

**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK PADA  
PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI  
PROVINSI LAMPUNG**



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

**CHANDRA CAHYA ALSA PUTRA**  
**NPM. 22 03 055**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU  
DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK PADA  
PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI  
PROVINSI LAMPUNG**



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

**CHANDRA CAHYA ALSA PUTRA**  
**NPM. 22 03 055**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK PADA PELABUHAN**  
**PENYEBERANGAN BAKAUHENI PROVINSI LAMPUNG**

Disusun dan Diajukan Oleh:


NAMA : CHANDRA CAHYA ALSA PUTRA

NPT : 22 03 055

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal : 30 Juli 2025

Penguji I


  
Siti Nurlaili Triwahyuni, Msc.  
NIP. 198811102019022002

Menyetujui

Penguji II

  
Chairul Insani ATD.MM  
NIP. 196012151987031007

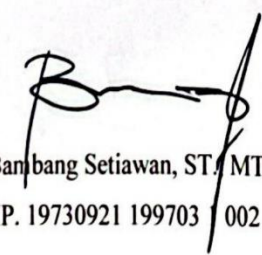
Penguji III

  
Aulia Ika Atika, M.pd.  
NIP. 199201252023212036

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

  
Bambang Setiawan, ST, MT  
NIP. 19730921 199703 002

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **Tinjauan Kebutuhan Fasilitas Pokok Pada Pelabuhan  
Penyebrangan Bakauheni Provinsi Lampung**

Nama Taruna/I : Chandra Cahya Alsa Putra

NPM : 2203055


Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan syarat untuk diseminarkan


Palembang, Juli 2025

Menyetujui,

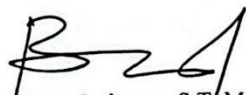
Pembimbing I

  
Monica Amanda, M.Sc.  
NIP. 19860918 200812 2 001

Pembimbing II

  
Erli Pujiyanto, SE., MM  
NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

  
Bambang Setiawan, S.T. M.T  
NIP. 19730921 199703 1 002

## SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Chandra Cahya Alsa Putra

NPM : 22 03 055

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK PADA PELABUHAN PENYEBRANGAN BAKAUHENI PROVINSI LAMPUNG", dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan  
Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1  
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program 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, 30 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Poltektrans SDP Palembang)



Chandra Cahya Alsa Putra

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Chandra Cahya Alsa Putra

NPM : 22 03 055

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib yang saya tulis dengan judul:

Tinjauan Kebutuhan Fasilitas Pokok Pada Pelabuhan Peyeberangan Bakauheni

Provinsi Lampung

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, 30 Juli 2025

Penulis



Chandra Cahya Alsa Putra





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**BADAN LAYANAN UMUM**



**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG**

Jl. Sabar Jaya No. 116  
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278  
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssd-palembang.ac.id  
Website : www.poltektranssd-palembang.ac.id

**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME**

Nomor : 153 / PD / 2025


Tim Verifikator Smilarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : Chandra Cahya Alsa Putra  
NPM : 2203055  
Program Studi : D. III STUDI PERMESIANAN KAPAL  
Judul Karya : TINJAUAN KEBUTUHAN FSILITAS POKOK PADA  
PELABUHAN PENYEBRANGAN BAKAUHENI  
PROVINSI LAMPUNG

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Cleareance Out* Wisuda.

Palembang, 01 September 2025

Verifikator

  
Kurniawan.,S.IP  
NIP. 19990422-202521 1 005



## KATA PENGANTAR

Puji dan rasa syukur saya panjatkan atas kehadiran Allah subhanahu wa ta'ala, tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia yang begitu banyak, sehingga penulis berhasil menyelesaikan penelitian yang berjudul “TINJUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI PROVINSI LAMPUNG” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Penulisan Kertas Kerja Wajib ini merupakan salah satu implementasi dan pelaksanaan dari Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang yang telah dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, dalam kaitannya dengan pengaplikasian dan teori yang direalisasikan selama mengikuti pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari semangat dan bantuan serta bimbingan dari banyak pihak. Antara lain:

1. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatkiko, M.M., IPM., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Ibu Monica Amanda ,M.Sc.selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Erli Pujiyanto ,SE.,MM. selaku Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib ini.
4. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
5. Bapak Syamsudin . selaku GM PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Bakauheni..
6. Bapak Tri Sulistiyono, SH selaku Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Danau Rawa Pening.
7. Kakak alumni dan seluruh Staf PT ASDP Indonesia Fery (Persero)Cabang Utama Bakauheni .
8. Kedua orang tua, keluarga yang selalu mendukung dan selalu mendoakan.
9. Tim Praktek Kerja Lapangan PT. ASDP CABANG BAKAUHENI yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
10. Rekan-rekan satu angkatan XXXIII dan adik tingkat XXXIV dan XXXV, terimakasih atas bantuan dan doanya.



11. Saudara asuh MENWA'S dan adik asuh terima kasih hal-hal kekeluargaan yang telah diberikan.
12. 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, 30 Juli 2025

Chandra Cahya Alsa Putra

# **TINJUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI PROVINSI LAMPUNG**

Chandra Cahya Alsa Putra (2203055)

Dibimbing oleh : Monica Amanda ,M.Sc. dan Erli Pujianto ,SE,.MM.

## **ABSTRAK**

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia yang menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa melalui Selat Sunda. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kondisi eksisting dan kebutuhan fasilitas pokok daratan pada Dermaga VII sebagai dermaga eksekutif yang menawarkan layanan premium dengan waktu tempuh lebih singkat. Analisis dilakukan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan, dengan fokus pada pemenuhan standar fasilitas seperti terminal penumpang, area parkir, gangway, perkantoran, serta fasilitas pendukung lainnya dengan menggunakan metode kuantitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pokok daratan pada Dermaga VII secara umum telah memenuhi ketentuan, namun diperlukan penambahan fasilitas bunker untuk meningkatkan infrastruktur dan mendukung kelancaran operasional. Ada pun tujuan penelitian ini untuk mengetahui pada saat kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di pelabuhan bakauheni dan mengetahui kebutuhan fasilitas pokok apa saja yang harus diperbaiki sesuai dengan KM 52 Tahun 2004.

**Kata Kunci:** Pelabuhan Penyeberangan, Fasilitas Pokok Daratan, Dermaga VII Bakauheuni.

**EVALUATION OF MOTOR BOAT PASSENGER SAFETY EQUIPMENT TO  
SUPPORT ECOTOURISM AT RAWA PENING LAKE, BUKIT CINTA PIER,  
SEMARANG REGENCY, CENTRAL JAVA PROVINCE**

Chandra Cahya Alsa Putra (2203055)

Guided by : Monica Amanda ,M.Sc. and Erlin Pujianto ,.SE,MM.

**ABSTRACTION**

The Bakauheni Ferry Port is one of the busiest ports in Indonesia that connects Sumatra Island and Java Island through the Sunda Strait. This research aims to assess the existing conditions and the needs for basic land facilities at Pier VII as an executive pier that offers premium services with shorter travel times. The analysis is based on the Minister of Transportation's Decree Number 52 of 2004 regarding the Management of Ferry Ports, focusing on meeting facility standards such as passenger terminals, parking areas, gangways, office spaces, and other supporting facilities using a quantitative method. The results show that the basic land facilities at Pier VII generally meet the requirements; however, there is a need for additional bunkering facilities to enhance infrastructure and support operational smoothness. The purpose of this research is to determine the existing condition of the basic land facilities.

**Keywords:** Crossing Port, Basic Land Facilities, Pier VII Bakauheuni.

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kabupaten/Kota Provinsi Lampung	27
Tabel 4.2 Persentase Penduduk Menurut Kabupaten/Kota	28
Tabel 4.3 Karakteristik Kapal Jatra III PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni	29
Tabel 4.4 Karakteristik Kapal Jatra III PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni	30
Tabel 4.5 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – I	.32
Tabel 4.6 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – II	33
Tabel 4.7 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – III	34
Tabel 4.8 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – IV	35
Tabel 4.9 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – V	36
Tabel 4.10 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – VI	36
Tabel 4.11 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – VII	37
Tabel 4.12 Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	49
Tabel 4.13 Produktivitas Penumpang Dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	.65
Tabel 4.14 Keterangan Golongan Kendaraan	.65
Tabel 4.15 Produktivitas Keberangkatan Kendaraan dan Penumpang Selama 15 Hari di Lintasan Bakauheni – Merak	66
Tabel 4.16 Perbandingan Kelayakan Kondisi <i>Eksisting</i> dengan KM No 56 Tahun 2004	.67
Tabel 4.17 Perbandingan Antara Kondisi Pelabuhan Sekarang dan Kondisi Pelabuhan Yang Di Rencanakan	98

## DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	3
A. Tinjauan Pustaka	4
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	17
A. Desain Penelitian	17
B. Jenis Penelitian	17
C. Instrumen Penelitian	18
D. Jenis dan Sumber Data	18
E. Bagan Alir Penelitian	19
F. Teknik Pengumpulan Data	
G. Teknik Analisa Data	21
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	28
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	28
B. Hasil Analisis	66
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	79
A. Kesimpulan	79
B. Saran	79
DAFTAR PUSTAKA	81

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Ruang Tunggu Pelabuhan Bakauheni	.3
Gambar 1.2 Pedagang Asongan di Pelabuhan Bakauheni	.3
Gambar 3.1 Peta Pelabuhan Bakauheni Provinsi Lampung	18
Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian	.20
Gambar 4.1 Peta Administrasi Provinsi Lampung	26
Gambar 4.2 Kapal Ro-Ro Jatra III dan Portlink V PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni	31
Gambar 4.3 Dermaga MB 1 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	32
Gambar 4.4 Dermaga MB 2 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	33
Gambar 4.5 Dermaga MB 3 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	34
Gambar 4.6 Dermaga MB 4 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	35
Gambar 4.7 Dermaga MB 5 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	36
Gambar 4.8 Dermaga MB 6 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	37
Gambar 4.9 Dermaga MB 7 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	38
Gambar 4.10 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput	38
Gambar 4.11 Lapangan Parkir Siap Muat Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	39
Gambar 4.12 Gedung Terminal & Ruang Tunggu Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	40
Gambar 4.13 Mushola Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	41
Gambar 4.14 Toilet Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	.42
Gambar 4.15 <i>Gangway</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	43
Gambar 4.16 <i>Tollgate</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	44
Gambar 4.17 Kantor Cabang Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	45
Gambar 4.18 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	.46
Gambar 4.19 <i>Bolder</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	47
Gambar 4.20 <i>Trestle</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	48
Gambar 4.21 <i>Fender</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	49
Gambar 4.22 <i>Catwalk</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	50
Gambar 4.23 <i>Breasting Dolphin</i> Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	51
Gambar 4.24 Layout Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	53



Gambar 4.25 Peta Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	54
Gambar 4.26 Struktur Organisasi PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni	55
Gambar 4.27 Produktivitas Kendaraan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	56 .57
Gambar 4.28 Produktivitas Penumpang 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	58 .59
Gambar 4.29 Produktivitas Penumpang 15 Hari Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	60
Gambar 4.30 Produktivitas Kendaraan 15 Hari Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	61
Gambar 4.31 Kondisi Eksisting Pengguna Jasa Di Ruang Tunggu	62
Gambar 4.32 Kondisi Eksisting Lapangan Parkir pengantar/penjemput	63
Gambar 4.33 Kondisi Rencana Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput	64
Gambar 4.35 Kondisi Eksisting Akses Penumpang Menuju Kapal	65
Gambar 4.36 Kondisi Rencana Akses Penumpang Menuju Kapal	66

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1. Dokumentasi Kegiatan

83

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Fasilitas merupakan sumber daya fisik yang harus ada sebelum suatu jasa ditawarkan kepada konsumen dalam penyampaian (Tjiptono, 2015). Menurut (Kotler 2016) “Fasilitas adalah segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik dan disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen”. Sedangkan menurut (Daradjat, 2014), “Fasilitas adalah segala sesuatu yang dapat mempermudah upaya dan memperlancar kerja dalam rangka mencapai suatu tujuan.

Fasilitas dapat di temukan pada tempat-tempat yang di sediakan oleh penjual jasa sebagai pendukung kenyamanan konsumen, seperti contoh adalah pelabuhan. Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pelanggan. Banyak Pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia ini, salah satunya adalah pelabuhan Bakauheni yang berada di Provinsi Lampung.

Pelabuhan Bakauheni adalah pelabuhan penyeberangan yang terletak di Kecamatan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan yang memiliki luas 452.458 m<sup>2</sup> (Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Kementrian Perhubungan, 2010). Berdasarkan karakter fungsional pelabuhan Bakauheni termasuk kedalam *National Route* yaitu rute yang menghubungkan dua Pulau. Pelabuhan penyeberangan Bakauheni - Merak merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan yang sangat padat. Pelabuhan Bakauheni - Merak dipisahkan oleh selat sunda. (*Wikipedia, Desember 2022*) Seiring dengan meningkatnya volume penyeberangan setiap tahunnya, terutama saat arus mudik dan libur

nasional, kebutuhan akan pelayanan pelabuhan yang cepat, nyaman, dan efisien semakin mendesak. PT ASDP menyediakan 7 (tujuh) dermaga yang ada untuk melayani penyeberangan Bakauheni ke Merak. Dermaga VII dibangun dengan konsep dermaga eksekutif yang menawarkan layanan premium dengan waktu tempuh lebih singkat dan fasilitas modern.

Pelayanan dermaga ini tidak hanya terletak pada kenyamanan, tetapi juga menyangkut kondisi dan fasilitas daratan pada masing-masing dermaga tersebut dalam mendukung sistem transportasi nasional. Oleh karena itu, penting untuk menganalisis tinjauan kebutuhan fasilitas darat Dermaga VII kelancaran pergerakan muatan yang ada pada suatu pelabuhan. Berdasarkan dengan penjelasan diatas, maka penulis menganalisis lebih lanjut dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul penelitian **“TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI PROVINSI LAMPUNG”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan hal-hal yang telah di uraikan diatas ,maka di dapat rumusan masalah yaitu

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan pelabuhan Penyeberangan?
2. Bagaimana kebutuhan fasilitas pokok di dermaga 7?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas , maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan pelabuhan Penyeberangan
2. Mengetahui kebutuhan fasilitas pokok daratan pada pelabuhan penyeberangan bakauheni yang perlu di perbaiki sesuai dengan KM 52

Tahun 2004.

