

PERENCANAAN PEMILIHAN DERMAGA SUNGAI LALAN HULU KABUPATEN MUSI BANYUASIN

Yuli Handayani

Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat

17530

yulihy99@gmail.com

Nico Djajasinga

Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat

17530

Torang Hutabarat

Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat

17530

Abstract

Bayung lencir sub-district does not yet have an official pier managed by the Musi Banyuasin Regency government, but there are 3 river piers managed by the local community. The jetty, which is managed by the community, does not have proper facilities and does not meet passenger service standards. This study uses weighting analysis, analytic hierarchy process (AHP), and SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, and threats) to determine the selected wharf among the 3 piers managed by the Bayung Lencir community. Then an analysis of the forecasting of the number of passengers in the design year and the proposed development plan in terms of facilities for construction at the selected pier location is carried out. From the analysis that has been carried out, it is found that the selected dock location is Pier 1 which is located in Bayung lencir Indah Village, Bayung Lencir District and the number of passenger forecasting is 14601 passengers and the need for terminal building facilities in the year of construction is 105 m², the motorcycle parking area is 36 m², and a car park area of 480 m².

Keywords: river crossing dock selection, weighting analysis, AHP, SWOT. Forecasting the number of passengers.

Abstrak

Kecamatan Bayung lencir belum memiliki dermaga resmi yang dikelola oleh pemerintah Kabupaten Musi Banyuasin namun terdapat 3 dermaga sungai yang dikelola oleh masyarakat setempat. Dermaga yang dikelola oleh masyarakat ini tidak memiliki fasilitas yang layak dan tidak memenuhi standar pelayanan penumpang. Penelitian ini menggunakan analisis pembobotan, *analytic hierarchy process* (AHP), dan SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, and threats*) untuk menentukan dermaga terpilih diantara 3 dermaga yang dikelola oleh masyarakat Bayung Lencir. Kemudian dilakukan analisis peramalan jumlah penumpang tahun rencana dan usulan rencana pembangunan dari segi fasilitas untuk pembangunan pada lokasi dermaga terpilih. Dari analisis yang telah dilakukan didapat lokasi dermaga terpilih yaitu dermaga 1 yang berlokasi di Kelurahan Bayung lencir Indah Kecamatan Bayung Lencir dan jumlah peramalan penumpang sebanyak 14601 penumpang dan luas kebutuhan fasilitas Gedung terminal pada tahun pembangunan adalah sebesar 105m², luas area parkir motor sebesar 36 m², dan luas area parkir mobil sebesar 480 m².

Kata Kunci: pemilihan dermaga penyeberangan sungai, analisi pembobotan, AHP, SWOT. Peramalan jumlah penumpang.

Latar Belakang

Kabupaten Musi Banyuasin mempunyai banyak sungai dengan kedalaman yang tinggi dan lebar, sehingga dapat dilayari sampai ke pedalaman. Masyarakat Kabupaten Musi Banyuasin masih memanfaatkan sungai sebagai prasarana transportasi alternatif untuk menghubungkan antara satu wilayah dengan wilayah lainnya, bahkan juga untuk mencapai wilayah kabupaten

lain, seperti Kabupaten Banyuasin dan Kota Palembang. Aliran sungai dapat dijadikan ruang lalu lintas angkutan sungai untuk mengangkut hasil industri seperti: sawit, karet, kertas, batu bara, dan migas. Saat ini keadaan transportasi sungai di Kabupaten Musi Banyuasin mengalami penurunan karena angkutan barang dominan menggunakan transportasi darat sebagai sarana angkutan barang. Berdasarkan observasi di lapangan, Kecamatan Bayung Lencir belum terdapat dermaga resmi yang dikelola oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin dan sulitnya akses jalan darat menuju daerah pedalaman. Namun terdapat 3 dermaga masyarakat yang saling berdekatan dikelola oleh masyarakat berlokasi di Kelurahan Bayung Lencir Indah dan Desa Mendis Jaya. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat masih menggunakan angkutan sungai sebagai sarana transportasi untuk perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ketiga dermaga sungai ini melayani rute yang sama yaitu kelurahan Bayung Lencir Indah, Desa Muara Medak, dan Desa Muara Bahar namun tidak memenuhi standar pelayanan baik dari segi penumpang atau pun dari segi sarana dan prasarana dermaga.

