alir Penelitian

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Data Primer

Metode yang digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan data primer yaitu metode observasi. Metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematis secara langsung di lapangan.

Metode observasi dalam penelitian ini yaitu dengan ikut kapal berlayar dan melakukan pengamatan langsung di atas Kapal Penyeberangan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) pada Lintasan Kupang-Hansisi. Adapun survey yang dilakukan untuk melengkapi data primer pada penelitian ini yaitu survey standar pelayanan minimal pengoperasian kapal di atas kapal yang dapat dilihat sebagai berikut:

- a. Survey fasilitas pengawasan di ruang mesin kapal, kondisi fisik kapal, dan keteraturan jadwal keberangkatan kapal serta kecepatan dinas kapal ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 tahun 2019.
- b. Dokumentasi yaitu pengumpulan foto kondisi kapal penyeberangan pada lintasan Kupang-Hansisi oleh penulis.

2. Data Sekunder

Metode yang digunakan dalam penelitian ini untuk mendapatkan data sekunder yaitu:

1) Metode Kepustakaan

Yaitu dengan mempelajari teori – teori dan buku – buku serta modul yang ada sebagai bahan referensi dalam menganalisa dan pembahasan masalah. Dalam metode ini penulis memperoleh data dengan menggunakan literature-literatur yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang ataupun buku-buku lain yang berhubungan atau berkaitan dengan penelitian.

2) Metode Institusional

Metode Institusional yaitu metode pengumpulan data dengan cara melakukan kunjungan ke instansi-instansi atau kantor-kantor untuk mendapatkan data sekunder yang terkait dengan penelitian.

Data yang dapat diperoleh yaitu data jadwal keberangkatan kapal dan

data karakteristik kapal. Instansi tersebut antara lain sebagai berikut :

- a. BPTD Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- b. Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- c. Dinas Perhubungan Kota Kupang.
- d. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur.

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian pada Kapal Penyeberangan Lintasan Kupang-Hansisi di lokasi Pelabuhan Penyeberangan Bolok Provinsi Nusa Tenggara Timur berdasarkan analisis pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 62 Tahun 2019 Pasal 3 ayat (3) tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan pada Pengoperasian Kapal :

1. Analisa Fasilitas Keamanan Pada Ruang Mesin Kapal
Peneliti menilai hasil pengamatan terkait fasilitas keamanan pada ruang mesin kapal dari sisi jumlah dan kondisi fasilitas tersebut.
2. Analisa Karakteristik dan Keadaan Kapal Penyeberangan
Peneliti menilai keadaan kapal dari aspek kecerahan cat dan tingkat korosi pada kapal.
3. Analisa Keteraturan Jadwal Operasi Kapal dan Kecepatan Dinas Kapal
Peneliti menilai beberapa aspek yaitu :
 - a. Tingkat pemenuhan atau realisasi jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal.
 - b. Kecepatan dinas kapal dibandingkan dengan kecepatan kapal minimal yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 62 tahun 2019.

D. JADWAL PENELITIAN

Jadwal penelitian adalah sebuah rancangan waktu dari kegiatan atau aktifitas yang dilakukan dalam penelitian. Jadwal penelitian dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3. 4. Jadwal Penelitian

No.	Kegiatan	Maret				April				Mei				Juni			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Laporan ke instansi tempat PKL (BPTD XIII NTT)																
2.	Pelaksanaan Magang Taruna																
3.	Pelaksanaan PKL di Pelabuhan Bolok																
4.	Survei data yang dibutuhkan																
5.	Penyusunan Laporan Akhir																
6.	Penjemputan Taruna																

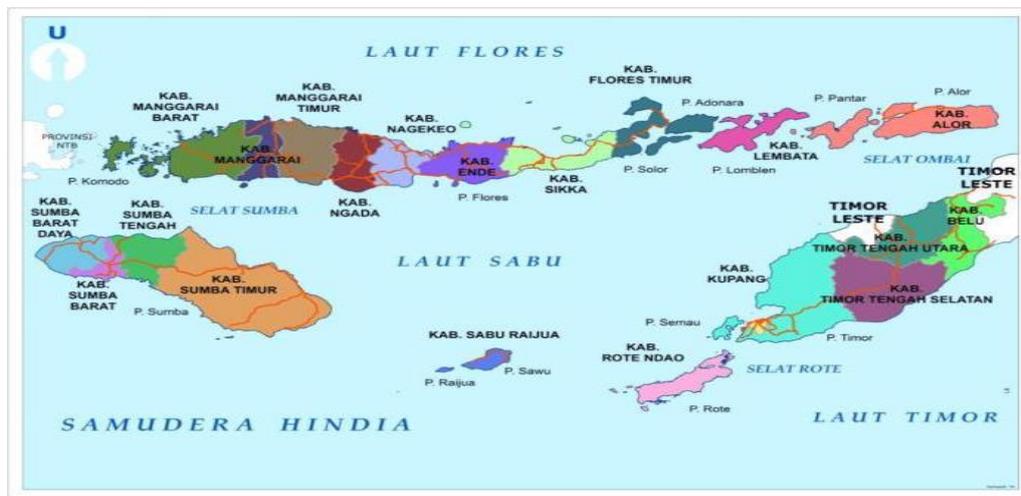
BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Geografis

Berdasarkan letak geografisnya, Kepulauan Nusa Tenggara Timur (NTT) berada diantara Benua Asia dan Benua Australia, serta diantara Samudera Indonesia dan Laut Flores. Provinsi Nusa Tenggara Timur terletak di selatan katulistiwa pada posisi 8°–12° Lintang Selatan dan 118°– 125° Bujur Timur serta luas wilayah daratan 46.446,64 km² . Peta geografis dan luas wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur dapat dilihat pada gambar 4.1 dan tabel 4.1.



