

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai dasar untuk permasalahan yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

a. Pasal 9

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “trayek tetap dan teratur (*liner*)” adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah. Yang dimaksud dengan “trayek tidak tetap dan tidak teratur (*trampet*)” adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Ayat (5)

Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan usaha kepada pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan laut.

b. Pasal 22

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

2) Penetapan lintas angkutan penyebrangan dilakukan dengan mempertimbangkan:

a) Pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan:

- b) Fungsi sebagai jembatan;
- c) Hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
- d) Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
- e) Rencana Tata Ruang Wilayah; dan
- f) Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

2. Peraturan Pemerintah

a. Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhan

Pasal 1

Ayat (1)

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

Ayat (10)

Otoritas pelabuhan (*port authority*) adalah lembaga pemerintahan di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

b. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

1) Pasal 65

Penempatan kapal yang di operasikan pada lintas penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a) Adanya kebutuhan angkutan penyeberangan
- b) Tersedianya fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan

2) Pasal 66

Ayat (1)

Penempatan kapal yang dioperasikan pada setiap lintas penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 65 ayat 1 harus memenuhi persyaratan:

- a) Spesifikasi teknis lintas
- b) Spesifikasi teknis kapal
- c) Persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan
- d) Fasilitas pelabuhan laut yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan
- e) Keseimbangan antara kebutuhan penyedia dan pengguna jasa angkutan

3. Peraturan Menteri

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan ditetapkan berdasarkan pembagian golongan dan besaran Satuan Unit Produksi (SUP) masing-masing kendaraan.

Tabel 2.1
Pembagian Satuan Unit Produksi (SUP)

No	Gol	Jenis Kendaraan	SUP
1	I	Sepeda	2,23 SUP
2	II	Sepeda motor di bawah 500 cc dan gerobak dorong	4,02 SUP
3	III	Sepeda motor besar di atas 500 cc dan kendaraan roda 3	8,67 SUP
4	IV a	Mobil jeep, sedan, minicab, minibus, mikrolet, pick up, Station Wagon dengan panjang sampai dengan 5 meter	32,09 SUP
	IV b		33,26 SUP
5	V a	Mobil bus, mobil barang (truk) / tangki dengan ukuran 7 meter	60,48 SUP
	V b		61,55 SUP
6	VI a	Mobil bus, mobil barang (truk) / tangki dengan ukuran panjang 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya, dan kereta penarik tanpa gandeng	100,51 SUP
	VI b		103,19 SUP
7	VII	Mobil barang (truk tronton) / tangki, kereta penarik berikut gandengan serta kendaraan alat berat (10-12 meter)	135,21 SUP
8	VIII	Kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton) / tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandengan dengan panjang lebih dari 12 meter dan sejenisnya.	188,75 SUP
9	IX	Kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton)/tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 16 meter dan sejenisnya.	272,74 SUP

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.

- a) Pasal 16
 - 1) Tarif untuk penumpang, kendaraan penumpang, maupun kendaraan barang beserta muatannya dihitung berdasarkan jarak dan satuan unit produksi.
 - 2) Hasil perhitungan jarak dan satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Tarif Dasar.
- b) Pasal 17
 - 1) Tarif Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat dihitung berdasarkan satuan unit produksi per mil dengan faktor muat sebesar 60% (enam puluh persen).
 - 2) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat diperoleh berdasarkan satuan volume (m³) yang diperlukan untuk satu orang penumpang kelas ekonomi.
 - 3) Satuan unit produksi sebagaimana dimaksud pada ayat ditetapkan sebesar 0,78 m² (nol koma tujuh puluh delapan meter persegi) atau 1,25 m³ (satu koma dua puluh lima meter kubik) untuk 1 (satu) satuan unit produksi.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyebrangan

a. Pasal 1

- 1) Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
- 2) Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai Lintas Penyeberangan.

b. Pasal 24

- 1) Penempatan jumlah kapal pada setiap Lintas Penyeberangan harus memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.
- 2) Penambahan kapasitas angkut pada setiap Lintas Penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan:
 - a) faktor muat rata-rata kapal pada lintas penyeberangan mencapai paling sedikit 65% (enam puluh lima per seratus) dalam jangka waktu 1 (satu) tahun;
 - b) kapal yang ditempatkan tidak dapat memenuhi jumlah muatan yang ada;
 - c) jumlah kapal yang beroperasi kurang dari jumlah kapal yang diizinkan melayani lintas yang bersangkutan;
 - d) kapasitas prasarana dan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan yang tersedia;
 - e) tingkat kemampuan pelayanan alur; dan/ atau belum optimalnya frekuensi pelayanan kapal yang ditempatkan.
- a. Dalam hal frekuensi pelayanan kapal yang ditempatkan sudah optimal dan masih terdapat kekurangan pelayanan, maka dapat dilakukan:
 - 1) Penambahan jumlah kapal; atau
 - 2) Penggantian kapal dengan ukuran yang lebih besar.
- b. Penambahan kapasitas angkut pada setiap Lintas Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memperhatikan faktor muat rata-rata paling sedikit 50% (lima puluh per seratus) per tahun dengan tidak menambah waktu sandar dan waktu layar dari masing-masing kapal.

