

**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DERMAGA
EKSEKUTIF PELABUHAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI**



EKA FESSA PUTRI

2203070

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN

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

TAHUN 2025

**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DERMAGA
EKSEKUTIF PELABUHAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI**



EKA FESSA PUTRI

2203070

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN

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

TAHUN 2025

HALAMAN PENGESAHAN
EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DERMAGA EKSEKUTIF
PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI

Disusun dan Diajukan Oleh:

Eka Fessa Putri

NPM. 22 03 070

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Kertas Kerja Wajib

Pada Tanggal, Agustus 2025

Menyetujui

Ketua

Surnata, S.Si,T., M.M.

NIP.

19660719 198903 1 001

Sekretaris

Febriyanti Hinnatul Ulva, S.PD., M.Si

NIP.

19930208 202203 2 007

Anggota

Mohamed Fahmi Amrillah, M.T.

NIP.

19950807 202203 1 003

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan, S.T., MT.

NIP. 19730921 199705 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif
Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni**

Nama Mahasiswa/I : Eka Fessa Putri

NPM : 2203070

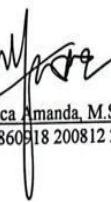
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan syarat untuk diseminarkan

Palembang, Juli 2025

Menyetujui,

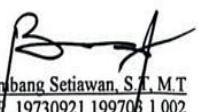
Pembimbing I


Monica Amanda, M.Sc.
NIP. 19860318 200812 2 001

Pembimbing II


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

Mengetahui,
• Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Bangbang Setiawan, S.T., M.T
NIP. 19730921 199708 1 002

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Eka Fessa Putri

NPM : 22 03 070

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah pihak I selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni", dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah pihak II selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/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, 17 Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



Eka Fessa Putri

2203070

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Eka Fessa Putri

NPM : 22 03 070

Program Studi : D-III Manajemen Trasnportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

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, 17 Agustus 2025



Eka Fessa Putri

2203070



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG



Jl. Sabar Jaya No. 116 | Telp. : (0711) 753 7278 | Email : kepegawaian@poltektransdp-palembang.ac.id
Palembang 30763 | Fax. : (0711) 753 7263 | Website : www.poltektransdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 155 / PD / 2025

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

Nama : Eka Fessa Putri
NPM : 2203070
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif Pelabuhan
Penyeberangan Bakauheni

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 23% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out Wisuda*.

Palembang, 02 September 2025
Verifikator


Kurniawan.,S.I.P
NIP. 19990422202521 1 005


"The Bridge Start Here"



KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis haturkan kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, “Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni”.

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi SDP Palembang juga sebagai realisasi dari praktek kerja lapangan (PKL) dan magang yang dilaksanakan di PT. ASDP Ferry (PERSERO) Cabang Bakauheni dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori yang didapatkan selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan Palembang.

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

1. Keluargaku tersayang, Ibunda Sari Yanti yang paling penulis sayangi dan cintai yang selalu ada disamping penulis selalu menjadi tempat cerita pertama kakak dalam kondisi apapun terimakasih banyak bunda karna tidak pernah lelah menyemangati serta mengirimkan doa dengan ikhlas. Ayah Ferri Iswandi lelaki yang paling kakak sayangi yang sudah mengorbankan semua jerih payahnya untuk kerja setiap hari demi keluarganya, terimakasih banyak ayah tetap ada doa, dukungan, perhatian, peduli untuk kakak dikala ayah sedang capek dengan pekerjaan ayah sendiri. Gie Raafi Fesya adik tercinta, yang tak pernah berhenti memberikan semua dukungan serta doa dengan ikhlas dan tulus juga senantiasa memberi semangat dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib terutama dalam memberi dukungan untuk menyelesaikan kuliah dengan lancar.
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyebrangan Palembang;

3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II, dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
4. Ibu Monica Amanda, M.Sc. selaku Dosen Pembimbing I. Terimakasih ibu telah meluangkan waktu untuk memberikan saran, bimbingan dan semangat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat di selesaikan;
5. Bapak Erli Pujianto, SE., MM. selaku Dosen Pembimbing II. Terimakasih bapak telah meluangkan waktu untuk memberikan saran, bimbingan dan semangat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat di selesaikan.
6. Terimakasih Bapak dan Ibu selaku dewan penguji yang telah meluangkan waktu yang sangat berharga untuk menguji dan membimbing kedepannya sampai waktu penyelesaian tugas akhir ini.
7. Segenap Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
8. Bapak Ferdinand Pusriansyah, S.SI.T., S.H., M.SI selaku Kepala Pusat Pembangunan Karakter Mahasiswa serta Pengasuh Mahasiswa/i Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
9. Bapak Syamsudin selaku General Manager PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni, Bapak Nugroho Wargo Susilo selaku Manager SDM dan Umum serta Bapak Andri Setiawan selaku Manager Usaha. Terimakasih Bapak atas semua bantuan selama kami menjalankan Praktek Kerja Lapangan;
10. Seluruh Staff PT.ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Bakauheni terkhususkan keluarga Divisi Usaha Tahun 2025, terimakasih telah banyak membantu juga membuat suasana PKL echa jadi lebih terkenang baik;
11. Ikatan Alumni Pendidikan Tinggi Sungai, Danau, dan Penyeberangan (IKASDAP) di PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni yang baik dalam semua hal, terimakasih kakak untuk semua bantuan masukan juga sambutan hangatnya;
12. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang yanyang telah memberikan ilmu, waktu, dan pengalamannya serta seluruh pengendali Mahasiswa Politeknik Transportasi

Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;

13. Terimakasih banyak untuk Oma Solima nenekku tersayang yang paling baik hati nya, tante Ulan, aunty Tasya juga aunty syabina yang selalu turut hadir untuk memberikan dukungan dan doa setiap momen.
14. Tim PKL PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni yang sudah menjadi bagian saat melaksanakan Praktek Kerja Lapangan untuk menyelesaikan kertas kerja wajib ini, semoga kita semua sukses kedepannya;
15. Rekan – rekan satu Angkatan XXXIII serta adik tingkat Angkatan XXXIV dan XXXV terimakasih atas bantuan dan doanya;
16. Terimakasih kepada kakak asuh Azalea, sasyuh azalea XXXIII, adik asuh azalea XXXIV dan adik asuh azalea XXXV terutama Saciy, Yoomi, Cookie, Nia, Haichan, Reycha yang telah banyak membantu, memberi dukungan serta doa.
17. Terimakasih kepada teman kelas ton deh terkhususnya perempuan penghuni syurga (Isnaini, Nopa, Putri S, Ayla) yang telah mewarnai hidup dikampus selama 3 tahun, terimakasih untuk 4 perempuan ini yang selalu ada dikala senang maupun sedih, terimakasih karna selalu membantu penulis dikala membutuhkan bantuan, terimakasih untuk semua suka nya untuk semua tawa canda yang tiada habisnya.
18. Terimakasih kepada Ari Calista dan Khansa Hanaya yang selalu ada dikala senang dan sedih selalu menemani dikala izin bermalam selama hampir 3 tahun dan sudah membuat rumahku seperti rumah kalian sendiri, sukses selalu ya jangan lupain echa dan bunda.
19. Terimakasih kepada notar 030 yang sudah sangat baik banyak membantu dan selalu ada disamping penulis sedari Catar, semoga sukses selalu dan semua cita-citanya tercapai.
20. Terimakasih untuk Roriyah & Zalfa yang sholehah MaasyaAllah karena selalu buat echa untuk ingat menunaikan ibadah wajib maupun sunnah. Semoga uyi jalpak sehat dan sukses selalu kedepannya bahagia dunia akhirat Aamiin.

Penulis menyadari dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih ada

Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membutuhkannya sehingga dapat dikembangkan dan digunakan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Palembang, 17 Agustus 2025

Penulis

(Eka Fessa Putri)

Evaluasi Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Eka Fessa Putri (2203070)

Dibimbing Oleh: Monica Amanda, M.Sc.

Erli Pujiyanto, SE., MM

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Seiring meningkatnya aktivitas penyeberangan, terutama di Dermaga Eksekutif, evaluasi terhadap kinerja operasional menjadi hal yang penting untuk memastikan efisiensi dan efektivitas pelayanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja operasional dermaga eksekutif berdasarkan indikator dalam KP DRJD 539 Tahun 2022, meliputi waktu olah gerak kapal, waktu kendaraan naik dan turun dari kapal, waktu antre kendaraan, serta tingkat penggunaan dermaga (BOR). Metode yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan teknik pengumpulan data primer melalui observasi langsung selama 14 hari dan data sekunder dari instansi pelabuhan. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa kinerja operasional dermaga eksekutif sebagian besar berada dalam kategori baik, dengan waktu bongkar muat yang relatif efisien serta tingkat BOR yang optimal. Namun, terdapat beberapa aspek yang masih memerlukan perbaikan, khususnya dalam pengelolaan antrean kendaraan saat kondisi padat. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pihak pengelola pelabuhan dalam meningkatkan kinerja operasional dermaga.

Berdasarkan hasil penelitian, kinerja pelayanan operasional kapal di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni memperoleh nilai 80, yang dilihat dari rata-rata waktu olah gerak kapal selama 6,07 menit. Untuk kinerja pelayanan operasional bongkar muat, diperoleh nilai 60 dari rata-rata waktu kendaraan naik kapal selama 2,62 menit, nilai 80 dari rata-rata waktu kendaraan turun kapal selama 2,33 menit, serta nilai 20 dari rata-rata waktu antre kendaraan naik kapal selama 30,28 menit. Sementara itu, kinerja utilisasi fasilitas

dermaga memperoleh nilai 100, dengan tingkat BOR (Berth Occupancy Ratio) sebesar 76,67% pada dermaga eksekutif. Tingginya nilai BOR menunjukkan bahwa tingkat penggunaan dermaga eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni tergolong sangat tinggi, yang mencerminkan intensitas operasional yang padat dan efisien.

Kata Kunci : Kinerja Operasional, Waktu Olah Gerak, Bongkar Muat, dan BOR.

**Evaluation of Operational Performance of the Executive Pier
at Bakauheni Ferry Port**

Eka Fessa Putri (2203070)

Dibimbing Oleh: Monica Amanda, M.Sc.

Erli Pujianto, SE., MM

ABSTRACTION

Bakauheni Ferry Port plays an important role in supporting connectivity between Sumatra and Java Islands. With the increasing volume of crossing activities, especially at the Executive Pier, evaluating operational performance is essential to ensure service efficiency and effectiveness. This study aims to evaluate the operational performance of the executive pier based on indicators from KP DRJD 539 of 2022, which include ship maneuver time, vehicle loading and unloading time, vehicle queuing time, and berth occupancy ratio (BOR). The research uses a quantitative approach by collecting primary data through direct observation over 14 days and secondary data from the port authority. The evaluation results show that most operational performance aspects are in the “good” category, with relatively efficient loading and unloading times and an optimal BOR level. However, improvements are still needed in managing vehicle queues during peak periods. This study is expected to provide input for the port management to improve the operational performance of the pier.

Based on the research results, the operational service performance of vessels at the Executive Pier of Bakauheni Ferry Port obtained a score of 80, with an average ship maneuver time of 6.07 minutes. For loading and unloading operations, the performance score was 60 for vehicle boarding time (average 2.62 minutes), 80 for vehicle disembarkation time (average 2.33 minutes), and 20 for the average vehicle queuing time (30.28 minutes). Meanwhile, the performance of berth facility utilization received a score of 100, with a Berth Occupancy Ratio (BOR) of 76,77% at the executive pier. The high BOR value indicates that the executive pier at Bakauheni Ferry Port is highly utilized, reflecting intense and efficient operational activity.

Keywords: *Operational Performance, Executive Pier, Loading Unloading Time, BOR, Bakauheni Port.*

DAFTAR ISI

halaman Pengesahan	Error! Bookmark not defined.
Persetujuan Seminar.....	iii
Surat Peralihan Hak Cipta.....	Error! Bookmark not defined.
Pernyataan Keaslian	Error! Bookmark not defined.
Kata Pengantar	iv
Abstrak	xii
Abstraction	xiii
Daftar Isi.....	xv
Daftar Gambar.....	xvii
Daftar Tabel	xviii
Daftar Lampiran	xix
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Batasan Masalah.....	3
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II.....	6
LANDASAN TEORI.....	6
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Landasan Teori.....	9
BAB III	16
METODE PENELITIAN.....	16
A. Desain Penelitian.....	16
B. Teknik Pengumpulan Data.....	19
C. Teknik Analisis Data.....	20
BAB IV	24
ANALISIS DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Dan Lokasi Penelitian.....	24
B. Analisis Data	49

C. Pembahasan	59
BAB V	62
KESIMPULAN DAN SARAN	62
A. Kesimpulan	62
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	18
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Lampung Selatan	24
Gambar 4. 2 Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni	32
Gambar 4. 3 Tollgate Utama	32
Gambar 4. 4 Musholla (samping kantor)	33
Gambar 4. 5 Musholla Anjungan Mall Eksekutif	33
Gambar 4. 6 Musholla Terminal Reguler	33
Gambar 4. 7 Pos Keamanan	33
Gambar 4. 8 Lapangan parkir pengantar/penjemput	34
Gambar 4. 9 Lapangan parkir siap muat	34
Gambar 4. 10 gangway	35
Gambar 4. 11 Ruang tunggu reguler	35
Gambar 4. 12 Ruang tunggu reguler atas	35
Gambar 4. 13 Ruang tunggu dermaga eksekutif	36
Gambar 4. 14 Rumah genset	36
Gambar 4. 15 Instansi air	36
Gambar 4. 16 Toilet anjungan mall eksekutif	37
Gambar 4. 17 Toilet terminal reguler	37
Gambar 4. 18 Dermaga 7	38
Gambar 4. 19 Rumah Moveable Bridge	38
Gambar 4. 20 Side Ramp	39
Gambar 4. 21 Local Port Service	39
Gambar 4. 22 Fender	40
Gambar 4. 23 Bolder	40
Gambar 4. 24 Catwalk	40
Gambar 4. 25 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	7
Tabel 2. 2 Indikator Kinerja Operasional Pelabuhan	12
Tabel 2. 3 Bobot Indikator Kinerja	13
Tabel 2. 4 Katagori Penilaian Kinerja Pelabuhan	13
Tabel 3. 1 Indikator Kinerja Operasional Pelabuhan	22
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Lampung Selatan	25
Tabel 4. 2 Batas Administrasi	26
Tabel 4. 3 Data Karakteristik Kapal	28
Tabel 4. 4 Lay Out Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	31
Tabel 4. 5 Data Produktivitas PT. ASDP Cabang Lampung Selama 5 tahun	48
Tabel 4. 8 Indikator Waktu Olah Gerak Kapal	49
Tabel 4. 10 Penilaian Rata-Rata Waktu Menaikkan Kendaraan ke Kapal	50
Tabel 4. 12 Penilaian Rata-Rata Waktu Menaikkan Kendaraan ke Kapal	51
Tabel 4. 14 Penilaian Rata-Rata Waktu Menurunkan Kendaraan dari Kapal	52
Tabel 4. 16 Data Waktu Penggunaan Dermaga	53
Tabel 4. 17 Data Waktu Penggunaan Dermaga	53
Tabel 4. 18 Hasil Analisis Waktu Olah Gerak Kapal	54
Tabel 4. 19 Hasil Analisis Waktu Kendaraan Naik Kapal	55
Tabel 4. 20 Hasil Analisis Waktu Kendaraan Turun Kapal	56
Tabel 4. 21 Hasil Analisis Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal	57

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Foto Dokumentasi	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 2 Formulir Survei Operasional	67
Lampiran 3 Formulir Survei Bongkar	75
Lampiran 4 Formulir Survei Muat	83
Lampiran 5 Formulir Survei Penggunaan Dermaga	91

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 13.000 pulau dan wilayah Pantai sepanjang 80.000 km. Kegiatan pelayaran sangat dibutuhkan sehingga diperlukan prasarana transportasi air berupa pelabuhan. (Plangiten, Pandey, and Lalamentik 2019) Transportasi merupakan salah satu sektor vital yang mendukung aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya di suatu negara. Dalam konteks transportasi laut, pelabuhan berperan penting sebagai simpul distribusi logistic dan mobilitas manusia. Pelabuhan bukan hanya sebagai tempat berlabuh kapal, tetapi juga sebagai fasilitas pendukung yang memastikan kelancaran proses bongkar muat, keamanan penumpang dan efisiensi operasional. Oleh karena itu, kinerja operasional pelabuhan menjadi aspek krusial dalam mendukung efisiensi dan keamanan transportasi laut.

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 61 Tahun 2009, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari 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. (Anon 2009)

Kinerja operasional pelabuhan memiliki fungsi sebagai alat analisis untuk mengetahui gambaran sejauh apa tingkat pencapaian di suatu pelabuhan dalam mengalokasikan sumber daya, memberikan pelayanan pelabuhan, mengelola pelabuhan, dan untuk menggambarkan kondisi yang ingin dicapai di masa yang akan datang (Djamaluddin, Ashury 2022), Oleh Karena itu Kinerja Operasional pelabuhan perlu dievaluasi secara berkala agar pelayanan pelabuhan menjadi efektif dan efisien yang akan berdampak pada meningkatnya mobilitas untuk masyarakat yang dilayani.

PT Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) Indonesia Ferry (Persero) merupakan salah satu BUMN di Indonesia yang bergerak dalam jasa angkutan penyeberangan dan pengelola pelabuhan untuk penyeberangan untuk penumpang, kendaraan, dan barang (Area et al. 2008) Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan salah satu pelabuhan utama di Indonesia yang melayani penyeberangan antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Pelabuhan Bakauheni yang berkembang di bawah naungan PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) Indonesia Ferry Persero Cabang Utama Bakauheni merupakan pelabuhan penyeberangan yang terletak di Provinsi Lampung. Pelabuhan Bakauheni selalu berkembang menuju terwujudnya pelabuhan penyeberangan yang dapat melayani kebutuhan masyarakat (Herianto, Adha, and Wijaya 2016). Peran Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) sebagai salah satu moda transportasi di Indonesia yang akan dibutuhkan untuk waktu yang sangat jauh ke depan. Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah pelabuhan umum yang melayani penyeberangan antara ujung Selatan Pulau Sumatera-Ujung Barat Pulau Jawa (Asoliha, Aulia, and Fathoni 2020).