Gambar 4.1 Peta Geografis Provinsi NTT

Sumber : Badan Pusat Statistik NTT, 2023

Tabel 4.1. Luas Wilayah Menurut Kabupaten/Kota

No	Wilayah	Luas Daerah (km ²)	Presentase
1	Sumba Barat	757,41	1,63
2	Sumba Timur	6.984,01	15,04
3	Kupang	5.136,51	11,06
4	Timor Tengah Selatan	3.933,15	8,47
5	Timor Tengah Utara	2.623,20	5,65
6	Belu	1.127,25	2,43
7	Alor	2.928,56	6,31

8	Lembata	1.268,11	2,73
9	Flores Timur	1.748,52	3,76
10	Sikka	1.671,65	3,60
11	Ende	2.085,24	4,49
12	Ngada	1.735,64	3,74
13	Manggarai	1.343,83	2,89
14	Rote Ndao	1.286,45	2,77
15	Manggarai Barat	3.129,00	6,74
16	Sumba Tengah	1.789,66	3,85
17	Sumba Barat Daya	1.383,31	2,98
18	Nagekeo	1.396,16	3,01
19	Manggarai Timur	2.389,53	5,14
20	Sabu Raijua	460,96	0,99
21	Malaka	1.109,16	2,39
22	Kota Kupang	159,33	0,34
Total : NTT		46.446,64	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik NTT, 2022

2. Batas Administrasi

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

Tabel 4.2 Batas wilayah admistrasi Provinsi NTT

Arah	Perbatasan
Utara	Laut Flores
Barat	Provinsi NTB
Selatan	Samudra Hindia
Timur	Timor Leste

Sumber : Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka, 2022

3. Kependudukan

Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur adalah semua orang yang berdomisili di wilayah teritorial Nusa Tenggara Timur. Jumlah penduduk Nusa Tenggara Timur berdasarkan data BPS tahun 2022 yaitu sebanyak 5.466.285

jiwa yang terdiri dari 2.733.049 jiwa penduduk laki-laki dan 2.733.236 jiwa penduduk perempuan.

Jumlah Penduduk tertinggi yaitu terletak pada Kota Kupang dengan jumlah penduduk sebanyak 465.637 jiwa dan kepadatan terendah yaitu terletak pada Kabupaten Sumba Tengah dengan jumlah penduduk sebanyak 90.482 jiwa. Kepadatan penduduk di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur tahun 2022 mencapai 114 jiwa/km². Angka kepadatan tertinggi yaitu terletak pada Kota Kupang dengan angka kepadatan 2.583 jiwa/km² dan kepadatan terendah yaitu terletak pada Kabupaten Sumba Timur dengan angka kepadatan 36 jiwa/km².

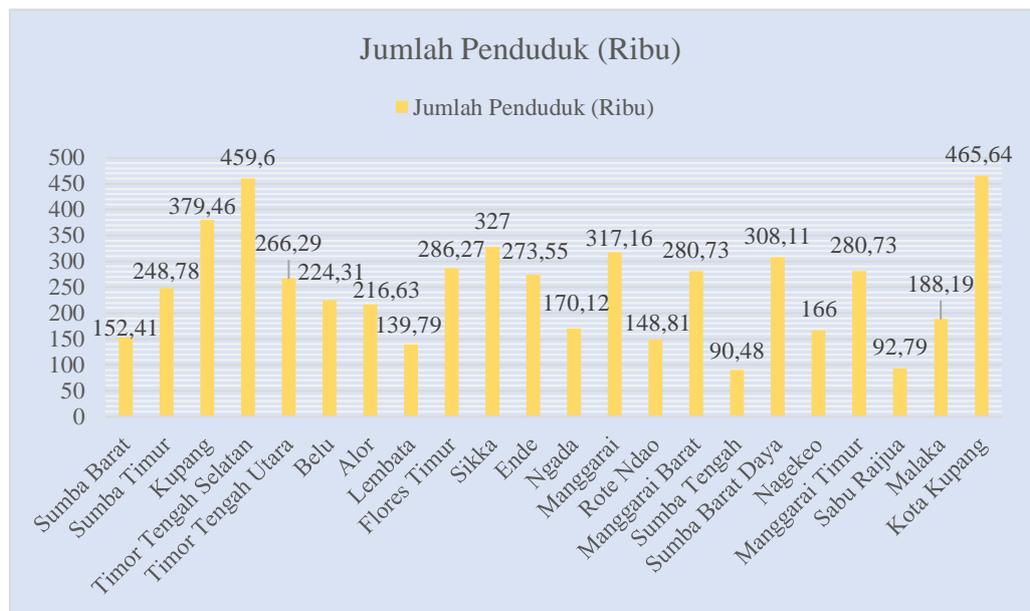
Angka kepadatan penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur dapat dilihat pada tabel 4.3.