Gambaran Umum

Kecamatan Kecamatan Bayung Lencir dengan luas daerah 4.847 Km² yang terbagi dalam 23 wilayah desa/kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 85.859 orang. Kecamatan Bayung Lencir terdapat 3 dermaga sungai yang dikelola oleh masyarakat yang terletak di Kelurahan Bayung Lencir Indah dan Desa Mendis Jaya. Ketiga dermaga ini saling berdekatan dengan jarak dari dermaga 1 dan dermaga 2 sejauh 800 m dan jarak dermaga 1 dan 2 dengan dermaga 3 adalah 7,2 km. Ketiga dermaga ini beroperasi melayani masyarakat mulai dari pukul 06.00 hingga pukul 18.00 WIB. Berdasarkan pengamatan di lapangan, ketiga dermaga ini tidak memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan seperti tidak terdapat ruang tunggu, papan informasi, toilet, dan lain-lainnya. Akses jalan menuju masing-masing dermaga terhubung dengan jalan lokal.

Dermaga masyarakat ini dilayani oleh kapal speedboat dan kapal jukung yang di Kelola oleh masyarakat setempat dan memiliki kapasitas penumpang sebanyak 12 orang. Kapal yang beroperasi tidak memiliki jadwal sehingga akan berangkat jika penumpang sudah cukup banyak, paling sedikit setengah dari jumlah kapasitas kapal. Sistem pembayaran penumpang langsung membayarkan kepada pemilik kapal. Tarif dari dermaga menuju tempat tujuan berkisar antara 30.000 hingga 80.000 rupiah..

Kajian Pustaka

1. Transportasi
Direktoral Jenderal Perhubungan Darat dalam Transportasi Penyeberangan (2010) mendefinisikan transportasi merupakan salah satu aspek yang paling penting dan strategis dalam memperlancar roda pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi seluruh aspek kehidupan.
2. Dermaga
Menurut Triatmodjo (1996) dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang.

3. Analisis Metode *Scoring* (pembobotan)
Pada Untuk menentukan lokasi dermaga terpilih maka penulis memilih analisis dengan metode system scoring (nilai dan bobot) untuk menentukan lokasi Pelabuhan yang paling sesuai dengan kondisi dan parameter perencanaan lokasi dermaga. Presentase bobot dari suatu aspek persyaratan tersebut menunjukkan besarnya tingkat kepentingan yang harus dipenuhi berdasarkan persyaratan dan kriteria perencanaan.

4. *Analytical Hierarchy Process* (AHP)
Merupakan salah satu model pendukung keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty. Pada dasarnya proses AHP didesain untuk menangkap secara rasional persepsi orang yang berhubungan sangat erat dengan permasalahan tertentu melalui prosedur yang didesain untuk sampai pada suatu skala preferensi diantara berbagai sel alternatif. Konsep dasar dari AHP adalah penggunaan pairwise comparison matrix (matriks perbandingan berpasangan) untuk menghasilkan bobot relatif antar kriteria maupun alternatif. Nilai-nilai yang disarankan untuk membuat matriks perbandingan berpasangan adalah sebagai berikut:

- 1 : sama penting (equal)
- 3 : lebih penting sedikit (slightly)
- 5 : lebih penting secara kuat (strongly)
- 7 : lebih penting secara sangat kuat (very strong)
- 9 : lebih penting secara ekstrim (extreme)

Selain nilai-nilai di atas, nilai-nilai antaranya juga bisa digunakan, yakni 2, 4, 6, dan 8. Nilai-nilai ini menggambarkan hubungan kepentingan di antara nilai-nilai ganjil yang disebutkan di atas. Sementara jika kepentingannya terbalik, maka kita dapat menggunakan angka rearisokal dari nilai-nilai di atas. Misalnya perbandingan berpasangan antara kriteria 1 dan 3 adalah 1/5, artinya kriteria 3 lebih penting secara kuat dari pada kriteria 1.