Permasalahan pelayanan operasional sering terjadi di Kawasan pelabuhan. Namun terkadang pengelolaan pelabuhan yang belum efektif merupakan salah satu kendala dalam operasional pelayanan pelabuhan terutama banyaknya pengguna jasa yang memilih untuk naik kapal eksekutif. Menyebabkan terjadinya antrian kendaraan karena harus menunggu kapal yang belum selesai melakukan bongkar muat di dermaga tersebut.

Berdasarkan permasalahan diatas, perlunya melakukan analisis dengan judul **“EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DERMAGA EKSEKUTIF DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dibuat, maka penulis mengidentifikasi pokok permasalahan yang dapat dirumuskan, yaitu:

1. Bagaimana kinerja pelayanan operasional kapal di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni?

2. Bagaimana kinerja pelayanan operasional bongkar muat kendaraan di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ?
3. Bagaimana kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diidentifikasi, adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Menganalisis kinerja pelayanan operasional kapal di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.
2. Menganalisis kinerja pelayanan operasional bongkar muat kendaraan di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.
3. Menganalisis kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

D. Batasan Masalah

Adapun dalam fokus permasalahan yang akan dibahas pada Kertas Kerja Wajib ini tetap selaras dengan tujuan yang ingin dicapai, maka perlu dilakukan pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahan, yaitu:

1. Lokasi Penelitian

Lokasi yang menjadi tempat penelitian penulis ialah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni tepatnya di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung Selatan.

2. Waktu Penelitian

Penelitian yang dilakukan selama Praktek Kerja Lapangan pada tanggal 10 Februari 2025 s.d. 10 Juni 2025.

3. Objek atau Sampel Penelitian

Objek penelitian yang dilakukan adalah evaluasi kinerja operasional dermaga eksekutif pelabuhan penyeberangan bakauheni berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan pada bulan Maret dan bulan April Tahun 2025 di lintasan Bakauheni – Merak.

a. Dermaga: Dermaga VII (Eksekutif)

- b. Kapal yang beroperasi di Dermaga VII: 7 Kapal
 - c. Lama Penelitian: 14 hari
4. Analisis yang digunakan
- Analisis yang digunakan pada penelitian ini meliputi:
- a. Kinerja Pelayanan Operasional Kapal meliputi waktu olah gerak kapal (*Maneuver Time*).
 - b. Kinerja Pelayanan Operasional Bongkar-Muat Kendaraan meliputi rata-rata waktu kendaraan naik kapal, rata-rata kendaraan turun kapal, dan waktu antri kendaraan naik ke kapal.
 - c. Kinerja Pelayanan Operasional terhadap Utilisasi Fasilitas meliputi Tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Rasio/BOR*).
 - d. Penilaian kinerja operasional di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dibuat, penelitian ini dilakukan agar mendapatkan manfaat bagi:

1. Bagi Mahasiswa
 - a. Memberikan wawasan mendalam terkait evaluasi kinerja operasional pelabuhan juga dapat mengaplikasikan ilmu pengetahuan mengenai evaluasi kinerja operasional pelabuhan yang telah diperoleh selama mengikuti Pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
 - b. Menumbuhkan kesadaran akan pentingnya kepatuhan dan keamanan di pelabuhan.
 - c. Penelitian ini diharapkan dapat memotivasi Mahasiswa/I (Taruna/i) untuk terus berinovasi dalam meningkatkan efisiensi pelabuhan dan mengurangi resiko di sektor pelabuhan.

2. Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam perbaikan atau perkembangan dalam mengatur manajemen operasional di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

3. Bagi Lembaga
 - a. Penelitian ini diharapkan menjadi sumber referensi akademik yang dapat digunakan dalam proses pembelajaran.
 - b. Menambah karya ilmiah yang dapat digunakan oleh Mahasiswa/I dan dosen sebagai penelitian
 - c. Penelitian ini diharapkan sebagai referensi perpustakaan terkait masalah Kinerja Operasional Pelabuhan.
4. Bagi Pengguna Jasa
 - a. Memberikan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat yang menggunakan jasa transportasi laut melalui peningkatan kerja pelabuhan.
 - b. Menyediakan informasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya peran pelabuhan dalam mendukung aktivitas ekonomi dan sosial.
 - c. Meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap layanan transportasi laut yang aman, cepat dan efisien.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini meneliti tentang Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan yang hampir sama dengan penelitiannya sebelumnya, namun dalam penelitian ini penulis hanya berfokus ke kinerja operasional dermaga eksekutif.

Penelitian dari Dona Aprija Putri (2023) yang berjudul Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Provinsi Maluku menggunakan metode dekriptif kualitatif dengan mengacu pada indikator dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 2022. Penelitian ini menganalisis tiga aspek utama yaitu waktu olah gerak kapal (*maneuver time*), waktu naik turun kendaraan serta waktu antre kendaraan naik kapal, dan Tingkat utilisasi dermaga (BOR). Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu olah gerak kapal sebesar 2,82 menit, termasuk dalam kategori sangat baik. Rata-rata waktu kendaraan naik kapal adalah 3,36 menit, turun dari kapal 6,95 menit, dan antre kendaraan mencapai 44,2 menit, yang dikategorikan buruk. Untuk nilai BOR dermaga Plengsengan I adalah 62,9% (kategori sangat baik), namun BOR dermaga Plengsengan II hanya 9,67%, menunjukkan penggunaan yang sangat rendah. Penelitian ini menyimpulkan bahwa kinerja operasional kapal dan pemanfaatan salah satu dermaga tergolong baik, namun masih perlu peningkatan dalam aspek bongkar muat kendaraan dan pemerataan panggunaan fasilitas.

Penelitian dari Nabila Kartika (2024) melakukan penelitian mengenai Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan tujuan penelitian yang mengacu pada indikator yang ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang

pedoman evaluasi kinerja pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan. Penelitian ini mengevaluasi kinerja pelabuhan melalui beberapa indikator seperti waktu olah gerak kapal (port time), waktu antre kendaraan naik kapal, waktu tunggu, dan Tingkat pemanfaatan dermaga (BOR). Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu olah gerak kapal, masih melebihi standar yang ditetapkan, waktu antre kendaraan relative lama terutama saat jam sibuk, dan kapasitas dermaga belum dimanfaatkan secara maksimal. Hal ini menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan dan keterlambatan dalam proses bongkar muat.

Penelitian dari Muhammad Abim Mahib (2024) yang berjudul Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Sumatera Selatan menggunakan metode kuantitatif deskriptif berdasarkan indikator dari Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 2022. Penelitian ini menganalisis waktu olah gerak kapal (maneuver time), waktu naik dan turun kendaraan, waktu antre kendaraan naik kapal, serta Tingkat penggunaan dermaga (BOR). Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu olah gerak kapal rata-rata adalah 12 menit, rata-rata waktu naik kendaraan adalah 38 detik, dan rata-rata waktu turun kendaraan adalah 89 detik. Waktu antre kendaraan 77 menit dengan nilai rendah, sedangkan BOR mencapai 75% dengan kategori sangat baik. Secara keseluruhan hasil penilaian penelitian kinerja operasional pelabuhan ini memperoleh nilai 66% yang dikategorikan baik.

Dalam pelaksanaan penelitian ini, penulis mengadaptasi sebagian metode dari penelitian terdahulu sebagai acuan untuk menambahkan analisis terkait Evaluasi Kinerja di pelabuhan. Adapun perbandingan beberapa penelitian yang dijadikan referensi oleh penulis disajikan sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian
1	Dona Aprija Putri (2023)	Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Provinsi Maluku	Pelabuhan Penyeberangan Hnimua Provinsi Maluku

No	Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian
2	Nabila Kartika Sari (2024)	Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten	Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten
3	Muhammad Abim Mahib (2024)	Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan	Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan.

2. Teori Pendukung yang Relevan

Teori yang digunakan sebagai pendukung penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Evaluasi

Evaluasi merupakan suatu proses untuk mengumpulkan, menganalisa dan menginterpretasi informasi untuk mengetahui tingkat pencapaian tujuan (Nadya Putri Mtd et al. 2023).

b. Kinerja

Kinerja Menurut (Donelly, Gibson and Ivancevich, 1994) Kinerja merujuk kepada tingkat keberhasilan dalam melaksanakan tugas serta kemampuan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kinerja dinyatakan baik dan sukses jika tujuan yang diinginkan dapat tercapai dengan baik (Nursam 2017)

c. Kinerja Operasional

Kinerja operasional adalah hasil dari setiap kegiatan operasional yang diperlukan oleh operator terminal/pelabuhan dalam penyelenggaraan pelayanan kepelabuhanan, termasuk penyediaan struktur dan peralatan pelabuhan. (Daniswari, Agustin, and Hariyani 2023)

d. Angkutan Penyeberangan

Menurut (Asoliha et al. 2020) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang bergerak menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang

terputus karena adanya perairan. Angkutan penyeberangan melayani kegiatan angkutan.

e. Olah Gerak Kapal

Berdasarkan KP-DRJD 539 Tahun 2022, olah gerak kapal (*manuver time*) adalah durasi yang dibutuhkan kapal untuk berpindah dari area labuh hingga proses penambatan selesai, yaitu saat tali pengikat sudah terpasang (Direktur 2022)

f. Waktu Naik Kapal

Berdasarkan KP-DRJD 539 Tahun 2022, bahwa waktu turun kapal merupakan durasi yang diperlukan mulai dari kendaraan mengantre di dalam kapal hingga kendaraan spenuhnya keluar dari kapal (Direktur 2022).

g. Waktu Turun Kapal

Berdasarkan KP-DRJD 539 Tahun 2022, waktu turun kapal merupakan selang waktu yang dibutuhkan mulai dari saat kendaraan mengantre di dalam kapal hingga seluruh kendaraan berhasil keluar dari kapal (Direktur 2022)

h. Bongkar Muat

Bongkar Muat merupakan kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran (Defrianto and Purwasih 2023)

i. Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*)

Tingkat penggunaan dermaga atau BOR (*Berth Occupancy Ratio*) merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase (Amaliyah, Hasanuddin, and Kriswardhana 2020).

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Penelitian yang dilaksanakan di pelabuhan didasarkan pada ketentuan hukum yang jelas dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Adapun dasar hukum yang digunakan yaitu:

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang – Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa angkutan perairan adalah kegiatan memindahkan penumpang atau barang dengan kapal. Jenisnya meliputi angkutan laut, angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

- 1) Pasal 1 angka 3: Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 - 2) Pasal 6 Jenis Angkutan di Perairan:
 - a) Angkutan Laut;
 - b) Angkutan Sungai dan Danau, dan;
 - c) Angkutan Penyeberangan.
 - 3) Pasal 22 ayat (1): Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.
 - 1) Pasal 2 ayat (1): Penetapan Lintas Penyeberangan dilakukan dengan memperhatikan pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang telah ada maupun yang direncanakan dan tersusun dalam kesatuan tatanan transportasi nasional.
 - 2) Pasal 2 ayat (2): Lintas Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi untuk menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api.
 - 3) Pasal 3 ayat (1): Berdasarkan fungsi Lintas Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2), Lintas Penyeberangan digolongkan:

- a) Lintas penyeberangan antarnegara;
 - b) Lintas penyeberangan antarprovinsi;
 - c) Lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan
 - d) Lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.
- 4) Pasal 9 ayat (1): Pelayanan Angkutan memenuhi persyaratan:
- a) Dilakukan hanya oleh badan usaha angkutan penyeberangan;
 - b) Melayani lintas penyeberangan yang ditetapkan;
 - c) Dilayani oleh kapal motor penyeberangan (KMP); dan
 - d) Dioperasikan sesuai dengan sistem dan prosedur pelayanan dengan jadwal tetap dan teratur.
- 5) Pasal 44: Perusahaan Angkutan Penyeberangan yang telah mendapat Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan wajib membuat laporan kedatangan dan keberangkatan kapal kepada Balai Pengelola di pelabuhan pemberangkatan maupun pelabuhan tujuan.
- 6) Pasal 50: Sistem informasi Angkutan Penyeberangan merupakan kegiatan pengumpulan dan pengelolaan data kinerja usaha dan kinerja operasional perusahaan angkutan penyeberangan, penganalisaan, penyimpanan, penyajian, serta penyebaran data dan informasi yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam rangka penentuan arah kebijaksanaan dan pengembangan angkutan.
- 7) Pasal 51 ayat (1): Sistem informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 diselenggarakan oleh:
- a) Direktur Jenderal, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat nasional;
 - b) Gubernur, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat daerah provinsi; atau
 - c) Bupati/Walikota, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat daerah kabupaten / kota.

- 8) Pasal 52 ayat (1): Perusahaan Angkutan Penyeberangan menyampaikan laporan kinerja usaha secara berkala, sekali dalam 1 (satu) tahun kepada:
- Pemberi izin usaha sesuai dengan domisili perusahaan; dan
 - Pemberi persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.
- 9) Pasal 56: Monitoring dan pengawasan pelaksanaan angkutan penyeberangan serta standar pelayanan minimal dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat.
- c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
- Indikator Kinerja Pelabuhan dikhkususkan untuk pelabuhan sungai danau yang melayani angkutan penyeberangan dan pelabuhan penyeberangan dikelompokkan menjadi 3 (tigas) aspek, yaitu:
 - Indikator pada Aspek Kinerja Pelayanan Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
 - Indikator pada Aspek Kinerja Operasional Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan; dan
 - Indikator pada Aspek Kinerja Penunjang.
 - Indikator kinerja pelabuhan dibedakan untuk setiap kategori kelaspelabuhan, dimana kategori kelas pelabuhan terdiri atas:
 - Pelabuhan Kelas I;
 - Pelabuhan Kelas II; dan
 - Pelabuhan Kelas III.

Tabel 2. 2 Indikator Kinerja Operasional Pelabuhan

ASPEK		FAKTOR		INDIKATOR	
I	Aspek Kinerja Operasional	1	Kinerja Pelayanan Operasional Kapal	a.	Waktu Olah Gerak (<i>Manuver Time</i>)
		2	Kinerja Pelayanan Bongkar/Muat Kendaraan	a.	Rata-rata waktu kendaraan turun dari kapal
				b.	Rata-rata waktu kendaraan naik dari kapal

ASPEK		FAKTOR		INDIKATOR		
		3			c.	Waktu antri kendaraan naik kapal
			Kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas	a.	Tingkat penggunaan dermaga (<i>Berth Occupancy Ratio/BOR</i>)	

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

d) Bobot Indikator Kinerja

Tabel 2. 3 Bobot Indikator Kinerja

Aspek		Bobot	Faktor	Bobot	Indikator	Bobot	
I	Aspek Kinerja Operasional	0,456	1	Kinerja Pelayanan Operasional Kapal	0,152	a. Waktu Olah Gerak (Manuver Time)	0,152
			2	Kinerja Pelayanan Bongkar/ Muat Kendaraan	0,152	a. Rata-rata waktu kendaraan turun dari kapal	0,038
						b. Rata-rata waktu kendaraan naik dari kapal	0,038
						c. Waktu antri kendaraan naik kapal	0,076

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

e) Kategori Penilaian Kinerja Pelabuhan

Tabel 2. 4 Katagori Penilaian Kinerja Pelabuhan

No.	Interval Nilai Kinerja	Kategori
1	$0 < \text{nilai kinerja} \leq 20$	Sangat Kurang
2	$20 < \text{nilai kinerja} \leq 40$	Kurang

3	$40 < \text{nilai kinerja} \leq 60$	Cukup
4	$60 < \text{nilai kinerja} \leq 80$	Baik
5	$80 < \text{nilai kinerja} \leq 100$	Sangat Baik

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

2. Landasan Teori

Teori yang digunakan dalam Kertas Kerja Wajib ini berfungsi sebagai landasan ilmiah untuk mendukung dasar hukum yang telah dijelaskan sebelumnya. Beberapa teori yang menjadi acuan dalam penulisan ini, yaitu:

a. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari (H Abdul Karim 2023).

b. Angkutan Penyebrangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan (Asoliha et al. 2020) sebagai penghubung intermodal, khususnya Ketika tidak ada jembatan atau jalur transportasi alternatif yang memadai.

c. Pelabuhan

Pelabuhan (harbor) merupakan hamparan kawasan perairan yang terlindungi dari gelombang dan memiliki kelengkapan fasilitas terminal laut, seperti dermaga untuk kapal bersandar, derek untuk bongkar muat kargo, dan gudang laut (transit), yang berfungsi sebagai fasilitas penyimpanan barang selama barang tersebut diangkut ke tempat tujuan (Daniswari et al. 2023) Pelabuhan merupakan pintu gerbang serta yang memfasilitasi hubungan antar wilayah, pulau, hingga antar benua dan negara untuk memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan kawasan yang dimana mempunyai kepentingan ekonomi,

sosial, dan untuk pertahanan yang saling berkaitan (Daniswari et al. 2023)

d. Pelabuhan Penyeberangan

Pelabuhan penyeberangan adalah sarana untuk mendukung kegiatan transportasi dan perhubungan antar pulau dan bahkan internasional, yang tentunya dapat menguntungkan pemerintah daerah apabila dikelola dengan jelas untuk kepentingan Masyarakat (Danny Faturachman 2015)

e. Kinerja Operasional

Kinerja operasional adalah hasil dari setiap kegiatan operasional yang diperlukan oleh operator terminal/pelabuhan dalam penyelenggaraan pelayanan kepelabuhan, termasuk penyediaan struktur dan peralatan pelabuhan. (Daniswari et al. 2023)

f. Dermaga

Dermaga adalah suatu rangkaian infrastruktur yang dibangun di laut untuk menggabungkan area darat dan pelabuhan fungsinya sebagai tempat penambat kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang (Cipta et al. n.d.)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu Pelaksanaan Penelitian

Waktu yang digunakan peneliti untuk melakukan penelitian dimulai pada bulan Februari 2025 sampai dengan Juni 2025 dalam waktu 4 bulan. Penelitian dilakukan dengan skema dua bulan pengumpulan data dan dua bulan pengolahan data berupa penyajian dalam bentuk Kertas Kerja Wajib (KKW) dan dilaksakannya proses bimbingan. Pengambilan data dilakukan selama 14 hari periode normal pada tahun 2025. Tempat penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung Selatan.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif merupakan salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana, dan terstruktur dengan jelas sejak awal hingga pembuatan desain penelitiannya. Penelitian yang banyak menuntut penggunaan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya (Irfan Syahroni 2022)

Data kuantitatif penelitian ini adalah waktu olah gerak (Manuver Time), rata-rata waktu kendaraan naik kapal, rata-rata waktu kendaraan turun dari kapal, waktu antri naik kapal, tingkat penggunaan dermaga (Berth Occupancy Ratio/BOR).

