

ANALISIS KINERJA DAN PELAYANAN DERMAGA EKSEKUTIF PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK

Jhon Adimeranton Sinaga¹⁾, Freddy Tampubolon²⁾, Anasta Wirawan³⁾

¹Transportasi Darat Sarjana Terapan, Politeknik Transportasi Darat-STTD
Jalan Raya Setu, No.89 Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, 17530, Indonesia

¹Email: jhon.adimeranton@ptdisttd.ac.id

Abstrak

Pelabuhan Penyeberangan Merak merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan tersibuk di Indonesia, menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera. Dermaga Eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Merak melayani penyeberangan penumpang dan kendaraan dengan standar layanan yang lebih tinggi dibandingkan dermaga reguler. Analisis kinerja dan pelayanan dilakukan dengan mengukur beberapa indikator kunci seperti pola operasi kapal, kinerja dermaga serta kesesuaian dan pembobotan standar pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa penyeberangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.5062/AP005/DRDJ/2020 tentang Pedoman Penilaian terhadap Penerapan Standar Pelayanan. Dari hasil analisis yang dilakukan nilai rata-rata *Berth Occupancy Ratio* (BOR) dari tahun 2019-2023 adalah sebesar 52%-81%, dimana berdasarkan rekomendasi dari *United Nations Conference of Trade and Development* (UNCTAD), batas optimal BOR dermaga dengan tambatan tunggal sebesar 40%. Kesimpulan dari penelitian ini adalah penyeragaman karakteristik kapal-kapal, penambahan dermaga eksekutif yang baru agar kinerja dermaga dapat terjaga dan melakukan perbaikan/perawatan pada beberapa fasilitas sandar kapal agar tetap menjaga kualitas standar pelayanan pelabuhan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Kata kunci: Dermaga Eksekutif, *Berth Occupancy Ratio*, standar pelayanan pelabuhan

Abstract

Merak Crossing Port stands as one of Indonesia's busiest ferry ports, connecting Java Island to Sumatra Island. The Executive Pier at Merak Crossing Port caters to passenger and vehicle crossings, adhering to higher service standards compared to regular piers. An evaluation of the port's performance and service delivery was conducted by assessing key indicators, including ship operation patterns, pier performance, and the alignment and weighting of service standards provided to ferry users against the provisions of Minister of Transportation Regulation No. PM. 62 of 2019 concerning Minimum Service Standards for Ferry Transportation and Regulation of the Director General of Land Transportation No. KP.5062/AP005/DRDJ/2020 on Guidelines for Assessing the Implementation of Service Standards. The analysis revealed that the average Berth Occupancy Ratio (BOR) from 2019 to 2023 ranged between 52% and 81%. Based on recommendations from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the optimal BOR limit for a single-berth pier is 40%. The study concludes that standardizing ship characteristics, adding a new executive pier to maintain pier performance, and repairing/maintaining certain ship berthing facilities are crucial to uphold the quality of port service standards in accordance with applicable regulations.

Keywords: Executive Pier, *Berth Occupancy Ratio*, Port Service Standards

Pendahuluan

Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak resmi dioperasikan tanggal 19 Desember 2018. Dermaga eksekutif tersebut adalah pengembangan dari Dermaga VI Pelabuhan Merak yang sebelumnya melayani kapal-kapal reguler, dengan luas tapak pengembangan yaitu 42.505 m². Dermaga ini merupakan wujud komitmen pemerintah dalam meningkatkan pelayanan jasa penyeberangan kepada pengguna jasa penyeberangan. Dengan waktu tempuh pelayaran (*sailing time*) yang semula 2,5 jam menggunakan kapal reguler menjadi hanya 1 jam saja jika menggunakan kapal eksekutif. Kapal eksekutif tersebut memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan kapal reguler, yaitu antara lain waktu tempuh yang lebih cepat dan fasilitas pendukung lainnya. Fasilitas pendukung tersebut diantaranya adalah tidak dikenakan biaya tambahan untuk menggunakan fasilitas pendukung yang terdapat di dalam kapal dan ruang tunggu kedatangan kapal yang nyaman.