#### **D. Batasan Masalah**

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas di dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari sasaran yang ingin dicapai, maka diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahannya yaitu:

1. Tempat

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung pada dermaga 7.

2. Objek Penelitian

Hal yang diteliti adalah Tinjauan Kebutuhan Fasilitas pokok Daratan di dermaga 7 pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung .

3. Analisa

Fasilitas sisi daratan berdasarkan Peraturan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan;
2. Bagi Lembaga pendidikan, memberikan informasi dan wawasan kepada civitas akademika Poltektrans SDP Palembang tentang keadaan fasilitas darat di Pelabuhan Bakauheni Provinsi Lampung, serta sebagai referensi tugas atau laporan.
3. Bagi Instansi Pemerintahan (BPTD Kelas II Provinsi Lampung) atau PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni dapat dijadikan masukan dalam pengembangan fasilitas untuk peningkatan pelayanan di Pelabuhan Bakauheni;
4. Bagi masyarakat, memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan kepada pengguna jasa pada saat akan menggunakan jasa Angkutan.

## **BAB II**

## **TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

### **A. Tinjauan Pustaka**

#### **1. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu bertujuan untuk mendapatkan bahan perbandingan dan acuan. Selain itu untuk menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian ini. Maka dalam hal ini penulis mencantumkan karakteristik penelitian terdahulu.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Theresia Siangain (2021) dengan judul “Tinjauan Kebutuhan Fasilitas Pokok Daratan Penyeberangan Tobaku Provinsi Sulawesi Tenggara. Pelabuhan Penyeberangan Tobaku berada di kabupaten Kolaka Utara Provinsi Sulawesi Tenggara Merupakan Pelabuhan Penyeberangan komersi yang dikelola oleh BPTD Wilayah XVIII Sulawesi Tenggara dan direncanakan akan menjadi pelabuhan penyeberangan percontohan di Sulawesi Tenggara pada tahun 2024 Pelabuhan Tobaku melayani satu lintasan antar provinsi yaitu lintasan Tobaku -Siwa Sulawesi Selatan.

Berdasarkan hasil survei di lapangan ,banyak fasilitas pokok daratan yang tidak digunakan diantaranya penggunaan ruang tunggu tidak optimal ,tidak beroprasinya jembatan timbang, tidak adanya fasilitas lapangan parkir siap muat untuk kendaraan yang akan menyeberang,tidak adanya fasilitas gangway ,serta tidak adanya fasilitas portal.Dalam penelitian ini ,metode yang digunakan untuk menghitung pertumbuhan penduduk yaitu dengan metode regresi linear sederhana dan menghitung kebutuhan luasan menggunakan rumusan yang telah disediakan di lampiran KM 52 Tahun 2004.Berdasarkan hasil analisis di dapatkan kesimpulan bahwa banyaknya Penumpang yang tidak menunggu di ruangan tunggu di karenakan kotor dan kurangnya fasilitas pendukung di ruang tunggu , kendaraan yang akan naik ke kapal parkir di jalan keluar -masuk pelabuhan ,penumpang pejalan kaki yang berjalan ke kapal berdampingan dengan kendaraan ,dan tidak di oprasikannya jembatan .



## 2. Teori Pendukung yang Relevan

### a. Transportasi

Menurut Ilham dan Komalasari (2017:32) dalam Saputro (2021:10) Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana, prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Banyak elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan, antara lain: kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumber daya manusia, geografi, demografi dan lain-lain.

Terdapat lima unsur utama transportasi, yaitu:

- 1) Manusia, yang memerlukan transportasi
- 2) Barang, yang dibutuhkan manusia
- 3) Kendaraan, sarana untuk transportasi
- 4) Jalan, prasarana untuk transportasi
- 5) Organisasi, pengelola kegiatan transportasi

Sebagian besar kegiatan manusia sehari-hari berhubungan dengan penggunaan alat transportasi.

Menurut Abubakar (2013), transportasi merupakan salah satu aspek yang paling penting dan strategis dalam memperlancar roda pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi seluruh aspek kehidupan. Transportasi juga berperan sebagai penunjangpendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Proses kegiatan angkutan, pengangkutan atau transportasi mengandung unsur yang dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Ada alat angkutnya (*Vehicles*);
- 2) Ada jalan tempat lintasan yang dilewati (*Ways*);
- 3) Ada angkutannya (*Commodities*);

- 4) Ada aturannya (*Regulations*);
- 5) Ada tempat asal/tujuannya (*Terminals*).

b. Kepelabuhanan

- 1) Pelabuhan (Soedjono, 2007) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat transportasi.
- 1) Fasilitas Darat adalah sarana dan perasarana yang berada di sisi daratan pelabuhan yang digunakan untuk mendukung kegiatan operasional kapal, penumpang dan kendaraan baik pada saat naik maupun turun kapal.

c. Angkutan Penyeberangan

Menurut Abubakar (2013), berdasarkan buku Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar, 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.

d. Tinjauan

Secara garis umum, Tinjauan adalah pemeriksaan yang teliti, penyelidikan, kegiatan pengumpulan data, pengolahan, analisa dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya) (Nevtian, 2019).

## B. Landasan Teori

## 1. Dasar Hukum

### a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

#### 1) Pada pasal 1 ayat 16

Pelabuhan merupakan 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 antar moda transportasi.

#### 2) Pada pasal 68

Pelabuhan memiliki peran sebagai berikut: Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;

- a) Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- b) Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- c) Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- d) Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang;
- e) Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara. .

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

#### 3) Pasal 2:

- a) Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
- b) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.

- c) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
  - d) Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:
    - (1) Dimensi (tinggi); dan
    - (2) Berat
- 4) Pasal 3:
- a) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.
  - b) Pemuatan kendaraan beserta muatannya ke dalam kapal harus memperhitungkan jarak aman (*clearance*) dengan sprinkler yang terdapat di ruang kendaraan agar sprinkler dapat bekerja maksimum pada saat terjadi kebakaran.
- 5) Pasal 4:
- a) Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (4) huruf b wajib dilakukan penimbangan dengan menggunakan fasilitas jembatan timbang.
  - b) Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi kapasitas dermaga.
  - c) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan 1) Pasal 8).
- 6) 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.

7) Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

8) Badan Usaha Pelabuhan

Dalam pasal 93 menyatakan bahwa :

“Badan usaha pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya”. Dalam pasal 94 menjelaskan bahwa : Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan badan usaha berkewajiban:

- a) Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas Pelabuhan.
- b) Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah.
- c) Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan
- d) Ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan
- e) Memelihara kelestarian lingkungan
- f) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

b. Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan

- 1) 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.

2) Fasilitas pokok pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf meliputi:

- a) Terminal penumpang
- b) Penimbangan kendaraan bermuatan (angkutan barang)
- c) Jalan penumpang keluar/masuk kapal (*gang way*)
- d) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa.
- e) Fasilitas *bunker*.
- f) Instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi.
- g) Fasilitas pemadam kebakaran.
- h) Tempat tunggu (lapangan parkir) kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.
- i) Instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi.
- j) Tempat tunggu lapangan parkir kendaraan mobil & motor

c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

1) Pasal 6 ayat (7)

Luas rencana peruntukan lahan daratan dan perairan pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) ditetapkan dengan menggunakan pedoman teknis kebutuhan lahan daratan dan perairan, sebagaimana tercantum pada Lampiran II Keputusan ini. Berdasarkan Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan yaitu Dasar Perhitungan Kebutuhan Daratan untuk Kegiatan Pelayanan

Jasa/Operasional Langsung sebagai acuan perhitungan untuk menganalisa data. Adapun perhitungan yang terdapat pada lampiran KM Nomor 52 Tahun 2004 ini yaitu mengenai analisa untuk :

a) Kebutuhan Ruang Tunggu

$$A_1 = a. n. N. x.$$

Keterangan :

$A_1$  = Luas ruang tunggu ( $m^2$ )

$A$  = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang



(diambil 1,2m<sup>2</sup>/orang)

n = Jumlah kapal yang Datang/Berangkat pada saat yang bersamaan

x = Rasio konsentrasi

(1,0-1,6) y

= Rata-rata Fruktuasi

(1,2)

Adapun rumus menghitung rasio konsentrasi (x) dan jumlah kursi penumpang yaitu :

$$\text{Rasio Konsentrasi (x)} = \frac{\text{Jumah pnp terbanyak Perhari}}{\text{Trip}}$$

b) Kebutuhan Lapangan Parkir Antar/Jemput

$$A = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot \frac{1}{n_2}$$

Keterangan :

A = Luas total areal parkir untuk kendaraan

Antar/Jemput a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan (Angkutan umum dan kendaraan pribadi = 25 m<sup>2</sup>)

n<sub>1</sub> = Jumlah penumpang dalam satu kapal

n<sub>2</sub> = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan

(Rata-rata 8 orang/kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan x

= Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

z = Rasio pemanfaatan (1,0 ; seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

c) Kebutuhan parkir siap muat

$$A = a . n . N . x . Y$$

Keterangan :

A = Luas total areal parkir untuk kendaraan menyeberang

a = Luas Areal yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan:

Truk 8 Ton = 60 m<sup>2</sup>

Truk 4 Ton = 45 m<sup>2</sup>

Truk 2 Ton = 25 m<sup>2</sup>

Kendaraan penumpang = 25 m<sup>2</sup>

n = Jumlah kendaraan dalam satu kapal

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio Konsentrasi (1,0-1,6)

Adapun rumus menghitung proporsi kendaraan per golongan menggunakan rumus :

$$\text{Jumlah per - golongan kendaraan} = \frac{\text{Total Produksi}}{100\%}$$

d. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Prt/M/2014 tentang Pedoman Penyediaan Dan Pemanfaatan Perasarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkantoran

1) Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia.

Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

- a) Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m<sup>2</sup>;
- b) Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m<sup>2</sup>; dan

c) Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m<sup>2</sup> - 1,62m<sup>2</sup>.

## 2) Jalur Pejalan Kaki

a) Jalur pejalan kaki adalah ruang yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang disabilitas secara mandiri dan dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan.

b) Jalur pejalan kaki ini merupakan ruang dari koridor sisi jalan yang secara khusus digunakan untuk area pejalan kaki. Ruas ini harus dibebaskan dari seluruh rintangan, berbagai objek yang menonjol dan penghalang vertikal paling sedikit 2,5 meter dari permukaan jalur pejalan kaki yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan indera penglihatan.

c) Lebar jalur pejalan kaki bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar efektifnya. Jalur pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini dibuat untuk memberikan kesempatan bagi para pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau bagi pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah satu sama lain.

d) Jalur yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter, sedangkan jalan arteri adalah 1,8meter. Ruang tambahan diperlukan untuk tempat pemberhentian dan halte bus dengan luas 1,5 meter X 2,4 meter. Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa seekor anjing, pengguna alat bantu jalan, dan para pejalan kaki.

e) Jalur pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor.

f) Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 20 centimeter.

### 3) Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki

Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Ruang bebas jalur pejalan kaki memiliki kriteria sebagai berikut:

- a) Memberikan keleluasaan pada pejalan kaki;
- b) Mempunyai aksesibilitas tinggi;
- c) Menjamin keamanan dan keselamatan;
- d) Kegiatansekitarnya maupun koridor jalan keseluruhan;
- e) Mengakomodasi kebutuhan sosial pejalan.

e. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan Pasal 1 butir 1 dan Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 Pasal 1 butir 16, “pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas- batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha 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 antar moda transportasi.”

## 2. Landasan Teori

### a. Angkutan Penyeberangan

Angkutan Penyeberangan Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor: PP 64 Tahun 2015 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. Pelabuhan

Menurut Iskandar Abubakar, dkk (2013) dalam kutipan buku “Transportasi Penyebrangan “, 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”.

c. Kepelabuhan

Dalam kutipan buku Abubakar, Iskandar. (2010) “Transportasi Penyebrangan“, kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intradan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

d. *Gangway*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 52 Tahun 2004 dan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK.2681/AP.005/DRJD/2006 tentang pengoperasian pelabuhan penyeberangan, sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar yang langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan sistem transportasi di Pelabuhan.

Berdasarkan Surat Keputusan menteri Perhubungan Darat

Nomor:SK.2681/AP.005/DRJD/2006 tentang pengoperasian pelabuhan penyeberangan merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum di perkenankan memasuki kapal

e. Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan secara umum terbagi menjadi dua kategori utama: fasilitas daratan (land facilities) dan fasilitas perairan (water facilities). Ini berlaku untuk pelabuhan laut maupun pelabuhan penyeberangan, dan banyak diatur dalam peraturan seperti KM No. 52 Tahun 2004, PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, dan dokumen teknis Kementerian Perhubungan.

### BAB III

## METODOLOGI PENELITIAN

### A. Desain Penelitian

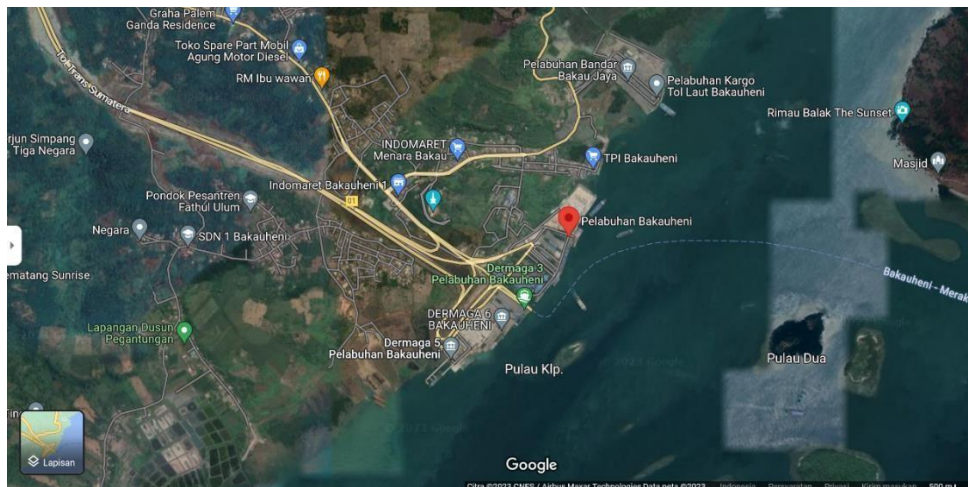
#### 1. Waktu dan Tempat Penelitian

##### a. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat Taruna sampai di tempat lokasi penelitian dimulai pada bulan Februari-Juni 2025.