3. Instrumen Penelitian

Instrumen berfungsi sebagai alat dalam mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian. Proses instrumen penelitian berkaitan dengan proses penyusunan dan jenis alat pengumpulan data yang digunakan, proses dan penentuan kualitas instrument. Penelitian ini menggunakan beberapa formulir survei yang sudah tertera dalam KP-DRJD 539 Tahun

2022. Formulir dan tabel-tabel survei yang digunakan tersebut untuk mengumpulkan data dan menganalisis serta menghitung data untuk menghasilkan output nantinya. Kemudian dengan dokumentasi yang melakukan secara langsung melakukan pengamatan.

4. Jenis dan Sumber Data

a. Jenis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan data kuantitatif, yang terdiri dari beberapa variabel seperti durasi olah gerak kapal, rata-rata waktu kendaraan saat naik dan turun dari kapal, serta waktu antrean kendaraan sebelum naik kapal. Selain itu, juga diperhitungkan nilai BOR (Berth Occupancy Ratio). Data tersebut diolah dan dianalisis untuk melihat apakah kinerja operasional pelabuhan sudah sesuai standar yang ditetapkan.

b. Sumber Data

Sumber data adalah segala hal yang dapat memberikan informasi yang relevan dengan topik penelitian. Dalam penelitian ini, data diperoleh dari dua jenis sumber utama, antara lain:

1) Data Primer

Dalam penelitian ini penulis menggunakan hasil data survei yang didapatkan dari perhitungan dengan bobot yang ada di KP-DRJD 539 Tahun 2022.

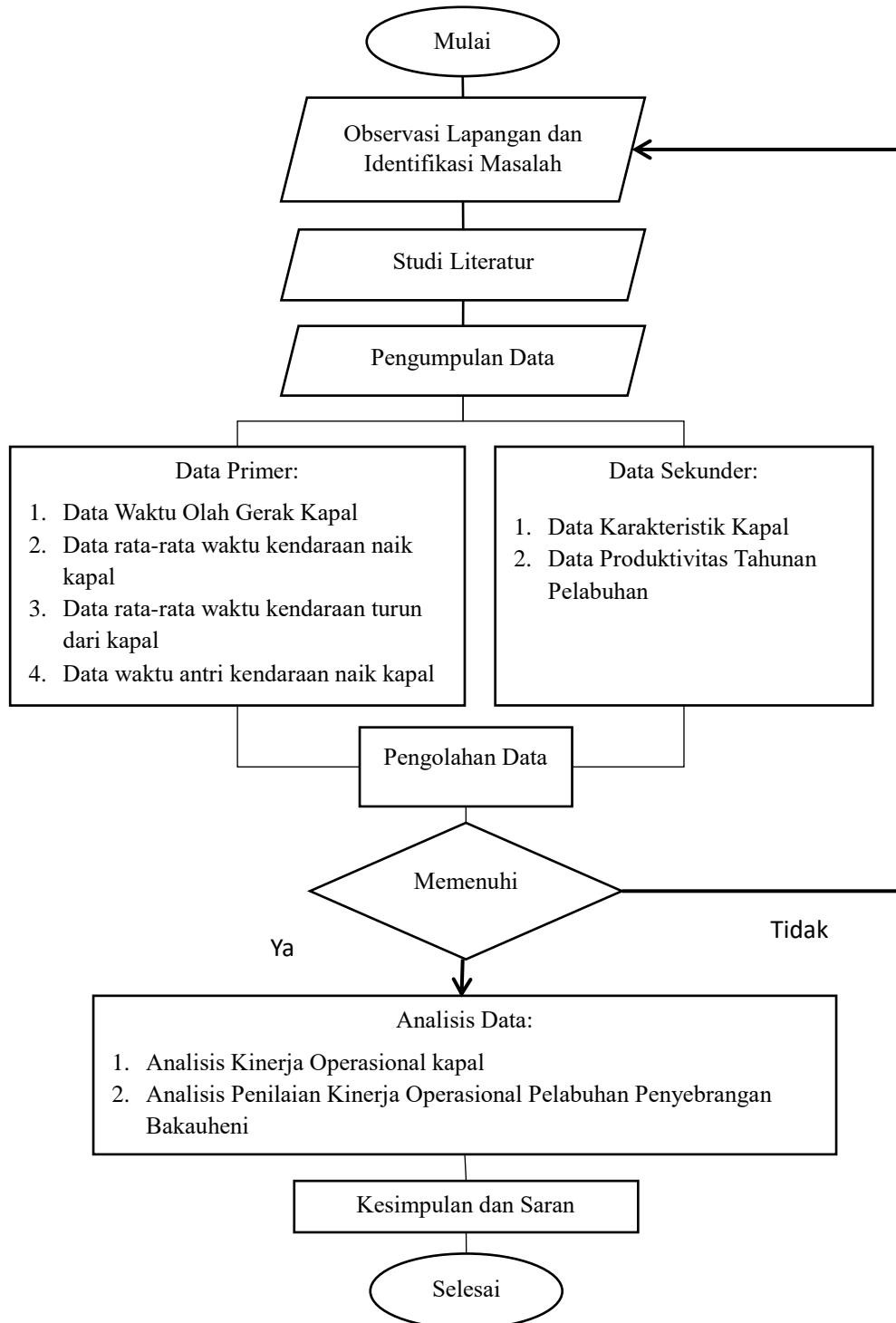
- a) Data waktu olah gerak kapal;
- b) Data waktu rata-rata kendaraan menaikki kapal;
- c) Data waktu rata-rata kendaraan turun dari kapal;
- d) Data waktu antri kapal.

2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh sumber seperti Biro Pusat Statistik (BPS), buku, laporan, jurnal, dan peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain).

- a) Data Produktivitas kapal selama 5 tahun
- b) Data Karakteristik kapal

5. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa opini subjek (orang) secara individual atau kelompok, hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kejadian atau kegiatan, dan hasil pengujian (Collins et al. 2021). Data primer diperoleh peneliti melalui observasi langsung di lapangan dengan mengisi formular survei terkait indikator operasional pelabuhan. Pengisian survei ini mengacu pada KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang pedoman pelabuhan penyeberangan. Metode ini dapat disesuaikan dengan kondisi eksisting yang ada dengan pengumpulan data primer sebagai berikut:

a. Metode Observasi

Dalam penelitian ini, data primer diperoleh penulis langsung dari hasil pengamatan di lapangan melalui survei observasi. Adapun data yang diperoleh berupa:

- 1) Data waktu olah gerak kapal (*Manuver Time*).
- 2) Data waktu bongkar muat kendaraan.
- 3) Data Nilai BOR.

b. Metode Dokumentasi

Dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan data berupa hasil penelitian, gambar lokasi, buku, undang-undang yang dapat membantu untuk melengkapi data penelitian

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung atau data yang telah diolah oleh pihak lain, baik itu lisan maupun tulis. Berikut beberapa data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian ini:

- a. Kantor PT. ASDP Ferry (Persero) Cabang Bakauheni, data yang diperoleh adalah data *layout* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, data produktivitas pelabuhan, data karakteristik kapal.

- b. Badan Pusat Statistika Provinsi Lampung Selatan, data yang diperoleh adalah data Provinsi Lampung Selatan dalam Angka 2025.

C. Teknik Analisis Data

Metode Analisis data kuantitatif dilakukan untuk proses menyusun data secara teratur, analisis ini hanya memberikan deskripsi yang tidak mencari tahu mengenai hubungan, hipotesis, ramalan atau penarikan kesimpulan.

Analisis indikator sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan Pembangunan dan Kinerja Pelabuhan Penyeberangan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Data yang diperoleh melalui survey dilakukan bertujuan untuk mengetahui tingkat kinerja operasional Pelabuhan sesuai keadaan sebenarnya pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Sebagian data diolah untuk mengevaluasi kualitas kinerja operasional, dengan mengacu pada kriteria dalam KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman, Perencanaan, Pembangunan, dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

1. Analisis Kinerja Operasional Kapal

Analisis kinerja pelayanan operasional kapal merupakan lamanya waktu pelayanan kapal selama di pelabuhan. Pada analisis ini dihitung indikator waktu olah gerak (*Manuver Time*). Indikator waktu olah gerak (*Manuver time*) adalah jumlah waktu yang digunakan untuk kapal olah gerak dari kolam pelabuhan sampai kapal sandar dan tali ditambatkan (*Tmt*).

Langkah-langkah dalam menentukan survey waktu olah gerak kapal sebagai berikut.

- a. Menentukan titik lokasi pengambilan survey berlangsung, di dekat rumah *Moveable Bridge*;
- b. Menyiapkan *stopwatch* atau jam dan formular survai yang akan diisi;
- c. Mencatat waktu jam kedatangan kapal Ketika sudah memasuki kolam pelabuhan dan mulai berolah gerak, mulai untuk menghitung waktu olah gerak kapal menggunakan *stopwatch*

- d. Penghitungan menggunakan stopwatch dihentikan ketika kapal sudah sandar lalu tali tambat terakhir sudah terikat pada bolder dermaga dan kapal sandar sempurna pada dermaga;
 - e. Melakukan perhitungan survey hasil waktu olah gerak kapal (*manuver time*) sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 2022:
 - 1) Melakukan pencatatan data nama kapal, waktu tiba kapal di kolam pelabuhan, waktu sandar kapal di kolam pelabuhan pada formulir waktu olah gerak kapal yang telah tersedia;
 - 2) Melakukan pemindahan data tersebut ke dalam perhitungan rata-rata waktu olah gerak kapal lewat Aplikasi Microsoft Excel untuk menghitung rata-rata waktu olah gerak kapal per hari, per dermaga;
 - f. Melakukan penilaian hasil survei berdasarkan tabel penilaian survei waktu olah gerak kapal (Manuver Time) sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 539 Tahun 20221.
2. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Bongkar Muat Kendaraan
- Analisis kinerja pelayanan operasional bongkar muat kendaraan dilakukan berdasarkan indikator yang berhubungan daya lalu lalu lintas yang ada di pelabuhan dalam periode waktu tertentu. Pada analisis tersebut dihitung beberapa aspek yaitu:
- a. Indikator Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal
- Indikator Rata-rata waktu Kendaraan Naik Kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk naik ke kapal (kendaraan/menit), dari saat kendaraan pertama masuk ke kapal setelah melewati palang karcis otomatis / *auto gate* hingga kendaraan terakhir masuk ke kapal. Rata-rata waktu menaikan kendaraan (T_{nk}) dihitung sebagai berikut.

$$T_{nk} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang naik ke kapal}}{\text{Total waktu menaikan semua kendaraan}} \quad (3.1)$$

- b. Indikator Rata-rata Waktu Kendaraan Turun dari Kapal
- Indikator Rata-rata waktu Kendaraan Turun Dari Kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk turun dari kapal, dari saat kendaraan pertama turun dari kapal hingga dengan kendaraan

terakhir turun dari kapal. Rata-rata waktu Kendaraan Turun Dari Kapal (T_{tk}) dihitung sebagai berikut

$$T_{tk} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang turun dari kapal}}{\text{Total waktu menurunkan semua kendaraan}} \quad (3.2)$$

c. Indikator Rata-rata Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal

Indikator Rata-rata waktu antri kendaraan naik ke kapal adalah waktu antri paling lama yang dibutuhkan suatu kendaraan untuk naik ke kapal tertentu. Survey dilakukan terhadap kendaraan-kendaraan yang sedang antri menunggu untuk naik ke kapal. Perhitungan waktu antri kendaraan naik kapal dilakukan dengan menghitung waktu antri dari kendaraan yang antri paling depan atau pertama yang akan naik kapal. Perhitungan ini dilakukan dari saat kendaraan tersebut masuk pelabuhan sampai kendaraan tersebut sudah berada dekat Auto Gate atau Palang Karcis Otomatis hingga bergerak memasuki kapal.

3. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Terhadap Utilitas Fasilitas.

Analisis kinerja pelayanan operasional terhadap utilitas fasilitas (Berth Occupancy Ratio/BOR) adalah perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase. Rumus perhitungan BOR adalah sebagai berikut.

$$\text{BOR} = \frac{\text{Jumlah total jam penggunaan dermaga per tahun}}{\text{Lama waktu operasi dermaga yang tersedia}(\frac{\text{jam}}{\text{tahun}})} \times 100\% \quad (3.3)$$

4. Analisis penilaian kinerja operasional kapal

Indikator kinerja pelabuhan dibedakan untuk setiap kategori kelas pelabuhan, dimana kategori kelas pelabuhan terdiri atas:

- a. Pelabuhan Kelas I;
- b. Pelabuhan Kelas II; dan
- c. Pelabuhan Kelas III.

Tabel 3. 1 Indikator Kinerja Operasional Pelabuhan

ASPEK		FAKTOR		INDIKATOR	
1	Aspek Kinerja Operasional	1	Kinerja Pelayanan Operasional Kapal	a	Waktu Olah Gerak (<i>Manuver Time</i>)

		2	Kinerja Pelayanan Bongkar/Muat Kendaraan	a	Rata-rata waktu kendaraan turun dari kapal
				b	Rata-rata waktu kendaraan naik dari kapal
				c	Waktu antri kendaraan naik kapal
		3	Kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas	a	Tingkat penggunaan dermaga (Berth Occupancy Ratio/BOR)

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum dan Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Lampung Selatan

Sumber: Peta Tematik Indonesia (2025)

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terletak di ujung Selatan Pulau Sumatera, tepatnya di Desa Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung. Kabupaten Lampung Selatan adalah Kabupaten yang terletak di ujung Selatan Provinsi Lampung. Secara geografis Kabupaten Lampung Selatan terletak diantara $105^{\circ}14' - 105^{\circ}45'$ BT dan $5^{\circ}15' - 6'$ LS (Lampung Selatan dalam angka 2025). Pelabuhan ini memiliki posisi yang sangat strategis karena menjadi pintu gerbang utama arus penumpang dan logistic dari Sumatera menuju Jawa dan sebaliknya. Pelabuhan

Penyeberangan Bakauheni berbatasan langsung dengan Selat Sunda yang memisahkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Kabupaten Lampung Selatan berbatasan dengan Kota Bandar Lampung dan Kabupaten Pesawaran di utara. Wilayah Kabupaten Lampung Selatan terdiri atas 17 kecamatan dan lebih dari 250 desa/kelurahan. Kabupaten ini memiliki garis Pantai yang cukup Panjang, karena letaknya yang strategis di jalur pelayaran Selat Sunda serta menjadi pintu gerbang Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

Dermaga Eksekutif yang menjadi fokus penelitian ini merupakan bagian khusus dari Pelabuhan Bakauheni yang didesain untuk memberikan pelayanan premium kepada penumpang penyeberangan Selat Sunda. Lokasi geografis Pelabuhan Bakauheni berada pada koordinat $5^{\circ}52'18''$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}45'29''$ Bujur Timur (LU 5.8717° LS, BT 105.7580° BT), dengan posisi strategis menghubungkan Sumatera dengan Pulau Jawa melalui Pelabuhan Merak di Banten. Lokasi ini sangat vital sebagai simpul logistik dan mobilitas masyarakat, terutama dalam mendukung konektivitas jalan tol Trans-Sumatera.

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Lampung Selatan

Kecamatan	Luas (km ²)
Natar	261,08
Jati Agung	250,18
Tanjung Bintang	165,95
Kalianda	176,00
Sidomulyo	132,74
Katibung	161,98
Merbau Mataram	130,09
Penengahan	106,31
Palas	128,26
Ketapang	143,46
Candipuro	122,62
Sragi	87,82
Rajabasa	120,96
Way Sulan	46,77

Way Panji	36,75
Tanjung Sari	96,29
Bakauheni	60,15
Total	2.227,38

Sumber:Badan Pusat Statistik Lampung (2025)

Berdasarkan rincian pada Tabel 4.1, luas wilayah Kabupaten Lampung Selatan menurut kecamatan menunjukkan bahwa Kecamatan Natar merupakan kecamatan terluas dengan total wilayah sebesar 261,08 km² atau sekitar 12,37% dari total luas kabupaten. Di sisi lain, kecamatan dengan wilayah terkecil adalah Kecamatan Way Panji, dengan luas hanya 36,75 km² atau sekitar 1,74% dari total wilayah Kabupaten Lampung Selatan yang mencapai 2.109,74 km²

2. Batas Administrasi

Kabupaten Lampung Selatan memiliki luas wilayah sebesar 2.109,74 km². Wilayah ini terdiri atas 17 kecamatan, 256 desa, dan 4 kelurahan.

Tabel 4. 2 Batas Administrasi

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Kabupaten Lampung Tengah dan Lampung Timur
Selatan	Selat Sunda
Barat	Bandar Lampung dan Kabupaten Pesawaran
Timur	Laut Jawa

Sumber: Lampung dalam angka (2025)

Berdasarkan data pada Tabel 4.2, batas wilayah Kabupaten Lampung Selatan secara geografis Sebelah utara berbatasan langsung dengan Kota Bandar Lampung dan Kabupaten Pesawaran. Di bagian selatan, wilayah ini berbatasan dengan Selat Sunda. Sementara itu, sisi timur berbatasan dengan Kabupaten Lampung Timur, dan bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Tanggamus.