Dikutip dari pernyataan Bambang Haryo Soekartono yang saat ini menjabat sebagai Ketua Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (GAPASDAP) dan Anggota Masyarakat Transportasi Indonesia di harian Detik pada tanggal 29 Januari 2021, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Merak belum layak disebut eksekutif dari segi pelayanannya hingga waktu berlayar kapal. Kemudian pada libur Natal dan Tahun Baru 2023, para pengguna jasa penyeberangan di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak mengeluhkan lambannya proses bongkar dan muat kapal yang memakan waktu berjam-jam mengakibatkan kerugian kepada calon pengguna jasa penyeberangan yang telah rela membayar lebih daripada tarif penyeberangan reguler.

Pada sistem pelayanan penyeberangan terdapat 3 (tiga) pihak yang sangat berpengaruh yaitu pengguna jasa penyeberangan, pihak penyedia jasa penyeberangan (operator) dan pihak pemerintah (regulator), dimana masing-masing mempunyai kepentingan yang berbeda. Pihak pengguna dengan membeli tiket dan harga yang telah ditetapkan oleh pemerintah mempunyai keinginan agar jasa transportasi penyeberangan dapat aman, nyaman, lancar dan sesuai dengan jadwal keberangkatan dan kedatangan. Pihak penyedia jasa (operator) sebagai perusahaan pemilik kapal berusaha memenuhi keinginan pengguna jasa sebatas peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, misalnya mengenai tarif dan jadwal keberangkatan, sedangkan pihak pemerintah (regulator) adalah pihak yang menyelenggarakan penyediaan dan perusahaan jasa penyeberangan guna menunjang kelancaran, kenyamanan, ketertiban dan keamanan sehingga dapat dicapai tingkat penggunaan komponen sistem dermaga penyeberangan secara optimal. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai penelitian dengan judul “Analisis Kinerja dan Pelayanan Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak”

Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan pada penelitian ini ialah metode pendekatan campuran yakni menggunakan data kualitatif dan data kuantitatif. pengumpulan data meliputi pengumpulan data sekunder dan primer. Data sekunder berasal dari instansi terkait dan data primer berasal dari observasi lapangan. analisis yang dilakukan menggunakan metode-metode yang berkaitan dalam pembahasan dengan pendekatan penelitian kuantitatif. Setelah dilakukan pengumpulan data, kemudian data tersebut di analisis guna mendapatkan kondisi eksisting saat ini dan wilayah studi untuk membantu

pelaksanaan penelitian yang dilakukan. analisis tersebut antara lain analisis kinerja dan pelayanan dermaga selama lima tahun, analisis faktor penyebab kurang optimalnya kinerja dan pelayanan dermaga dan analisis kesesuaian dan penilaian terhadap penerapan sandar pelayanan pelabuhan penyeberangan.

Hasil dan pembahasan

A. Analisis Kinerja Dermaga 5 tahun (2019-2023)

Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak adalah dermaga dengan pelayanan menggunakan satu tambatan/tambatan tunggal. Dermaga ini merupakan fasilitas pelabuhan penyeberangan yang dirancang untuk mendukung lalu lintas penyeberangan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Kedalaman dermaga ini memainkan peranan penting dalam memastikan operasional yang efisien dan aman bagi berbagai jenis kapal penumpang dan kargo. Kedalaman Dermaga Eksekutif Merak bervariasi sesuai dengan kebutuhan operasional dan jenis kapal yang dilayani.

Tabel V. 1 Karakteristik Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak

Jenis Dermaga	MB
Kapasitas Dermaga (dalam GRT)	12.00
Panjang Dermaga	160 m
Lebar Dermaga	25 m
Kedalaman Kolam Dermaga:	-8,5 m
- <i>Hight Water Level</i>	+1.10
- <i>Mean Sea Level</i>	+0.55
Tahun Pembangunan	2017

Analisis kinerja dan pelayanan dermaga adalah proses mengevaluasi efektivitas dan efisiensi operasi dermaga dalam melayani kapal dan muatan. Analisis ini penting untuk mengidentifikasi area yang dapat ditingkatkan dan memastikan dermaga beroperasi secara optimal. Kinerja dan pelayanan dermaga dapat diketahui dari nilai BOR yang dihasilkan. Berdasarkan *United Nations Conference of Trade and Development* (UNCTAD) dalam *Perencanaan Pelabuhan* (Triadmojo,2010), utilitas maksimum dermaga ditentukan oleh jumlah tambatan. Jika nilai BOR suatu dermaga lebih besar dari standar UNCTAD, maka pelabuhan dapat menambah jumlah dermaga/tambatan untuk memperbaiki kinerjanya. Standar nilai BOR dari UNCTAD tersebut disajikan pada tabel berikut:

Tabel V. 2 Standar Nilai BOR Menurut UNCTAD

Jumlah Tambatan	1	2	3	4	5	6 - 10
Nilai <i>Berth Occupancy Ratio</i> (BOR)	40%	50%	55%	60%	65%	70%

Sumber: Triadmojo,2010

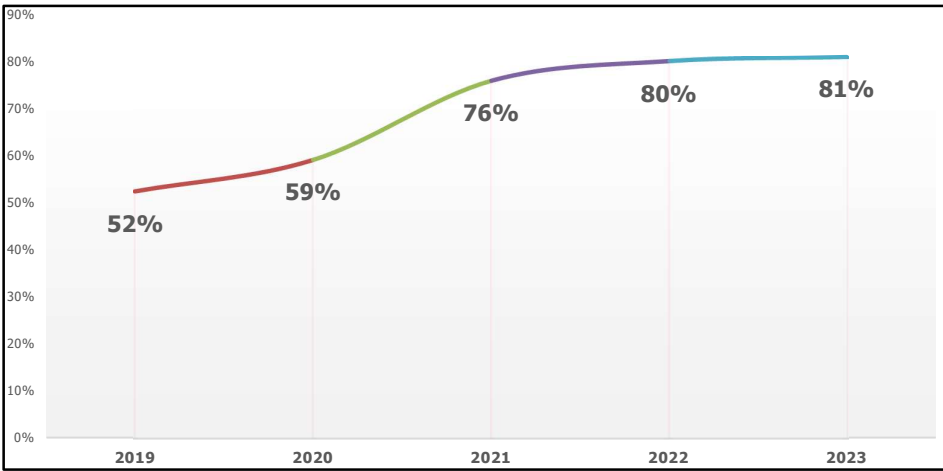
Kinerja dan pelayanan dermaga (*Berth Occupancy Ratio*) merupakan perbandingan antara jumlah waktu pemakaian dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu yang tersedia selama satu periode (hari/bulan/tahun) yang dinyatakan dalam persentase. Dalam mengukur kinerja dan pelayanan dermaga (BOR) maka digunakan rumus IV.1,

sehingga dapat dihitung kinerja dan pelayanan dermaga selama lima tahun terakhir (2019-2023).

Sejak mulai dioperasikannya Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak pada tanggal 19 Desember 2018, kinerja dan pelayanan dermaga (berth occupancy ratio) mengalami fluktuasi yang mencerminkan variasi dalam jumlah kapal yang menggunakan layanan dermaga ini setiap tahunnya. Analisis terhadap data bulanan menunjukkan adanya beberapa faktor yang mempengaruhi naik turunnya kinerja dan pelayanan dermaga eksekutif. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir (2019-2023), dermaga ini telah melayani total 28.182 trip kapal penyeberangan, waktu pelayanan dermaga yang diberikan sebanyak 1.831.830 menit. Rincian dan perhitungan kinerja dermaga pada 5 tahun terakhir (2019-2023) dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut ini:

Tabel V. 3 Berth Occupancy Ratio (BOR) Tahun 2019-2023

No	Tahun	Trip	Waktu Tambat (Menit)	Waktu Efektif (Menit)	BOR (%)
1	2019	4.238	275.470	525.600	52
2	2020	4.791	311.415	527.040	59
3	2021	6.135	398.775	525.600	76
4	2022	6.473	420.745	525.600	80
5	2023	6.545	425.425	525.600	81
Total		28.182	1.831.830	2.629.440	



Gambar V. 1 Grafik Berth Occupancy Ratio Tahun 2019-2023

Berth Occupancy Ratio (BOR) adalah indikator penting dalam mengukur efisiensi kinerja dan pelayanan dermaga di pelabuhan. Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak yang melayani jasa penyeberangan antara Pulau Jawa dan Sumatera, mengalami fluktuasi tingkat penggunaan dermaga selama periode lima tahun mulai dari tahun awal beroperasinya dermaga tersebut yaitu tahun 2019 hingga tahun 2023.