Tabel 4.3 Angka Kepadatan Penduduk Provinsi NTT

No	Wilayah	Jumlah Penduduk (jiwa)	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	Sumba Barat	152.407	3,00	207
2	Sumba Timur	248.776	5,00	36
3	Kupang	379.464	7,00	69
4	Timor Tengah Selatan	459.600	8,00	116
5	Timor Tengah Utara	266.293	5,00	100
6	Belu	224.306	4,00	180
7	Alor	216.629	4,00	74
8	Lembata	139.787	3,00	110
9	Flores Timur	286.270	5,00	163
10	Sikka	326.999	6,00	189
11	Ende	273.553	5,00	132
12	Ngada	170.115	3,00	99
13	Manggarai	317.646	6,00	166
14	Rote Ndao	148.811	3,00	116
15	Manggarai Barat	263.687	5,00	84
16	Sumba Tengah	90.482	2,00	50

17	Sumba Barat Daya	308.106	6,00	213
18	Nagekeo	166.002	3,00	117
19	Manggarai Timur	280.732	5,00	112
20	Sabu Raijua	92.792	2,00	202
21	Malaka	188.191	3,00	162
22	Kota Kupang	465.637	9,00	2583
Provinsi NTT		5.466.285	100,00	114

Sumber : BPS NTT, 2022



Gambar 4. 2. Diagram Jumlah Penduduk

Sumber : Nusa Tenggara Timur dalam angka, 2022

4. Instansi Pembina Transportasi

BPTD Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur mempunyai tugas kerja yaitu melakukan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, pelaksanaan evaluasi, serta pelaporan dan pembinaan angkutan penyeberangan dengan dibantu Unit Pelaksana Teknis masing-masing pelabuhan dalam pengoperasiannya.

a. Tugas dan Fungsi

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIII Provinsi 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. Adapun fungsinya yaitu :

- 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
- b. Struktur Organisasi

Struktur organisasi dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur dapat dilihat pada gambar 4.3.



Gambar 4.3 Struktur Organisasi BPTD Kelas II NTT

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II NTT

1) Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan BPTD.

2) Sub bagian Tata Usaha

Sub bagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan.

3) Seksi Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Komersil dan Perintis

Seksi lalu lintas angkutan sungai,danau dan penyeberangan komersil dan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan,

pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan,

4) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersil dan Perintis

Seksi sarana dan prasarana transportasi sungai, danau dan penyeberangan komersil dan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, dan pengawasan sarana dan prasarana transportasi sungai, danau dan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

5) Seksi Transportasi Jalan

Seksi Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksanaan 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 jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industry karoseri, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas negara dan/atau antarkota antarprovinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan 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.

c. Sarana Transportasi

Kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok berjumlah 8 kapal. Kapal tersebut dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang sebanyak 6 buah kapal dan 2 buah kapal dikelola PT

Flobamor . Adapun spesifikasi kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Bolok sebagai berikut:

1) 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. Gambar serta *ship particular* KMP Inerie II dapat dilihat pada gambar 4.4 dan tabel 4.4.



Gambar 4.4 KMP Inerie II

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

Tabel 4.4 *Ship Particular* KMP Inerie II

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP INERIE II
Call Sign/Panggilan	J Z R D
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1031 GT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry
Galangan Pembuatan	PT. DUMAS Tanjung Perak
Tahun Pembuatan	2012
Klasifikasi Kapal	BKI
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,91 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Tinggi Geladak Utama (D)	3,80 Meter
Kecepatan Kapal	9 Knot

Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Baudouin 12M 26.2 – A 225 P2/2X 1100
Mesin Bantu/Daya	Cummin 6BT 5.9 – GM 100/2X 100 kva
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	20 orang
Jumlah Penumpang	196 orang
Kendaraan	15 unit

Sumber : Kantor BPTD Kelas II Wilayah NTT, 2023

2) KMP Lakaan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Lakaan dengan 1689 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 187 orang dan kendaraan sebanyak 20 unit kendaraan campuran. Gambar serta *ship particular* KMP. Lakaan dapat dilihat pada gambar 4.5 dan tabel 4.5.



Gambar 4.5 KMP Lakaan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

Tabel 4.5 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 GT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry
Galangan Pembuatan	PT. IKI MAKASSAR
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
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)	2,50 Meter
Kecepatan Kapal	10 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Yanmar, Heavy Duty / 2X 1100HP
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	21 Orang
Jumlah Penumpang	196 Orang
Kendaraan	25 Unit

Sumber : Kantor BPTD Kelas II Wilayah NTT, 2023

3) KMP Uma Kalada

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Uma Kalada dengan 881 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 216 orang dan kendaraan sebanyak 22 unit kendaraan campuran. Gambar dan *ship particular* KMP. Uma Kalada dapat dilihat pada gambar 4.6 dan tabel 4.6.



Gambar 4.6 KMP Uma Kalada

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

Tabel 4.6 Ship Particular KMP Uma Kalada

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP UMA KALADA
Call Sign/Panggilan	YSGG
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 881 GT
Type Kapal/NRT	278 GT
Pemilik	PT ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
Galangan Pembuatan	PT Adhi Luhung
Tahun Pembuatan	1999
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 Meter
Panjang (LBP)	42,40 Meter
Lebar (B)	12,00 Meter
Kecepatan Kapal	7 Knot

Uraian	Keterangan
Mesin Utama/Daya	YANMAR
Type	CYCLE SAV
RPM	1850
Mesin Bantu/Daya	MERCEDEZ BENZ

Type	6 R 099 TE 31
RPM	1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 Orang
Jumlah Penumpang	216 Orang
Kendaraan	22 Unit

Sumber : Kantor BPTD Kelas II Wilayah NTT, 2023

4) KMP Ile Labalekan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Ile Labalekan dengan 895 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 250 orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran. Gambar dan *ship particular* KMP. Ile Labalekan dapat dilihat pada gambar 4.7 dan tabel 4.7.