3. Kependudukan

Penduduk Kabupaten Lampung Selatan pada tahun 2025 diperkirakan mencapai 1.133.390 jiwa dengan kepadatan penduduk sekitar 537 jiwa per km² berdasarkan data resmi dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung. Distribusi penduduk berdasarkan jenis kelamin pada tahun 2024 adalah 571.874 jiwa laki-laki, 552.809 jiwa perempuan dengan

total 1.124.683 jiwa. Dibandingkan dengan hasil sensus penduduk tahun 2020, jumlah penduduk Kabupaten Lampung Selatan mengalami pertumbuhan sebesar 1,15 persen per tahun. Angka rasio jenis kelamin di Kabupaten Lampung Selatan tahun 2025 tercatat sebesar 102,75 yang berarti terdapat sekitar 103 laki-laki untuk setiap 100 perempuan, yang menunjukkan keseimbangan komposisi penduduk berdasarkan jenis kelamin yang masih wajar dan stabil. Struktur penduduk berdasarkan kelompok umur menunjukkan bahwa mayoritas penduduk Kabupaten Lampung Selatan berada pada kelompok usia produktif (15-59 tahun), yang mencapai lebih dari 64 persen dari total populasi. Kabupaten Lampung Selatan merupakan salah satu daerah dengan tingkat kepadatan sedang di Provinsi Lampung, dimana wilayah seperti Kecamatan Natar, Jati Agung dan Kalianda memiliki konsentrasi penduduk yang lebih tinggi dibandingkan kecamatan lainnya.

4. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan utama yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni. Pelabuhan ini melayani rute penyeberangan antarpulau, khususnya lintasan Bakauheni–Merak dengan menggunakan kapal ferry jenis Ro-Ro. Jarak lintasan ini mencapai sekitar 15 mil laut, dengan waktu tempuh rata-rata sekitar 1,5 jam dalam kondisi normal.

5. Sarana dan Prasarana Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Bakauheni

a. Sarana

Sarana transportasi laut yang digunakan di Pelabuhan Bakauheni untuk melayani lintasan penyeberangan Bakauheni–Merak adalah kapal ferry jenis Ro-Ro. Sebanyak 66 unit kapal beroperasi di lintasan ini, yang terdiri dari 7 kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak untuk layanan kelas eksekutif, serta 59 kapal lainnya melayani kelas reguler. Khusus untuk KMP Portlink V, meskipun termasuk dalam data kapal Cabang Merak, pengelolaannya berada di bawah tanggung jawab PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni.

Tabel 4. 3 Data Karakteristik Kapal

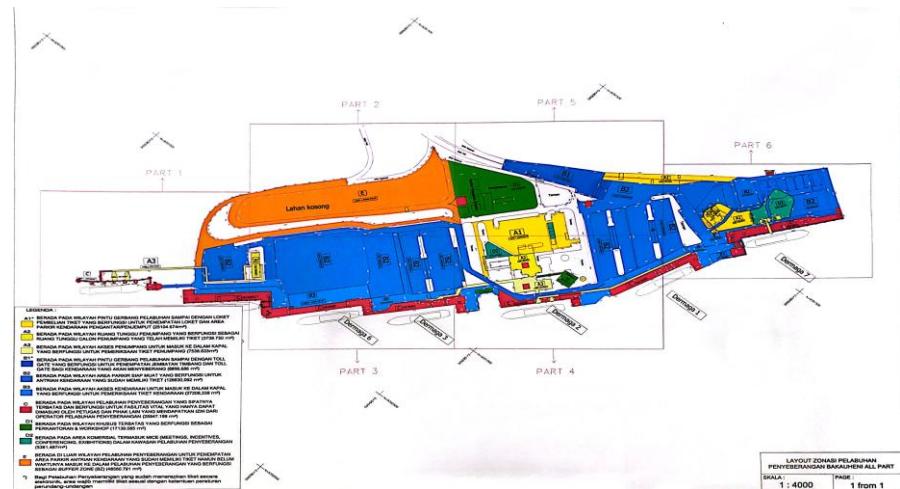
No.	Operator Pelayanan	Nama Kapal	Tahun	GT	Kapasitas Pnp
1.	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	JATRA II			400
		JATRA III	1985	5.071	400
		PORTLINK I	1979	12.517	889
		PORTLINK III	1986	15.341	952
		PORTLINK V	2011	5.023	250
		LEGUNDI	2012	5.556	628
		SEBUKU	2012	5.553	628
		BATU MANDI	2014	5.553	722
2.	PT. JEMLA FERRY (JL. FERRY)	KMP. MENGGALA	1987	5.277	413
		KMP. MUFIDAH	1973	5.584	377
		KMP. DUTA BANTEN	1979	8.011	467
		KMP. JAGANTARA	1984	9.956	219
		KMP. RAJARAKARTA	1989	8.886	246
		KMP. VIRGO 18	1990	9.989	511
		KMP. ATHAYA	1994	13.413	900
3.	PT. PUTRA MASTER (SP. FERRY)	KMP. NUSA DHARMA		3.282	
		KMP. NUSA JAYA	1987	5.324	450
		KMP. NUSA MULIA	1979	5.837	350
		KMP. NUSA AGUNG	1986	5.730	400
		KMP. NUSA PUTERA		13.863	
4.	PT. JEMBATAN NUSANTARA	KMP. TITIAN MURNI	1982	5.011	294
		KMP. PANORAMA NUSANTARA	1995	7.965	644
		KMP. SAFIRA NUSANTARA	1995	6.345	680
		KMP. FARINA NUSANTARA	1994	5.025	680
5.	PT. PRIMA EKSEKUTIF	KMP. MITRA NUSANTARA	1994	5.813	526
	PT. JEMBATAN NUSANTARA	KMP. ROYAL NUSANTARA	1992	6.034	650
	PT. JEMBATA NUSANTARA	KMP. TITIAN NUSANTARA	1994	5.532	450
6.	PT. PRIMA	KMP. MABUHAY	1990	5.035	470

No.	Operator Pelayanan	Nama Kapal	Tahun	GT	Kapasitas Pnp
	VISTA	NUSANTARA			
7.	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA	KMP. MUSTIKA KENCANA	1992	5.150	459
		KMP. KUMALA	1989	5.874	673
		KMP. KIRANA IX	1989	9.168	582
		KMP. KIRANA II	1989	6.370	582
8.	PT. MUNIC LINE	KMP. CAITLYN	1989	5.014	378
		KMP. NEOMI	2018	8.274	664
		KMP. ELYSIA	1986	5.094	378
		KMP. MUNIC 9	2017	8.274	664
		KMP. CAITLYN 7	2017	8.274	449
		KMP. CALISHA		9.244	
9.	PT. WINDU KARSA	KNP. WINDU KARSA DWITYA		2.553	
		KMP. WKP II		5.071	402
		KMP. ADINDA WINDU KARSA	1985	9.269	652
10	PT. TRIBUANA ANTARNUSA	TRIBUANANA 1		6.186	460
11.	PT. TRISUMAJA LINE	KMP. BSP 1	1972	5.057	224
		KMP. SALVATORE	1996	9.131	900
12.	PT. SEKAWAN MAJU SEJAHTERA	KMP. SMS SAGITA	1988	8.968	500
		KMP. SMS MULAWARMAN	1988		250
13.	PT. BUKIT MARAPIN NUSANTARA	KMP. SUKI 2	1993	5.010	401
		KMP. SEIRA	1992	11.607	664
14.	PT. SAMUDRA FERRY	KMP. SALVINO	1994	5.028	350
		KMP. LABITRA KARINA		5.012	350
15.	PT. TRISAKTI LAUTAN MAS	KMP. TRIMAS KANAYA	1990	6.547	498
		KMP. TRIMAS FADHILA	2016	6.527	498

No.	Operator Pelayanan	Nama Kapal	Tahun	GT	Kapasitas Pnp
16.	PT. SURYA TIMUR LINE	KMP. TRIMAS LAILA		3.006	498
		KMP. SHALEM	1989	5.085	498
		KMP. RISHEL	2017	6.747	708
		KMP. ZOEY	2018	6.886	708
		KMP. EIRENE		8.663	500
17.	PT. NAUFAL BROTHERS COMPANY	KMP. AMARISA	1986	9.521	575
		KMP. AMADEA	1991	12.276	900
		KMP. NITYA		8.472	600
18.	PT. AMAN LINTAS SAMUDRA	KMP. ALS ELISA	2016	6.913	582
		KMP. ALS ELVINA	2016	6.913	582
19.	PT. DAMAI LINTAS BAHARI	KMP. ROYCE 1	2016	6.913	582
		KMP. DOROTHY	2016	6.913	582
		KMP. REINNA	2016	6.747	424
20.	PT. WIRA JAYA LOGITAMA LINES	KMP. WIRA KENCANA	2016	5.648	378
		KMP. WIRA ARTHA	2016	6.747	582
		KMP. WIRA BERLIAN	2018	9.428	726
21.	PT. RAPUTRA JAYA	KMP. RAPUTRA JAYA 888	2013	5.110	525
		KMP. RAPUTRA JAYA 2888	2016	5.578	550
22.	PT. BAKAUHENI SARANA PRIMA	KMP. BARUNA		5.003	623
23.	PT. GUNUNG MAKMUR PERMAI (GMP)	KMP. RAJABASA		5.149	500
24.	PT. TRANSHIP INDONESIA	KMP. TRANSHIP		8.410	300

b. Prasarana

Prasarana yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni meliputi fasilitas daratan dan perairan. Berikut gambar *lay out* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.2 sebagai berikut:



Tabel 4. 4 Lay Out Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

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

1) Fasilitas Daratan

Secara umum pengertian fasilitas adalah segala sesuatu yang dapat memudahkan konsumen dalam memperoleh kepuasan. Menurut Kottler dalam (Sofyan I.L, 2013) fasilitas merupakan segala sesuatu yang bersifat fisik yang disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen (Adawia et al. 2020).

Fasilitas daratan yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni antar lain:

- a) Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni
Kantor ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni berfungsi sebagai pusat administrasi dan operasional yang mengelola seluruh kegiatan penyeberangan di wilayah Pelabuhan Bakauheni



Gambar 4. 2 Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Bakauheni

b) Toll Gate Kendaraan (Utama)

Pada Pelabuhan Bakauheni, tersedia tollgate utama yang berfungsi sebagai gerbang masuk kendaraan menuju area pelabuhan. Fasilitas ini mendukung proses pengaturan lalu lintas kendaraan, baik yang akan menyeberang maupun yang masuk ke area terminal.



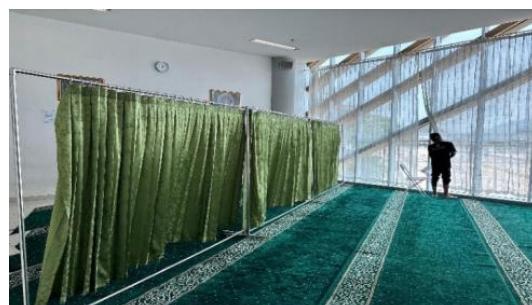
Gambar 4. 3 Tollgate Utama

c) Musholla

Musholla merupakan tempat yang sangat penting untuk masyarakat muslim yang ada di area pelabuhan. Pada Pelabuhan Bakauheni Musholla berada di 3 tempat yaitu, disamping kantor, di terminal reguler dan anjungan mall (dermaga eksekutif).



Gambar 4. 4 Musholla (samping kantor)



Gambar 4. 5 Musholla Anjungann Mall Eksekutif



Gambar 4. 6 Musholla Terminal Reguler

d) Pos Jaga / Keamanan

Pos keamanan di Pelabuhan di pelabuhan bakauheni memiliki peran penting dalam menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran operasional pelabuhan.



Gambar 4. 7 Pos Keamanan

e) Lapangan parkir pengantar/penjemput

Fasilitas lapangan parkir pengantar dan penjemput di pelabuhan memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran aktivitas penumpang sebelum dan sesudah melakukan perjalanan penyeberangan.



Gambar 4. 8 Lapangan parkir pengantar/penjemput

f) Lapangan parkir siap muat

Lapangan parkir siap muat merupakan area khusus yang disediakan bagi kendaraan yang telah lolos proses check-in dan siap untuk masuk ke kapal.



Gambar 4. 9 Lapangan parkir siap muat

g) Jembatan/*Gangway*

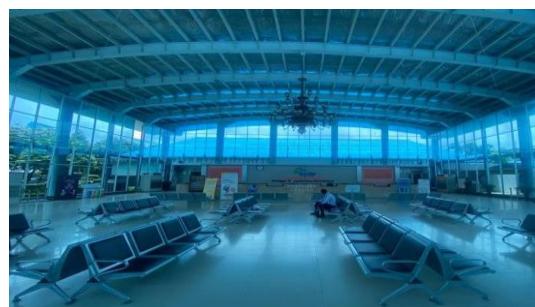
Gangway merupakan fasilitas berupa jembatan penghubung antara terminal penumpang dengan kapal, yang digunakan khusus oleh penumpang pejalan kaki saat naik maupun turun dari kapal. Pada Pelabuhan Bakauheni terdapat 1 jembatan yang sangat panjang menghubungkan terminal reguler dan anjungan mall eksekutif. Biasanya *gangway* digunakan para pengguna jasa pejalan kaki untuk menuju ke pintu masuk kapal.



Gambar 4. 10 gangway

h) Ruang tunggu

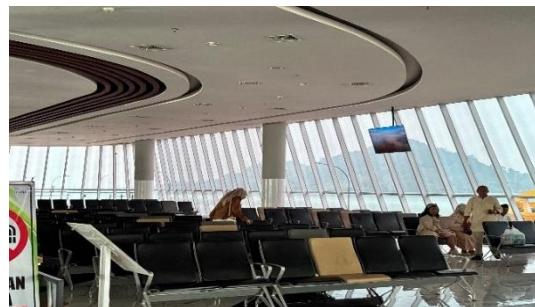
Ruang tunggu di Pelabuhan Bakauheni merupakan fasilitas penting yang disediakan untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang sebelum melakukan proses boarding ke kapal. Terdapat ruang tunggu reguler dan ruang tunggu mall anjungan eksekutif di pelabuhan penyeberangan bakauheni.



Gambar 4. 11 Ruang tunggu reguler



Gambar 4. 12 Ruang tunggu reguler atas



Gambar 4. 13 Ruang tunggu dermaga eksekutif

i) Rumah *genset*

Rumah *genset* adalah bangunan khusus yang digunakan untuk menampung dan mengoperasikan generator listrik cadangan (*genset*) yang berfungsi sebagai sumber daya alternatif ketika terjadi gangguan pasokan listrik dari PLN di pelabuhan.



Gambar 4. 14 Rumah genset

j) Instansi air

Instansi air di Pelabuhan Bakauheni berperan penting dalam menyediakan dan mendistribusikan kebutuhan air bersih bagi seluruh aktivitas operasional pelabuhan, termasuk untuk kapal, fasilitas darat, dan pengguna jasa.



Gambar 4. 15 Instansi air

k) Toilet

Toilet merupakan fasilitas yang sangat penting bagi pengguna jasa maupun staff kantor. Terdapat sekitar 131unit toilet yang ada di pelabuhan penyeberangan bakauheni dari terminal reguler sampai ke anjungan mall eksekutif.



Gambar 4. 16 Toilet anjungan mall eksekutif



Gambar 4. 17 Toilet terminal reguler

2) Fasilitas Perairan

Fasilitas perairan adalah infrastruktur di wilayah laut pelabuhan yang sangat penting bagi keselamatan dan efisiensi operasional kapal. Fasilitas sisi perairan yang telah tersedia di pelabuhan penyeberangan adalah sebagai berikut.

a) Dermaga

Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan bersandar kapal yang melakukan Bongkar/Muat barang dan naik turunnya penumpang. Terdapat 7 dermaga yang terdiri dari 6 dermaga untuk melayani kapal regular dan 1 dermaga untuk melayani kapal eksekutif pada Pelabuhan Bakauheni. Dermaga yang digunakan untuk melayani kapal eksekutif adalah dermaga 7. Dermaga VII (Eksekutif) di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan dermaga dengan tipe Jembatan Bergerak (Movable Bridge).



Gambar 4. 18 Dermaga 7

b) Rumah Moveable Bridge

Rumah Movable Bridge adalah bangunan khusus yang menjadi pusat kendali dan penunjang operasional jembatan penghubung (movable bridge) antara terminal penumpang dan kapal.



Gambar 4. 19 Rumah Moveable Bridge

c) Side Ramp

Side Ramp merupakan jalan/pintu tanjakan sisi secara signifikan, meningkatkan kapasitas permukaan dan pemakaian kapal, terutama dimana beberapa tingkat dek dimasukkan lebih tinggi di dalam kapal. *Side Ramp* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.



Gambar 4. 20 Side Ramp

d) *Local port service (LPS)*

LPS Local Port Service (LPS), sebelumnya dikenal sebagai Ship Traffic Control (STC), adalah layanan navigasi pelabuhan yang bertugas mengatur dan mengontrol lalu lintas kapal penyeberangan di area pelabuhan, termasuk Pelabuhan Bakauheni. Layanan Pelabuhan Lokal merupakan sistem pengaturan lalu lintas kapal di pelabuhan. Di Pelabuhan Bakauheni, layanan ini bertugas mengatur pergerakan kapal saat masuk dan keluar pelabuhan agar berjalan aman, teratur, dan efisien. Ruang LPS terletak di lantai atas ruang tunggu regular.



Gambar 4. 21 Local Port Service

e) *Fender*

Fender adalah salah satu fasilitas penting di pelabuhan yang berfungsi sebagai pelindung struktur dermaga dan lambung kapal saat proses sandar berlangsung. Di Pelabuhan Bakauheni, fender dipasang di sisi dermaga sebagai alat peredam benturan antara kapal dan dermaga agar tidak terjadi kerusakan baik pada kapal maupun fasilitas pelabuhan.