5. Analisis SWOT (Strength Weakness Opportunity Threat)
Analisis SWOT adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang terlibat dalam suatu proyek. Analisis tersebut diperoleh berdasarkan hasil identifikasi terhadap faktor kekuatan dan kelemahan sebagai elemen yang Menyusun faktor internal yang didapat berdasarkan komponen yang menyusunnya yaitu peluang dan ancaman.

6. Analisis peramalan demand
Pada Demand yang digunakan pada analisis ketiga dermaga ini adalah demand aktual. Demand aktual ini merupakan demand yang sudah menggunakan jasa dermaga tersebut. Data demand actual ini didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin dan pengamatan dilapangan. Analisis peramalan permintaan penumpang tahun 2025 menggunakan metode tingkat pertumbuhan (*analisis Compounding Factor*).

$$P_t = P_o (1 + i)^n \quad (1)$$

keterangan:

P_t = besarnya nilai variabel X pada tahun ke n

P_o = besarnya nilai variabel pada tahun sekarang

i = tingkat pertumbuhan rata-rata

n = rentang waktu tahun analisis

Metodologi Penelitian

1. Pengumpulan data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari survey atau pengamatan secara langsung di wilayah kajian. Data primer bisa didapatkan dengan beberapa metode seperti observasi dan interview Waktu perjalanan

Waktu perjalanan pada sistem kinerja jaringan jalan merupakan jumlah waktu perjalanan dari satu zona menuju zona lain.

2. Pengumpulan data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung, tetapi telah ada pada instansi terkait. Data sekunder didapat dari instansi terkait seperti KSOP, BMKG, Bappeda. Data sekunder yang dikumpulkan adalah:

- 1) RTRW Kabupaten Musi Banyuasin
- 2) Kabupaten Musi Banyuasin Dalam Angka 2020
- 3) Data pasang surut air laut
- 4) Data sarana dermaga

3. Analisis Pembobotan

Untuk menentukan lokasi dermaga terpilih maka penulis memilih analisis dengan metode system scoring (nilai dan bobot) untuk menentukan lokasi dermaga yang paling sesuai dengan kondisi dan parameter perencanaan lokasi dermaga. Presentase bobot dari suatu aspek persyaratan tersebut menunjukkan besarnya tingkat kepentingan yang harus dipenuhi berdasarkan persyaratan dan kriteria perencanaan. Nilai dari suatu aspek merupakan angka pendekatan yang diberikan terhadap masing-masing aspek. Semakin besar nilainya berarti aspek tersebut semakin mendekati persyaratan ideal. Alternatif terbaik adalah lokasi yang mendapat total nilai tertinggi dari penjumlahan bobot dikalikan nilai.

4. Analisis AHP

Dari tiga dermaga masyarakat tersebut akan dilakukan analisis dengan metode AHP dengan tiga komponen utama yaitu:

a. Tujuan dari pengambilan keputusan

Tujuan dari permasalahan yang ada dalam penelitian ini dapat menentukan lokasi pembangunan dermaga di Kecamatan Bayung Lencir.

b. Kriteria penilaian

Kriteria penilaian yang dapat menjadi factor penentu titik lokasi dermaga adalah:

1) Jarak

Jarak yang dimaksud adalah jarak dermaga menuju pusat kota. Kriteria ini diperlukan untuk mengetahui seberapa jauh jarak dermaga dengan pusat kota, karena jarak mempunyai dampak terhadap lalu lintas.

2) Lebar Alur

3) Kedalaman air

4) Integrasi dengan jaringan jalan

5) Kesesuaian dengan RTRW

6) Ketersediaan lahan

c. Alternatif pilihan

Setelah menentukan kriteria penilaian maka pemilihan dermaga diproses dengan metode AHP

5. Analisis SWOT

Pada analisis ini dapat digunakan untuk memaksimalkan peranan faktor yang bersifat positif, meminimalkan kelemahan yang ada serta menekan dampak ancaman yang dapat timbul. Analisis ini berupa sebuah matriks dengan empat kuadran yang merupakan perpaduan strategi antara faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor eksternal (peluang dan ancaman).