##### b. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan Di Pelabuhan Peyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung.



Gambar 3. 1 Peta Pelabuhan Bakauheuni Provinsi Lampung.

Sumber : *Google Earth (2025)*

#### 2. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengetahui tentang variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih, tanpa membuat perbandingan antara variabel (Anshori & Iswati, 2009:12). Sedangkan penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang menghasilkan penemuan, yang dilakukan menggunakan metode statistik atau cara lain secara kuantitatif (pengukuran) (Tersiana, 2018:13).

### 3. Instrumen Penelitian

Menurut Arikunto (2010), instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Dalam penelitian ini penulis menggunakan alat ukur berupa meteran dan ponsel sebagai dokumentasi.

### 4. Jenis dan Sumber Data

Untuk melengkapi data penelitian ini diperlukan beberapa data untuk memperkuat beberapa argumen yang penulis keluarkan. Menurut Sugiyono (2017:92) menyatakan bahwa dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan populasi, melainkan berangkat dari situasi sosial dan hasilnya tidak akan diberlakukan pada populasi tertentu. Sampel dalam penelitian kualitatif juga bukan disebut sampel statistik, tetapi sampel teoriti, karena bertujuan menghasilkan teori. Sehingga peneliti masuk pada situasi sosial dan mengadakan observasi atau wawancara kemudian menentukan sumber data secara purposive dan sampel diambil secara random. Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas. Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses daripada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

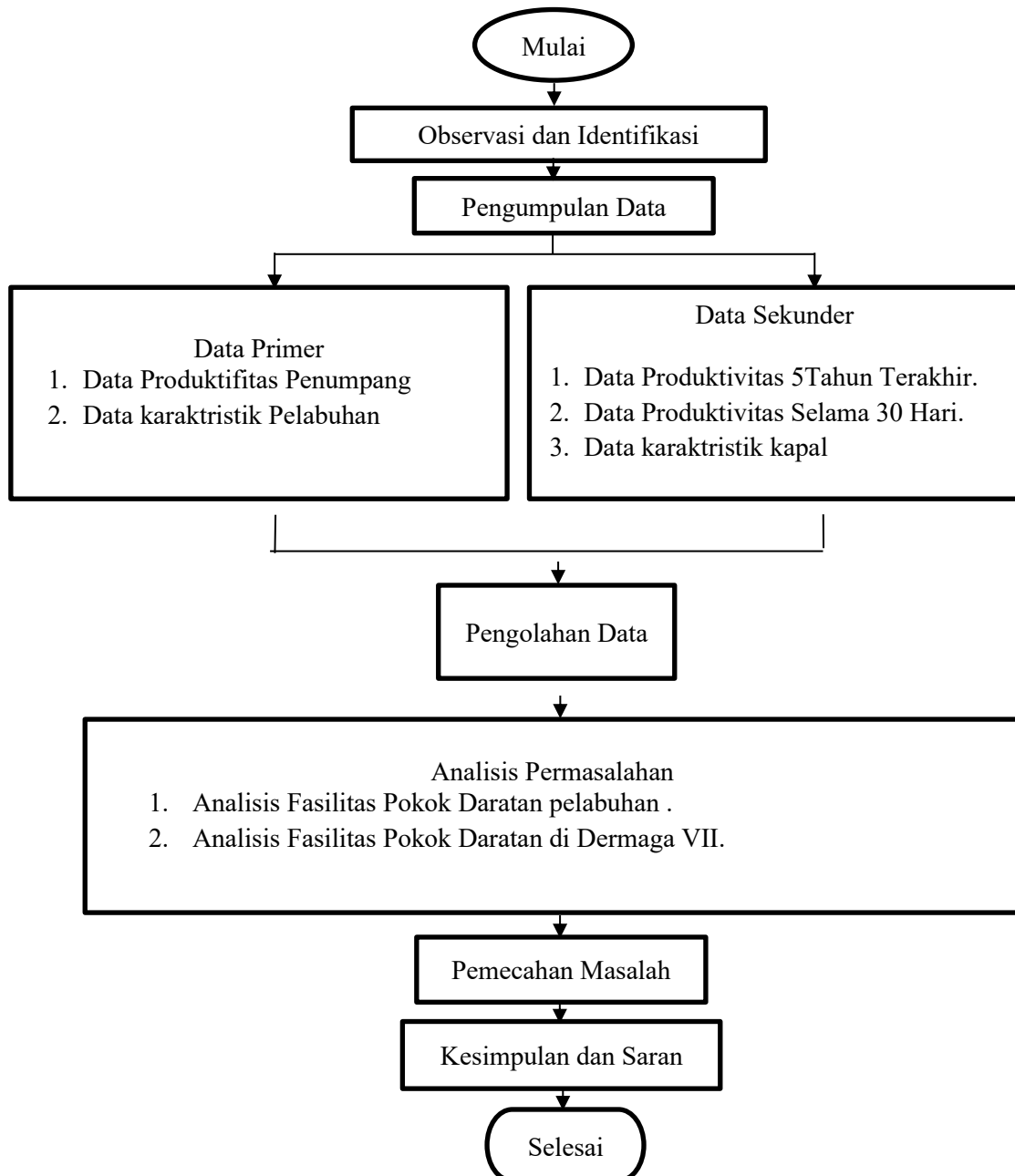
Sugiyono (2017:95) juga menyebutkan bahwa dalam penelitian kualitatif teknik sampling yang sering digunakan adalah *purposive sampling* dan *snowboll sampling* yaitu dengan pertimbangan tertentu dan karena dianggap paling memahami situasi sosial tersebut. Sesuai dengan ketentuan tersebut, maka peneliti menggunakan tehnik pengambilan data dengan teknik *purposive sampling*. Yaitu penentuan sumber data dipilih berdasarkan pertimbangan tujuan tertentu.

Data-data tersebut diambil dari operator pelabuhan, operator kapal, serta pengguna jasa untuk mengetahui fasilitas apa saja yang diperlukan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni serta beberapa data diambil langsung oleh penulis seperti data pengukuran fasilitas pelabuhan yang telah tersedia. Dalam pengambilan data, baik secara langsung maupun tidak langsung tersebut dapat teridentifikasi masalah apa saja yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan.



5. Bagan Alir Penelitian

Bagan Alir Penelitian dalam proses penelitian sampai selesai dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian.

## **B. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dibutuhkan beberapa data sebagai acuan dalam mencapai sasaran yang diharapkan, dalam proses pengumpulan data digunakan beberapa metode survei untuk memperoleh data yaitu.

### **1. Data Primer**

Menurut Suryabrata (2016:39), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya.

#### **a. Metode Observasi**

Metode Observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi. Penulis menggunakan metode ini dengan mengamati dan melakukan pengambilan dokumen secara langsung mengenai kondisi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

#### **b. Pengukuran**

Menurut Hamzah (2014) juga memberikan definisi yang serupa mengenai pengukuran, yaitu pemberian angka kepada suatu atribut atau karakteristik tertentu menurut aturan atau formulasi yang jelas. Metode pengukuran dilakukan secara langsung disetiap dimensi dari fasilitas yang ada di Pelabuhan Bakauheni.

#### **c. Dokumentasi**

Pada pengumpulan data ini, dilakukan pengambilan gambar oleh penulis fasilitas pokok daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Pengamatan Tata Letak Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Mengumpulkan data yang dilakukan dengan mengambil gambar objek pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

## 2. Data Sekunder

Menurut Sugiono (2012:141), menyatakan data sekunder adalah sumber yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari, dan memahami melalui media lain yang bersumber dari literatur, buku-buku serta dokumen. Data sekunder dalam penelitian ini didapat dari berbagai instansi yang membantu jalannya operasional Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Berikut Merupakan sumber data sekunder.

### a. Metode Kepustakaan

Metode kepustakaan adalah upaya pengumpulan data dan informasi berdasarkan buku-buku referensi maupun peraturan-peraturan yang ada kaitannya dengan penelitian. Dalam penelitian ini digunakan literatur-literatur atau buku-buku yang ada di Perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang ataupun lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

### b. Metode Institusional

Metode institusional yaitu pengumpulan data dengan cara melakukan kunjungan ke instansi-instansi atau kantor-kantor untuk mendapatkan data sekunder. Penulis menggunakan metode ini dengan mengumpulkan data dari berbagai instansi atau kantor yang terkait dengan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni.
- b. Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Lampung.

## C. Teknik Analisa Data

Teknik analisis bertujuan untuk memudahkan di dalam penulisan serta mempermudah menganalisa penelitian. Analisis data dapat dilakukan dengan metode sebagai berikut .

### 1. Analisa Kesesuaian Fasilitas Pokok

Untuk menganalisa fasilitas pokok pelabuhan (Analisis luasan ruang tunggu, analisis luasan lapangan parkir siap muat, analisis luasan parkir

antar/jemput) menggunakan Keputusan. Menteri Perhubungan Nomor 52 tahun 2004 fasilitas pokok daratan terdiri dari .

- a. Terminal Penumpang
  - b. Penimbangan Kendaraan bermuatan
  - c. Gangway
  - d. Perkantoran
  - e. Bunker
  - f. Instalasi air ,listrik
  - g. Akses jalan dan /Atau jalur kereta api
  - h. Fasilitas pemadam kebakaran
  - i. Tempat tunggu kendraan bermotor sebelum naik kapal
2. Analisis kebutuhan fasilitas pokok daratan, berikut langkah– langkah dalam menganalisa fasilitas pokok daratan pelabuhan sesuai dengan Lampiran II yaitu:
- c. Melakukan penegamatan pada fasilitas-fasilitas yang ada di dermaga 7 dan 1 Pelabuhan Bakauheni.
  - d. Memasukkan hasil dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan. Luas Area Ruang Tunggu Untuk Penumpang Di Hitung Megunakan Rumus :

$$A^1 = a. n. N. x. y$$

Keterangan :

$A_1$	= Luas ruang tungu ( $m^2$ )
$a$	= Persyaratan luas ruang untuk 1 orang
$(1,2m^2/orang) n$	= Jumlah penumpang dalam satu kapal
$N$	= Jumlah kapal datang/berangkat pada
saat yang	bersamaan
$x$	= Rasio konsentrasi
$(1,9 \text{ s/d } 1,6) y$	= Rata'rata fluktuasi
$(1,2)$	

Adapun rumus untuk menghitung rasio konsentrasi (x) dan jumlah kursi penumpang dilihat pada rumus yaitu :

$$\text{Rasio Konsentrasi (x)} = \frac{\text{Jumlah pnp terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal}}$$

$$\text{Jumlah Kursi} = \text{Jumlah penumpang atau kapal} \times 0,5 \text{ m}^2$$

e. Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Luasan lapangan parkir antra /Jemput menggunakan rumus (2.4)

:

$$A' = a. n^1. N. x. y. z. 1/n^2$$

Keterangan :

A' = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan

(Angkutan umum dan kendaraan pribadi = 25 m<sup>2</sup>)

n<sub>1</sub> = Jumlah penumpang dalam satu kapal

n<sub>2</sub> = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan

(Rata-rata 8 orang/kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan

x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio Konsentrasi (1,0-1,6)

z = Rasio Pemanfaatan (1,0 ; seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan).

3. Analisis Luasan Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir bagi kendaraan siap muat dapat menggunakan rumus :

$$A = a. n. N. x. y$$

Keterangan :

A = Luas Areal parkir untuk kendaraan menyeberang (m<sup>2</sup>)

a = Luas Areal yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan

n = Jumlah kendaraan dalam satu kapal

N = Jumlah kapal datang/berangkat bersamaan

x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

Untuk menghitung jumlah kendaraan pertrip

dapat menggunakan rumus :

**Jumlah Kendaraan (n) =**

$$\frac{\Sigma \text{Kendaraan terbanyak selama survey}}{\text{Jumlah Trip}}$$

Untuk menghitung rasio konsentrasi (y) dapat menggunakan rumus :

**Rasio Konsentrasi (y) =**

$$\frac{\text{Jumlah pnp terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal}}$$

#### 4. Analisa penempatan *Gangway*

Penempatan *gangway* naik ke kapal untuk memisahkan jalan masuk penumpang dan kendaraan yang difungsikan untuk keselamatan penumpang tersendiri, jika di satukan menjadi satu antara penumpang dan kendaraan akan dapat mencelakai penumpang sendiri sehingga *gangway* sangat dibutuhkan.

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

##### 1. Letak Geografi



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Provinsi Lampung

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung (2024)

Dari segi geografi Indonesia, Secara Geografis Provinsi Lampung terletak pada kedudukan : Timur - Barat berada antara :  $103^{\circ} 40'$  -  $105^{\circ} 50'$  Bujur Timur Utara - Selatan berada antara :  $6^{\circ} 45'$  -  $3^{\circ} 45'$  Lintang Selatan. Daerah ini berada di sebelah barat berbatasan dengan Samudra Hindia, di sebelah timur dengan Laut Jawa, di sebelah utara berbatasan dengan provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Selat Sunda. Beberapa pulau termasuk dalam wilayah Provinsi Lampung, yang sebagian besar terletak di Teluk Lampung, di antaranya: Pulau Darot, Pulau Legundi, Pulau Tegal, Pulau Sebuku, Pulau Kelagian, Pulau Sebesi, Pulau Pahawang, Pulau Krakatau, Pulau Putus dan Pulau Tabuan. Ada juga Pulau Tampang dan Pulau Pisang.

Keadaan alam Lampung, di sebelah barat dan selatan, di sepanjang pantai merupakan daerah yang berbukit-bukit sebagai sambungan dari jalur Bukit Barisan di Pulau Sumatera. Di tengah-tengah merupakan dataran rendah.

Sedangkan ke dekat pantai di sebelah timur, di sepanjang tepi Laut Jawa terus ke utara, merupakan perairan yang luas.