Gambar 4. 22 Fender

f) *Bolder*

Bolder merupakan fasilitas penting di Pelabuhan Bakauheni yang berfungsi sebagai titik pengikat tali tambat kapal saat bersandar di dermaga. Bolder ini terbuat dari besi cor dan tertanam kuat di struktur pondasi dermaga, sehingga mampu menahan gaya tarik dari kapal selama proses tambat.



Gambar 4. 23 Bolder

g) *Catwalk*

Catwalk digunakan sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan mooring dolphin.

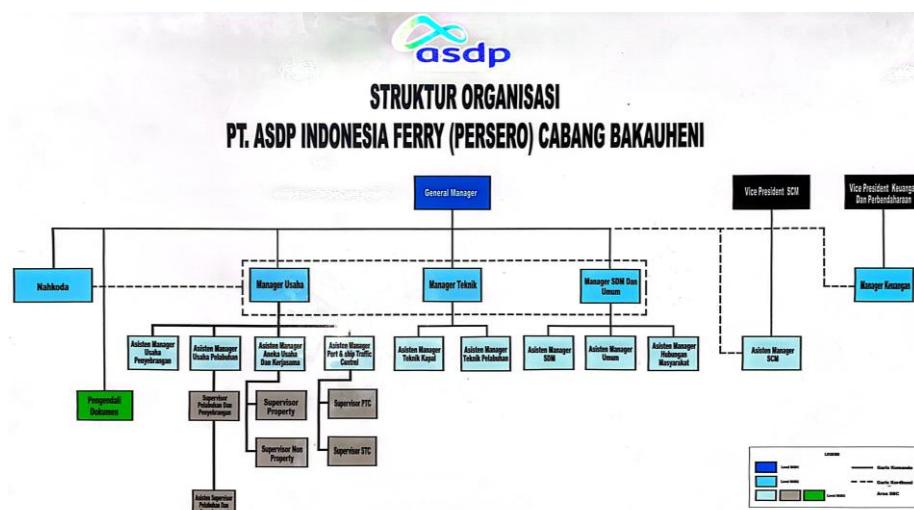


Gambar 4. 24 Catwalk

6. Instansi Pembina

a. Instansi Pembina Transportasi

Struktur organisasi merupakan susunan pembagian tugas dan fungsi di setiap bagian, yang bertujuan untuk memperjelas peran, tanggung jawab, dan posisi masing-masing unit. Oleh karena itu, struktur organisasi menjadi penting dalam mendukung kelancaran operasional. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) memiliki struktur organisasi yang disusun untuk menjalankan fungsi tersebut secara efektif sebagai berikut.



Gambar 4. 25 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry

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

b. Tugas dan Wewenang

Tugas dan wewenang dari struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni sebagai berikut:

1) 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.

a) Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran Cabang dengan mengacu pada Rencana jangka Panjang Perusahaan, Strategi

dan kebijakan Bisnis perusahaan, agar tercapainya kinerja Cabang.

- b) 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.
 - c) Memastikan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan kapal dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan melalui koordinasi internal dan eksternal perusahaan untuk kelancaran operasional kapal dan Pelabuhan.
 - d) 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.
 - e) Menerapkan system manajemen risiko di Cabang berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan melalui evaluasi dan pemantauan untuk meminimalisir risiko usaha/pekerjaan.
 - f) Menerapkan dan mengembangkan system manajemen terpadu di Cabang berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran manajemen terpadu.
 - g) Melakukan pembinaan kepada bawahan langsung dengan cara coaching & counseling dan pemenuhan kompetensi (antara lain job assignment, training, rotasi tugas) di Cabang untuk meningkatkan motivasi dan kinerja bawahan.
 - h) Menyusun laporan berkala kegiatan Cabang (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada Direksi melalui Analisa dan evaluasi untuk bahan pengambilan keputusan.
- 2) 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:

- a) 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.
- b) Mengelolah kas dan bank, proses penerimaan dan pengeluaran uang, serta barang persediaan tiket (stok besar) di Cabang sesuai prosedur keuangan yang berlaku untuk kelancaran operasional.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.

- g) Memastikan adanya penerapan system penataan dan pengendalian dokumen akuntasi dan keuangan di Cabang memalui pemantauan dan koordinasi pada masing-masing unit kerja untuk akuntabilitas dan kemudahan pencapaian data saat proses audit (Internal dan Eksternal).
- h) 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.
- i) Memastikan penyusunan laporan keuangan meliputi Neraca laba rugi, arus kas, serta laporan pendukung lainnya melalui pencatatan transaksi keuangan sesuai standart akuntasi yang berlaku untuk evaluasi kinerja keuangan Cabang.
- j) Memastikan terlaksananya penilaian kinerja karyawan di Cabang melalui koordinasi dengan unit kerja terkait untuk mengukur pencapaian kinerja individu.
- k) Melakukan evakuasi kegiatan Keuangan, SDM, dan Umum melalui Analisa realisasi kegiatan untuk pencapaian target Cabang.
- l) 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.
- m) Menerapkan system manajemen keselamatan dan mutu di Pelabuhan dan Kapal berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran keselamatan dan mutu.
- n) 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.

- o) Menyusun laporan berkala kegiatan Cabang (bulanan, triwulan, senester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang melalui Analisa dan evaluasi untuk bahan pengambilan keputusan.

3) 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: Seksi Sarana dan Angkutan Jalan dan Sungai, Danau, Penyeberangan

- a) Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit kerja usaha dengan mengacu Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Strategi dan Kebijakan Bisnis Perusahaan agar tercapainya kinerja Cabang.
- b) Menjamin kesiapan fasilitas pelabuhan pola lalu lintas, rambu petunjuk dan penerapan didalam area pelabuhan melalui koordinasi, perencanaan dan evaluasi untuk kelancaran pelayanan arus penumpang dan kendaraan.
- c) Mengendalikan alur lalu lintas penumpang, kendaraan dan proses bongkar muat diarea pelabuhan sesuai prosedur dan ketentuan yang berlaku untuk kelancaran operasional.
- d) Memastikan ketersediaan peralatan navigasi, alat keselamatan kapal dan manifest muatan melalui koordinasi dengan fungsi pelabuhan untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran.
- e) Menerapkan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) dalam setiap pelaksaaan pekerjaan sesuai ketentuan

perusahaan agar terwujudnya Transparency, Accountability, Responsibility, Integrity, Fairness.

- f) Menerapkan dan mengembangkan sistem manajemen terpadu berjalan sesuai prosedur dan ketentuan perusahaan agar tercapainya sasaran manajemen terpadu.
- g) 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.
- h) Menyusun laporan berkala kegiatan Cabang (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) kepada General Manager Cabang melalui Analisa dan evaluasi untuk bahan pengambilan keputusan. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara.

4) 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.

5) Pengendali Dokumen

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

7. Produktivitas Angkutan

Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang dan kendaraan 5 (lima) tahun terakhir diperoleh dari PT. ASDP Indonesia Ferry

(Persero) Cabang Bakauheni. Data produktivitas dapat dilihat pada Tabel 4.5

Tabel 4. 5 Data Produktivitas PT. ASDP Cabang Lampung Selama 5 tahun

No	Tahun	Trip	PNP (Jiwa)	Kendaraan											
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1.	2020	34.042	5.970.628	527	219.848	783	568.737	204.483	11.715	379.391	47.585	310.612	141.913	18.745	3.305
2.	2021	35.601	7.038.206	199	186.433	895	684.664	201.751	13.604	417.915	60.654	353.874	187.900	23.275	4.428
3.	2022	37.283	8.760.718	331	260.694	626	843.996	207.235	16.709	457.244	81.985	368.105	209.842	25.502	6.236
4.	2023	35.587	9.180.642	437	326.006	969	892.165	180.977	16.322	457.423	85.770	342.956	202.978	24.303	6.219
5.	2024	37.435	9.208.842	597	355.265	1.103	852.806	190.777	16.082	453.238	89.252	368.598	232.138	29.514	6.260

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

B. Analisis Data

1. Penyajian Data

Evaluasi kinerja Operasional yang dilakukan pada Pelabuhan Bakauheni mencakup beberapa indikator, seperti waktu olah gerak kapal di lintasan Merak–Bakauheni, kinerja pelayanan bongkar muat kendaraan (rata-rata waktu naik, turun, dan antre kendaraan), serta tingkat penggunaan dermaga (BOR). Penilaian ini mengacu pada KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan, dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

a. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Kapal

1) Waktu Olah Gerak Kapal

Perhitungan terhadap waktu olah gerak kapal (*manuver time*) dilakukan dengan melakukan pengamatan langsung (observasi lapangan) terhadap olah gerak kapal yang akan bersandar di Pelabuhan yang menjadi sasaran evaluasi pada saat survei dilakukan.

Tabel 4. 6 Indikator Waktu Olah Gerak Kapal

No	Kriteria penilaian waktu olah gerak (Manuever Time)	Nilai(Ymt)
1	Kurang dari atau sama dengan 4 menit ($T_{mt} \leq 4$ menit)	100
2	Lebih dari 4 menit sampai dengan 7 menit ($4 \text{ menit} < T_{mt} \leq 7 \text{ menit}$)	80
3	Lebih dari 7 menit sampai dengan 10 menit ($7 \text{ menit} < T_{mt} \leq 10 \text{ menit}$)	60
4	Lebih dari 10 menit sampai dengan 13 menit ($10 \text{ menit} < T_{mt} \leq 13 \text{ menit}$)	40
5	Lebih dari 13 menit ($T_{mt} \geq 13 \text{ menit}$)	20

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

b. Indikator Kinerja Operasional Bongkar Muat

1) Indikator Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal

Indikator rata-rata waktu kendaraan naik kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk naik ke kapal. Perhitungan rata-rata waktu kendaraan naik kapal (Tnk) dilakukan melalui survei langsung di pelabuhan saat proses evaluasi kinerja dilakukan.

Rumus perhitungan rata-rata kendaraan naik ke kapal (Ttk) adalah sebagai berikut.

$$T_{nk} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang naik ke kapal}}{\text{Total waktu menaikan semua kendaraan}} \quad (4.1)$$

Keterangan:

Tnk: Rata-rata kendaraan naik ke kapal (menit)

Nilai dari indikator rata-rata waktu menaikan kendaraan ke kapal disimbolkan dengan Ynk. Kriteria penilaian rata-rata waktu kendaraan naik kapal adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 7 Penilaian Rata-Rata Waktu Menaikkan Kendaraan ke Kapal

No.	Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal (Tnk)	Nilai (Ymt)
1	Kurang dari atau sama dengan 1 menit ($T_{mt} \leq 1$ menit)	100
2	Lebih dari 1 menit sampai dengan 2 menit ($1 \text{ menit} < T_{mt} \leq 2$ menit)	80
3	Lebih dari 2 menit sampai dengan 3 menit ($2 \text{ menit} < T_{mt} \leq 3$ menit)	60
4	Lebih dari 3 menit sampai dengan 4 menit ($3 \text{ menit} < T_{mt} \leq 4$ menit)	40
5	Lebih dari 4 menit ($T_{mt} \geq 4$ menit)	20

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

2) Indikator Rata-Rata Waktu Kendaraan Turun dari Kapal

Indikator rata-rata waktu Kendaraan Turun dari Kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk turun dari kapal (kendaraan/menit). Perhitungan terhadap rata-rata waktu kendaraan turun kapal dilakukan dengan survey perhitungan langsung di pelabuhan.

Rumus perhitungan rata-rata kendaraan turun dari kapal adalah sebagai berikut.

$$T_{tk} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang turun dari kapal}}{\text{Total waktu menurunkan semua kendaraan}} \quad (4.2)$$

Keterangan:

Ttk: Rata-rata kendaraan turun dari kapal (menit)

Nilai dari indikator rata-rata waktu kendaraan turun dari kapal disimbolkan dengan Ytk.

Kriteria penilaian rata-rata waktu menurunkan kendaraan dari kapal adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 8 Penilaian Rata-Rata Waktu Menaikkan Kendaraan ke Kapal

No.	Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal (Tnk)	Nilai (Ymt)
1	Kurang dari atau sama dengan 1 menit ($T_{mt} \leq 1$ menit)	100
2	Lebih dari 1 menit sampai dengan 2 menit ($1 \text{ menit} < T_{mt} \leq 2$ menit)	80
3	Lebih dari 2 menit sampai dengan 3 menit ($2 \text{ menit} < T_{mt} \leq 3$ menit)	60
4	Lebih dari 3 menit sampai dengan 4 menit ($3 \text{ menit} < T_{mt} \leq 4$ menit)	40
5	Lebih dari 4 menit ($T_{mt} \geq 4$ menit)	20

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

3) Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal

Indikator waktu tunggu kendaraan untuk naik ke kapal (*T a k*) menunjukkan durasi tunggu terlama yang dialami oleh sebuah kendaraan sebelum dapat menaiki kapal tertentu. Pengukuran waktu tunggu ini dimulai sejak kendaraan memasuki area pelabuhan hingga kendaraan mulai bergerak menuju kapal.

Simbol yang digunakan untuk menunjukkan nilai indikator waktu tunggu kendaraan naik ke kapal adalah Yak. Penilaian indikator rata-rata waktu tunggu kendaraan naik ke kapal dilakukan berdasarkan kriteria tertentu seperti berikut ini.

Tabel 4. 9 Penilaian Rata-Rata Waktu Menurunkan Kendaraan dari Kapal

No.	Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal	Nilai (<i>Ymt</i>)
1	Kurang dari atau sama dengan 5 menit (<i>Tak</i> \leq 5 menit)	100
2	Lebih dari 5 menit sampai dengan 15 menit (5 menit < <i>Tak</i> \leq 15 menit)	80
3	Lebih dari 15 menit sampai dengan 20 menit (15 menit < <i>Tak</i> \leq 20 menit)	60
4	Lebih dari 20 menit sampai dengan 30 menit (20 menit < <i>Tak</i> \leq 30 menit)	40
5	Lebih dari 30 menit (<i>Tak</i> \geq 30 menit)	20

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

c. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional terhadap Utilisasi Fasilitas

1) Waktu Penggunaan Dermaga (Nilai BOR)

Indikator kinerja pelayanan operasional terhadap utilitas fasilitas (*Berth Occupancy Ratio/BOR*) adalah perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase. Perhitungan waktu penggunaan dermaga dilakukan dengan pemanfaatan data sekunder yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

Rumus perhitungan BOR adalah sebagai berikut.

$$BOR = \frac{Jumlah\ total\ jam\ penggunaan\ dermaga\ per\ tahun}{Lama\ waktu\ operasi\ dermaga\ yang\ tersedia\left(\frac{jam}{tahun}\right)} \times 100\%$$

Keterangan:

BOR: Perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia dalam periode waktu tertentu (%)

Nilai dari indikator BOR disimbolkan dengan *YBOR*.

Kriteria penilaian BOR adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 10 Data Waktu Penggunaan Dermaga

No.	Nilai BOR	Nilai (YBOR)
1	61% - 70%	100
2	51% - 60%	80
3	41% - 50%	60
4	31% - 40%	40
5	Kurang dari atau sama dengan 30%	20

Sumber: KP-DRJD 539 Tahun 2022

Data waktu penggunaan dermaga pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah sebagai berikut

Tabel 4. 11 Data Waktu Penggunaan Dermaga

No.	Nama Dermaga	Lama Waktu Operasional Per Hari	Jumlah Hari Siap Operasi dalam 1 Tahun	Lama Waktu Sandar Kapal di Dermaga	Trip	Kekosongan Dermaga

1.	Dermaga Eksekutif	24 Jam	365 Hari	100 Menit	12	30 Menit
----	-------------------	--------	----------	-----------	----	----------

Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terdapat 7 kapal yang aktif dan 4 kapal yang sandar di dermaga dalam satu hari dengan lama waktu sandar di dermaga selama 102 menit (olah Gerak sandar, bongkar muat, tolak).

2. Analisis Data

a. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Kapal

Analisis terhadap kinerja pelayanan operasional kapal dilakukan dengan mengukur durasi waktu pelayanan kapal selama berada di area lingkungan kerja pelabuhan. Dalam analisis ini, digunakan indikator waktu olah gerak (manuever time). Indikator waktu olah gerak menunjukkan total waktu yang dibutuhkan kapal untuk bergerak dari posisi labuh hingga tali kapal terikat di tambatan (Tmt). Hasil dari analisis waktu olah gerak kapal di Pelabuhan Penyeberangan Merak adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 12 Hasil Analisis Waktu Olah Gerak Kapal

No.	Tanggal	Rata-Rata Manuever Time (Menit)
1.	10/03/2025	7,06
2.	11/03/2025	5,48
3.	12/03/2025	6,53
4.	13/03/2025	5,42
5.	14/03/2025	5,15
6.	15/03/2025	5,27
7.	16/03/2025	5,12
8.	17/03/2025	5,42
9.	18/03/2025	6,27
10.	19/03/2025	5,27
11.	20/03/2025	4,53
12.	21/03/2025	5,47
13.	22/03/2025	5,12
14.	23/03/2025	5,30
Rata-Rata		5,44

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, rata-rata waktu *manuever time* adalah 5,44 menit. Kriteria penilaian rata-rata *manuever time* berada pada kategori 2 (lebih dari 4 menit sampai dengan 7 menit) mendapat bobot penilaian sebesar 80. Nilai ini menunjukkan bahwa kinerja rata-rata olah Gerak di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah memenuhi kriteria. Pelabuhan ini perlu mempertahankan dan meningkatkan lagi supaya kinerja pergerakan kapal bisa lebih optimal.

b. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Bongkar Muat Kendaraan

Analisis kinerja pelayanan operasional bongkar muat kendaraan dilakukan dari berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk membongkar dan memuat barang. Ini bisa dianalisis dari waktu kedatangan hingga selesai bongkar muat. Dalam analisis ini dihitung beberapa indikator sebagai berikut.