Analisis

1. Analisis Pembobotan

Setelah melakukan penilaian dengan beberapa aspek pada ketiga dermaga, Langkah selanjutnya adalah membuat rekapitulasi dari seluruh aspek yang telah dinilai untuk menghitung total jumlahnya dan mendapatkan lokasi dermaga yang terpilih menurut analisis penilaian pembobotan. Di bawah ini merupakan tabel hasil rekapitulasi pembobotan pada masing-masing dermaga.

Tabel 1 Rekapitulasi Pembobotan Masing-Masing Pelabuhan

ASPEK	Dermaga 1	Dermaga 2	Dermaga 3
A. Aspek Kepelabuhanan			
1. Jarak lintasan angkutan penyeberangan	5,2%	5,2%	2,2%
2. Lebar alur pelayaran	1,2%	1,2%	1,2%
3. Kedalaman alur pelayaran	6%	6,0%	6,0%
4. Kecepatan arus	4,2%	4,2%	4,2%
5. Pasang surut	4,2%	4,2%	4,2%
Sub Total (A)	20,80%	20,80%	17,80%
B. Aspek Daratan			
1. Integrasi dengan jaringan jalan	4,8%	4,8%	4,2%
2. Ketersediaan lahan	4,8%	4,8%	3,6%
Sub Total (B)	9,6%	9,6%	7,8%
C. Aspek Transportasi dan Sosial Ekonomi			
1. Keterkaitan dengan kebijaksanaan pembangunan daerah	6%	6%	3%
Sub Total (C)	6%	6%	3%
D. Aspek Lingkungan			
1. Pengelolaan lingkungan	5%	2,5%	2,5%
2. Kenyamanan lingkungan	2,5%	2,5%	5%
Sub Total (D)	7,5%	5%	7,5%
Total (A+B+C+D)	43,90%	41,40%	36,10%

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat total bobot pada masing-masing dermaga yaitu dermaga 1 dengan total skor 43,9% , dermaga 2 dengan total skor bobot keseluruhan adalah 41,4%, dan dermaga 3 dengan total skor 36,1%. Maka dapat disimpulkan bahwa dermaga terpilih pada analisis pembobotan ini adalah dermaga 1 dengan total skor bobot akhir 43,9%.

2. Analytical Hierarchi Process (AHP)

Tabel 2 Hasil Akhir Bobot Kriteria

JARAK	10,29%
LEBAR ALUR	20,86%
KEDALAMAN AIR	37,56%
INTEGRASI DENGAN JARINGAN JALAN	4,88%
KESESUAIAN DENGAN RTRW	5,46%
KETERSEDIAAN LAHAN	20,95%

Dari tabel di atas dapat diketahui persentase tertinggi pada kriteria kedalaman air yaitu 37,56%.

Tabel 3 Hasil Akhir Bobot Pada Perhitungan Dermaga

	JARAK	LEBAR ALUR	KEDALAMAN AIR	INTEGRASI DENGAN JARINGAN JALAN	KESESUAIAN DENGAN RTRW	KETERSEDIAAN LAHAN
DERMAGA 1	66,1%	71,2%	71,6%	68,9%	74,2%	72,8%
DERMAGA 2	25,7%	21,1%	20,6%	22,4%	19,5%	20,0%
DERMAGA 3	8,2%	7,7%	7,8%	8,7%	6,3%	7,1%

Dari tabel di atas dapat diketahui dermaga1 mendapat nilai tertinggi pada semua kriteria.