Pada tahun 2019, kinerja dermaga menunjukkan tren yang relatif stabil dengan sedikit fluktuasi bulanan. Kinerja dermaga rata-rata pada tahun ini sebesar 52%, menunjukkan kinerja dermaga dengan pelayanan satu tambatan (tambatan tunggal) yang melebihi batas optimal. Puncak penggunaan terjadi selama musim libur sekolah dan libur hari raya, yaitu pada bulan Januari, Juni dan Desember ketika permintaan akan jasa penyeberangan di dermaga ini meningkat tajam.

Tahun 2020 dimulai dengan kinerja dermaga yang tinggi, mirip dengan tahun sebelumnya. Kinerja dan pelayanan dermaga rata-rata pada tahun 2020 sebesar 59%, menunjukkan penggunaan kinerja dermaga dengan pelayanan satu tambatan (tambatan tunggal) yang melebihi batas optimal. Pandemi COVID-19 yang mulai berdampak signifikan pada bulan Maret 2020 menyebabkan penurunan tajam dalam kinerja dermaga. Pembatasan perjalanan dan penurunan volume kendaraan yang menyeberang mengakibatkan penurunan penggunaan dermaga hingga mencapai titik terendah pada pertengahan tahun (Mei 2020). Seiring dengan pelonggaran pembatasan dan adaptasi terhadap protokol kesehatan yang baru, tingkat penggunaan dermaga berangsur-angsur pulih secara bertahap menjelang akhir tahun, tercatat tingkat penggunaan dermaga pada akhir tahun 2020 atau bulan Desember 2020 sebesar 74%.

Tahun 2021 menunjukkan pemulihan bertahap pada kinerja dan pelayanan dermaga. Tingkat penggunaan dermaga kembali meningkat secara signifikan mulai awal tahun 2021, tercatat tingkat penggunaan dermaga pada bulan Januari 2021 sebesar 67%, seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi dan perjalanan domestik. Peningkatan ini mencapai puncaknya dengan BOR berkisar antara 71% hingga 85%, menunjukkan overutilization selama musim liburan. Namun, beberapa bulan menunjukkan BOR yang lebih stabil hingga terjadi penurunan tingkat penggunaan dermaga pada bulan Desember 2021. Rasio penggunaan dermaga rata-rata pada tahun 2021 sebesar 76%, yang menunjukkan bahwa dermaga dengan satu tambatan tersebut mendekati kapasitas optimalnya.

Pada tahun 2022, kinerja dan pelayanan dermaga di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak tetap tinggi dan konsisten dengan tren pemulihan yang terlihat pada tahun sebelumnya. Rasio penggunaan dermaga rata-rata sebesar 80%, yang menunjukkan bahwa Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak beroperasi di atas kapasitas optimalnya. Musim libur hari raya (arus mudik/balik) dan musim libur sekolah kembali menjadi periode dengan tingkat pemakaian dermaga tertinggi, sementara bulan-bulan sebelum atau setelah musim libur tersebut menunjukkan sedikit penurunan namun tetap dalam kisaran penggunaan dermaga yang tinggi.

Tahun 2023, melanjutkan tren penggunaan dermaga yang tinggi dengan beberapa puncak signifikan selama musim libur hari raya, libur sekolah dan libur/cuti bersama hari-hari besar nasional. Dermaga eksekutif Merak terus menunjukkan penggunaan yang intensif. Tingkat penggunaan dermaga tertinggi pada tahun ini yaitu pada bulan Mei 2023 dengan tingkat penggunaan dermaga sebesar 86%, dan tingkat penggunaan dermaga terendah terhitung di bulan Oktober 2023 sebesar 74%, dengan rasio penggunaan dermaga rata-rata sebesar 81% sehingga pengelola pelabuhan dapat mempertimbangkan upaya peningkatan efisiensi dan penambahan fasilitas dermaga yang baru untuk mengurangi dampak atau risiko dari tingkat penggunaan dermaga yang melebihi batas optimal tersebut.