Gambar 4.7 KMP Ile Labalekan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

Tabel 4.7 Ship Particular KMP Ile Labalekan

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP ILE LABALEKAN
Call Sign/Panggilan	PLMH
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 895 GT

Type Kapal/NRT	269 GT
Pemilik	Pt. Asdp Indonesia Ferry (Persero)
Galangan Pembuatan	Pt Daya Radar Utamaa Jakarta
Tahun Pembuatan	2013
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	8 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	mitsubishi
Type	S6R2. – T2MTK3L
Uraian	Keterangan
Tenaga Kuda/PK	2 X 1100 HP
Mesin Bantu/Daya	DEUTZH
Type	WP6CD132E200
RPM	2 X 1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 Orang
Jumlah Penumpang	250 Orang
Kendaraan	25 Unit

Sumber : Kantor BPTD Kelas II Wilayah NTT, 2023

5) KMP Sirung

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Garda Maritim dengan 1029 GT dan kapasitas angkut penumpang 196

sebanyak orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran. Gambar dan *ship particular* KMP Sirung dapat dilihat pada gambar 4.8 dan tabel 4.8.



Gambar 4.8 KMP Sirung

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

Tabel 4.8 Ship Particular KMP Sirung

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Sirung
Call Sign/Panggilan	JZCI
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1029 GT
Type Kapal/NRT	309 GT
Pemilik	PT. Flobamor
Galangan Pembangunan	PT. Dumas Tanjung Perak Shipyard
Tahun Pembuatan	2011
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,91 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Kecepatan Kapal	8 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Mitsubishi
Type	S1242-MPTK
RPM	2x 2100 RPM
Mesin Bantu	

Mesin Bantu/Daya	D Cummins
Type	6BTA59 GM 100

Mesin Bantu/Daya	D Cummins
Type	6BTA59 GM 100
RPM	2x 1500 RPM
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	20 Orang
Jumlah Penumpang	196 Orang
Kendaraan	25 Unit

Sumber : Kantor BPTD Kelas II Wilayah NTT, 2023

6) 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 Kupang– Rote–Ndao (PP), Kupang– Rote, Kupang–Larantuka, Kupang–Sabu, Kupang–Aimere–Waingapu, Kupang–Lewoleba–Deri–Baranusa, Kupang–Naikliu–Teluk Gurita (PP). Gambar dan *ship particular* KMP Cakalang II dapat dilihat pada gambar 4.9 dan tabel 4.9.



Gambar 4.9 KMP Cakalang II

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kupang 2023

Tabel 4.9 *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
Uraian	Keterangan
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

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur

7) 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. Gambar dan *ship particular* KMP Ranaka dapat dilihat pada gambar 4.10 dan tabel 4.10.



Gambar 4.10 KMP Ranaka

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kupang 2023

Tabel 4. 10 *Ship Particular* KMP Ranaka

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Ranaka
Call Sign/Panggilan	J Z C N
Tipe Kapal/GRT	<i>Ferry</i> Ro-Ro / 1029 GT
Tipe Kapal/NRT	309 NT
Pemilik	PT ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (Persero)
Galangan Pembuatan	Surabaya
Tahun Pembuatan	2011
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)

Kecepatan Kapal	7 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
Uraian	Keterangan
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

8) 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), Kalabahi– Maritaing (PP), Maritaing–Teluk

Gurita, Naikliu–Wini (PP), Wini–Teluk Gurita (PP), Naikliu–Teluk Gurita (PP), dan Maritang-Teluk Gurita (PP). Gambar dan *ship particular* KMP Pulau Sabu dapat dilihat pada gambar 4.11 dan tabel 4.11.



Gambar 4.11 KMP Pulau Sabu

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kupang 2023

Tabel 4. 11 *Ship Particular* KMP Pulau Sabu

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Pulau Sabu
Call Sign/Panggilan	Y H W W
Tipe Kapal/GRT	<i>Ferry</i> Ro-Ro / 1604 GT
Tipe Kapal/NRT	560 NT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia <i>Ferry</i> (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
Uraian	Keterangan
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

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) Jembatan Timbang

Jembatan timbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan barang/truk yang dapat dipasang secara tetap atau alat yang dapat dipindah- pindahkan (portable) yang digunakan untuk

mengetahui berat kendaraan beserta muatannya. Pelabuhan Penyeberangan Bolok memiliki jembatan timbang tetapi jembatan tersebut tidak berfungsi dikarenakan rusak sehingga kendaraan yang akan masuk ke kapal tidak melewati portal dan jembatan timbang. Gambar jembatan timbang dapat dilihat pada gambar 4.12.



Gambar 4.12 Jembatan timbang yang tidak berfungsi

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

2) Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Lapangan parkir yang tersedia sekarang adalah sebagai tempat parkir siap muat kendaraanan tempat parkir karyawan. Gambar lapangan parkir yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada gambar 4.13.



Gambar 4.13 Lapangan Parkir

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

3) 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. Gambar lampu penerangan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada gambar 4.14.