Tabel 4 hasil perangkingan dermaga dengan AHP

DERMAGA 1	71,2%
DERMAGA 2	21,1%
DERMAGA 3	7,6%

Dari tabel di atas dapat di simpulkan bahwa peringkat pertama dari ketiga dermaga masyarakat dengan metode ahp adalah dermaga 1 dengan total skor 71,2%. Skor tersebut menunjukkan bahwa menurut responden dermaga 1 memiliki nilai yang baik dari kriteria-kriteria tersebut.

3. Analisis SWOT

a. Matriks IFAS (Internal Faktor Analysis Summary)

Perhitungan skor bobot IFAS di hasilkan dari melakukan pembobotan dan pemberian rating terhadap masing-masing faktor internal yaitu faktor kekuatan dan kelemahan. Kemudian dilakukan perkalian antara nilai bobot dan rating yang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4 Matrik IFAS Dermaga 1

FAKTOR INTERNAL	BOBOT	RATING	SKOR
<i>STRENGTH (KEKUATAN)</i>			
LOKASI YANG MUDAH DI JANGKAU	0,30	3,2	0,97
HARGA TIKET/BIAYA PERJALANAN	0,25	2,6	0,65
LOKASI YANG AMAN	0,21	3,4	0,73
LOKASI YANG SESUAI DENGAN RTRW	0,23	2,6	0,60
JUMLAH			2,95
<i>WEAKNESS (KELEMAHAN)</i>			
FASILITAS YANG KURANG MEMADAI	0,56	3	1,68
KEBERANGKATAN KAPAL YANG TIDAK MENENTU	0,44	2,4	1,06
JUMLAH			2,74

Berdasarkan tabel V.28 di atas di ketahui bahwa total skor strength sebesar 2,95 dan total skor Weakness sebesar 2,74. Total skor IFAS sebesar 0,22 yang didapatkan dari pengurangan total skor strength dengan total skor weakness.

b. Matriks EFAS (External Factor Analysis Summary)

Perhitungan skor bobot pada EFAS dihasilkan dari dari melakukan pembobotan dan pemberian rating terhadap masing-masing faktor eksternal yaitu faktor peluang dan ancaman. Kemudian dilakukan perkalian antara nilai bobot dengan rating dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 5 Matrik EFAS Dermaga 1

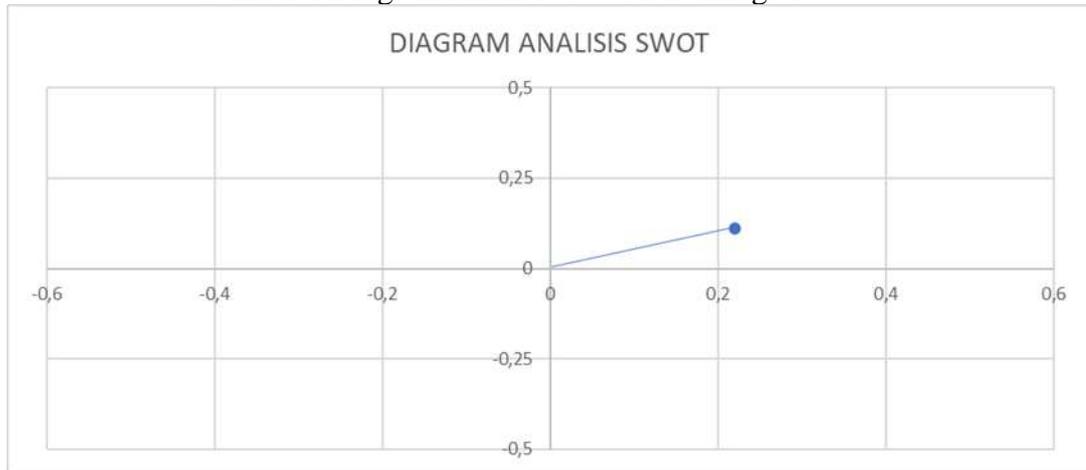
FAKTOR EKSTERNAL	BOBOT	RATING	SKOR
<i>OPPORTUNITY (PELUANG)</i>			
ADANYA KEBUTUHAN MASYARAKAT TERHADAP TRANSPORTASI SUNGAI	0,49	3,4	1,65
KEADAAN MOBILISASI DENGAN JALUR DARAT YANG BELUM BISA MENGAkses KE WILAYAH PEDALAMAN	0,51	4	2,05
JUMLAH			3,71
<i>THREATS (ANCAMAN)</i>			
KONSISI PEREKONOMIAN PADA MASA PANDEMI CIVID-19 YANG BERPENGARUH TERHADAP AKTIVITAS MASYARAKAT	1,00	3,6	3,60
JUMLAH			3,60