1) Indikator Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal

Indikator rata-rata waktu kendaraan naik kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk naik ke kapal, dari saat kendaraan antri sampai kendaraan masuk ke kapal. Hasil perhitungan waktu kendaraan naik kapal pada seluruh kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 13 Hasil Analisis Waktu Kendaraan Naik Kapal

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal
1.	10/03/2025	1,87
2.	11/03/2025	1,91
3.	12/03/2025	1,98
4.	13/03/2025	2,16
5.	14/03/2025	2,32
6.	15/03/2025	2,70
7.	16/03/2025	2,79
8.	17/03/2025	2,62
9.	18/03/2025	3,06
10.	19/03/2025	4,47
11.	20/03/2025	3,56

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Kendaraan Naik Kapal
12.	21/03/2025	4,46
13.	22/03/2025	4,01
14.	23/03/2025	4,27
	Rata-Rata	3,01

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, rata-rata waktu menaikan kendaraan adalah 3,01 menit. Kriteria penilaian rata-rata waktu kendaraan naik kapal berada pada kategori 3 (lebih dari 2 menit sampai dengan 3 menit) mendapat bobot penilaian sebesar 60. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kinerja rata-rata waktu kendaraan naik kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah memenuhi kriteria. Hal ini menunjukkan bahwa pelabuhan perlu ditingkatkan untuk mengoptimalkan kinerja muat kendaraan.

2) Indikator Rata-Rata Waktu Kendaraan Turun Kapal

Indikator rata-rata waktu Kendaraan Turun dari Kapal adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk turun dari kapal, dari saat kendaraan antri di kapal sampai dengan kendaraan turun dari kapal. Penghitungan terhadap rata-rata waktu Kendaraan Turun dari Kapal dilakukan dengan melakukan survei perhitungan langsung di pelabuhan yang menjadi sasaran evaluasi, pada saat survei evaluasi kinerja pelabuhan dilakukan. Hasil perhitungan waktu kendaraan naik kapal pada seluruh kapal di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 14 Hasil Analisis Waktu Kendaraan Turun Kapal

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Menurunkan Kendaraan (Menit)
1.	10/03/2025	2,88
2.	11/03/2025	3,37
3.	12/03/2025	2,54
4.	13/03/2025	2,24
5.	14/03/2025	1,91
6.	15/03/2025	2,31
7.	16/03/2025	2,07

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Menurunkan Kendaraan (Menit)
8.	17/03/2025	2,15
9.	18/03/2025	2,20
10.	19/03/2025	2,31
11.	20/03/2025	2,29
12.	21/03/2025	2,04
13.	22/03/2025	2,44
14.	23/03/2025	2,41
	Rata-Rata	2,36

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, rata-rata waktu menurunkan kendaraan adalah 2,36 menit. Kriteria penilaian rata-rata waktu kendaraan naik kapal berada pada kategori 2 (lebih dari 2 menit sampai dengan 3 menit) mendapat bobot penilaian sebesar 80. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kinerja rata-rata waktu menurunkan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah memenuhi kriteria. Hal ini menunjukkan bahwa pelabuhan perlu menjaga kualitas pelayanan disaat menurunkan kendaraan.

3) Indikator Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal

Indikator waktu tunggu kendaraan untuk naik ke kapal menunjukkan durasi antrean terpanjang yang diperlukan oleh sebuah kendaraan agar bisa naik ke kapal tertentu. Pengukuran waktu tunggu kendaraan naik ke kapal dilakukan secara langsung di pelabuhan yang menjadi objek evaluasi, tepat saat survei kinerja pelabuhan berlangsung. Berikut ini adalah hasil penghitungan waktu tunggu kendaraan naik kapal untuk seluruh kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

Tabel 4. 15 Hasil Analisis Waktu Antri Kendaraan Naik Kapal

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Antri Kendaraan
1.	10/03/2025	10,12
2.	11/03/2025	5,18
3.	12/03/2025	6,47
4.	13/03/2025	6,30
5.	14/03/2025	6,22

No.	Tanggal	Rata-Rata Waktu Antri Kendaraan
6.	15/03/2025	16,24
7.	16/03/2025	13,12
8.	17/03/2025	24,12
9.	18/03/2025	32,36
10.	19/03/2025	32,27
11.	20/03/2025	33,07
12.	21/03/2025	41,33
13.	22/03/2025	29,36
14.	23/03/2025	36,42
Rata-Rata		21,13

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, rata-rata waktu antri kendaraan naik kapal adalah 21,13 menit. Jadi, kriteria penilaian rata-rata waktu kendaraan naik kapal berada pada kategori 4 (lebih dari 20 menit sampai dengan 30 menit) mendapat bobot penilaian sebesar 40. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kinerja rata-rata waktu antri kendaraan naik kapal masih belum terpenuhi dengan baik di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Antrian kendaraan yang panjang di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni biasanya terjadi karena tingginya jumlah kendaraan yang ingin menyeberang dalam waktu yang sama, sehingga melebihi kapasitas yang mampu ditangani oleh pelabuhan. Selain itu, proses administrasi yang harus dijalani oleh kapal sebelum memulai pelayanan juga dapat menambah durasi waktu tunggu kendaraan. Proses ini membuat kendaraan harus menunggu lebih lama sebelum akhirnya bisa dilakukan proses bongkar muat di kapal.

c. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Terhadap Utilisasi Fasilitas

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni memulai operasional dari pukul 00.00 WIB hingga pukul 23.59 WIB pada waktu normal. Maka dari itu standby dermaga adalah 24 jam.

Pada dermaga eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terdapat 16 kapal yang sandar dengan lama waktu sandar di dermaga

selama 100 menit atau 1,40 jam dengan capaian trip harian kekosongan dermaga eksekutif kurang lebih 15 menit.

Perhitungan nilai BOR adalah sebagai berikut.

Dermaga Eksekutif

$$BOR = \frac{\text{Jumlah total penggunaan dermaga}}{\text{Lama waktu operasi dermaga yang tersedia } (\frac{\text{jam}}{\text{tahun}})} \times 100\%$$

$$\text{Total 1 tahun} \rightarrow (16 \times 1,40) \times 365 = 8.176$$

$$\text{Idle Time} \rightarrow (16 \times 0,25) \times 365 = 1.460$$

$$\text{Pemakaian Dermaga} \quad \underline{\underline{6.716}}$$

$$BOR = \frac{6.716}{24 \times 365} \times 100\%$$

$$BOR = \frac{6.716}{8.760} \times 100\%$$

$$BOR = 76,67\%$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, didapati bahwa dermaga eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni memiliki BOR sebesar 76,67%. Maka dari itu dermaga eksekutif sudah memenuhi kriteria karena nilai BOR yang sangat tinggi menunjukkan bahwa dermaga tersebut dimanfaatkan dengan tingkat kesibukan yang tinggi

C. Pembahasan

Analisis yang dilakukan menunjukkan bagaimana penilaian yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terkait Kinerja Operasional Dermaga Eksekutif. Kinerja pelayanan operasional pelabuhan terdiri dari beberapa indicator yang diantaranya adalah operasional bongkar muat (*manuever time*), indicator pelayanan operasional indikator pelayanan operasional bongkar muat (waktu kendaraan naik kapal, waktu kendaraan turun dari kapal dan waktu kendaraan antri naik kapal), dan indikator pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas (BOR). Setiap indikator tersebut dianalisis terhadap kriteria penilaian dari masing-masing indikator untuk mengetahui hasil penilaian dari kinerja operasional Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Indikator-indikator kinerja operasional yang dianalisis sebagai berikut.

1. Kinerja Pelayanan Operasional Kapal

a. Waktu Olah Gerak Kapal (*Manuever Time*)

Waktu olah gerak kapal dihitung mulai dari kapal memasuki kolam pelabuhan sampai kapal benar-benar sandar di dermaga. Rata-rata waktu olah gerak kapal di dermaga eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah 5,44 menit. Berdasarkan kriteria penilaian waktu olah gerak kapal di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni didapat nilai 80 tapi tetap perlu di optimalkan untuk kedepannya guna meningkatkan kinerja pelayanan operasional terutama di dermaga eksekutif yang sangat ramai peminatnya.

2. Kinerja Pelayanan Operasional Bongkar Muat

a. Waktu Kendaraan Naik Kapal

Waktu kendaraan naik kapal diukur saat kapal sedang melakukan proses menaikkan kendaraan, yaitu dengan menghitung jumlah kendaraan yang naik serta waktu yang dibutuhkan dari saat kapal siap menerima kendaraan pertama hingga kendaraan terakhir berhasil naik ke kapal.

Rata-rata waktu menaikan kendaraan ke kapal di dermaga eksekutif adalah 3,01 menit. Kriteria penilaian rata-rata waktu kendaraan naik kapal di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni didapat nilai 60. Hal ini menunjukkan bahwa dermaga eksekutif di pelabuhan ini perlu ditingkatkan lagi untuk mengoptimalkan kinerja muat kendaraan.

b. Waktu Kendaraan Turun Kapal

Waktu yang dibutuhkan untuk menurunkan kendaraan dari kapal diukur saat kapal sedang menjalankan proses tersebut, dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang turun serta durasi waktu mulai dari kapal siap menurunkan kendaraan pertama hingga kendaraan terakhir benar-benar turun. Rata-rata waktu yang tercatat untuk menurunkan kendaraan adalah 2,36 menit. Berdasarkan kriteria penilaian, waktu rata-rata ini memperoleh nilai 80. Kondisi ini sudah

cukup baik dan perlu terus dipertahankan serta ditingkatkan dalam operasional bongkar kendaraan.

c. Waktu Antri Kendaraan Naik ke Kapal

Indikator waktu antre kendaraan naik ke kapal mengukur durasi antrean terpanjang yang dialami oleh kendaraan untuk dapat naik ke kapal, dihitung mulai dari kendaraan yang paling depan atau paling dekat dengan kapal yang akan dinaiki. Rata-rata waktu antre kendaraan untuk naik ke kapal mencapai 21,13 menit. Berdasarkan kriteria penilaian, nilai rata-rata waktu antri adalah 40. Panjang antrean kendaraan di pelabuhan penyeberangan biasanya disebabkan oleh volume kendaraan yang tinggi, manajemen antrian yang kurang optimal, proses administrasi yang lambat.

3. Kinerja Pelayanan Operasional terhadap Utilisasi Fasilitas

a. Tingkat Penggunaan Dermaga (Berth Occupancy Ratio)

Berdasarkan kriteria penilaian BOR, dermaga eksekutif sudah memenuhi kriteria tetapi dengan tingkat pemanfaatan yang cukup tinggi. Oleh karena itu, disarankan agar penggunaan dermaga eksekutif mempertimbangkan penambahan dermaga baru atau perluasan fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni guna mengantisipasi peningkatan kapasitas akibat tingginya tingkat kesibukan dermaga tersebut.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, dapat diambil beberapa Kesimpulan sebagai berikut.

1. Tingkat Kinerja Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan indikator kinerja pelayanan operasional kapal dengan nilai 80 berdasarkan indikator waktu olah gerak (manuever time)
2. Tingkat kinerja Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dalam hal pelayanan operasional bongkar muat diukur melalui beberapa indikator, yaitu waktu kendaraan naik ke kapal dengan bobot penilaian sebesar 60, waktu kendaraan turun dari kapal dengan bobot penilaian sebesar 80, serta waktu antri kendaraan untuk naik kapal yang memiliki bobot penilaian sebesar 40.
3. Tingkat Kinerja Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dilihat dari indikator kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas dengan nilai 100. Nilai BOR dermaga eksekutif adalah 76,67%

B. Saran

Berdasarkan Kesimpulan, dapat dirumuskan saran sebagai berikut.

1. Pelayanan operasional kapal perlu dijaga secara terus-menerus agar proses penyeberangan berjalan lancar dan operasi pelabuhan dapat berlangsung secara berkelanjutan.
2. Untuk meningkatkan pelayanan bongkar muat, diperlukan kerjasama yang erat antara pihak otoritas pelabuhan, agen pelayaran, dan operator terminal guna mengoptimalkan koordinasi dalam pengaturan arus kapal serta meminimalkan waktu tunggu yang tidak efisien.
3. Pengelolaan pemanfaatan fasilitas dermaga, baik reguler maupun eksekutif, harus tetap dijaga agar pelayanan operasional tetap optimal dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Adawia, Popon Rabia, Ayu Azizah, Yenia Endriastuty, and Sugandhi Sugandhi. 2020. “PENGARUH KUALITAS PELAYANAN DAN FASILITAS TERHADAP KEPUASAN KONSUMEN KERETA API COMMUTER LINE (STUDI KASUS COMMUTER LINE ARAH CIKARANG KE JAKARTA KOTA).” *Sebatik*. doi: 10.46984/sebatik.v24i1.869.
- Amaliyah, Rizka Septy, Akhmad Hasanuddin, and Willy Kriswardhana. 2020. “ANALISIS TINGKAT PELAYANAN DERMAGA PELABUHAN TANJUNG WANGI KABUPATEN BANYUWANGI.” *JURNAL REKAYASA*. doi: 10.37037/jrftsp.v10i1.45.
- Anon. 2009. “No Title.”
- Area, Service, Kinerja Perusahaan, Bina Lingkungan, and Dewan Pengurus. 2008. *Company Profile PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)*.
- Asoliha, Fitriyani, M. Donie Aulia, and M. Fathoni. 2020. “EVALUASI AKTIVITAS OPERASIONAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN LINTAS MERAK - BAKAUHENI.” *CRANE: Civil Engineering Research Journal*. doi: 10.34010/crane.v1i2.4185.
- Cipta, Hak, Di Lindungi, Dilarang Mengutip, Universitas Medan, Area Document, and Access From. n.d. “Ardiyanto - Analisis Perbaikan Struktur Dermaga Pelabuhan Dumai UNIVERSITAS MEDAN AREA Ardiyanto - Analisis Perbaikan Struktur Dermaga Pelabuhan Dumai UNIVERSITAS MEDAN AREA.”
- Collins, Sean P., Alan Storrow, Dandan Liu, Cathy A. Jenkins, Karen F. Miller, Christy Kampe, and Javed Butler. 2021. “No Title 濟無No Title No Title No Title.” 36–38.
- Daniswari, A. M., I. W. Agustin, and S. Hariyani. 2023. “Kinerja Operasional Pelabuhan Semayang Balikpapan.” *Planning for Urban Region and Environment* 12(0341):159–68.
- Defrianto, Samuel Budi, and Ratih Purwasih. 2023. “ANALISA KINERJA

BONGKAR MUAT DI TERMINAL PETIKEMAS MAKASSAR NEW PORT.” *Riset Sains Dan Teknologi Kelautan.* doi: 10.62012/sensistek.v6i1.24251.

Direktur, Keputusan Jenderal Perhubungan Darat KP-DRJD Nomor 539 Tahun 2022. 2022. “Pedoman Perencanaan, Pembangunan Dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau Dan Penyeberangan.”

Herianto, Dwi, Idharmahadi Adha, and Ni Nyoman Yuliyanti Wijaya. 2016. “Studi Evaluasi Perparkiran Di Dermaga I Sampai V Akibat Penambahan Dermaga VI Di Pelabuhan Bakauheni Lampung Selatan.” *Rekayasa.*

Irfan Syahroni, Muhammad. 2022. “PROSEDUR PENELITIAN KUANTITATIF.” *EJurnal Al Musthafa.* doi: 10.62552/ejam.v2i3.50.

Nadya Putri Mtd, Muhammad Ikhsan Butarbutar, Sri Apulina Br Sinulingga, Jelita Ramadhani Marpaung, and Rosa Marshanda Harahap. 2023. “Pentingnya Evaluasi Dalam Pembelajaran Dan Akibat Memanipulasinya.” *Dewantara : Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora.* doi: 10.30640/dewantara.v2i1.722.

Nursam, Nasrullah. 2017. “Manajemen Kinerja.” *Kelola: Journal of Islamic Education Management.* doi: 10.24256/kelola.v2i2.438.