c. Pasal 24

- 1) Dalam rangka pengembangan atau pengisian Lintas Penyeberangan yang membutuhkan penambahan atau penempatan kapal dilakukan berdasarkan pertimbangan:
 - a) Jumlah trip per hari dan jumlah kapal yang diizinkan melayani lintas yang ditetapkan;
 - b) Jumlah kapasitas kapal rata-rata tersedia;
 - c) Jumlah kapasitas kapal rata-rata terpakai;
 - d) Faktor muat;
 - e) Fasilitas prasarana pelabuhan yang tersedia dan / atau
 - f) Tingkat kemampuan pelayanan alur.
- 2) Penambahan atau penempatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan:

Direktur Jenderal, untuk lintas antarnegara dan lintas antar provinsi;

 - a) Gubernur, untuk lintas antar kabupaten /kota dalam daerah provinsi; atau
 - b) Bupati/Walikota, untuk lintas dalam daerah kabupaten / kota.

d. Pasal 38

- 1) Dalam hal terdapat kebutuhan transportasi pada suatu daerah membutuhkan ketersediaan kapasitas angkut, persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan pada lintasan komersil dapat diberikan persetujuan pengoperasian sementara lebih dari satu lintasan.
- 2) Dalam menjamin keberlangsungan pelayanan angkutan penyeberangan pada saat docking, dapat diberikan persetujuan pengoperasian kapal pengganti.

3. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat

a. SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Pengoperasian Angkutan Penyeberangan

1) Pasal 18

Ayat (2)

Untuk meningkatkan kapasitas pelayanan pelabuhan penyeberangan dilakukan dengan cara:

- a) Usulan penggantian/penambahan jumlah kapal
- b) Meningkatkan jumlah trip kapal
- c) Penambahan waktu operasi pelabuhan penyeberangan
- d) Usulan penambahan jumlah dermaga

2) Pasal 4

Kegiatan penataan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:

- a) Penataan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan di daratan dan di perairan;
- b) Penyusunan dan penataan jadwal pelayanan kapal (kedatangan dan keberangkatan);
- c) Penyusunan jadwal dan pembagian petugas di pelabuhan.

b. SK.242/HK/104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan mengenai Perencanaan Lalu Lintas Penyeberangan di Pelabuhan:

1) Pasal 4

Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2) huruf a di pelabuhan meliputi:

- a) Perencanaan pada kondisi normal
- b) Perencanaan pada kondisi padat

2) Pasal 5

a) Perencanaan kondisi normal dimaksud dalam pasal 4 huruf a dilakukan apabila fasilitas pelabuhan dan kapal yang tersedia masih dapat menampung kebutuhan angkutan

- b) Perencanaan di pelabuhan pada kondisi normal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)
 - c) Dalam perencanaan jadwal sebagaimana dimaksud ayat (2) huruf b harus memperhatikan:
 - (1) Jarak lintasan;
 - (2) Kecepatan kapal;
 - (3) Kondisi perairan;
 - (4) Jumlah, besar dan kapasitas kapal;
 - (5) Jumlah dan kapasitas dermaga;
 - (6) Volume angkutan;
 - (7) Keterpaduan antar moda.
- 3) Pasal
- Perencanaan dalam hal kondisi padat, sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf b harus memperhatikan:
- a) Data yang ada dalam kondisi normal;
 - b) Perkiraan demand;
 - c) Perkiraan kebutuhan kapal;
 - d) Perkiraan kebutuhan fasilitas pelabuhan;
 - e) Waktu tunggu dan bongkar muat.

2.2 Landasan Teori

1. Pengertian Transportasi

Menurut Salim (2004:6) pada buku Manajemen Transportasi, transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Berdasarkan uraian diatas terlihat ada dua unsur yang terpenting dari transportasi yakni :

- a. Pemindahan/Pergerakan (*movement*)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (Komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

2. Kepelabuhanan dan Angkutan Penyebrangan

a. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010:3) pada buku Perencanaan Pelabuhan, pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan dan pengapalan.

b. Angkutan Penyebrangan

Menurut Nasution (2003:173) pada buku Manajemen Transportasi edisi kedua, sistem angkutan penyebrangan meliputi atas alat angkut yaitu kapal feri, alur pelayaran yaitu rambu-rambu feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi, dan pelabuhan yaitu kade, terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik, dan air. Angkutan Penyebrangan adalah suatu angkutan yang menghubungkan dua ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.