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa total skor opportunity sebesar 3,71 dan total skor threats sebesar 3,60. Total skor EFAS adalah sebesar 0,11 yang didapatkan dari pengurangan total skor opportunity dan threats.

c. Penentuan posisi kuadran

Setelah proses perhitungan untuk mendapatkan bobot indikator IFAS dan EFAS dilakukan, Langkah selanjutnya adalah merumuskan alternatif strategi dalam bentuk penentuan posisi kuadran dalam diagram analisis SWOT. Penentuan koordinat dalam diagram analisis SWOT berfungsi untuk mengetahui posisi potensi dari lokasi dermaga terpilih. Berikut gambar diagram analisis SWOT dari lokasi terpilih dermaga.

Gambar 1 Diagram Analisis SWOT Dermaga 1



Berdasarkan gambar di atas, dapat diketahui posisi strategi dari dermaga terpilih yaitu mendukung strategi agresif karena berada pada kuadran 1. Hal ini menunjukkan bahwa kekuatan internal (peluang dan kekuatan) yang kuat.

4. Analisis Peramalan Permintaan Penumpang Tahun Rencana

Untuk mengetahui jumlah permintaan penumpang dermaga terpadu di tahun 2025 Kecamatan Bayung Lencir, maka perhitungannya sebagai berikut :

Tabel 6 Jumlah Permintaan Penumpang Tahun 2025

Lokasi	Jumlah permintaan penumpang 2019	Jumlah permintaan penumpang 2025
Dermaga 1	4956	5.077
Dermaga 2	4.689	4.803
Dermaga 3	4.609	4.721
Jumlah	14254	14601

Dari tabel di atas jumlah permintaan penumpang pada tahun 2025 adalah sebanyak 14601 orang penumpang.

5. Analisis Fasilitas Dermaga Tahun Pembangunan

a. Ruang Tunggu (A1)

$$A1 = a . n . N . x . y$$

$$A1 = 1,2 \text{ m}^2 . 40 \text{ orang} \times 1 . 1 . 1 . 1,2$$

$$A1 = 58 \text{ m}^2$$

b. Ruang Kantin/Kios (A2)

$$\begin{aligned} A2 &= 15\% \times A1 \\ &= 15\% \times 58\text{m}^2 \\ &= 9 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

c. Ruang Administrasi (A3)

$$\begin{aligned} A3 &= 15\% \times A1 \\ &= 15\% \times 58\text{m}^2 \\ &= 9\text{m}^2 \end{aligned}$$

d. Ruang Utilitas (A4)

$$\begin{aligned} A4 &= 25\% (A1+A2+A3) \\ &= 25\% (58\text{m}^2 + 9 \text{ m}^2 + 9 \text{ m}^2) \\ &= 25\% \times 76\text{m}^2 \\ &= 19 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

e. Ruang Publik (A5)

$$\begin{aligned} A5 &= 10\% (A1+A2+A3+A4) \\ &= 10\% (58 \text{ m}^2 + 9\text{m}^2+ 9\text{m}^2+ 19 \text{ m}^2) \\ &= 10\% \times 95\text{m}^2 \\ &= 10\text{m}^2 \end{aligned}$$

Maka luas total gedung terminal adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Luas Total} &= A1+A2+A3+A4+A5 \\ &= 58 \text{ m}^2 + 9\text{m}^2+ 9\text{m}^2+19\text{m}^2 + 10\text{m}^2 \\ &= 105 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Jadi untuk kebutuhan luas gedung terminal pada Dermaga 1 tahun pembangunan 2021 sebesar 105 m²