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kabupaten/Kota Provinsi Lampung

Wilayah	Luas Wilayah (KM <sup>2</sup> )		
	2022	2023	2024
Lampung Barat	2.118,76	2.118,76	2.116,01
Tanggamus	2.900,29	2.900,29	2.901,98
Lampung Selatan	2.219,46	2.219,46	2.218,84
Lampung Timur	3.864,69	3.864,69	3.867,43
Lampung Tengah	4.544,00	4.544,00	4.548,93
Lampung Utara	2.529,54	2.529,54	2.656,39
Way Kanan	3.657,49	3.657,49	3.531,10
Tulang Bawang	3.091,08	3.091,08	3.107,47
Pesawaran	1.278,21	1.278,21	1.279,60
Pringsewu	614,48	614,48	614,97
Mesuji	2.205,27	2.205,27	2.20,051
Tulang Bawang Barat	1.285,74	1.285,74	1.281,45
Pesisir Barat	2.988,07	2.988,07	2.993,80
Bandar Lampung	1.833,1	1.833,1	1.837,2
Metro	731,5	731,5	732,1
Provinsi Lampung	3.355.335	3.355.335	3.357.541

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung (2025)

## 2. Batas Administrasi

Berdasarkan letak geografis, Provinsi Aceh memiliki administrasi sebagai berikut :

- f. Sebelah Utara : Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Bengkulu.
- g. Sebelah Timur : Laut Jawa
- h. Sebelah Selatan : Samudra Hindia
- i. Sebelah Barat : Selat Sunda



### 3. Kependudukan

Penduduk provinsi lampung Tahun 2024 berdasarkan hasil proyeksi penduduk interim 2022-2025 ( pertengahan tahun/juni ) sebanyak 9.522.91 jiwa yang terdiri atas 4.857,47 jiwa penduduk laki-laki dan 4.665,44 jiwa penduduk Perempuan. Dibandingkan dengan hasil sensus penduduk tahun 2022 september, penduduk Lampung mengalami pertumbuhan sebesar 1,07 persen :

Tabel 4. 2 Persentase Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Lampung

Wilayah	Luas Wilayah (km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk (Ribuan)
Bandar lampung	183,745	1.214,33
Lampung Barat	2.107,993	315,92
Lampung Selatan	2.227,379	1.119,31
Lampung Tengah	4.559,570	1.525,09
Lampung Timur	3.860,920	1.153,77
Lampung Utara	2.669,304	659,89
Mesuji	2.200,414	241,60
Metro	73,214	175,71
Pesawaran	1.288,079	500,30
Pesisir Barat	2.939,598	172,32
Pringsewu	617,192	424,68
Tanggamus	2.947,592	670,37
Tulang Bawang	3.116,062	450,34
Tulang Bawang Barat	1.257,088	298,70
Way Kanan	3.522,114	497,26
<b>JUMLAH</b>	<b>33.570,26</b>	<b>9.522,91</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung (2025)

a. Sarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Sarana transportasi yang terdapat pada penyeberangan yang di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni yaitu 2 kapal yang dikelola oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni. Adapun data karakteristik kapal dapat dilihat di tabel berikut.

Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Jatra III PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni

<b>I</b>	NAMA KAPAL	KMP. JATRA III
<b>II</b>	CALL SIGN	YGJV
<b>III</b>	TEMPAT PEMBUATAN	JEPANG /SHIDOMA DOCKYARD
<b>IV</b>	TAHUN PEMBUATAN	1985
<b>V</b>	TYPE KAPAL	FERRY RO – RO
<b>VI</b>	IMO NUMBER	8503694
<b>VII</b>	UKURAN KAPAL	
	1. PANJANG KESELURUHAN	89.95 M
	2. PANJANG	84.30 M
	3. LEBAR	16.60 M
	4. DALAM	5.50 M
	5. SARAT	4.01 M
	6. GRT /NRT	5071 GT / 2495 NT
<b>VIII</b>	MESIN UTAMA	
	1. MERK	DAIHATSU
	2. TYPE	6 DLM-28
	3. TENAGA KUDA /PK	1800 X 4 UNIT
	4. JUMLAH MESIN	4 (EMPAT) UNIT
	5. KECEPATAN MAXIMUM	17 KNOT OPR: 10 KNOT
	6. RPM	350 RPM
	7. TAHUN PEMBUATAN MESIN	1985

	8. JENIS BAHAN BAKAR	HSD		
	9. NOMOR MESIN	(1)DL6280.62 (2)DL6280.67 (3)DL6280.28 (4)DL6280.29		
IX	MESIN BANTU		GENSET	TR UST ER
	1. MERK	DAIHATSU	YANMAR	DA IH AT SU
	2. TYPE	6DS-18M	6GH-TE	6DL -20
	3. JUMLAH MESIN	2 UNIT	1	1
	4. TENAGA KUDA / HP	570PK / 2 HP	200/PK	700 PK
	5. RPM	900		
	6. KVA	475 / KVA	15 / KVA	
X	KAPASITAS TANGKI			
	1. TANGKI BAHAN BAKAR	183.5 TON		
	2. TANGKI AIR TAWAR	150 TON		
	3. TANGKI BALAS	837.7 TON		
XI	KAPASITAS MUATAN			
	1.JUMLAH PENUMPANG	390 ORANG		
	2.JUMLAH KENDARAAN			
	a. KENDARAAN KECIL	40 UNIT		
	b. KENDARAAN SEDANG	12 UNIT		
	c. KENDARAAN BESAR	20 UNIT		

Tabel 4. 4 Karakteristik Kapal  
Portlink V PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni

<b>I</b>	NAMA KAPAL	KMP. PORTLINK V
<b>II</b>	CALL SIGN	J Z J Z
<b>III</b>	TEMPAT PEMBUATAN	JEPANG /SHIDOMA DOCKYARD
<b>IV</b>	TAHUN PEMBUATAN	2011
<b>V</b>	TYPE KAPAL	FERRY RO – RO
<b>VI</b>	IMO NUMBER	8666147
<b>VII</b>	UKURAN KAPAL	
	7. PANJANG (LOA) KESELURUHAN	89.95 M
	8. PANJANG (LPP)	84.30 M
	9. LEBAR (B)	16.60 M
	10. DALAM	5.50 M
	11. SARAT	4.01 M
	12. GRT /NRT	5023 GT/1028 T
<b>VIII</b>	MESIN UTAMA	

	10. MERK	DAIHATSU		
	11. TYPE	6 DLM-28		
	12. TENAGA KUDA /PK	1800 X 4 UNIT		
	13. JUMLAH MESIN	4 (EMPAT) UNIT		
	14. KECEPATAN MAXIMUN	17 KNOT OPR: 10 KNOT		
	15. RPM	350 RPM		
	16. TAHUN PEMBUATAN MESIN	1985		
	17. JENIS BAHAN BAKAR	HSD		
	18. NOMOR MESIN	(1)DL6280.62 (2)DL6280.67 (3)DL6280.28 (4)DL6280.29		
IX	MESIN BANTU		GENSET	TRUSTER
	7. MERK	DAIHATSU	YANMAR	DAIHATSU
	8. TYPE	6DS-18M	6GH-TE	6DL-20
	9. JUMLAH MESIN	2 UNIT	1	1
	10. TENAGA KUDA / HP	570PK / 2 HP	200/PK	700PK
	11. RPM	900		
	12. KVA	475 / KVA	15 / KVA	
X	KAPASITAS TANGKI			
	4. TANGKI BAHAN BAKAR	183.5 TON		
	5. TANGKI AIR TAWAR	150 TON		
	6. TANGKI BALAS	837.7 TON		
XI	KAPASITAS MUATAN			
	1.JUMLAH PENUMPANG	450 ORANG		
	2.JUMLAH KENDARAAN	68 UNIT		
	d. KENDARAAN KECIL			
	e. KENDARAAN SEDANG			
	f. KENDARAAN BESAR			

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)



Gambar 4. 2 Kapal Ro-Ro Portlink V PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni

b. Prasarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan pada kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

Pada pelabuhan penyeberangan bakauheni tersedia beberapa fasilitas pada berlangsungnya kegiatan yang biasa dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan

1) Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Tabel 4.5 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB)

Dermaga moveabel bridge (MB) – I		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	165 M
2.	Lebar	50 M
3.	Kapasitas Dermaga	6.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	10 – 12 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	11,6 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	45 Ton

Dermaga moveabel bridge (MB) – I		
No.	Uraian	Ukuran
6.	Frontal Frime Fender	13 Unit
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	2,8 M
	- Tinggi	3,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	20 Ton
8.	<u>Gangway</u>	
	- Panjang	14 M
	- Lebar	2 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	1 Ton

Berikut Gambar di bawah Menunjukkan sebuah kapal Penyeberangan (ferry) yang sedang mulai mwlakukan pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.



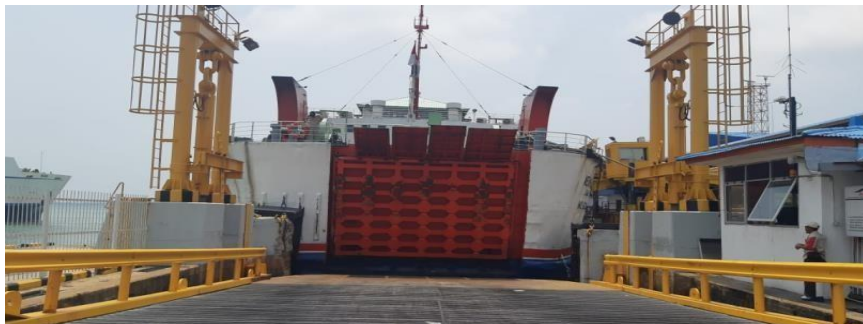
Gambar 4.3 DermagMB 1 Pelabuhan PenyeberanganBakauheni

Tabel 4.6 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) - II

Dermaga moveabel bridge (MB) – II		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	135 M
2.	Lebar	20 M
3.	Kapasitas Dermaga	6.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	8-10 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	9 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	45 M

Dermaga moveabel bridge (MB) – II		
No.	Uraian	Ukuran
6.	Frontal Frime Fender	14 Unit
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	17 M
	- Lebar	3 M
	- Tinggi	3,5M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	20 TON
8.	<u>Gangway</u>	
	- Panjang	14 M
	- Lebar	1,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	1 TON

Berikut Gambar di bawah menunjukan Sebuah kapal Penyeberanagan (ferry) yang sedang bersandar untuk Bongkar muatan di pelabuhan penyeberangan bakauheni di Dermaga II .



Gambar 4.4 Dermaga MB 2 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Tabel 4.7 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – III

Dermaga moveabel bridge (MB) – III		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	165 M
2.	Lebar	25 M
3.	Kapasitas Dermaga	12.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	10-12 M
5.	Moveable Bridge (MB)	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	10 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	55 TON
6.	Frontal Frime Fender	10 UNIT
7.	Side Ramp	
	- Panjang	21 M
	- Lebar	2,8 M
	- Tinggi	3,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	20 TON
8.	Gangway	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	1,8 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	1,5 TON
	-	

Berikut Gambar di bawah menunjukan sebuah kapal Penyeberangan Selesai Melakukain pelayanan di Pelabuhan peyeberangan bakauheni



Gambar 4.5 Dermaga MB 3 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni



Tabel 4.8 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) - IV

Dermaga moveabel bridge (MB) – IV		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	149,25 M
2.	Lebar	45,50 M
3.	Kapasitas Dermaga	10.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	9 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	10,4 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	55 TON
6.	Frontal Frime Fender	9 UNIT
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	56 M
	- Lebar	3 M
	- Tinggi	4,5 M
	Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	30 TON
8.	- <u>Gangway</u>	
	- Panjang	-
	- Lebar	-
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	-

Berikut gambar di Bawah Menunjukkan Sebuah Kapal Penyeberangan (ferry) yang akan melakukan bongkar muatan di Pelabuhan penyeberangan Bakauheni.



Gambar 4.6 Dermaga MB 4 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Berikut gambar dibawah menunjukan luas dan area parkir untuk kendaraan di area Mb v di Pelabuhan Bakauheni



Gambar4.7Dermaga MB 5 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Berikut adalah dokumen resmi dan data teknis dari PT ASDP serta pemeriksaan lapangan di Pelabuhan Bakauheni .

Tabel 4.9 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) – V

Dermaga moveabel bridge (MB) – V		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	138 M
2.	Lebar	20 M
3.	Kapasitas Dermaga	12.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	10 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	17,8 M
	- Lebar	7,8 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	55 TON
6.	Frontal Frime Fender	5 UNIT
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	2,8 M

Gambar4.7Dermaga MB 5 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Berikut adalah Gambaran penjelasan mengenai Dermaga VII (Moveable Bridge -MB VII ) di Pelabuhan Bakauheni.

Tabel 4.10 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) - VI

Dermaga moveabel bridge (MB) – VI		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	128 M
2.	Lebar	20 M
3.	Kapasitas Dermaga	12.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	10-12 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	11 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	55 TON
6.	Frontal Frime Fender	12 UNIT
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	21 M
	- Lebar	2,8 M
	- Tinggi	3,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	30 TON
8.	<u>Gangway</u>	
	- Panjang	-
	- Lebar	-
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	-

Berikut gambar di bawah menunjukan area di sekitar MB VI di Pelabuhan peneyeberanga bakauheni.



Gambar 4.8 Dermaga MB 6 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Tabel 4.11 Spesifikasi Dermaga Moveabel Bridge (MB) - VII

Dermaga moveabel bridge (MB) – VII		
No.	Uraian	Ukuran
1.	Panjang	200 M
2.	Lebar	40 M
3.	Kapasitas Dermaga	12.000 GRT
4.	Kedalaman Kolam	9-10 M
5.	<u>Moveable Bridge (MB)</u>	
	- Panjang	16 M
	- Lebar	11 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	55 TON
6.	Frontal Frime Fender	12 UNIT
7.	<u>Side Ramp</u>	
	- Panjang	21 M
	- Lebar	2,8
	- Tinggi	3,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak hidrolik)	20 TON
8.	<u>Gangway</u>	
	- Panjang	28 M
	- Lebar	21,5 M
	- Kapasitas (sistem penggerak motorize)	0,2 TON

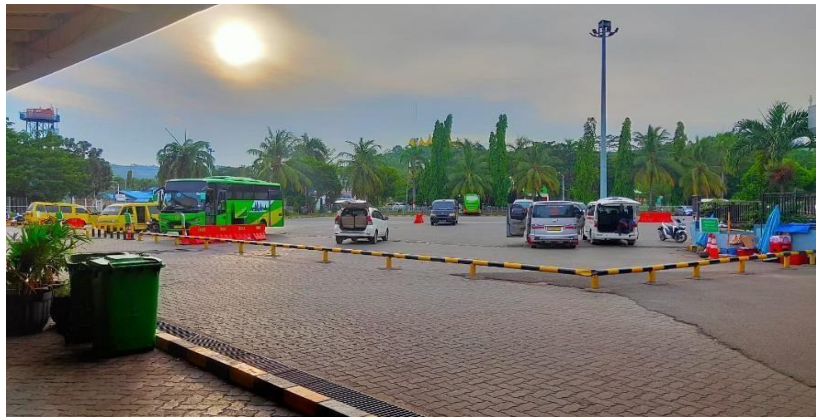
Berikut gambar di bawah menunjukan sebuah kapal penyeberangan (ferry) yang sedang melakukan sandara di Pelabuhan penyeberangan bakauehi



Gambar 4.9 Dermaga MB 7 Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

### 1. Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Lapangan parkir siap muat berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan yang akan naik ke kapal. Berikut ini adalah gambar lapangan parkir siap muat yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.