3. Faktor Muat (*Load Factor*)

Menurut Iskandar Abubakar (2013:198) pada buku Transportasi Penyebrangan, *Load Factor* adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang tersedia. Sebelum dimasukkan ke dalam formula baku, data-data tersebut harus di konversikan ke dalam Satuan Unit Produksi (SUP). Ada dua perhitungan yang berkaitan dengan perhitungan faktor muat yaitu :

a. *Occupancy Ratio For Passanger*

Yaitu jumlah penumpang dibagi dengan kapasitas muat penumpang untuk jumlah trip yang sama dalam trip yang sama dalam trip yang sama (dalam SUP) x 100 %.

b. *Occupancy Ratio For Vehicle*

Yaitu jumlah penumpang dibagi dengan kapasitas muat kendaraan untuk jumlah trip yang sama dalam trip yang sama dalam trip yang sama (dalam SUP) x 100 %.

4. Penjadwalan

Dalam menentukan jadwal pengoperasian kapal penyeberangan terdapat beberapa hal yang dapat mempengaruhinya yaitu:

a. Jumlah dermaga penyeberangan

Dalam pengaturan jadwal, jumlah dermaga juga merupakan hal yang harus diperhatikan terkait dengan jumlah kapal yang beroperasi dalam satu lintasan. Apabila jumlah kapal yang beroperasi banyak dengan waktu tempuh yang relatif pendek maka jumlah dermaga merupakan hal yang menentukan dalam penjadwalan.

b. Waktu bongkar muat

Dalam pembuatan jadwal agar tidak terjadi antrean masuk untuk melakukan bongkar muat penumpang dan kendaraan maka waktunya harus diatur sehingga jadwal kapal tidak terganggu dan tepat waktu.

c. Waktu kapal berlayar

Waktu kapal berlayar adalah jarak yang ditempuh kapal dari asal sampai dengan tujuan dalam satuan waktu. *Round trip time* merupakan lamanya perjalanan angkutan bolak-balik dari satu titik ke titik lainnya.

Menurut Abubakar Iskandar, dkk (2013:200), beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan jadwal adalah sebagai berikut :

1) Jadwal Siap Operasi (*Stand by*)

Jadwal siap operasi (*stand by*) adalah jadwal kapal cadangan untuk siap operasi memberikan bantuan pelayanan angkutan apabila jumlah kapal yang beroperasi berkurang akibat rusak (*docking*).

2) Jadwal istirahat (*Off*)

Jadwal istirahat (*off*) adalah istirahat operasi kapal pada lintas penyeberangan yang mempunyai kapal cadangan.

3) Jadwal *Docking*

Jadwal *docking* jadwal kapal untuk docking guna menjalani adalah perawatan dan harus mengikuti penetapan dari pejabat yang mempunyai kewenangan di bidang kelaikan kapal.

4) Waktu Operasional Pelabuhan

Waktu operasional pelabuhan adalah lama waktu operasi pelabuhan untuk melayani kegiatan bongkar muat penumpang dan kendaraan dalam satuan waktu.

5) Waktu Kapal Berlayar (*Sailing Time*)

Waktu kapal berlayar adalah jarak tempuh kapal dari asal sampai dengan tujuan dalam satuan waktu.

6) *Headway Time*

Headway Time adalah rentang waktu antar keberangkatan kapal yang mampu dilakukan oleh pelabuhan dalam suatu waktu tertentu.

7) *Lay Over Time*

Lay Over Time adalah waktu kapal di dermaga (waktu manuver masuk + waktu bongkar + waktu muat + waktu manuver keluar) atau kapal tiba sampai waktu kapal berangkat kembali.

8) *Port Time*

Jumlah keseluruhan waktu yang diperlukan oleh kapal selama berada di pelabuhan yaitu sejak memasuki areal pelabuhan hingga meninggalkan areal pelabuhan.

9) Jumlah Armada

Jumlah armada yang dibutuhkan adalah jumlah frekuensi keberangkatan kapal dibagi kemampuan trip perkapal.

10) Frekuensi Keberangkatan Kapal

Frekuensi keberangkatan kapal adalah jumlah penumpang atau kendaraan yang menggunakan angkutan penyeberangan tersebut di bagi dengan pengalihan tingkat waktu operasional kapal, faktor muat kapal, dan kapasitas angkut kapal.

11) *Round Trip Time (RTT)*

RTT adalah dua kali *Running Time* ditambah dengan dua kali *Layover time*. *Running Time* adalah waktu berlayar kapal sedangkan *layover time* adalah waktu singgah kapal di pelabuhan.

5. Permintaan Angkutan

Permintaan terhadap pelayanan pelabuhan penyeberangan didorong adanya permintaan angkutan penyeberangan. Ramalan besarnya permintaan terhadap lalu lintas angkutan perairan daratan dan penyeberangan adalah dengan menggunakan metodologi yang dipakai pada angkutan darat yaitu dimulai dengan pemahaman terhadap kegiatan ekonomi dari daerah *Hinterland* yang dilayani oleh angkutan perairan daratan dan penyeberangan kemudian menuju peningkatan proyeksi terhadap pergerakan penumpang dan kendaraan antar wilayah dan lintas tertentu.