Gambar 4.14 Lampu Penerangan di Area Pelabuhan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

4) Toll Gate

Pintu gerbang masuk menuju Pelabuhan atau pos bea cukai. Kondisi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Bolok masih ditemukan kendaraan yang tidak melewati portal yang berfungsi untuk mengukur ketinggian kendaraan serta tidak melewati jembatan timbang. Gambar toll gate di Pelabuhan Penyeberangan Bolok dapat dilihat pada gambar 4.15.



Gambar 4.15 Toll Gate

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

5) Loket Penjualan Tiket

Loket penumpang merupakan tempat penumpang membeli tiket. Kondisi saat ini sangat baik karena masyarakat disana bisa menerapkan sistem antri untuk pembelian tiket. Gambar di Loket penjualan tiket penumpang dapat dilihat pada gambar 4.16



Gambar 4. 16 Loket Penjualan Tiket

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

6) Ruang tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara pada saat menunggu kedatangan kapal setelah mendapatkan tiket pada loket yang tersedia. Kondisi di ruang tunggu saat ini masih kurang memadai karena kondisi ruangan yang masih terbatas untuk jumlah penumpang sehingga masih banyak penumpang yang menunggu di luar ruang tunggu. Gambar ruang tunggu di Pelabuhan Bolok dapat dilihat pada gambar 4.17.



Gambar 4.17 Ruang Tunggu

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

7) Pos Masuk Pelabuhan

Tempat pengguna jasa melakukan pembayaran parkir untuk memasuki area pelabuhan. Kondisi pos masuk pelabuhan dapat dilihat pada gambar 4.18.



Gambar 4.18 Pos Masuk Pelabuhan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

8) Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang

Area parkir merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan di pelabuhan untuk menunggu masuk ke dalam kapal serta mengadakan pengecekan ulang. Kondisi lapangan parkir kendaraan menyeberang dapat dilihat pada gambar 4.19.



Gambar 4.19 Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

9) Toilet / WC

Toilet merupakan suatu ruangan yang didesain khusus lengkap dengan kloset, persediaan air. Keberadaan toilet sangat diwajibkan di setiap rumah, kantor, fasilitas umum dan berbagai tempat yang memungkinkan. Kondisi toilet dapat dilihat pada gambar 4.20.



Gambar 4.20 Toilet / WC

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

10) ATM

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bolok terdapat satu atm center. Kondisi atm center yang berada di bolok dapat dilihat pada gambar 4.21.



Gambar 4.21 ATM

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

b. Fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok

1) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Bolok merupakan pelabuhan dengan tipe dermaga *Movable Bridge* (MB) yang memiliki 2 (dua) *Movable Bridge* yang dioperasikan untuk kapal Ro-Ro. Berikut adalah dermaga *Movable Bridge* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok. Gambar dermaga dapat dilihat pada gambar 4.22.



Gambar 4.22 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bolok

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

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. Gambar gang way dapat dilihat pada gambar 4.23.



Gambar 4.23 Gang Way

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

3) Cause Way

Lahan yang digunakan sebagai jalan penghubung untuk menuju dermaga. *Cause way* digunakan sebagai jalan untuk kendaraan yang akan masuk dan keluar kapal. *Cause way* di Pelabuhan Penyeberangan Bolok bisa mengakibatkan kemacetan bahkan kecelakaan dikarenakan *gang way* yang dimiliki hanya 1 namun dermaga ada 2. Kondisi *cause way* dapat dilihat pada gambar 4.24.



Gambar 4.24 Cause Way

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

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*. Berikut rumah *movable bridge* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.25 Ruang Kontrol MB

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

5) Trestle

Bangunan dari dermaga yang berfungsi sebagai jalan akses dari daratan menuju *jetty* atau sebaliknya. Kondisi *trestle* di Pelabuhan Penyeberangan Bolok hanya bisa 1 jalur masuk saja sehingga apabila ada kepadatan muatan maka kendaraan akan menunggu di lahan parkir siap muat. Foto *trestle* dapat dilihat pada gambar 4.26.



Gambar 4.26 Trestle

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

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. Berikut *catwalk* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok. Kondisi *catwalk* dapat dilihat pada gambar 4.27.



Gambar 4.27 *Catwalk*

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

7) *Bolder*

Bolder berfungsi untuk mengikat tali kapal yang sedang tambat. *Bolder* biasanya terbuat dari bahan besi atau baja dan jumlahnya tergantung pada kapasitas kapal yang akan sandar.

Bolder dapat dilihat pada Gambar 4.28 sebagai berikut :