Gambar 4.10 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput  
Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

### 2. Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan Parkir siap muat berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan yang akan naik ke kapal.



Gambar 4.11 Lapangan Parkir Siap Muat Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni



### 3. Gedung Terminal dan Ruang Tunggu

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ruang tunggu berada di dalam gedung terminal. Pemanfaatan ruang tunggu di pelabuhan penyeberangan bakauheni berfungsi tetapi belum maksimal di karenakan penumpang lebih memilih untuk menunggu di depan area terminal, dikarenakan kurangnya tempat duduk/bangku, sehingga hal ini dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang itu sendiri.



Gambar 4.12 Gedung Terminal & Ruang Tunggu Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

#### 4. Mushola

Mushola merupakan prasarana yang tersedia untuk keperluan peribadatan bagi umat muslim dipelabuhan.



Gambar 4.13 Mushola Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

#### 5. Toilet

Toilet di Pelabuhan Penyeberangan Bakahuni berjumlah 24 unit, dengan 4 toilet pria dan 4 toilet wanita dengan kondisi beberapa toilet yang kurang bersih apabila sedang ramai pengunjung.



Gambar 4.14 Toilet Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

#### 6. *Gangway*

*Gangway* berfungsi sebagai sarana penghubung antara ruang tunggu penumpang dengan kapal. Pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan sudah tersedia *gangway* akan tetapi masih belum difungsikan.



Gambar 4.15 *Gangway* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

#### 7. *Tollgate*

*Tollgate* berfungsi sebagai tempat masuk kendaraan yang ingin menyeberang dan memverifikasi tiket yang telah mereka beli secara online di aplikasi *ferizy* atau website *ferizy.com*.



Gambar 4.16 *Tollgate* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni



8. Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni  
Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry ( Persero) Cabang  
berfungsi untuk kegiatan perkantoran (administrasi).



Gambar 4.17 Kantor Cabang Pelabuhan Penyeberang Bakauheni

Dermaga Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan dermaga jenis MB (*Movable Bridge*) dan tetap.



Gambar 4.18 Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

a) *Bolder*

*Bolder* merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk tambat kapal saat bersandar di pelabuhan Atau Untuk saat Mengikat kapal Sandar.



Gambar 4.19 *Bolder* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

b) *Trestle*

*Trestle* berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada pelabuhan Penyeberangan berupa jembatan atau akses yang dibuat.

Di atas tiang pancang ,untuk menghubungkan dermaga dengan daratan terutama di perairan dangkal .



Gambar 4.20 *Trestle* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

c) *Fender*

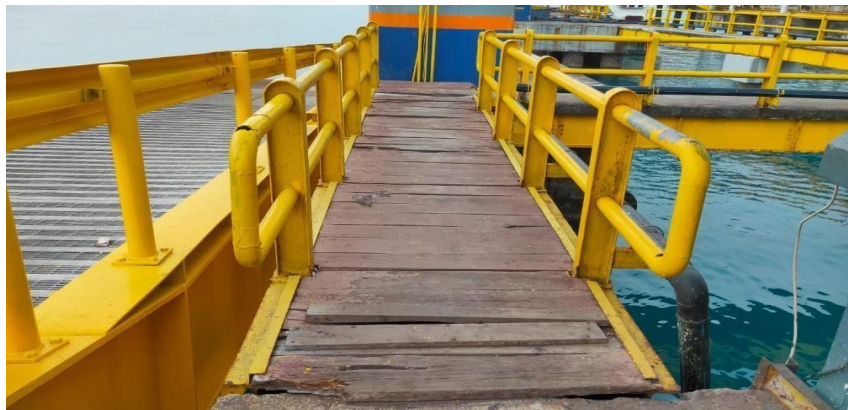
*Fender* adalah bumper yang digunakan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kapal akan merapat ke dermaga atau tergoyang oleh gelombang. Fender Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.



Gambar 4.21 *Fender* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

d) *Catwalk*

*Catwalk* merupakan akses untuk petugas menuju Bolder yang terletak di dolphin pada saat kapal akan sandar.



Gambar 4.22 *Catwalk* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

e) *Breasting Dolphin*

*Breasting Dolphin* adalah tempat ditancapkannya bolder dan dilengkapi dengan fender untuk merdam benturan kapal pada dolphin. Oleh karena itu konstruksi dolphin harus cukup kuat untuk menahan beban pada saat kapal merapat atau kapal digoyang oleh arus atau ombak.



Gambar 4.23 *Breasting Dolphin* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

Berikut adalah tampilan visual dari sisi daratan pelabuhan penyeberangan bakauheni termasuk area terminal ,parkir ,dan jalur penghubung menuju dermaga - memperkuat nuansa .

Tabel 4.12 Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

No.	Jenis fasilitas	Luas	Status fasilitas		Kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak Ada		
-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1	Kantor	709 m <sup>2</sup>	√		Baik	2 Lantai
	Gedung Locket	265 m <sup>2</sup>				1 Lantai
2	Gedung Terminal	1.380 m <sup>2</sup>	√		Baik	1 Lantai
3	Ruang Tunggu Penumpang		√		Baik	
	1. Ruang Tunggu Lantai 1	320 m <sup>2</sup>			Baik	5 buah (rusak)
	2. Ruang Tunggu Lantai 2	709 m <sup>2</sup>			Baik	7 buah kursi

No.	Jenis fasilitas	Luas	Status fasilitas		Kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak Ada		
-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
	Koridor	500 m <sup>2</sup>	√			4 unit
4	Areal Parkir				Baik	
5	1. Parkir Antar/Jemput	4.975 m <sup>2</sup>	√		Baik	1 Unit
	2. Parkir Siap Muat	10.946 m <sup>2</sup>	√		Baik	5 Unit
	a. Dermaga 1	112,37 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	b. Dermaga 2	95,94 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	c. Dermaga 3	139,65 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	d. Dermaga 4	97,36 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	e. Dermaga 5	134,6 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	f. Dermaga 6	67,42 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
	g. Dermaga 7	120,1 m <sup>2</sup>			Baik	1 Unit
6	Bangunan Jembatan Timbang		√			Ada
7	Instalasi Listrik	300 m <sup>2</sup>	√		Baik	2 Unit
8	Instalasi Air	12 m <sup>2</sup>	√			
9	Instalasi Hydrant	12 m <sup>2</sup>	√			1 Unit
	Fasilitas					

No.	Jenis fasilitas	Luas	Status fasilitas		Kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak Ada		
-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
10	Pemadam Kebakaran		√		Tersedia	
11	Instalasi BBM	12 m <sup>2</sup>	√		Baik	

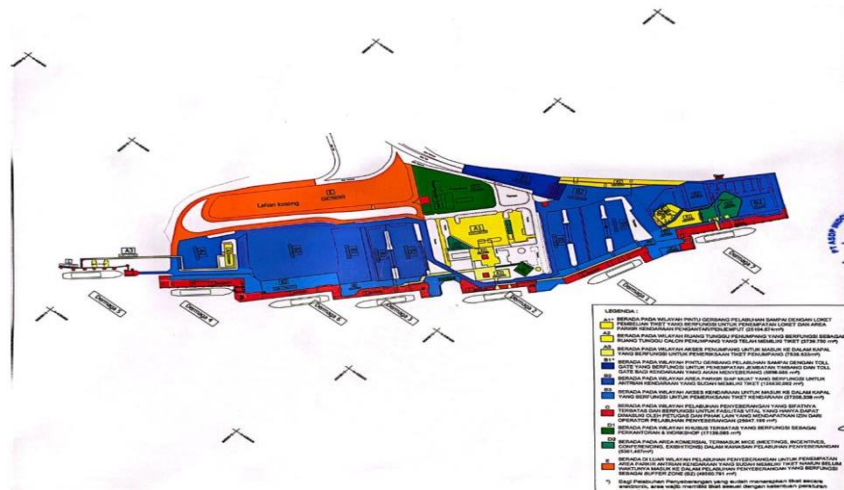
No.	Jenis fasilitas	Luas	Status fasilitas		Kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak Ada		
-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
12	Areal Peribadatan	49 m <sup>2</sup>	√		Baik	
13	Areal Kesehatan	50 m <sup>2</sup>	√		Baik	
14	Areal Perdagangan	12 m <sup>2</sup>	√		Baik	
15	Pos dan Telekomunikasi	4 m <sup>2</sup>	√		Baik	
16	Rumah Mesin <i>Side Ramp</i>	4 m <sup>2</sup>	√			
17	Toilet	30 m <sup>2</sup>	√		Baik	

Sumber: Hasil Analisa Tim PKL PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Bakauheni (2025)



## 1. Layout

Berikut adalah layout pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.



Gambar Layout Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)



Gambar 4.26 Layout Pola Arus Keberangkatan dan Kedatangan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

## 1. Analisi Data

### a Kondisi Pelaksaaan Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Berdasarkan hasil pengamatan di Lapangan mengenai pelaksanaan Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan didapatkan beberapa permasalahan mengenai pengaturan dan

sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, diantaranya adalah pengantar/penjemput memasuki Dermaga Pelabuhan, *Trestle* dan Dolpin dijadikan tempat memancing, belum adanya minimal kecepatan kendaraan turun toll saat memasuki Toll gate Pelabuhan, masih terdapat adanya anak koin disekitar dermaga Pelabuhan, kurangnya penempatan pemasangan rambu petunjuk sehingga sering terjadinya kendaraan labas dan mengakibatkan kendaraan salah masuk kapal.

Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, maka seharusnya setiap pelabuhan penyeberangan dituntut agar lebih memperhatikan lagi akan pengaturan lalu lintas muatan yang ada di pelabuhan penyeberangan baik itu penumpang maupun kendaraan agar lebih tertib, teratur, dan lancar. Kelancaran pergerakan muatan baik itu penumpang dan kendaraan yang ada pada suatu pelabuhan menunjukan keberhasilan kinerja suatu pelabuhan dalam mengatur dan mengolah operasional pelabuhan untuk menjadi lebih baik didalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Selain itu hal tersebut juga disebabkan oleh kurangnya rambu petunjuk serta rambu pendukung sistem zonasi yang menyebabkan para penumpang masih berada di zona yang dilarang dan berkegiatan disana.

b Kondisi Pola Arus Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

1) Kondisi Pola Arus Penumpang

Pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan merupakan suatu hal yang penting guna meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa. Berikut kondisi dan layout pola arus penumpang saat ini di Pelabuhan Bakauheni .

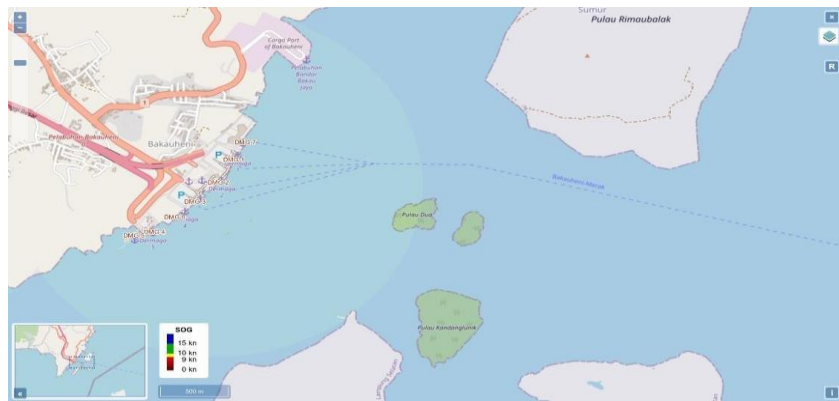




Gambar 4.27 . Layout Pola Arus Penumpang Pada Saat Kondisi Eksisting

## 2) Jaringan Transportasi Penyeberangan

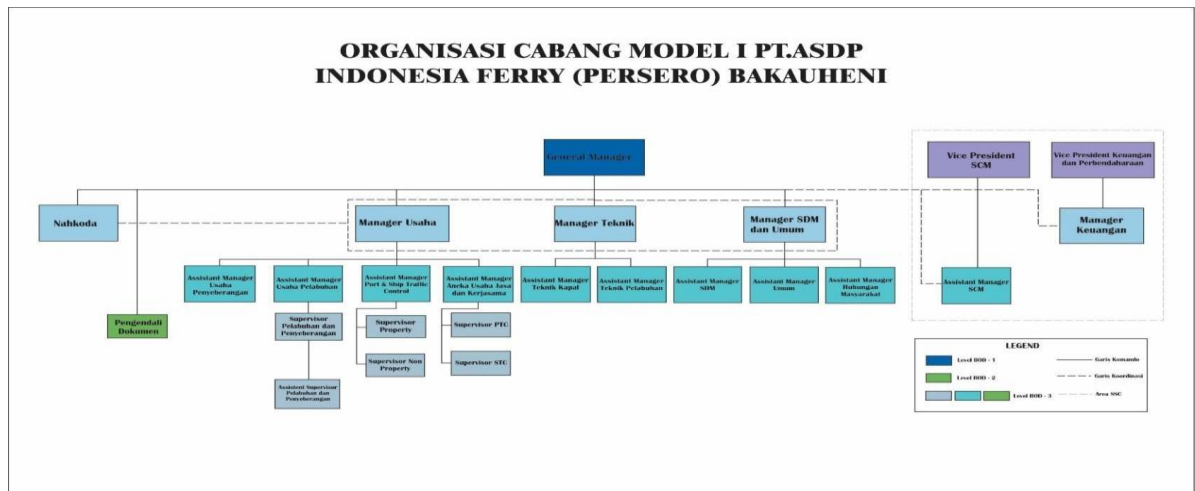
Jaringan angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni, Provinsi Bakauheni merupakan angkutan yang alur pelayarannya menggunakan jalur laut sebagai prasarana dalam melakukan kegiatan operasionalnya. Kebutuhan pelayanan angkutan penyeberangan dilayani melalui dermaga kapal penyeberangan dan dermaga kapal cepat. Berikut merupakan peta jaringan trayek dari Bakauheni – Merak.