B. Analisis Faktor Penyebab Kurang Optimalnya Kinerja dan Pelayanan Demaga

Waktu perjalanan tiap kapal-kapal yang beroperasi tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel V. 4 Karakteristik Kapal yang Melayani di Dermaga Eksekutif Merak

No	Nama Kapal	Kecepatan Dinas Kapal (Knot)	Kecepatan Maksimum Kapal (Knot)	Waktu Berlayar (menit)	Waktu Olah Gerak Masuk (menit)	Waktu Olah Gerak keluar (menit)	Waktu Perjalanan (T) (menit)
1	KMP. Jatra III	14	17	60	7,5	7,5	75
2	KMP. Portlink	15	19	55	7,5	7,5	70
3	KMP. Portlink III	15	19	55	7,5	7,5	70
4	KMP. Sebuku	14	17	60	7,5	7,5	75
5	KMP. Batu Mandi	14	17	60	7,5	7,5	75
6	KMP. Legundi	14	17	60	7,5	7,5	75

Port Time atau sering diartikan waktu yang diperlukan oleh kapal selama berada di pelabuhan yaitu sejak memasuki memasuki pelabuhan hingga meninggalkan areal perairan pelabuhan tersebut. Pelayanan terhadap kapal atau *Port Time* di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak ditentukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Propinsi Banten adalah sebesar 65 menit.

Waktu putar atau disebut juga sebagai Round Trip Time (RTT) adalah waktu yang dibutuhkan oleh kapal untuk membuat satu kali perjalanan pulang pergi termasuk waktu yang dibutuhkan kapal untuk sandar di dermaga.

Tabel V. 5 RTT Kapal yang beroperasi di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak

No	Nama Kapal	Waktu Berlayar (T)	<i>Port Time</i> (PT)	RTT
1	KMP. Jatra III	75 menit	65 menit	280 menit
2	KMP. Portlink	70 menit	65 menit	270 menit
3	KMP. Portlink III	70 menit	65 menit	270 menit
4	KMP. Sebuku	75 menit	65 menit	280 menit
5	KMP. Batu Mandi	75 menit	65 menit	280 menit
6	KMP. Legundi	75 menit	65 menit	280 menit

Untuk mengetahui faktor muat kapal penyeberangan yang beroperasi di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu, banyaknya penumpang dan kendaraan yang menggunakan jasa penyeberangan di dermaga tersebut serta kapasitas yang terpasang dari masing-masing kapal penyeberangan yang mengangkut penumpang dan kendaraan tersebut. Faktor muat merupakan petunjuk hubungan antara demand dan supply muatan kapal pada suatu lintasan.

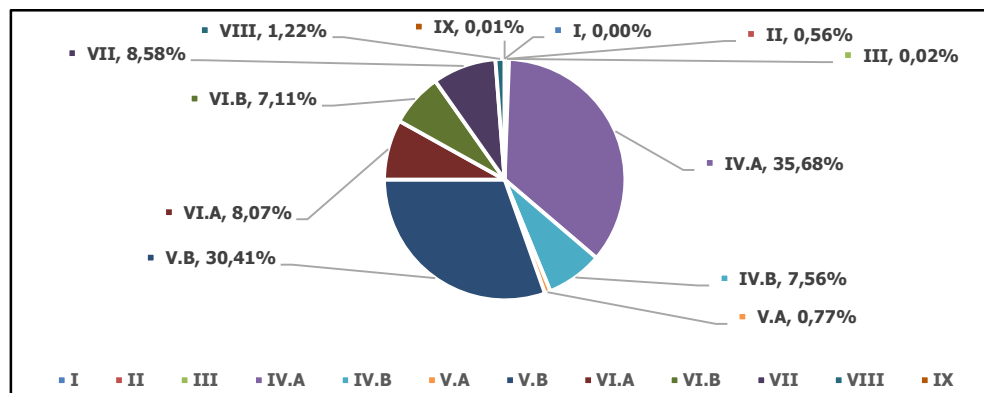
Tabel V. 6 Kapasitas Terpasang Kapal berdasarkan SUP

No	Nama Kapal	Kapasitas Terpasang	
		Penumpang (SUP)	Kendaraan (SUP)
1	Port Link III	459	6.675
2	Port Link	693	5.937
3	Sebuku	563	4.814
4	Batu Mandi	490	4.814
5	Legundi	532	4.814
6	Jatra III	307	2.728