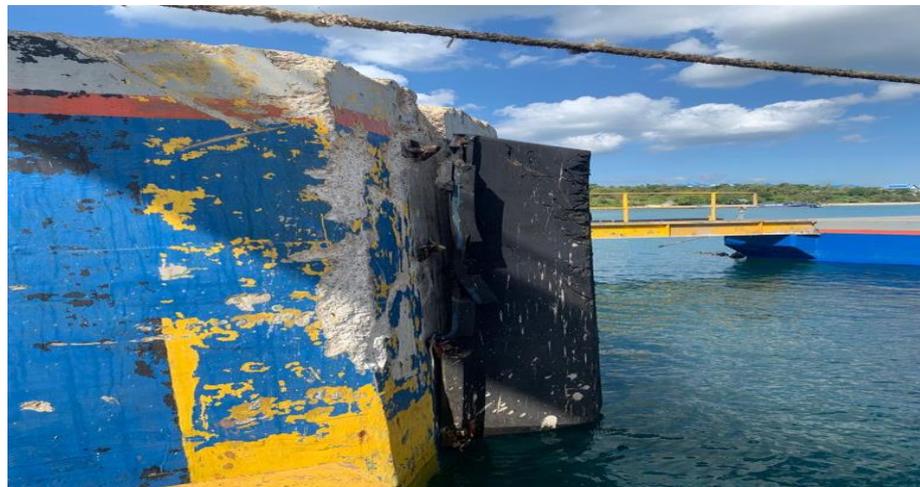


Gambar 4.28 Bolder

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

8) Fender

Fender berfungsi meredam energi kinetik kapal saat membentur dermaga, sehingga menghindarkan dermaga dari kerusakan akibat benturan. Kondisi fender di pelabuhan penyeberangan bolok saat ini tepatnya di dermaga II mengalami kerusakan akibat badai seroja yang menimpa Provinsi Nusa Tenggara Timur tahun lalu, dan sampai sekarang belum ada perbaikan untuk fender di dermaga II sehingga dari 5 (lima) fender hanya 1 (satu) yang bisa digunakan.



Gambar 4.29 Fender

Sumber : Dokumentasi Tim PKL NTT 2023

B. HASIL PENELITIAN

1. Penyajian Data

Adapun penyajian data yang didapatkan oleh penulis setelah melakukan survei tingkat pelayanan minimal untuk pengoperasian kapal pada lintasan Kupang-Hansisi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur meliputi beberapa hal berikut :

a. Fasilitas Keamanan di Ruang Mesin Kapal

CCTV berfungsi sebagai alat pengawasan yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan di ruang mesin kapal dengan memudahkan pengontrolan melalui layar monitor. *CCTV* pada KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II telah tersedia tetapi dengan kondisi tidak tersambung dengan layar monitor. Kondisi *CCTV* KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II dapat dilihat pada Gambar 4.30 dan 4.31.



Gambar 4.30 *CCTV* di ruang mesin KMP Uma Kalada

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023



Gambar 4.31 CCTV di ruang mesin KMP Inerie II

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

b. Kondisi Fisik Kapal

Kondisi cat kapal baik dari sisi dalam dan luar harus baik dan tidak pudar serta tidak mengalami korosi. Kondisi cat kapal di KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II dari sisi bagian luar masih baik. Sedangkan bagian sisi dalam kapal di KMP Uma Kalada terdapat beberapa titik yang mengalami korosi. Kondisi sisi bagian dalam yang korosi dapat dilihat pada gambar 4.32.



Gambar 4.32 Korosi di Sisi Bagian Dalam Kapal KMP Uma Kalada

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

c. Kecepatan Dinas Kapal

Kecepatan kapal merupakan bagian dari aspek keteraturan dalam penilaian standar pelayanan pengoperasian kapal. Pada KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II kecepatan yang diperoleh penulis selama melaksanakan survey kecepatan dapat dilihat pada lampiran 4.

d. Jadwal Operasional Kapal

Jadwal operasional kapal meliputi kedatangan dan keberangkatan kapal. Pada KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II lintasan Kupang – Hansisi sering mengalami keterlambatan dalam pemberangkatan kapal. Jadwal operasional kapal dapat dilihat pada tabel 4.12 dan 4.13.

Tabel 4.12 Jadwal Operasional Kapal KMP Uma Kalada

No	Tanggal	Jadwal		Eksisting	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1	1 April	-	07.00	-	07.30
2	5 April	-	09.30	-	09.51
3	7 April	-	08.00	-	08.50
4	12 April	-	07.00	-	07.41
5	13 April	-	07.00	-	08.00
6	16 April	-	16.00	-	16.41
7	25 April	-	07.00	-	07.35

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

Tabel 4.13 Jadwal Operasional Kapal KMP Inerie II

No	Tanggal	Jadwal		Eksisting	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1	10 April	-	07.00	-	07.25
2	15 April	-	16.00	-	16.25
3	29 April	-	07.00	-	07.20
4	29 April	-	16.00	-	16.00
5	30 April	-	07.00	-	07.35
6	4 Mei	-	07.00	-	07.27

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

2. Analisis Data

Adapun penyajian data yang didapatkan oleh penulis setelah melakukan survei tingkat pelayanan minimal untuk pengoperasian kapal pada lintasan Kupang-Hansisi di Pelabuhan penyeberangan Bolok Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur meliputi beberapa hal berikut :

a. Fasilitas Keamanan di Ruang Mesin Kapal

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 tahun 2019 bahwa setiap kapal harus menyediakan kamera pengawas di ruang mesin. Kamera pengawas (*CCTV*) harus berfungsi dan dapat dimanfaatkan rekamannya. Hasil pengamatan yang dilakukan penulis dapat dilihat pada tabel 4.14.

Tabel 4.14 Fasilitas Keamanan Di Ruang Mesin

Nama Kapal	PERMENHUB NO 62 TAHUN 2019	Ketersediaan & Kondisi CCTV	Gambar
KMP Uma Kalada	Kamera Pengawas tersedia dengan catatan dapat berfungsi dengan baik dan rekaman dapat dimanfaatkan.	Kamera Pengawas tersedia namun Layar Monitor pengawas tidak tersedia.	
KMP Inerie II	Kamera Pengawas tersedia dengan catatan dapat berfungsi dengan baik dan rekaman dapat dimanfaatkan.	Kamera Pengawas tersedia, Layar Monitor pengawas tersedia namun fungsi perekaman tidak berjalan dengan baik.	