Gambar 4.25 Peta Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

### 3) Struktur Organisasi PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang



### Struktur Organisasi PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

#### Jabatan dan Fungsi :

##### a. General Manager Cabang

General Manager Cabang mempunyai tugas pokok Menandatangani dokumen-dokumen yang berhubungan dengan operasional (Cek, Bilyet Giro, MOU, surat-surat keluar, PPDA dan dokumen lainnya) sesuai ketentuan perusahaan, Memberikan petunjuk dan arahan terhadap keseluruhan aktivitas di Cabang, Menilai kinerja bawahan secara periodic, Memberi teguran kepada bawahan langsung secara lisan dan tertulis. Rincian Tugas General Manager

- 1) Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran Cabang dengan mengacu pada Rencana jangka Panjang Perusahaan, Strategi dan kebijakan Bisnis perusahaan, agar tercapainya kinerja Cabang.
- 2) Memastikan kelancaran kegiatan Usaha Penyeberangan Usaha Pelabuhan dan Usaha Aneka Jasa & Kerjasama di Cabang berjalan sesuai ketentuan dan prosedur melalui koordinasi internal dan eksternal perusahaan agar tercapainya kinerja Cabang.
- 3) Memastikan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan kapal dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan melalui koordinasi internal dan

eksternal perusahaan untuk kelancaran operasional kapal dan pelabuhan. Memastikan pelaksanaan pengelolaan Sumber Daya Manusia & Umum dan Program kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) di Cabang berjalan sesuai ketentuan dan prosedur yang berlaku melalui koordinasi internal dan eksternal perusahaan untuk kelancaran operasi di Cabang.

- 4) Pengendalian KPI Cabang melalui pemantauan kegiatan di Lingkungan Kerja Cabang agar tercapainya target KPI Cabang.
- 5) Menerapkan system manajemen risiko di Cabang berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan melalui evaluasi dan pemantauan untuk meminimalisir risiko usaha/pekerjaan.
- 6) Menerapkan dan mengembangkan system manajemen terpadu di Cabang berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran manajemen terpadu.
- 7) Melakukan pembinaan kepada bawahan langsung dengan cara coaching & counseling dan pemenuhan kompetensi (antara lain job assignment, training, rotasi..

b. Manager Keuangan dan SDM & Umum

Manager Keuangan dan SDM & Umum Memeriksa dan menandatangani/paraf surat menyurat dan pelaporan yang berkaitan dengan kegiatan keuangan dan SDM & Umum, Memberikan petunjuk dan arahan terhadap keseluruhan aktifitas Keuangan dan SDM & Umum kepada bawahannya, Menilai kinerja bawahan secara periodik, Memberikan perintah kerja di luar jam kerja operasional apabila dibutuhkan, Memberikan teguran kepada bawahan langsung secara lisan dan tertulis. Rincian Tugas Manager Keuangan dan SDM & Umum:

- 1) Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit kerja Keuangan dan SDM & Umum Cabang dengan mengacu Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Strategi dan Kebijakan Bisnis Perusahaan agar tercapainya kinerja Cabang.
- 2) Mengelola kas dan bank, proses penerimaan dan pengeluaran uang, serta barang persediaan tiket (stok besar) di Cabang sesuai prosedur

keuangan yang berlaku untuk kelancaran operasional.

- 3) Memastikan pencatatan atau prosedur data keuangan (proses akuntansi) meliputi neraca laba rugi, jurnal atas transaksi-transaksi keuangan, buku besar, persediaan tiket dan suku cadang, hutang piutang, dan pendapatan yang masih harus diterima untuk menghasilkan laporan keuangan yang akurat dan tepat waktu
- 4) Memastikan terlaksananya penyelesaian hutang piutang, perpajakan, dan kewajiban-kewajiban lainnya melalui pemenuhan biaya pada masing-masing unit kerja secara efektif dan efisien untuk menunjang kegiatan operasional.
- 5) Memastikan pengguna anggaran biaya sesuai Rencana Kerja Anggaran Cabang (RKAC) melalui pengendalian pengeluaran biaya pada masing-masing unit kerja secara efisien untuk menunjang kegiatan operasional.
- 6) Memastikan terlaksananya penyelesaian hutang piutang, perpajakan, dan kewajiban-kewajiban lainnya melalui pemenuhan biaya pada masing-masing unit kerja secara efektif dan efisien untuk menunjang kegiatan operasional.
- 7) Memastikan pengguna anggaran biaya sesuai Rencana Kerja Anggaran Cabang (RKAC) melalui pengendalian pengeluaran biaya pada masing-masing unit kerja secara efisien untuk menunjang kegiatan operasional.
- 8) Memastikan terlaksananya penyelesaian hutang piutang, perpajakan, dan kewajiban-kewajiban lainnya melalui pemenuhan kelengkapan data/dokumen pendukung pembayaran sesuai ketentuan yang berlaku dengan berpedoman pada posisi cashflow Cabang untuk mendukung kelancaran operasional dan meningkatkan kinerja Cabang.
- 9) Memastikan adanya penerapan system penataan dan pengendalian dokumen akuntansi dan keuangan di Cabang melalui pemantauan dan koordinasi pada masing-masing unit kerja untuk akuntabilitas dan kemudahan pencapaian data saat proses audit (Internal dan Eksternal)

- 10) Memastikan terpenuhinya jumlah SDM di Cabang untuk kelancaran tugas operasional dilaut maupu didarat melalui koordinasi dengan Divisi SDM Kantor Pusat untuk kelancaran operasional di Cabang.
- 11) Melakukan evakuasi kegiatan Keuangan, SDM, dan Umum melalui Analisa realisasi kegiatan untuk pencapaian target Cabang.
- 12) Memastikan target KPI Usaha Pelabuhan dan Usaha Penyeberangan terlaksana sesuai rencana melalui pemantauan semua kegiatan terkait agar target KPI Cabang yang telah ditetapkan dapat tercapai.
- 13) Menerapkan system manajemen keselamatan dan mutu di Pelabuhan dan Kapal berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran keselamatan dan mutu
- 14) Melakukan pembinaan kepada bawahan langsung dengan cara *coaching & counselling*, dan pemenuhan kompetensi (antara lain *job assignment, training*, rotasi tugas) diunit kerja usaha/operasional dan kapal untuk meningkatkan motivasi dan kinerja bawahan.
- 15) Menyusun laporan berkala kegiatan Cabang (bulanan, triwulan) senester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang melalui Analisa dan evaluasi untuk bahan pengambilan keputusan.

c. Pengendali Dokumen

Pengendali Dokumen mempunyai tugas pokok yaitu Memberi tanda tangan/paraf pada laporan bulanan dan dokumen berkaitan dengan kegiatan Pengendali Dokumen. Rincian Tugas Pengendalian Dokumen:

- 1) Memastikan tersedianya manual system manajemen keselamatan dan mutu di Cabang (di Kapal maupun di Darat) melalui pemantauan dan koordinasi dengan Kantor Pusat agar dapat dipahami dan diterapkandi Cabang.
- 2) Memastikan keakuratan dan masih berlakunya dokumen system manajemen keselamatan dan mutu di Cabang melalui pemeliharaan

dokumen dan koordinasi dengan Divisi K2L Kantor Pusat agar dapat digunakan sebagai referensi dalam penerapan manajemen keselamatan dan mutu.

- 3) Memeriksa dokumen system manajemen keselamatan dan mutu di Kapal secara periodik sesuai ketentuan yang berlaku untuk memastikan kelayakan operasional kapal.
- 4) Melakukan dokumentasi hasil rekaman/arsip yang berkaitan dengan pelaksanaan system manajemen keselamatan dan mutu sesuai prosedur yang berlaku melalui perekaman, pemotretan, dan pencatatan agar dapat dijadikan alat bukti dalam penerapan manajemen keselamatan. Melaksanakan internal audit sistem manajemen keselamatan dan mutu di Cabang melalui pemeriksaan peralatan dan dokumen sesuai standar yang telah ditetapkan untuk keselamatan kapal dan mutu pekerjaan di darat.
- 5) Memantau tindak lanjut hasil rapat tinjauan manajemen melalui kunjungan langsung ke kapal, pelabuhan dan permintaan data untuk memastikan pelaksanaan keputusan rapat.
- 6) Mengelola kegiatan rapat tinjauan manajemen secara berkala sesuai prosedur yang berlaku melalui koordinasi dengan Awak Kapal dan fungsi terkait untuk pencapaian kinerja Cabang.
- 7) Menyusun Laporan berkala kegiatan unit kerjanya (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang sebagai DPA Cabang untuk bahan pengambilan keputusan.
- 8) Menyusun laporan berkala kegiatan unit kerjanya (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang sebagai DPA Cabang untuk bahan pengambilan keputusan.

d. Manager Teknik

Manager Teknik mempunyai tugas pokok yaitu Memastikan kesiapan teknis kapal dan teknis pelabuhan melalui koordinasi dengan unit kerja terkait untuk mendukung kegiatan operasional dan keselamatan di kapal dan pelabuhan. Rincian Tugas Manager Teknik:

- 1) Menyusun Rancana dan Anggaran (RKA) unit kerja Teknik dengan mengacu Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Strategi dan Kebijakan Bisnis Perusahaan agar tercapainya kinerja Cabang.
- 2) Memastikan terlaksananya kegiatan pemeliharaan kapal dan pelabuhan secara berkala dan berkesimpulan sesuai dengan prosedur pemeliharaan yang berlaku untuk mendukung kelancaran dan keselamatan operasional.
- 3) Memastikan terpenuhinya kebutuhan daya listrik, secara kuantitas maupun kontinuitas melalui koordinasi dengan pihak penyedia listrik (PLN) dan penyediaan generator set untuk mendukung kelancaran operasional.
- 4) Melaksanakan hubungan yang baik dengan pihak eksternal perusahaan (Syahbandar, BKI, Galangan Kapal dan instansi lainnya) melalui koordinasi untuk kelancaran operasional pelabuhan dan kapal.
- 5) Memastikan dilaksanakannya perbaikan dan kebutuhan spare parts kapal yang bersifat urgent dan diluar RKA melalui koordinasi dengan fungsi terkait internal dan eksternal (Syahbandar dan BKI) untuk kesiapan operasional kapal.
- 6) Menjamin dilaksanakannya perencanaan docking kapal yang tepat melalui penyusunan repair list dengan melibatkan pihak kapal (Nahkoda, KKM/masinis I dan pewira lainnya) dan staff Teknik kapal untuk memastikan pekerjaan docking tepat waktu dan anggaran.
- 7) Memastikan masih berlakunya sertifikat SMC (*Safety Management Certificate*), DOC (*Document Of Compliance*) dan klas BKI (sertifikat klas lambung, mesin, garis muat) serta melaksanakan CMS (*Countinous Machinery System*) dan rekomendasi/visa melalui koordinasi dengan K2L, Teknik kapal dan BKI untuk kapal operasi. Memastikan terealisasinya kegiatan investasi di kapal dan pelabuhan sesuai target waktu, mutu, dan biaya melalui koordinasi dengan fungsi terkait dicabang dan Direktorat Teknik kantor pusat

untuk mendukung kelancaran dan keselamatan.

- 8) Melakukan pembinaan kepada bawahan dengan cara coaching & counseling, dan pemenuhan kompetensi (job assignment, traning, rotasi tugas) diunit kerjanya untuk meningkatkan motivasi dan kinerja bawahan.
- 9) Memastikan tersedianya space docking kapal melalui koordinasi dengan pihak galangan untuk memastikan ketepatan pelaksanaan dan kesesuaian anggaran.
- 10) Memantau pelaksanaan docking kapal melalui koordinasi dengan OS dan pihak galangan untuk memastikan ketepatan pelaksanaan pekerjaan dan kesesuaian anggaran.
- 11) Pengendalian KPI Teknik Cabang melalui pemantauan semua kegiatan Cabang agar tercapainya target KPI Cabang.
- 12) Menerapkan dan mengembangkan system manajemen terpadu di Cabang berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan .
- 13) Memastikan rencana kerja anggaran cabang (RKAC) rutin dan investasi disusun sesuai dengan kebutuhan dan kondisi kapal dan pelabuhan melalui koordinasi dengan fungsi terkait di cabang dan direktorat Teknik di kantor pusat agar pemeliharaan dan pengembangan berjalan dengan baik, efektif, dan efisien.
- 14) Menyiapkan laporan berkala (mingguan, bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager melalui analisa dan evaluasi untuk bahan penyusunan laporan cabang.
- 15) Memastikan rencana kerja anggaran cabang (RKAC) rutin dan investasi disusun sesuai dengan kebutuhan dan kondisi kapal dan pelabuhan melalui koordinasi dengan fungsi terkait di cabang dan direktorat Teknik di kantor pusat agar pemeliharaan dan pengembangan berjalan dengan baik, efektif, dan efisien.
- 16) Menyiapkan laporan berkala (mingguan, bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager melalui analisa dan evaluasi untuk bahan penyusunan laporan cabang.



e. Manager Usaha

Manager Usaha mempunyai tugas pokok yaitu mengelola kegiatan Usaha Penyeberangan, Usaha Pelabuhan, Usaha Aneka Jasa & Kerjasama, melalui koordinasi dengan internal perusahaan (Cabang dan Kantor Pusat) maupun eksternal (Syahbandar, Otoritas Pelabuhan Penyeberangan, Kepolisian Sektor Kawasan Pelabuhan, Dinas Perhubungan dan instansi lainnya) untuk pencapaian target kinerja dan kelancaran operasional. Rincian Tugas Manager Usaha:

- 1) Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit kerja usaha dengan mengacu Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Strategi dan Kebijakan Bisnis Perusahaan agar tercapainya kinerja Cabang.
- 2) Menjamin kesiapan fasilitas pelabuhan pola lalu lintas, rambu petunjuk dan penerapan didalam area pelabuhan melalui koordinasi, perencanaan dan evaluasi untuk kelancaran pelayanan.
- 3) Mengendalikan alur lalu lintas penumpang, kendaraan dan proses bongkar muat diarea pelabuhan sesuai prosedur dan ketentuan yang berlaku untuk kelancaran operasional.
- 4) Memastikan ketersediaan peralatan navigasi, alat keselamatan kapal dan manifest muatan melalui koordinasi dengan fungsi pelabuhan untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran.
- 5) Menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Govemance* (GCG) dalam setiap pelaksanaan pekerjaan sesuai ketentuan perusahaan agar terwujudnya *Transparancy, Accountability, Responsibility, Integrity, Faimess*.
- 6) Menerapkan dan mengembangkan system manajemen terpadu berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran manajemen terpadu.
- 7) Melakukan pembinaan kepada bawahan langsung dengan cara *coaching & counseling*, dan pemenuhan kompetensi (antara lain job assignment, training, rotasi tugas) diunit kerja usaha/operasional dan kapal untuk meningkatkan motivasi dan kinerja bawahan.