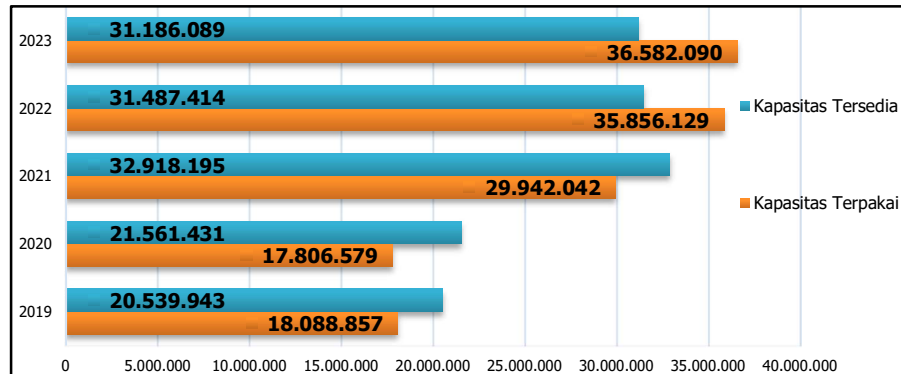
Faktor muat kapal (*Load Factor*) adalah kapasitas terpakai kapal dibandingkan dengan kapasitas angkut kapal yang terpasang. Faktor muat sangat berpengaruh sekali dalam menentukan tingkat pendapatan operasional dan mengimbangi pengeluaran (biaya). Secara teknis, hal tersebut juga menggambarkan tingkat permintaan (*demand*) terhadap suatu angkutan tersebut yaitu dengan cara mempertimbangkan jumlah permintaan dan penawaran.

Selama kurun waktu 5 tahun (2019-2023) Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak melayani 28.182 trip kapal, dengan total kapasitas yang terpakai untuk mengangkut kendaraan sebanyak 138.275.697 SUP. Dari total kapasitas yang terpakai tersebut pengguna jasa penyeberangan dari penumpang yang membawa kendaraan kendaraan pribadi golongan IV.A adalah pengguna jasa penyeberangan yang tertinggi dengan total 49.340.685 SUP atau sebesar 36% dari total kapasitas yang terpakai selama 5 tahun tersebut. Kemudian pengguna jasa penyeberangan dari penumpang yang membawa kendaraan barang (golongan V.B) sebesar 42.056.315 SUP atau sebesar 30% dari total kapasitas yang tersedia.

Rincian persentase pengguna jasa penyeberangan dari penumpang yang membawa kendaraan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar V. 2 Diagram Persentase Kendaraan yang Menyeberang Selama 5 Tahun (2019-2023)



Gambar V. 3 Perbandingan Kapasitas Terpakai dan Kapasitas Tersedia Selama 5 Tahun (2019-2023)

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dengan perhitungan *round trip time* kapal yang beroperasi di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak selama 280 menit, frekuensi kapal sebanyak 38 trip perhari dengan kemampuan trip 10 kali perkapal maka jumlah kapal yang beroperasi setiap harinya di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak sebanyak 4 kapal penyeberangan.

