

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Diketahui bahwa pada kondisi normal kapasitas terangkut kapal untuk penumpang dan kendaraan ideal mengangkut 100% dari jumlah kapasitas yang diangkut sedangkan pada kondisi pandemi *Covid-19* kapasitas terangkut untuk penumpang ideal mengangkut 50% dan kendaraan ideal mengangkut 100% dari jumlah kapasitas yang diangkut. Hal tersebut diatas dikarenakan adanya penerapan *social distancing* pada masa pandemi *Covid-19*. Berdasarkan hasil analisa penulis *load factor* kondisi normal pada bulan januari sebesar 142%, februari sebesar 93%, maret sebesar 80%. Sedangkan untuk *load factor* pada kondisi pandemi *Covid-19* pada bulan april didapatkan *load factor* sebesar 80% dan pada bulan mei sebesar 96%. Penulis juga menganalisa *load factor* keberangkatan dan kedatangan selama survei 14 hari, didapatkan bahwa *load factor* rata-rata kedatangan sebesar 114% sedangkan *load factor* keberangkatan sebesar 128%
2. Berdasarkan analisa data tahun 2019 dihasilkan bahwa *load factor* rata-rata kapal eksekutif sebesar 71%. Sedangkan analisa terhadap *load factor* rata-rata kapal reguler sebesar 59%.
3. Berdasarkan analisa penulis dari data 2019 didapatkan bahwa jumlah penumpang dan kendaraan pada setiap bulannya terutama pada saat hari raya maupun akhir tahun, terjadi penumpukan kendaraan yang akan menyeberang dikarenakan kapal yang beroperasi kurang mencukupi. Hasil analisa penulis terhadap kebutuhan armada didapatkan frekuensi keberangkatan kapal reguler pada tahun 2019 sebesar 257 trip/hari dan frekuensi keberangkatan kapal eksekutif sebesar 27 trip/hari.
4. Berdasarkan hasil analisa prediksi penumpang dan kendaraan dengan menggunakan metode regresi linier sederhana didapatkan prediksi jumlah penumpang pada tahun 2020 sebanyak 1.603.954 penumpang, pada tahun

2021 sebanyak 1.666.714 penumpang, pada tahun 2022 sebanyak 1.729.474 penumpang, pada tahun 2023 sebanyak 1.792.234 penumpang dan pada tahun 2024 sebanyak 1.854.994 penumpang sedangkan prediksi kendaraan pada tahun 2020 sebanyak 2.363.916 kendaraan, pada tahun 2021 sebanyak 2.500.756 kendaraan, pada tahun 2022 sebanyak 2.637.596 kendaraan, pada tahun 2023 sebanyak 2.774.436 kendaraan dan pada tahun 2024 sebanyak 2.911.276 kendaraan.

6.2 Saran

Dari kesimpulan diatas, Penulis memberikan saran pada permasalahan yang terjadi yaitu :

1. Meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa, dengan meninjau kembali *load factor* kapal agar tercapai keseimbangan antara kebutuhan angkutan penyeberangan dengan angkutan yang disediakan dan kegiatan penyeberangan lebih efisien. Dengan penerapan *social distancing* dan tanpa penerapan *social distancing* (kondisi normal) pada kapal tersebut maka diperlukannya kapal yang memiliki kapasitas angkut yang lebih besar atau kapal yang memiliki kapasitas angkut diatas 5000 *gross tonnage (GT)* agar kapasitas angkut yang diangkut kapal tidak melebihi kapasitas. Sedangkan untuk kapal yang memiliki kapasitas angkut dibawah 5000 *gross tonnage (GT)*, kapal tersebut harus meninggalkan lintasan Bakauheni-Merak sesuai dengan PM 88 Tahun 2014 setelah 4 (empat) tahun peraturan tersebut diberlakukan dikarenakan memiliki kapasitas angkut dibawah 5000 *gross tonnage (GT)*.
2. Untuk meningkatkan pelayanan pengguna jasa diatas kapal, maka penulis meninjau *load factor* kapal eksekutif dan kapal reguler pada tiap-tiap kapal penyeberangan Bakauheni agar keselamatan dan keamanan pengguna jasa lebih terjamin.
3. Frekuensi yang didapatkan dari hasil analisa penulis bahwa kebutuhan armada perlu ditambah pada kondisi normal dengan jumlah kapal reguler

yang beroperasi sebanyak 32 kapal/hari sedangkan untuk kapal eksekutif perlu ditambah kapal yang beroperasi sebanyak 3 kapal/hari. Pada pandemi *Covid-19* kapal reguler yang beroperasi sebanyak 20 kapal/hari dan kapal eksekutif yang beroperasi sebanyak 2 kapal/hari berdasarkan eksisting.

4. Dengan memprediksi jumlah penumpang dan kendaraan guna mengetahui pertumbuhan atau permintaan angkutan penumpang dan kendaraan dimasa yang akan datang.