Plangiten, Ribka R., Sisca V Pandey, and Lucia G. J. Lalamentik. 2019. “Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Bitung.” *Sipil Statik* 7(2):265–76.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Foto Dokumentasi



Lampiran 2 Formulir Survei Operasional

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
1	10/03/2025	7	JATRA III	8.15	8.22	00:07:00
2			SEBUKU	9.32	9.35	00:03:00
3			PORTLINK I	11.16	11.30	00:14:00
4			LEGUNDI	12.38	12.52	00:14:00
5			JATRA III	14.15	14.21	00:06:00
6			SEBUKU	15.42	15.48	00:06:00
7			PORTLINK I	16.14	16.21	00:07:00
8			JATRA III	18.03	18.08	00:05:00
9			PORTLINK 0	20.38	20.42	00:04:00
10			LEGUNDI	21.46	21.51	00:05:00
```				RATA-RATA		00:07:06
1	11/03/2025	7	SEBUKU	8.24	8.27	00:03:00
2			LEGUNDI	10.15	10.19	00:04:00
3			JATRA III	11.51	11.56	00:05:00
4			SEBUKU	12.56	13.01	00:05:00
5			PORTLINK 0	14.27	14.32	00:05:00
6			LEGUNDI	15.35	15.43	00:08:00
7			JATRA III	16.49	16.55	00:06:00
8			SEBUKU	18.03	18.09	00:07:00
9			PORTLINK 0	19.29	19.36	00:07:00
10			LEGUNDI	20.41	20.49	00:08:00
				RATA-RATA		00:05:48
1	12/03/2025	7	JATRA III	8.33	8.39	00:06:00
2			SEBUKU	9.51	9.58	00:07:00
3			PORTLINK	11.02	11.11	00:09:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
			I			
4			LEGUNDI	12.21	12.31	00:10:00
5			JATRA III	13.39	13.42	00:03:00
6			SEBUKU	15.39	15.46	00:07:00
7			JATRA III	18.49	18.57	00:08:00
8			SEBUKU	20.07	20.14	00:07:00
9			PORTLINK 0	21.41	21.46	00:05:00
				RATA-RATA	00:06:53	
1	13/03/2025	7	PORTLINK 0	7.19	7.23	00:04:00
2			LEGUNDI	9.15	9.23	00:08:00
3			SEBUKU	10.46	10.51	00:05:00
4			JATRA III	11.13	11.19	00:06:00
5			PORTLINK III	12.36	12.42	00:06:00
6			PORTLINK 0	14.16	14.22	00:06:00
7			LEGUNDI	15.52	15.59	00:07:00
8			SEBUKU	17.29	17.34	00:05:00
9			JATRA III	19.29	19.35	00:06:00
10			LEGUNDI	20.44	20.48	00:04:00
				RATA-RATA	00:05:42	
1	14/03/2025	7	SEBUKU	7.45	7.51	00:06:00
2			JATRA III	10.45	10.52	00:07:00
3			PORTLINK III	16.05	16.09	00:04:00
4			SEBUKU	17.15	17.19	00:04:00
5			PORTLINK III	18.39	14.43	00:04:00
6			LEGUNDI	19.51	19.56	00:05:00
7			PORTLINK	21.15	21.21	00:06:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
			III			
8			SEBUKU	21.52	21.58	00:06:00
				RATA-RATA		00:05:15
1	15/03/2025	7	PORTLINK III	7.38	7.43	00:05:00
2			SEBUKU	9.11	9.16	00:05:00
3			PORTLINK I	10.45	10.49	00:04:00
4			LEGUNDI	12.05	12.12	00:07:00
5			PORTLINK III	13.39	13.44	00:05:00
6			SEBUKU	14.47	14.52	00:05:00
7			PORTLINK I	15.26	15.32	00:06:00
8			LEGUNDI	16.06	16.09	00:03:00
9			PORTLINK III	18.54	19.01	00:07:00
10			SEBUKU	20.12	20.19	00:07:00
				RATA-RATA		00:05:27
1	16/03/2025	7	PORTLINK III	8.57	9.01	00:04:00
2			PORTLINK 0	9.51	9.56	00:05:00
3			LEGUNDI	12.16	12.22	00:06:00
4			PORTLINK III	13.26	13.33	00:07:00
5			PORTLINK 0	15.03	15:08	00:05:00
6			LEGUNDI	16.51	16.54	00:03:00
7			PORTLNK III	17.48	17.53	00:05:00
8			PORTLINK	19.18	19.23	00:05:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
	9		0			
9			LEGUNDI	20.35	20.41	00:06:00
10			PORTLINK III	21.09	21.15	00:06:00
				RATA-RATA		00:05:12
1	17/03/2025	7	PORTLINK III	8.57	9.04	00:07:00
2			PORTLINK 0	9.51	9.58	00:06:00
3			LEGUNDI	12.16	12.22	00:06:00
4			PORTLINK III	13.26	13.31	00:05:00
5			PORTLINK 0	15.03	15.08	00:05:00
6			LEGUNDI	16.51	16.58	00:07:00
7			PORTLNK III	17.48	17.52	00:04:00
8			PORTLINK 0	19.18	19.23	00:05:00
9			LEGUNDI	20.35	20.41	00:06:00
10			PORTLINK III	21.09	21.15	00:06:00
				RATA-RATA		00:05:42
1	18/03/2025	7	LEGUNDI	7.35	7.39	00:04:00
2			JATRA III	9.02	9.08	00:06:00
3			BATU MANDI	10.44	10.5	00:06:00
4			SEBUKU	11.54	12.01	00:07:00
5			LEGUNDI	13.21	13.27	00:06:00
6			JATRA III	15.02	15.09	00:07:00
7			BATU MANDI	16.15	16.22	00:07:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
8			SEBUKU	18.05	18.12	00:07:00
9			LEGUNDI	19.52	19.58	00:06:00
10			JATRA III	21.16	21.22	00:06:00
				RATA-RATA	00:06:27	
1	19/03/2025	7	BATU MANDI	8.35	8.41	00:06:00
2			LEGUNDI	10.12	10.18	00:06:00
3			BATU MANDI	12.06	12.11	00:05:00
4			LEGUNDI	13.02	13.09	00:07:00
5			PORTLINK 0	15.14	15.19	00:05:00
6			LEGUNDI	17.04	17.09	00:05:00
7			BATU MANDI	18.22	18.26	00:04:00
8			PORT LINK 0	19.54	19.59	00:05:00
9			LEGUNDI	21.02	21.08	00:06:00
				RATA-RATA	00:05:27	
1	20/03/2025	7	LEGUNDI	8.56	9.01	00:05:00
2			PORTLINK 0	10.47	10.51	00:04:00
3			BATU MANDI	12.29	12.34	00:05:00
4			LEGUNDI	14.08	14.13	00:06:00
5			PORTLINK 0	15.52	15.56	00:04:00
6			BATU MANDI	17.06	17.12	00:06:00
7			PORTLINK 0	18.48	18.53	00:05:00
8			LEGUNDI	20.01	20.05	00:04:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				PELABUHAN	(WIB)	(MENIT)
9			BATU MANDI	21.14	21.18	00:04:00
				RATA-RATA		00:04:53
1	21/03/2025	7	PORT LINK 0	7.35	7.4	00:05:00
2			BATU MANDI	9.02	9.06	00:04:00
3			LEGUNDI	10.44	10.48	00:04:00
4			PORT LINK 0	11.54	12.01	00:07:00
5			BATU MANDI	13.21	13.27	00:06:00
6			LEGUNDI	15.02	15.09	00:07:00
7			PORT LINK 0	16.15	16.22	00:07:00
8			BATU MANDI	18.05	18.12	00:07:00
9			LEGUNDI	19.56	20.01	00:05:00
				RATA-RATA		00:05:47
1	22/03/2025	7	LEGUNDI	8.01	8.06	00:05:00
2			BATU MANDI	9.24	9.29	00:05:00
3			SEBUKU	11.05	11.12	00:07:00
4			LEGUNDI	12.56	13.02	00:06:00
5			PORT LINK 0	14.15	14.22	00:07:00
6			BATU MANDI	15.55	15.59	00:04:00
7			SEBUKU	17.08	17.13	00:05:00
8			LEGUNDI	18.38	18.42	00:04:00
9			BATU MANDI	20.46	20.51	00:03:00

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU MASUK KOLAM PELABUHAN	WAKTU SANDAR	MANUVER TIME
				(WIB)	(WIB)	(MENIT)
10			SEBUKU	21.56	22.02	00:06:00
				RATA-RATA		00:05:12
1	23/03/2025	7	LEGUNDI	8.06	8.11	00:05:00
2			PORT LINK 0	9.11	9.16	00:05:00
3			BATU MANDI	11.15	11.21	00:06:00
4			SEBUKU	12.38	12.43	00:05:00
5			LEGUNDI	13.42	13.48	00:06:00
6			PORT LINK 0	14.58	15.03	00:05:00
7			BATU MANDI	16.15	16.21	00:06:00
8			SEBUKU	17.17	17.23	00:06:00
9			LEGUNDI	19.04	19.09	00:05:00
10			PORT LINK 0	20.06	20.12	00:06:00
				RATA-RATA		00:05:30

* Dihir gerak.

10/2025  
/3

HT HT HT HT  
Sandar - Marini

No.	Nama Kapal	Masuk	Sandar	
1.	Jatne 3	08.15	08.22	7
2.	Seabuku	09.32	09.35	7
3.	Pantai 1	11.16	11.30	14
4.	Legundi	12.36	12.52	14
5.	Jatne 3	14.15	14.21	6
6.	Sekarung	15.42	15.48	6
7.	Pantai 1	16.19	16.21	7
8.	Jatne 3	16.03	16.08	5
9.	Pantai 0	20.26	20.42	4
10.	Legundi	21.46	21.51	5

No.	Nama Kapal	Masuk	Sandar	
1.	Seabuku	08.24	08.27	3
2.	Legundi	10.15	10.15	9
3.	Jatne 3	11.51	11.56	5
4.	Seabuku	12.36	13.01	5
5.	Pantai 0	14.29	14.32	5
6.	Legundi	15.37	15.47	8
7.	Jatne 3	16.45	16.55	6
8.	Sekarung	18.03	18.05	7
9.	Pantai 0	19.29	19.36	7
10.	Legundi	20.41	20.45	8

P  
0  
-  
0

26  
25  
-7

Lampiran 3 Formulir Survei Bongkar

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
1	10/03/2025	7	JATRA III	55	28 menit	1,96
2			SEBUKU	94	46 menit	2,04
3			PORTLINK I	62	38 menit	1,63
4			LEGUNDI	101	47 menit	2,1
5			JATRA III	48	28 menit	1,71
6			SEBUKU	73	40 menit	1,82
7			PORTLINK I	58	30 menit	1,93
8			JATRA III	53	28 menit	1,89
9			PORTLINK 0	56	33 menit	1,69
10			LEGUNDI	81	43 menit	1,88
					RATA-RATA	1,87
1	11/03/2025	7	SEBUKU	80	42 menit	1,90
2			LEGUNDI	77	38 menit	2,03
3			JATRA III	62	35 menit	1,77
4			SEBUKU	85	44 menit	1,93
5			PORTLINK 0	50	28 menit	1,79
6			LEGUNDI	98	48 menit	2,04
7			JATRA III	46	26 menit	1,77
8			SEBUKU	74	36 menit	2,06
9			PORTLINK 0	60	32 menit	1,88
10			LEGUNDI	89	46 menit	1,93
					RATA-RATA	1,91
1	12/03/2025	7	JATRA III	58	29 menit	2,00
2			SEBUKU	65	32 menit	2,03
3			PORTLINK	47	26 menit	1,81

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
			I			
4			LEGUNDI	98	46 menit	2,13
5			JATRA III	76	36 menit	2,11
6			SEBUKU	80	42 mrnit	1,90
7			JATRA III	36	21 menit	1,71
8			SEBUKU	64	33 menit	1,94
9			PORTLINK			
			0	53	24 menit	2,21
					RATA-RATA	1,98
1			PORTLINK			
			0	54	24 menit	2,25
2			LEGUNDI	76	36 menit	2,11
3			SEBUKU	70	33 menit	2,12
4			JATRA III	56	25 menit	2,24
5	13/03/2025	7	PORTLINK			
			III	54	24 menit	2,25
6			PORTLINK			
			0	52	22 menit	2,36
7			LEGUNDI	85	44 menit	1,93
8			SEBUKU	67	33 menit	2,03
9			JATRA III	57	25 menit	2,28
10			LEGUNDI	63	30 menit	2,10
					RATA-RATA	2,16
1			SEBUKU	61	28 menit	2,18
2			JATRA III	65	31 menit	2,10
3			PORTLINK			
			III	70	26 menit	2,69
4	14/03/2025	7	SEBUKU	94	48 menit	1,96
5			PORTLINK			
			III	68	39 menit	1,74
6			LEGUNDI	88	32 menit	2,75
7			PORTLINK	65	28 menit	2,32

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
			III			
8			SEBUKU	77	27 menit	2,85
					RATA-RATA	2,32
1	15/03/2025	7	PORTLINK III	52	20 menit	2,60
2			SEBUKU	96	36 menit	2,67
3			PORTLINK I	70	24 menit	2,92
4			LEGUNDI	70	21 menit	3,33
5			PORTLINK III	53	19 menit	2,79
6			SEBUKU	63	36 menit	1,75
7			PORTLINK I	47	22 menit	2,14
8			LEGUNDI	94	28 menit	3,36
9			PORTLINK III	78	32 menit	2,44
10			SEBUKU	64	21 menit	3,05
					RATA-RATA	2,70
1	16/03/2025	7	PORTLINK III	73	22 menit	3,31
2			PORTLINK 0	62	24 menit	2,58
3			LEGUNDI	84	36 menit	2,33
4			PORTLINK III	54	17 menit	3,18
5			PORTLINK 0	56	19 menit	2,95
6			LEGUNDI	102	42 menit	2,43
7			PORTLNK III	76	24 menit	3,17
8			PORTLINK	85	27 menit	3,15

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
			0			
9			LEGUNDI	66	34 menit	1,94
10			PORTLINK III	72	25 menit	2,88
					RATA-RATA	2,79
1	17/03/2025	7	PORTLINK III	52	18 menit	2,88
2			PORTLINK 0	96	32 menit	3,00
3			LEGUNDI	70	26 menit	2,69
4			PORTLINK III	106	46 menit	2,30
5			PORTLINK 0	53	36 menit	1,47
6			LEGUNDI	63	27 menit	2,33
7			PORTLNK III	47	21 menit	2,24
8			PORTLINK 0	94	33 menit	2,85
9			LEGUNDI	78	24 menit	3,25
10			PORTLINK III	64	20 menit	3,20
					RATA-RATA	2,62
1	18/03/2025	7	LEGUNDI	65	27 menit	2,41
2			JATRA III	53	17 menit	3,12
3			BATU MANDI	64	25 menit	2,56
4			SEBUKU	45	23 menit	1,96
5			LEGUNDI	95	29 menit	3,28
6			JATRA III	48	19 menit	2,53
7			BATU MANDI	94	28 menit	3,36

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
8	19/03/2025	7	SEBUKU	108	32 menit	3,38
9			LEGUNDI	96	22 menit	4,36
10			JATRA III	86	24 menit	3,58
					RATA-RATA	3,06
1	19/03/2025	7	BATU MANDI	146	37 menit	3,94
2			LEGUNDI	98	21 menit	4,66
3			BATU MANDI	107	25 menit	4,28
4			LEGUNDI	105	23 menit	4,57
5			PORTLINK 0	125	27 menit	4,63
6			LEGUNDI	100	23 menit	4,35
7			BATU MANDI	115	25 menit	4,60
8			PORT LINK 0	95	19 menit	5,00
9			LEGUNDI	83	20 menit	4,15
					RATA-RATA	4,47
1	20/03/2025	7	LEGUNDI	112	34 menit	3,29
2			PORTLINK 0	93	18 menit	5,17
3			BATU MANDI	134	31 menit	4,32
4			LEGUNDI	108	36 menit	3,00
5			PORTLINK 0	86	23 menit	3,74
6			BATU MANDI	126	38 menit	3,32
7			PORTLINK 0	101	29 menit	3,48
8			LEGUNDI	118	34 menit	3,47

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
9			BATU MANDI	124	38 menit	3,26
					RATA-RATA	3,56
1	21/03/2025	7	PORT LINK 0	130	28 menit	4,64
2			BATU MANDI	98	22 menit	4,45
3			LEGUNDI	110	26 menit	4,23
4			PORT LINK 0	105	24 menit	4,38
5			BATU MANDI	125	27 menit	4,63
6			LEGUNDI	100	23 menit	4,35
7			PORT LINK 0	115	25 menit	4,60
8			BATU MANDI	108	26 menit	4,15
9			LEGUNDI	112	24 menit	4,67
					RATA-RATA	4,46
1	22/03/2025	7	LEGUNDI	105	31 menit	3,39
2			BATU MANDI	125	27 menit	4,63
3			SEBUKU	100	23 menit	4,35
4			LEGUNDI	115	25 menit	4,60
5			PORT LINK 0	108	31 menit	3,48
6			BATU MANDI	112	29 menit	3,86
7			SEBUKU	117	26 menit	4,50
8			LEGUNDI	123	34 menit	3,62
9			BATU MANDI	130	36 menit	3,61

No	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN/W AKTU BONGKAR (Menit)	RATA-RATA WAKTU BONGKAR KENDARAAN (Menit)
10			SEBUKU	121	27 menit	4,48
					RATA-RATA	4,01
1	23/03/2025	7	LEGUNDI	121	26 menit	4,65
2			PORT LINK 0	109	23 menit	4,74
3			BATU MANDI	100	21 menit	4,76
4			SEBUKU	126	25 menit	5,04
5			LEGUNDI	109	28 menit	3,89
6			PORT LINK 0	99	21 menit	4,71
7			BATU MANDI	118	34 menit	3,47
8			SEBUKU	112	33 menit	3,39
9			LEGUNDI	107	28 menit	3,82
10			PORT LINK 0	126	30 menit	4,20

10/3/2026

No.	Nama Kapal	Jumlah Kendaraan di Kapal	Sandar	Waktu Menurunkan semua Kendaraan (menit)
1.	Jatre 3	55	08.22	28
2.	Sabuk	94	09.35	46
3.	PLI	62	11.30	38
4.	Legundi	121	12.52	47
5.	Jatre 3	78	14.21	28
6.	Sabuk	73	15.48	40
7.	PLI	58	16.21	30
8.	Jatre 3	53	18.08	26
9.	PLI	56	20.42	33
10.	Legundi	61	21.51	43

No.	Nama Kapal	Jumlah Kendaraan di Kapal	Sandar	Waktu Menurunkan semua Kendaraan (menit)
1.	Sabuk	80	08.29 10.19	42
2.	Legundi	77	11.34	31
3.	Jatre 3	62	12.01	35
4.	Sabuk	85	14.72	44
5.	PLI	50	18.43	28
6.	Legundi	98	19.51	48
7.	Jatre 3	46	18.05	24
8.	Sabuk	76	19.30	33
9.	PLI	60		32
10.	Legundi	85	20.49	46

Lampiran 4 Formulir Survei Muat

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