Kesimpulan

1. Dermaga 1 menjadi dermaga terpilih setelah dilakukan analisis pemilihan dermaga dengan metode pembobotan AHP, dan SWOT. Pada metode pembobotan dermaga 1 mendapat skor tertinggi dari 3 dermaga masyarakat dengan total skor 43,50%. Pada metode AHP yang merujuk pada pendapat para ahli dermaga 1 mendapatkan total skor 71,25%. Pada hasil analisis SWOT dermaga 1 mendapatkan skor IFAS 0,21 dan skor 0,11 untuk skor EFAS sehingga menempatkan dermaga 1 pada kuadran 1 pada diagram swot yang berarti mendukung strategi agresif yang menunjukkan kekuatan internal yang kuat, yang mana kekuatan internal tersebut adalah: lokasi yang mudah dijangkau, harga tiket, lokasi yang aman, dan lokasi yang sesuai dengan RTRW.
2. Pada hasil analisis jumlah penumpang didapat jumlah penumpang gabungan pada tahun eksisting sebesar 14.254 orang, kemudian untuk tahun 2025 didapat jumlah penumpang sebesar 14.601 orang.
3. Luas kebutuhan fasilitas Gedung terminal pada tahun pembangunan adalah sebesar 105m², luas area parkir motor sebesar 36 m², dan luas area parkir mobil sebesar 480 m².
4. Fasilitas yang dibutuhkan oleh dermaga dalam tahun pembangunan adalah terminal penumpang, Kawasan perkantoran, akses jalan, fasilitas pemadam kebakaran, dan fasilitas umum lainnya (peribadatan dan ruang Kesehatan).

Ucapan Terimakasih

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak lepas dari bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bapak Hindro Surahmat, ATD., MSi.;
2. Ibu Dessy Angga Afrianti, M.Sc selaku Kepala jurusan Sarjana Terapan Transportasi Darat;
3. Bapak DR. Ir. Nico Djajasinga, M. Sc selaku Dosen Pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan skripsi ini;
4. Bapak Torang Hutabarat, ATD, MM selaku Dosen Pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan skripsi ini;
5. Para dosen penguji atas koreksi dan sarannya yang menjadikan skripsi ini lebih baik;
6. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin beserta jajaran dan staf yang telah memberikan bantuan dan dukungan selama pengumpulan data;
7. Seluruh dosen beserta civitas akademika Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
8. Rekan-rekan Taruna/i Program Sarjana Terapan Transportasi Darat Angkatan XXXIX;
9. Seluruh Taruna/i Politeknik Transportasi Darat Indonesia yang tidak dapat disebutkan satu persatu; serta
10. Pihak-pihak lain yang telah banyak membantu penyelesaian tulisan ini baik secara langsung maupun tidak langsung

Daftar Pustaka

- _____, 2005. Pedoman Teknis Perencanaan Pembangunan Pelabuhan Sdp, Departemen Pelabuhan, Jakarta
- Feronika Sekar Puriningsih, Syafril. KA. 2018. Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai Di Kabupaten Musi Banyuasin. Jurnal Penelitian Transportasi Laut 20 (2018) 15-25. Jakarta. <http://dx.doi.org/10.26418/jelast.v2i2.7315>
- Rangkuti, Freddy. 2017. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Statistik, B. P. 2020. Kabupaten Musi Banyuasin Dalam Angka 2020. Kabupaten Musi Banyuasin: BPS Kabupaten Musi Banyuasin.
- STTD, Tim PKL Kabupaten Musi Banyuasin 2020, laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Musi Banyuasin. Musi Banyuasin
- Widyaningsih, Ekowati Yuli. 2012. "Penerapan Analisis Hirarki Proses (AHP): Dalam Penentuan Formula Alokasi Dana Desa." Magister Ekonomi Dan Studi Pembangunan, 100.
- Yusi Anita, 2013. Perencanaan Dermaga Terpilih di Wilayah Sudimampir Kota Banjarmasin, Bekasi: STTD.