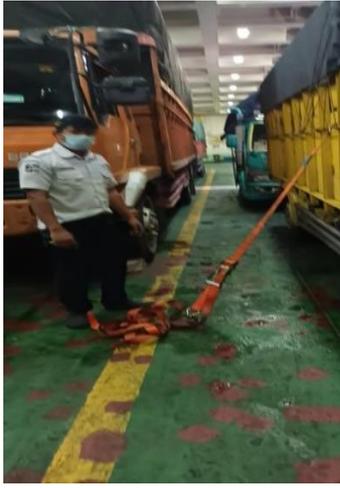
Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

b. Kondisi Fisik Kapal

Tolok ukur yang di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 bahwa kondisi fisik kapal merupakan kondisi keseluruhan bagian kapal dimana kapal harus dilakukan pengecatan apabila cat telah pudar atau mengalami korosi. Menurut survey, kondisi fisik KMP. Uma Kalada masih terdapat beberapa bagian dalam kapal yang mengalami korosi sedangkan kondisi fisik kapal pada KMP. Inerie II terdapat beberapa titik pada sisi dalam kapal yang catnya telah pudar selain dari itu kondisi fisik kapal sudah baik. Hasil survey kondisi fisik kapal dapat dilihat pada tabel 4.15 dan 4.16.

Tabel 4.15 Kondisi fisik kapal KMP Uma Kalada

Nama Kapal	PERMENHUB 62 Tahun 2019	Kondisi Eksisting	Gambar
KMP Uma Kalada	Keseluruhan kapal dengan kondisi baik (cat tidak pudar atau mengalami korosi)	Terdapat beberapa bagian dalam kapal yang mengalami korosi dan cat telah pudar.	

			 
--	--	--	--

Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

Tabel 4.16 Kondisi fisik kapal KMP Inerie II

Nama Kapal	PERMENHUB 62 Tahun 2019	Kondisi Eksisting	Gambar
KMP Inerie II	Keseluruhan kapal dengan kondisi baik (cat tidak pudar atau mengalami korosi)	Terdapat beberapa titik pada sisi dalam kapal yang catnya telah pudar namun sebagian besar kondisi fisik kapal sudah baik.	



Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

c. Data kecepatan dinas kapal

Tolok ukur sesuai aturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 terkait dengan kecepatan dinas kapal bahwa kecepatan dinas kapal reguler adalah minimal 10 knot. Menurut hasil survey yang telah

dilakukan penulis, kecepatan dinas kapal masih dibawah dari 10 knot sehingga pada aspek ketepatan kecepatan dinas kapal belum memenuhi standar kecepatan yang telah ditentukan. Survey yang dilakukan yaitu dengan ikut berlayar langsung dengan kapal. Tabel data kecepatan kapal dan Gambar kecepatan kapal dapat dilihat pada tabel 4.17 serta 4.18 dan gambar 4.33 dan 4.34.

Tabel 4.17 Kecepatan Dinas KMP Uma Kalada

No	Tanggal	Kecepatan
1	1 April 2023	6,8 knot
2	5 April 2023	7,1 knot
3	7 April 2023	6,7 knot
4	12 April 2023	6,8 knot
5	13 April 2023	7,1 knot
6	16 April 2023	7,4 knot
7	25 April 2023	6,8 knot
Rata – rata		6,9 knot

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023



Gambar 4.33 Kecepatan Dinas Kapal KMP Uma Kalada

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

Tabel 4.18 Kecepatan Dinas KMP Inerie II

No	Tanggal	Kecepatan
1	10 April 2023	9,1 knot
2	15 April 2023	9,2 knot
3	26 April 2023	9,2 knot
4	29 April 2023 (07.00)	9,3 knot
5	29 April 2023 (16.00)	8,8 knot
6	30 April 2023	9,1 knot
7	4 Mei 2023	9,2 knot
Rata – rata		9,1 knot

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023



Gambar 4.34 Kecepatan dinas kapal KMP Inerie II

Sumber : Hasil Survey Tim PKL NTT, 2023

d. Jadwal Operasi Kapal

Tolok ukur terkait jadwal operasi kapal seperti halnya yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019, yaitu pemenuhan ketepatan waktu jadwal operasi kapal. Menurut survey penulis, KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II pada lintasan Kupang – Hansisi belum memenuhi ketepatan waktu jadwal operasional kapal. Hasil survey dapat dilihat pada tabel 4.19 dan 4.20.

Tabel 4.19 Jadwal Operasi Kapal KMP Uma Kalada

No	Tanggal	Jadwal		Eksisting		Deviasi	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1	1 April	-	07.00	-	07.30	-	+30
2	5 April	-	09.30	-	09.51	-	+21
3	7 April	-	08.00	-	08.50	-	+50
4	12 April	-	07.00	-	07.41	-	+41
5	13 April	-	07.00	-	08.00	-	+60
6	16 April	-	16.00	-	16.41	-	+41
7	25 April	-	07.00	-	07.35	-	+35

Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

Tabel 4.20 Jadwal operasi kapal KMP Inerie II

No	Tanggal	Jadwal		Eksisting		Deviasi	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1	10 April	-	07.00	-	07.25	-	+25
2	15 April	-	16.00	-	16.25	-	+25
3	29 April	-	07.00	-	07.20	-	+20
4	29 April	-	16.00	-	16.00	-	-
5	30 April	-	07.00	-	07.35	-	+35
6	4 Mei	-	07.00	-	07.27	-	+27

Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

Dari tabel analisa diatas dapat dilihat pemenuhan jadwal operasi kapal rata-rata belum terpenuhi.