- 8) Menyusun laporan berkala kegiatan Cabang (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang melalui Analisa dan evaluasi.

Berikut ringkasan informasi mengenai Produktifitas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Bakauheni dalam beberapa tahun terakhir (2020-2024) berdasarkan data yang berhasil diemukan (2.514.193)

Tabel 4.13 Produktivitas Penumpang Dan Kendaraan 5 Tahun  
Terakhir Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

NO	URAIAN	TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	TRIP	37.386	34.842	33.934	35.415	37.166
2	PENUMPANG					
	Dewasa	1.440.264	427.273	1.067.088	314.639	384.751
	Anak	465.801	51,412	13,385	4,577	5,723
	JUMLAH	1.906.065	478.685	1.080.473	319.216	390.474
3	KENDARAAN					
	Golongan I	297	484	527	199	374
	Golongan II	343.123	352.792	220.042	186.433	268.545
	Golongan III	20.656	770	783	895	666
	Golongan IV Pnp	629.157	769.875	569.097	609.432	879.713
	Golongan IV Brg	178.427	197.157	204.795	201.751	201.074
	Golongan V Pnp	43.340	18.044	11.726	13.604	17.351
	Golongan V Brg	327.118	395.436	379.676	417.915	454.414
	Golongan VI Pnp	62.121	73.876	47.642	60.654	83.592
	Golongan VI Brg	314.610	304.742	310.856	353.874	368.089
	Golongan VII	128.954	127.611	141.999	187.900	208.874
	Golongan VIII	23.342	19.323	18.750	23.275	25.268
	Golongan IX	2.744	2.887	3.574	4.428	6.233
	JUMLAH	2.073.889	2.262.997	1.909.467	2.060.360	2.514.193

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

Berikut Adalah keterangan golongan kendaraan di Pelabuhan Bakauheni ,yang mengacu pada klarifikasi resmi dari ASDP Indonesia Ferry (oprator Pelabuhan penyeberangan nasional ) termasuk katagori yang berlaku untuk penetapan tarif penyeberangan .

Berikut ketentuan golongan kendaran di pelabuhan penyeberangan bakauheni

Tabel 4.14 Keterangan Golongan Kendaraan

No	Golongan	Keterangan
1	Golongan I	Sepeda.
2	Golongan II	Sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong.
3	Golongan III	Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih dari 500 cc dan kendaraan roda tiga.
4	Golongan IV a	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil jeep, sedan, minibus (panjang sampai 5 meter).
5	Golongan IV b	Mobil barnag, mobil bak muatan terbuka/tertutup dan double cabin (panjang sampai 5 meter).
6	Golongan V a	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter.
7	Golongan V b	Mobil barang (truk)/tangki ukuran sedang dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter.
8	Golongan VI a	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter.
9	Golongan VI b	Mobil barang (truk)/tangka ukuran sedang dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter dan sejenisnya, dan mobil

No	Golongan	Keterangan
		penarik tanpa gandengan.
10	Golongan VII	Mobil barang (truk) tronton, mobil tangka, mobil penarik berikut gandengan serta kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter.
11	Golongan VIII	Mobil barang (truk) tronton, mobil tangka, kendaraan alat berat, dan mobil penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 12 meter sampai dengan 16 meter.
12	Golongan IX	Mobil barang (truk) tronton, mobil tangka, kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 16 meter.

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

Berikut penjabaran data Peroduktifitas Kendaraan selama priode 15 hari terakhir di Pelabuhan Bakauheni .

Data Peroduktifitas 15 Hari Kendaran Bakauheni

No	Tanggal	PNP (org)		I	II	III				VI	VII	VIII	IX
		Dws	Ank				IV Pnp	IV Brg	V pnp				
1	1 Mei 2025	10	172	-	6.465	-	9.079	605	114	741	590	17	42
2	2 Mei 2025	5	76	-	2.298	1	5.545	632	89	1.127	531	40	16
3	3 Mei 2025	8	68	-	2.072	1	4.661	620	71	1.111	476	39	6
4	4 Mei 2025	6	54	-	1.529	1	3.866	570	88	1.008	521	39	13

No	Tanggal	PNP (org)		I	II	III				VI	VII	VIII	IX
		Dws	Ank				IV Pnp	IV Brg	V pnp				
5	5 Mei 2025	8	70	2	1.408	2	4.056	505	59	1.196	595	58	11
6	6 Mei 2025	11	59	-	1.581	2	4.098	544	89	806	444	42	4
7	7 Mei 2025	7	43	4	1.932	1	3.897	487	68	952	412	35	8
8	8 Mei 2025	10	35	-	1.097	-	2.576	489	68	996	481	45	9
9	9 Mei 2025	2	20	1	891	-	2.261	538	54	1.093	655	61	9
10	10 Mei 2025	5	38	-	956	2	2.432	584	53	1.019	568	56	20
11	11 Mei 2025	4	34	-	707	-	2.282	512	54	1.095	583	66	18
12	12 Mei 2025	4	30	1	1.046	-	2.509	469	51	933	528	82	14
13	13 Mei 2025	5	29	5	827	2	2.392	495	45	617	449	54	12
14	14 Mei 2025	10	43	-	1.281	2	2.907	523	58	1.085	602	99	25
15	15 Mei 2024	5	29	-	688	-	1.994	531	48	957	539	78	12

## B. Analisis

1. Analisis kesesuaian fasilitas daratan pokok berdasarkan KM 52 tahun 2004 pada Dermaga VII Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni :

NO	Fasilitas Pokok Daratan	Dermaga VII		
		Tidak ada	ada	Tidak ada
1	Terminal penumpang		Ada	
2	Penimbang		Ada	

NO	Fasilitas Pokok Daratan	Dermaga VII		
		Tidak ada	ada	Tidak ada
	kendaraan bermuatan			
3	Gangway		Ada	
4	Perkantoran		Ada	
5	Bunker	Tidak ada		Tidak ada
6	Instalasi air ,listrik		Ada	
7	Fasilitas pemadam kebakaran		Ada	
8	Tempat tunggu kendaraan bermotor		Ada	
9	Akses jalan dan atau jalur kereta api	Tidak ada		Tidak ada

Berdasarkan tabel 4.15 Dari 9 (sembilan) fasilitas pokok daratan diketahui terdapat 8 (enam) fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni yang sesuai dan 1 (satu) fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni yang tidak sesuai dengan KM No 52 Tahun 2004. Berdasarkan tabel bahwa kesesuaian kedua dermaga hanya tidak tersedia bunker dikarenakan terdapat di Pelabuhan Merak yang berseberangan pada Pelabuhan Bakauheni.

2. Kebutuhan fasilitas pokok daratan berdasarkan KM 52 tahun 2004 pada Dermaga VII (Eksekutif).

a. Areal gedung terminal

Diketahui dari tabel diatas penumpang paling tinggi yaitu mencapai 182 penumpang sehingga kebutuhan ruang tunggu yang dibutuhkan adalah sebagai berikut .

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk menentukan rasio konsesntrasi. Dalam Penentuan rasio konsentrasi dibutuhkan data produktivitas selama 15 hari dengan menggunakan rumus (3.1):

$$\begin{aligned}\text{Rasio Konsentrasi (x)} &= \frac{\text{jumlah penumpang terbanyak perhari/trip}}{\text{kapasitas penumpang dalam satu kapal}} \\ &= \frac{182}{1017} \\ &= 0,17 \sim 1.0\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Luas area ruang tunggu yang dibutuhkan saat ini : } a_1 &= a . n . N . X . Y \\ &= 1,2 \times 182 \times 1 \times 1 \times 1,2 \\ &= 288 \text{ m}^2\end{aligned}$$

Sampel kapal yang di ambil adalah kapal dengan jumlah penumpang terbanyak yaitu KMP. Adinda Windu Karsa. Jadi, rasio konsentrasi (x) adalah 1,0. Maka, dari data di atas dapat di perhitungkan :

$$\begin{aligned}\text{Jumlah Kursi} &= \frac{\text{luasan ruang tunggu efektif}}{\text{luas untuk penumpang}} \\ &= \frac{288\text{m}^2}{1,2\text{m}^2} \\ &= 240 \text{ Kursi}\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan luasan kebutuhan ruang tunggu, maka dibutuhkan ruang tunggu penumpang sebesar 288 m<sup>2</sup> dan untuk menampung 1017 penumpang dibutuhkan luasan untuk kursi dibutuhkan 240 tempat duduk pada kondisi eksisting terdapat 99 tempat duduk. Kondisi eksisting keadaan jumlah tempat duduk di ruang tunggu pelabuhan penyeberangan bakauheni kurang sesuai karena kurangnya

jumlah tempat duduk yang disediakan, jumlah tempat duduk yang memadai berfungsi untuk pengguna jasa menunggu tanpa harus berdiri, namun Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni kurang relevan lagi dengan kondisi saat ini dikarenakan kurangnya jumlah tempat duduk, hal tersebut dapat terlihat jelas saat angkutan lebaran dan tahun baru, para pengguna jasa sampai duduk di lantai ruang tunggu, serta pengguna jasa lebih memilih untuk langsung menuju kapal dan menunggu di Gangway yang disediakan dari pada menunggu di ruang tunggu.

a. Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput.

Berdasarkan hasil survei di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni perhitungan lapangan

parkir pengantar/penjemput untuk penumpang baik kendaraan roda dua dan roda empat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni diperoleh menggunakan rumus (3.2) :

Dari tabel 4.15 dapat diketahui bahwa untuk menentukan rasio konsentrasi penumpang rumus:

Jadi rasio konsentrasi (y) adalah 1,1 Maka dapat diperhitungkan :

$$A = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z$$

$$1/n_1 A = 25 \times 182 \times 1 \times$$

$$1,1 \times 1/8 A = 625,6 \text{ m}^2$$

Luasan lapangan parkir kendaraan pengantar/penjemput dari hasil perhitungan sebesar 625,6 m<sup>2</sup>, sedangkan kondisi eksisting lapangan parkir pengantar/penjemput sebesar 4.975 m<sup>2</sup>.

b. Lapangan Parkir Siap Muat

Luas area lapangan parkir siap muat dapat diperoleh menggunakan rumus (3.3) :

$$A = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

Keterangan :

A = Luas total areal lapangan parkir untuk kendaraan menyeberang (m<sup>2</sup>)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu unit

kendaraan Truk 8 ton = 60 m<sup>2</sup>

Truk 4 ton = 45 m<sup>2</sup>



Truk 2 ton = 25 m<sup>2</sup> Kend

penumpang = 25 m<sup>2</sup>

SRP Sepeda Motor =

0,75m x 2,00 m = 1,5 m<sup>2</sup> n = Jumlah kendaraan

dalam satu kapal

N = Jumlah kapal yang datang/berangkat pada saat bersamaan

x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0 – 1,6)

Untuk menentukan proporsi kendaraan diatas kapal dan rasio konsentrasi (y) dibutuhkan data produktivitas kendaraan selama 15 hari. Adapun data produktivitas kendaraan dapat dilihat pada Tabel 4.15. Berdasarkan Tabel tersebut dapat diketahui jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada tanggal 1 Mei 2025.

Selanjutnya masing-masing kendaraan tiap golongan pada tiap tanggal tersebut dijumlahkan dan dibagi dengan jumlah trip. Hasil perhitungan. Pada data produktivitas keberangkatan kendaraan dapat diketahui jumlah terbanyak terjadi pada 01 Mei 2025. Maka, masing-masing kendaraan tiap golongan pada tanggal tersebut dijumlahkan dan dibagi jumlah trip. Diperoleh data sebagai berikut.

Jadi rasio konsentrasi (y) adalah 1,1 Maka dapat diperhitungkan :

$$A = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z$$

$$1/n_1 A = 25 \times 182 \times 1 \times$$

$$1,1 \times 1/8 A = 625,6 \text{ m}^2$$

Luasan lapangan parkir kendaraan pengantar/penjemput dari hasil perhitungan sebesar 625,6 m<sup>2</sup>, sedangkan kondisi eksisting lapangan parkir pengantar/penjemput sebesar 4.975 m<sup>2</sup>.

c. Lapangan Parkir Siap Muat

Luas area lapangan parkir siap muat dapat diperoleh menggunakan rumus (3.3) :

$$A = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

Keterangan :

A = Luas total areal lapangan parkir untuk kendaraan menyeberang (m<sup>2</sup>)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu unit

kendaraan Truk 8 ton = 60 m<sup>2</sup>

Truk 4 ton = 45 m<sup>2</sup>

Truk 2 ton = 25 m<sup>2</sup> Kend

penumpang = 25 m<sup>2</sup>

SRP Sepeda Motor =

0,75m x 2,00 m = 1,5 m<sup>2</sup> n = Jumlah kendaraan

dalam satu kapal

N = Jumlah kapal yang datang/berangkat pada saat

bersamaan x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0 – 1,6)

Untuk menentukan proporsi kendaraan diatas kapal dan rasio konsentrasi (y) dibutuhkan data produktivitas kendaraan selama 15 hari. Adapun data produktivitas kendaraan dapat dilihat pada Tabel 4.15. Berdasarkan Tabel tersebut dapat diketahui jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada tanggal 1 Mei 2025.

Selanjutnya masing-masing kendaraan tiap golongan pada tiap tanggal tersebut dijumlahkan dan dibagi dengan jumlah trip. Hasil perhitungan. Pada data produktivitas keberangkatan kendaraan dapat diketahui jumlah terbanyak terjadi pada 01 Mei 2025. Maka, masing-masing kendaraan tiap golongan pada tanggal tersebut dijumlahkan dan dibagi jumlah trip. Diperoleh data sebagai berikut.