1	10/03/2025	7	JATRA III	55	28 menit	1,96
2			SEBUKU	94	46 menit	2,04
3			PORTLIN K I	62	38 menit	1,63
4			LEGUNDI	101	47 menit	2,1
5			JATRA III	48	28 menit	1,71
6			SEBUKU	73	40 menit	1,82
7			PORTLIN K I	58	30 menit	1,93
8			JATRA III	53	28 menit	1,89
9			PORTLIN K 0	56	33 menit	1,69
10			LEGUNDI	81	43 menit	1,88
					RATA-RATA	1,87
1	11/03/2025	7	SEBUKU	80	42 menit	1,90
2			LEGUNDI	77	38 menit	2,03
3			JATRA III	62	35 menit	1,77
4			SEBUKU	85	44 menit	1,93
5			PORTLIN K 0	50	28 menit	1,79
6			LEGUNDI	98	48 menit	2,04
7			JATRA III	46	26 menit	1,77
8			SEBUKU	74	36 menit	2,06
9			PORTLIN K 0	60	32 menit	1,88
10			LEGUNDI	89	46 menit	1,93
					RATA-RATA	1,91
1	12/03/2025	7	JATRA III	58	29 menit	2,00
2			SEBUKU	65	32 menit	2,03
3			PORTLIN	47	26 menit	1,81

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/ WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
	13/03/2025		K I			
4			LEGUNDI	98	46 menit	2,13
5			JATRA III	76	36 menit	2,11
6			SEBUKU	80	42 mrnit	1,90
7			JATRA III	36	21 menit	1,71
8			SEBUKU	64	33 menit	1,94
9			PORTLIN K 0	53	24 menit	2,21
					RATA-RATA	1,98
1		7	PORTLIN K 0	54	24 menit	2,25
2			LEGUNDI	76	36 menit	2,11
3	14/03/2025		SEBUKU	70	33 menit	2,12
4			JATRA III	56	25 menit	2,24
5			PORTLIN K III	54	24 menit	2,25
6			PORTLIN K 0	52	22 menit	2,36
7			LEGUNDI	85	44 menit	1,93
8			SEBUKU	67	33 menit	2,03
9			JATRA III	57	25 menit	2,28
10			LEGUNDI	63	30 menit	2,10
					RATA-RATA	2,16
1		7	SEBUKU	61	28 menit	2,18
2			JATRA III	65	31 menit	2,10
3			PORTLIN K III	70	26 menit	2,69
4			SEBUKU	94	48 menit	1,96
5			PORTLIN K III	68	39 menit	1,74
6			LEGUNDI	88	32 menit	2,75
7			PORTLIN K III	65	28 menit	2,32

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/ WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
8			SEBUKU	77	27 menit	2,85
					RATA-RATA	2,32
1	15/03/2025	7	PORTLIN K III	52	20 menit	2,60
2			SEBUKU	96	36 menit	2,67
3			PORTLIN K I	70	24 menit	2,92
4			LEGUNDI	70	21 menit	3,33
5			PORTLIN K III	53	19 menit	2,79
6			SEBUKU	63	36 menit	1,75
7			PORTLIN K I	47	22 menit	2,14
8			LEGUNDI	94	28 menit	3,36
9			PORTLIN K III	78	32 menit	2,44
10			SEBUKU	64	21 menit	3,05
					RATA-RATA	2,70
1	16/03/2025	7	PORTLIN K III	73	22 menit	3,31
2			PORTLIN K 0	62	24 menit	2,58
3			LEGUNDI	84	36 menit	2,33
4			PORTLIN K III	54	17 menit	3,18
5			PORTLIN K 0	56	19 menit	2,95
6			LEGUNDI	102	42 menit	2,43
7			PORTLNK III	76	24 menit	3,17
8			PORTLIN K 0	85	27 menit	3,15
9			LEGUNDI	66	34 menit	1,94

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/ WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
10			PORTLIN K III	72	25 menit	2,88
					RATA-RATA	2,79
1	17/03/2025	7	PORTLIN K III	52	18 menit	2,88
2			PORTLIN K 0	96	32 menit	3,00
3			LEGUNDI	70	26 menit	2,69
4			PORTLIN K III	106	46 menit	2,30
5			PORTLIN K 0	53	36 menit	1,47
6			LEGUNDI	63	27 menit	2,33
7			PORTLNK III	47	21 menit	2,24
8			PORTLIN K 0	94	33 menit	2,85
9			LEGUNDI	78	24 menit	3,25
10			PORTLIN K III	64	20 menit	3,20
					RATA-RATA	2,62
1	18/03/2025	7	LEGUNDI	65	27 menit	2,41
2			JATRA III	53	17 menit	3,12
3			BATU MANDI	64	25 menit	2,56
4			SEBUKU	45	23 menit	1,96
5			LEGUNDI	95	29 menit	3,28
6			JATRA III	48	19 menit	2,53
7			BATU MANDI	94	28 menit	3,36
8			SEBUKU	108	32 menit	3,38
9			LEGUNDI	96	22 menit	4,36
10			JATRA III	86	24 menit	3,58

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/ WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
					RATA-RATA	3,06
1	19/03/2025	7	BATU MANDI	146	37 menit	3,94
2			LEGUNDI	98	21 menit	4,66
3			BATU MANDI	107	25 menit	4,28
4			LEGUNDI	105	23 menit	4,57
5			PORTLIN K 0	125	27 menit	4,63
6			LEGUNDI	100	23 menit	4,35
7			BATU MANDI	115	25 menit	4,60
8			PORT LINK 0	95	19 menit	5,00
9			LEGUNDI	83	20 menit	4,15
					RATA-RATA	4,47
1	20/03/2025	7	LEGUNDI	112	34 menit	3,29
2			PORTLIN K 0	93	18 menit	5,17
3			BATU MANDI	134	31 menit	4,32
4			LEGUNDI	108	36 menit	3,00
5			PORTLIN K 0	86	23 menit	3,74
6			BATU MANDI	126	38 menit	3,32
7			PORTLIN K 0	101	29 menit	3,48
8			LEGUNDI	118	34 menit	3,47
9			BATU MANDI	124	38 menit	3,26
					RATA-RATA	3,56
1	21/03/2025	7	PORT	130	28 menit	4,64

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/ WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
	22/03/2025		LINK 0			
2			BATU MANDI	98	22 menit	4,45
3			LEGUNDI	110	26 menit	4,23
4			PORT LINK 0	105	24 menit	4,38
5			BATU MANDI	125	27 menit	4,63
6			LEGUNDI	100	23 menit	4,35
7			PORT LINK 0	115	25 menit	4,60
8			BATU MANDI	108	26 menit	4,15
9			LEGUNDI	112	24 menit	4,67
					RATA-RATA	4,46
1	23/03/2025	7	LEGUNDI	105	31 menit	3,39
2			BATU MANDI	125	27 menit	4,63
3			SEBUKU	100	23 menit	4,35
4			LEGUNDI	115	25 menit	4,60
5			PORT LINK 0	108	31 menit	3,48
6			BATU MANDI	112	29 menit	3,86
7			SEBUKU	117	26 menit	4,50
8			LEGUNDI	123	34 menit	3,62
9			BATU MANDI	130	36 menit	3,61
10			SEBUKU	121	27 menit	4,48
					RATA-RATA	4,01
1	23/03/2025	7	LEGUNDI	121	26 menit	4,65
2			PORT LINK 0	109	23 menit	4,74

No	Tanggal	Dermaga	NAMA KAPAL	JUMLAH MUATAN NAIK KAPAL (Unit)	WAKTU MENAIKKAN SEMUA KENDARAAN/WAKTU MUAT (Menit)	RATA-RATA WAKTU MUAT KENDARAAN (Menit)
3			BATU MANDI	100	21 menit	4,76
4			SEBUKU	126	25 menit	5,04
5			LEGUNDI	109	28 menit	3,89
6			PORT LINK 0	99	21 menit	4,71
7			BATU MANDI	118	34 menit	3,47
8			SEBUKU	112	33 menit	3,39
9			LEGUNDI	107	28 menit	3,82
10			PORT LINK 0	126	30 menit	4,20

* Muat

10/3/2025

*elephant*

No.	Nama Kapal	Jumlah Kendaraan Naik Kapal	Waktu Menaikkan semua Kendaraan (menit)
1.	Jatra 3	55	28
2.	Sebutuk	94	46
3.	Portlink1	62	38
4.	Legundi	101	47
5.	Jatra 3	48	28
6.	Sebutuk	73	40
7.	Portlink1	58	30
8.	Jatra 3	53	28
9.	Portlink1	56	33
10.	Legundi	81	43

11/25  
/3

No.	Nama Kapal	Jumlah Kendaraan Naik Kapal	Waktu Menaikkan semua Kendaraan (menit)
1.	Sebutuk	80	42
2.	Legundi	77	36
3.	Jatra 3	62	35
4.	Sebutuk	85	44
5.	PLD	50	28
6.	Legundi	98	40
7.	Jatra 3	46	26
8.	Sebutuk	74	34
9.	PLD	60	32
10.	Legundi	102	45

Lampiran 5 Formulir Survei Penggunaan Dermaga

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
1	10/03/2025	7	JATRA III	08:11	08:44	00:33:00
2			SEBUKU	09:38	09:41	00:03:00
3			PORTLINK I	11:18	11:35	00:17:00
4			LEGUNDI	12:43	12:56	00:13:00
5			JATRA III	14:18	14:25	00:07:00
6			SEBUKU	15:48	15:52	00:04:00
7			PORTLINK I	16:18	16:25	00:07:00
8			JATRA III	18:06	18:12	00:06:00
9			PORTLINK 0	20:36	20:44	00:08:00
10			LEGUNDI	21:55	21:59	00:04:00
					RATA-RATA	00:10:12
1	11/03/2025	7	SEBUKU	08:30	08:35	00:05:00
2			LEGUNDI	10:20	10:25	00:05:00
3			JATRA III	11:59	12:03	00:04:00
4			SEBUKU	13:02	13:06	00:04:00
5			PORTLINK 0	14:35	14:40	00:05:00
6			LEGUNDI	15:44	15:51	00:07:00
7			JATRA III	16:56	17:02	00:06:00
8			SEBUKU	18:12	18:17	00:05:00
9			PORTLINK 0	19:36	19:42	00:06:00
10			LEGUNDI	20:53	20:59	00:06:00
					RATA-RATA	00:05:18
1	12/03/2025	7	JATRA III	08:41	08:47	00:06:00
2			SEBUKU	09:49	10:04	00:15:00
3			PORTLINK I	11:09	11:16	00:07:00

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
4			LEGUNDI	12:28	12:34	00:06:00
5			JATRA III	13:46	13:49	00:03:00
6			SEBUKU	15:47	15:54	00:07:00
7			JATRA III	18:57	19:02	00:05:00
8			SEBUKU	20:16	20:22	00:06:00
9			PORTLINK 0	21:48	21:54	00:06:00
				RATA-RATA		00:06:47
1	13/03/2025	7	PORTLINK 0	07:25	07:39	00:14:00
2			LEGUNDI	09:22	09:28	00:06:00
3			SEBUKU	10:51	10:54	00:03:00
4			JATRA III	11:18	11:23	00:05:00
5			PORTLINK III	12:43	12:49	00:06:00
6			PORTLINK 0	14:21	14:27	00:06:00
7			LEGUNDI	16:00	16:06	00:06:00
8			SEBUKU	17:43	17:50	00:07:00
9			JATRA III	19:35	19:41	00:06:00
10			LEGUNDI	20:51	20:57	00:06:00
				RATA-RATA		00:06:30
1	14/03/2025	7	SEBUKU	07:50	07:56	00:06:00
2			JATRA III	10:54	10:59	00:05:00
3			PORTLINK III	16:14	16:19	00:05:00
4			SEBUKU	17:25	17:32	00:07:00
5			PORTLINK III	18:48	18:54	00:06:00
6			LEGUNDI	19:59	20:06	00:07:00
7			PORTLINK III	21:17	21:25	00:08:00
8			SEBUKU	21:59	22:06	00:07:00

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
				RATA-RATA		00:06:22
1	15/03/2025	7	PORTLINK III	07:44	07:50	00:06:00
2			SEBUKU	09:14	09:20	00:06:00
3			PORTLINK I	10:55	11:21	00:26:00
4			LEGUNDI	12:13	12:21	00:08:00
5			PORTLINK III	13.39	13.44	01:12:00
6			SEBUKU	14:50	14:59	00:09:00
7			PORTLINK I	15:32	15:41	00:09:00
8			LEGUNDI	16:14	16:24	00:10:00
9			PORTLINK III	18:59	19:09	00:10:00
10			SEBUKU	20:24	20:32	00:08:00
				RATA-RATA		00:16:24
1	16/03/2025	7	PORTLINK III	09:03	09:11	00:08:00
2			PORTLINK 0	09:54	10:02	00:08:00
3			LEGUNDI	12:19	12:26	00:07:00
4			PORTLINK III	13:32	13:37	00:05:00
5			PORTLINK 0	15:10	15:18	00:08:00
6			LEGUNDI	16:59	17:05	00:06:00
7			PORTLNK III	17:55	19:04	01:09:00
8			PORTLINK 0	19:24	19:30	00:06:00
9			LEGUNDI	20:40	20:48	00:08:00
10			PORTLINK	21:15	21:22	00:07:00

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
			III			
				RATA-RATA		00:13:12
1	17/03/2025	7	PORTLINK III	09:06	09:15	00:09:00
2			PORTLINK 0	10:00	10:10	00:10:00
3			LEGUNDI	12:20	12:54	00:34:00
4			PORTLINK III	13:30	13:56	00:26:00
5			PORTLINK 0	15:09	15:39	00:30:00
6			LEGUNDI	16:58	17:24	00:26:00
7			PORTLNK III	17:53	18:30	00:37:00
8			PORTLINK 0	19:24	19:45	00:21:00
9			LEGUNDI	20:38:00	21:05	00:27:00
10			PORTLINK III	21:15	21:37	00:22:00
				RATA-RATA		00:24:12
1	18/03/2025	7	LEGUNDI	07:40	08:25	00:45:00
2			JATRA III	09:08	09:42	00:34:00
3			BATU MANDI	10:50	11:25	00:35:00
4			SEBUKU	11:59	12:30	00:31:00
5			LEGUNDI	13:28	14:08	00:40:00
6			JATRA III	15:08	15:30	00:22:00
7			BATU MANDI	16:20	16:48	00:28:00
8			SEBUKU	18:10	18:45	00:35:00
9			LEGUNDI	19:59	20:30	00:31:00
10			JATRA III	21:20	21:45	00:25:00
				RATA-RATA		00:32:36

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
1	19/03/2025	7	BATU MANDI	08:39	09:00	00:21:00
2			LEGUNDI	10:20	10:46	00:26:00
3			BATU MANDI	12:12	12:36	00:24:00
4			LEGUNDI	13:08	14:49	01:41:00
5			PORTLINK 0	15:20	15:45	00:25:00
6			LEGUNDI	17:10	17:41	00:31:00
7			BATU MANDI	18:25	18:52	00:27:00
8			PORT LINK 0	19:58	20:46	00:48:00
9			LEGUNDI	21:06	21:40	00:34:00
				RATA-RATA	00:37:27	
1	20/03/2025	7	LEGUNDI	08:59	09:40	00:41:00
2			PORTLINK 0	10:55	11:30	00:35
3			BATU MANDI	12:36	12:56	00:20:00
4			LEGUNDI	14:10	15:00	00:50:00
5			PORTLINK 0	15:58	16:25	00:27:00
6			BATU MANDI	17:10	17:36	00:26:00
7			PORTLINK 0	18:55	19:19	00:24:00
8			LEGUNDI	20:05	20:48	00:43:00
9			BATU MANDI	21:17	21:49	00:32:00
				RATA-RATA	00:33:07	
1	21/03/2025	7	PORT LINK 0	07:40	08:09	00:29:00

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
2			BATU MANDI	09:05	09:50	00:45:00
3			LEGUNDI	10:46	11:35	00:49:00
4			PORT LINK 0	12:00	12:55	00:55:00
5			BATU MANDI	13:26	14:10	00:44:00
6			LEGUNDI	15:11	15:50	00:39:00
7			PORT LINK 0	16:21	16:56	00:35:00
8			BATU MANDI	18:09	18:52	00:43:00
9			LEGUNDI	20:05	20:40	00:35:00
				RATA-RATA	00:41:33	
1	22/03/2025	7	LEGUNDI	08:09	08:46	00:37:00
2			BATU MANDI	09:29	10:10	00:41:00
3			SEBUKU	11:11	11:36	00:25:00
4			LEGUNDI	13:01	13:26	00:25:00
5			PORT LINK 0	14:19	14:27	00:08:00
6			BATU MANDI	16:02	16:46	00:44:00
7			SEBUKU	17:11	17:36	00:25:00
8			LEGUNDI	18:42	19:04	00:22:00
9			BATU MANDI	20:50	21:22	00:32:00
10			SEBUKU	21:58	22:35	00:37:00
				RATA-RATA	00:29:36	
1	23/03/2025	7	LEGUNDI	08:10	08:54	00:44:00
2			PORT LINK 0	09:13	09:38	00:25:00
3			BATU	11:22	11:59	00:37:00

NO	TANGGAL	DERMAGA	NAMA KAPAL	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KE PELABUHAN (WIB)	WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK KAPAL (WIB)	RATA-RATA WAKTU ANTRI KENDARAAN (MENIT)
			MANDI			
4			SEBUKU	12:42	13:24	00:42:00
5			LEGUNDI	13:46	14:24	00:38:00
6			PORT LINK 0	15:01	15:34	00:33:00
7			BATU MANDI	16:17	17:01	00:44:00
8			SEBUKU	17:20	18:06	00:46:00
9			LEGUNDI	19:08	19:43	00:35:00
10			PORT LINK 0	20:11	20:34	00:23:00
				RATA-RATA		00:36:42

1/3  
1/2025

No.	Nama Kapal	Waktu Saat Kendaraan Paling Depan Masuk Pelabuhan	Waktu Saat Kendaraan Paling Depan Masuk Kapal
1.	Jatra 3	00.11	00.44
2.	Sebuku	09.38	09.47
3.	Portlink 1	11.18	11.35
4.	Legundi	12.43	12.36
5.	Jatra 3	14.10	14.25
6.	Sibuku	15.48	15.52
7.	PL 1	16.10	16.25
8.	Jatra 3	16.04	16.12
9.	PL 0	20.36	20.44
10.	Legundi	21.51	21.59

1/3  
1/2025

No.	Nama Kapal	Waktu Saat Kendaraan Paling Depan Masuk Pelabuhan	Waktu Saat Kendaraan Paling Depan Masuk Kapal
1.	Sibuku	08.30	08.35
2.	Legundi	10.20	10.25
3.	Jatra 3	11.55	12.03
4.	Sibuku	13.02	13.06
5.	PL 0	14.35	14.40
6.	Legundi	15.44	15.51
7.	Jatra 3	16.32	17.02
8.	Sibuku	16.12	16.17
9.	PL 0	19.36	19.47
10.	Legundi	20.53	20.59

jadi 1.