C. PEMBAHASAN

Berdasarkan survey yang telah dilakukan terdapat beberapa pelayanan yang sesuai dan tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Pengoperasian Kapal yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun Adapun tingkat kesesuaian pelayanan angkutan penyeberangan untuk operasional kapal bisa dilihat pada tabel 4.21 dan 4.22.

Tabel 4.21 Tingkat pelayanan operasional KMP Uma Kalada

No	Jenis Pelayanan Berdasarkan PM NO. 62 Tahun 2019	Kondisi Pelayanan Di KMP. Uma Kalada	
		Sesuai	Tidak Sesuai
a	Keamanan		
1	CCTV		√
B	Kenyamanan		
1	Kondisi Fisik Kapal		√
c	Kemudahan / Keterjangkauan		
1	Jadwal Operasi		√
2	Kecepatan Dinas Kapal		√
	Total	0	4

Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

Tabel 4.22 Tingkat pelayanan operasional KMP Inerie II

No	Jenis Pelayanan Berdasarkan PM NO. 62 Tahun 2019	Kondisi Pelayanan Di KMP. Inerie II	
		Sesuai	Tidak Sesuai
A	Keamanan		
1	CCTV		√
b	Kenyamanan		
1	Kondisi Fisik Kapal		√
c	Kemudahan / Keterjangkauan		
1	Jadwal Operasi		√
2	Kecepatan Dinas Kapal		√
	Total	0	4

Sumber : Hasil Survei Tim PKL NTT, 2023

- a. Perhitungan tingkat kesesuaian pada KMP.Uma Kalada lintasan Kupang-Hansisi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = \frac{\sum \text{sesuai}}{\sum \text{item pelayanan}} \times 100 \%$$

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = 0/4 \times 100\%$$

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = 0\%$$

- b. Perhitungan tingkat kesesuaian pada KMP.Inerie II lintasan Kupang- Hansisi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = \frac{\sum \text{sesuai}}{\sum \text{item pelayanan}} \times 100 \%$$

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = 0/4 \times 100\%$$

$$\text{Tingkat Persentase Kesesuaian} = 0\%$$

Dari hasil perhitungan diatas maka didapat tingkat persentase yang sesuai dengan standar pelayanan minimal untuk operasional kapal di KMP. Uma Kalada yaitu 0% dan KMP. Inerie II yaitu 0%.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Fasilitas pengawasan (*CCTV*) di ruang mesin kapal pada KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II lintasan Kupang – Hansisi masih belum sesuai dari aspek kelengkapan peralatan serta fungsinya ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019.
2. Kondisi fisik kapal di KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II pada lintasan Kupang – Hansisi belum memenuhi ketentuan standar pelayanan pengoperasian kapal ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019 disebabkan karena kondisi cat kapal pada sisi bagian dalam dalam kondisi korosif di beberapa titik.
3. Ketepatan jadwal operasional kapal dan kecepatan dinas kapal di KMP Uma Kalada dan KMP Inerie II pada lintasan Bolok – Hansisi belum memenuhi standar pelayanan pengoperasian kapal ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.62 Tahun 2019.

B. SARAN

Dari kesimpulan tersebut maka penulis membuat saran sebagai berikut :

1. Pihak pengelola kapal yaitu PT ASDP seharusnya menyediakan fasilitas keamanan berupa *CCTV* di ruang mesin kapal yang berfungsi dengan baik dan rekaman dapat dimanfaatkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019.
2. Pengecatan bagian kapal yang catnya telah pudar atau mengalami korosi tidak hanya dilakukan di bagian luar kapal saja tetapi bagian dalam juga harus dilaksanakan tindakan perbaikan.
3. Penyusunan jadwal agar lebih dikoordinasikan dengan baik bersama pihak-pihak atau lembaga yang berkaitan dan waktu tiba kapal di pelabuhan agar dicantumkan kedalam jadwal operasional kapal.
4. Penambahan kecepatan kapal menjadi 10 knot agar ketepatan waktu jadwal operasional kapal sesuai dengan jadwal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I., Kenasin, H., Wiratno, & Barzach, B. (2013). *Transportasi Penyeberangan : Suatu Pengantar*. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Bungin, B. (2006). *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Moleong, L. (2005). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104. (2017). *Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62. (2019). *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan* .
- Salim, A. (2016). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Suryabrata, S. (2016). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Suyono, R. P. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*. Jakarta: PPM.
- Undang-Undang Nomor 17. (2008). *Tentang Pelayaran*.

LAMPIRAN

Lampiran 4 survey kecepatan kapal

1. Survey kecepatan KMP Uma Kalada

Tanggal	Dokumentasi
1 April 2023	 A photograph of a Furuno GPS/WAAS Navigator display. The screen shows a heading of 354°, a speed of 3.28, and a distance of 4.90. The device is mounted on a dashboard in a boat's cabin.
5 April 2023	 A photograph of a Furuno GPS/WAAS Navigator display, similar to the one in the first image. The screen shows a heading of 354°, a speed of 3.28, and a distance of 4.90. The device is mounted on a dashboard in a boat's cabin.

7 April 2023



12 April 2023



13 April 2023



16 April 2023



25 April 2023



2. Survey kecepatan KMP Inerie II

Tanggal	Dokumentasi
10 April 2023	
15 April 2023	
26 April 2023	

29 April 2023 (Pagi)



29 April 2023 (Sore)



4 Mei 2023