Golongan II	= 1.246/20	= 62 Kendaraan
Golongan IV	= 1.624/20	= 81 Kendaraan
Golongan V	= 102/20	= 5 Kendaraan
Golongan VI	= 120/20	= 6 Kendaraan
Golongan VII	= 121/20	= 6 Kendaraan
Golongan VIII	= 4/20	= 0,2 Kendaraan
Golongan IX	= 10/20	= 0,5 Kendaraan
Total Produksi		= 160 Kendaraan

Untuk menghitung proporsi kendaraan per golongan dapat diperoleh sebagai berikut :

$$\frac{\sum \text{Per Golongan Kendaraan}}{\text{Total Produksi}}$$

Maka perhitungannya adalah

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.II} = \frac{62 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 38\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.IV} = \frac{81 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 50\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.V} = \frac{5 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 3\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.VI} = \frac{6 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 3\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.VII} = \frac{6 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 3\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol.VIII} = \frac{0.2 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 0.125\%$$

$$\text{Proporsi kendaraan Gol. IX} = \frac{0.5 \text{ Kendaraan}}{160} \times 100\% = 0.31\%$$

Untuk mengetahui jumlah kendaraan dapat diperoleh sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Jumlah Kendaraan (n)} &= \frac{\sum \text{Kendaraan terbanyak selama survey}}{\text{Jumlah Trip}} \\ &= \frac{3227}{20} \\ &= 161 \text{ Kendaraan} \end{aligned}$$

Kapasitas kendaraan dalam satu kapal diambil dari kapasitas muat kendaraan campuran pada KMP. Portlink V dengan kapasitas 68 kendaraan campuran. Maka dapat diketahui bahwa untuk menentukan rasio konsentrasi kendaraan dapat diperoleh sebagai berikut :

**Rasio Konsentrasi (y) =**

**$\Sigma$ Kendaraan terbanyak perhari/trip**

**Kapasitas kendaraan dalam satu kapal**

$$= \frac{161/20}{68}$$

$$= 0,12 \sim 1$$

Maka, luasan lapangan parkir siap muat untuk tiap golongan adalah :

a) Golongan II (Motor dibawah 500cc)

$$A_1 = a . n . N . x . y$$

$$= 1.5 \text{ m}^2 . (161 \text{ unit} . 38\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 183 \text{ m}^2$$

b) Golongan IV (Kendaraan

Penumpang)  $A_2 = a . n . N . x . y$

$$= 25\text{m}^2 . (161 \text{ unit} . 50\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 4.025 \text{ m}^2$$

c) Golongan V (Truk 2

Ton)  $A_3 = a . n . N . x . y$

$$= 25\text{m}^2 . (161 \text{ unit} . 3\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 241 \text{ m}^2$$

d) Golongan VI (Truk 4

Ton)  $A_4 = a . n . N . x . y$

$$= 45\text{m}^2 . (161 \text{ unit} . 3\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 434 \text{ m}^2$$

e) Golongan VII

$$A_5 = a . n . N . x . y$$

$$= 60\text{m}^2 . (161 \text{ unit} . 3\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 576 \text{ m}^2$$

f) Golongan

VIII  $A_6 = a . n$

$$. N . x . y$$

$$= 60\text{m}^2 . (161 \text{ unit} . 0,125\%) . 2 . 1,0 . 1,0$$

$$= 24 \text{ m}^2$$

g) Golongan IX (Truck 8 Ton)

$$\begin{aligned} A^7 &= a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \\ &= 60 \text{ m}^2 \cdot (161 \text{ unit} \cdot 0.31\%) \cdot 2 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \\ &= 59 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} A_{Total} &= A_1 + A_2 + A_3 + A_4 + A_5 + A_6 + A_7 \\ &= 183 \text{ m}^2 + 4.025 \text{ m}^2 + 241 \text{ m}^2 + 434 \text{ m}^2 + 576 \text{ m}^2 + 24 \text{ m}^2 + \\ &\quad 59 \text{ m}^2 \\ &= 5.542 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Pada kondisi eksisting luas lapangan parkir siap muat Dermaga I yaitu  $9.309 \text{ m}^2$ . Luasan menurut perhitungan yaitu  $5.542 \text{ m}^2$ .

Berikut perhitungan kapasitas ruang parkir tiap golongan kendaraan pada saat kondisi eksisting dapat diperoleh sebagai berikut.

#### *Luasan Lapangan Parkir Efektif*

---

#### *Luasan Parkir Kendaraan Sesuai Golongan*

*x Proporsi Gol. Kendaraan*

Sehingga diperoleh kapasitas kendaraan dari setiap golongan adalah :

Kapasitas untuk Golongan II	$= \frac{5.542 \text{ m}^2}{1,5 \text{ m}^2} \times 38\%$ $= 1.403 \text{ unit}$
Kapasitas untuk Golongan IV	$= \frac{5.542 \text{ m}^2}{25 \text{ m}^2} \times 50\%$ $= 110 \text{ unit}$
Kapasitas untuk Golongan V	$= \frac{5.542 \text{ m}^2}{25 \text{ m}^2} \times 3\%$ $= 6 \text{ unit}$
Kapasitas untuk Golongan VI	$= \frac{5.542 \text{ m}^2}{45 \text{ m}^2} \times 3\%$ $= 3 \text{ unit}$
Kapasitas untuk Golongan VII	$= \frac{5.542 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 3\%$ $= 1 \text{ unit}$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan VIII} &= \frac{5.542 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 0,125\% \\ &= 0,11 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan IX} &= \frac{5.542 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 0,31\% \\ &= 0,28 \text{ unit}\end{aligned}$$

Jadi kapasitas kendaraan lapangan parkir siap muat pada dermaga VII kondisi *eksisting* yaitu sebanyak 1.523 unit kendaraan yaitu 7.418 m<sup>2</sup>.

Berikut perhitungan kapasitas ruang parkir tiap golongan kendaraan pada saat kondisi eksisting dapat diperoleh sebagai berikut :

#### *Luasan Lapangan Parkir Efektif*

---

*Luasan Parkir Kendaraan Sesuai Golongan x Proporsi Gol. Kendaraan*

Sehingga diperoleh kapasitas kendaraan dari setiap golongan adalah :

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan II} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{1,5 \text{ m}^2} \times 32\% \\ &= 1.582 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan IV} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{25 \text{ m}^2} \times 55\% \\ &= 163 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan V} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{25 \text{ m}^2} \times 5\% \\ &= 14 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan VI} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{45 \text{ m}^2} \times 4\% \\ &= 6 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan VII} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 1\% \\ &= 1 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Kapabilitas untuk Golongan VIII} &= \frac{7.418 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 0,04\% \\ &= 0,005 \text{ unit}\end{aligned}$$

$$= 0,04 \text{ unit}$$

Kapasitas untuk Golongan IX

$$= \frac{7.418 \text{ m}^2}{60 \text{ m}^2} \times 0,04\%$$

$$= 0,04 \text{ unit}$$

Jadi kapasitas kendaraan lapangan parkir siap muat pada dermaga VII kondisi *eksisting* yaitu sebanyak 1.766 unit kendaraan.

$$A_{Total} = A_1 + A_2 + A_3 + A_4 + A_5 + A_6 + A_7$$



$$= 120 \text{ m}^2 + 3.192 \text{ m}^2 + 665 \text{ m}^2 + 1.077 \text{ m}^2 + 319 \text{ m}^2 + 11 \text{ m}^2 + 17 \text{ m}^2$$



$$= 5.401 \text{ m}^2$$

Pada kondisi eksisting luas lapangan parkir siap muat Dermaga VII yaitu 9.683 m<sup>2</sup>. Luasan menurut perhitungan yaitu 5.401 m<sup>2</sup>.

### C. Pembahasan.

1. keseuaian kedua dermaga hanya tidak tersedia bunker dikarenakan terdapat di Pelabuhan Merak yang berseberangan pada Pelabuhan Bakauheni.
2. Kebutuhan fasilitas pokok sesuai dengan km 52 tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan penyebrangan sebagai berikut .

NO	Fasilitas Pokok Daratan	Dermaga VII	
		Saat ini	Kebutuhan
1	Terminal penumpang	 <p><b>Jumlah Kursi 99 buah</b></p>	<b>240 tempat duduk</b>
2	Penimbang kendaraan bermuatan		Ada

NO	Fasilitas Pokok Daratan	Dermaga VII	
		Saat ini	Kebutuhan
3	Gangway		Ada
4	Perkantoran		Ada
5	Bunker	<b>Tidak ada</b>	 Bunker harus disediakan
6	Instalasi air ,listrik		ada
7	Fasilitas pemadam kebakaran		Ada
8	Tempat tunggu kendaraan bermotor dan penjemputan	 Parkir pengantar 4.975 m <sup>2</sup>	Parkir Pengantar <b>625,6 m<sup>2</sup></b>



NO	Fasilitas Pokok Daratan	Dermaga VII	
		Saat ini	Kebutuhan
		 <p>Parkir siap muat 9.683 m<sup>2</sup></p>	<p><b>Parkir siap muat 5.401 m<sup>2</sup></b></p>
9	Akses jalan dan atau jalur kereta api		<p>Saat ini,sudah ada untuk akses jalan tapi belum sampai ke pelabuhan bakauheni</p>

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil beberapa kesimpulan dari Kertas Kerja Wajib (KKW) ini :

1. Fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Dermaga 7 saat ini sudah tersedia, meliputi dermaga, terminal penumpang, area parkir, jalan akses, serta sarana penunjang seperti ruang tunggu dan loket tiket. Namun, beberapa fasilitas masih terbatas dan belum optimal dalam menunjang kelancaran arus penumpang maupun kendaraan, terutama pada saat puncak musim liburan. Permasalahan yang sering muncul antara lain kapasitas ruang tunggu yang terbatas, keterbatasan lahan parkir, dan kurangnya kenyamanan fasilitas bagi penumpang.
2. Dengan meningkatnya volume kendaraan dan penumpang setiap tahun, maka kebutuhan fasilitas pokok harus ditingkatkan. Hal ini meliputi penambahan kapasitas dermaga, perluasan area parkir, peningkatan kualitas terminal penumpang, serta integrasi sistem tiket dan informasi berbasis digital. Selain itu, perlu adanya perbaikan fasilitas keselamatan, keamanan, serta penataan zonasi agar arus kendaraan dan penumpang lebih tertib.

#### **B. Saran**

Dari beberapa hal yang telah disimpulkan, berikut ini penulis memberikan masukan berupa saran bagi pengelola Pelabuhan Bakauheni agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik lagi bagi kapal dan penumpang. Adapun hal yang disarankan adalah sebagai berikut .

1. Pengelolaan fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Dermaga 7 perlu menyesuaikan dengan standar yang diatur dalam PM 52 Tahun 2004, khususnya terkait kelengkapan fasilitas pokok, fasilitas penunjang, dan fasilitas keselamatan. Hal ini penting agar pelayanan kepada penumpang dan kendaraan berjalan sesuai ketentuan hukum yang berlaku.
2. Perlu dilakukan pengawasan dan evaluasi secara rutin terhadap kondisi fasilitas pokok, penunjang, maupun keselamatan di pelabuhan. Evaluasi ini mengacu pada indikator standar pelayanan minimum (SPM) sebagaimana diatur dalam PM 52 Tahun 2004. Hasil evaluasi kemudian dapat menjadi dasar perbaikan, sehingga pelayanan di Dermaga 7 tetap terjaga kualitasnya.

## DAFTAR PUSTAKA

Ma'ruf, Ainiah, S.K., Zahra, R.S., Raihan, W.A., & Alifa, G.N. (2024). Kelayakan Infrastruktur Fasilitas Perairan Pelabuhan Bakauheni: Tinjauan.

Agustini, E., Priambudi, M., & Deafrihatino, D. (2021). Analysis of the Level of Service User Satisfaction with Services at the Bakauheni Ferry Port. *Inland Waterways Journal*, 3(1).

C.S, Y. A., & Andriani, I. (2019). Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Dengan Halte Angkutan Umum Dalam Rangka Pelayanan Transportasi. *Jurnal Transportasi Multimoda*, Vol. 17 (2), 1-16.

Pemerintah Indonesia. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran

Pemerintah Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pemerintah Indonesia. 2004. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

Pemerintah Indonesia. 2006. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Peraturan Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan.

Siti Mutmainnah, Aleksander Purba, Bambang Utoyo, Irza Sukmana, & Suharno. (2022). KARAKTERISTIK PENUMPANG DALAM PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KERETA API MENUJU PELABUHAN BAKAUHENI.

Solihin, Iqbal, M. F., & Ricky Ricardianto. (2019). PERUMUSAN STRATEGI JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN PT.ASDP INDONESIA FERRY LINTAS BAKAUHENI-MERAK. *Jurnal Manajemen Bisnis dan Logistik (JMBTL)* Vol. 5 No. 2, <http://library.itl.ac.id/jurnal>.

*Visi Misi Pemprov Sulsel 2018-2023*. (2018). <https://sulselprov.go.id/pages/visimisi>  
Yuda, Y. P., Putra, I. D. G., &

Susanti, A. (2019). TRANSFORMASI KONSEP RUANG TUNGGU DALAM PROSES REDESAIN. *JURNAL PATRA*, 1(2), 109–115.

Pemerintah Provinsi Lampung. *Ruang Tunggu Pelabuhan Bakauheni Terus Berbenah Menyambut Arus Mudik*. Lampung Terkini, 30 Juni 2015.

Kompas. *Sambut Pemudik, Pelabuhan Bakauheni Siapkan Sarana dan Prasarana*. 1 April 2024.

Pramita, Galuh. *Analisis Kapasitas Pelabuhan Bakauheni Setelah Pembangunan Dermaga VI*. Skripsi, Universitas Lampung, 2015.

Armanto, Yogo Nofian; Heriyanto, Dwi; Karami, Muhammad. *Pembebanan Jaringan Jalan Dari Pintu Keluar Pelabuhan Bakauheni dengan Adanya Jalan Tol Trans Sumatera*. *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain*, Vol. 6 No. 4 (Desember 2018

# LAMPIRAN

## Lampiran 1. Dokumentasi Kegiatan