C. Analisis Kesesuaian dan Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan

Analisis tingkat kesesuaian dan penilaian standar pelayanan pelabuhan penyeberangan merupakan langkah penting untuk mengevaluasi kinerja dan meningkatkan kualitas layanan di pelabuhan. Tujuan utama dari analisis ini yaitu memastikan bahwa standar pelayanan yang diterapkan di pelabuhan penyeberangan sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku dan mengidentifikasi aspek-aspek pelayanan yang perlu diperbaiki/ditingkatkan. Adapun dalam melakukan analisis kesesuaian pelayanan ini merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan dan dalam melakukan penilaian terhadap penerapan standar pelayanan merujuk pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.5062/AP.005/DJRD/2020 tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan penumpang di terminal keberangkatan dan kedatangan diatas, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Merak telah menerapkan standar pelayanan penumpang di terminal keberangkatan/kedatangan sesuai dengan PM. 62 Tahun 2019 yaitu sebanyak 69 pelayanan/fasilitas yang mencakup aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan/ keterjangkauan, kehandalan/keteraturan, dan kesetaraan.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan penumpang di ruang tunggu diatas, Pelabuhan Penyeberangan Merak telah menerapkan standar pelayanan penumpang di ruang tunggu sesuai dengan PM.62 Tahun 2019, yaitu sebanyak 34 fasilitas dengan indikator ketersediaan/kondisi/penempatan yang baik/ada/sesuai mencakup aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan/ keterjangkauan, kehandalan/keteraturan, dan kesetaraan penumpang.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan penumpang di Jalur pejalan kaki diatas, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak telah menerapkan standar pelayanan penumpang di jalur pejalan kaki sesuai dengan PM.62 Tahun 2019, yaitu sebanyak 7 pelayanan/fasilitas dengan inidikator kondisi/ketersedian/penempatan yang ada/baik/sesuai dan mencakup aspek keamanan, kenyamanan, dan kesetaraan penumpang.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan kapal di pelabuhan diatas, dari total 31 pelayanan/fasilitas yang diberikan, sebanyak 27 fasilitas atau sebesar 87% dari total pelayanan/fasilitas pelayanan dengan indikator ketersediaan/kondisi/penempatan mendapatkan penilaian ada/baik/sesuai dan terdapat 4 pelayanan/fasilitas atau sebesar 13% dari total pelayanan yang diberikan dengan kondisi yang telah rusak, sehingga memerlukan perbaikan/perawatan fasilitas demi mencapai pelayanan kapal yang berkualitas.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan kendaraan di jembatan timbang diatas, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Merak telah menerapkan standar pelayanan kendaraan di loket sesuai dengan PM.62 Tahun 2019, yaitu sebanyak 13 layanan/fasilitas dengan inidikator kondisi/ketersedian/penempatan yang ada/baik/sesuai yang mencakup aspek keselamatan dengan pemasangan rambu-rambu, aspek keamanan dengan adanya fasilitas pemantau keamanan (cctv), aspek kenyamanan dengan jembatan timbang yang akurat dan terkalibrasi secara berkala, petugas jembatan timbang yang berkualifikasi dan berkompeten, dan aspek kehandalan/keteraturan petugas darat dalam mengatur waktu dan jalur antrian.

Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan kendaraan di parkir tunggu diatas, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Merak telah menerapkan standar pelayanan kendaraan di parkir tunggu sesuai dengan PM. 62 Tahun 2019, yaitu sebanyak 6 layanan/fasilitas dengan inidikator kondisi/ketersedian/penempatan yang ada/baik/sesuai yang mencakup aspek kenyamanan dengan lapangan parkir yang diberikan penerangan yang cukup, aspek kehandalan dan keteraturan dengan adanya petugas keamanan yang berpatroli secara rutin, dan jalur kendaraan yang sesuai dengan golongan kendaraan. Dari hasil analisis tingkat kesesuaian standar pelayanan kendaraan di parkir tunggu diatas, Dermaga Eksekutif Pelabuhan Merak telah menerapkan standar pelayanan kendaraan di parkir tunggu sesuai dengan PM. 62 Tahun 2019, yaitu sebanyak 6 layanan/fasilitas dengan inidikator kondisi/ketersedian/penempatan yang ada/baik/sesuai yang mencakup aspek kenyamanan dengan lapangan parkir yang diberikan penerangan yang cukup, aspek kehandalan dan keteraturan dengan adanya petugas keamanan yang berpatroli secara rutin, dan jalur kendaraan yang sesuai dengan golongan kendaraan.

hasil pembobotan penilaian standar pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Merak diatas, didapat total pembobotan penilaian sebesar 99,2%, maka standar pelayanan di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak pada saat ini menunjukkan standar pelayanan dengan klasifikasi A dengan kategori sangat baik dengan sedikit kekurangan sebesar 0,8%. Kekurangan ini disebabkan oleh sudah berkurangnya kualitas (rusak) fasilitas sandar kapal di dermaga (breasting dolphin 2,3,4, dan 5) sehingga diperlukan adanya perbaikan/perawatan agar dapat meningkatkan kinerja fasilitas sandar kapal di dermaga.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dari penulisan skripsi ini, dapat diambil kesimpulan antara lain:

1. Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak merupakan dermaga dengan jenis satu tambatan (tambatan tunggal). Dalam 5 (lima) tahun terakhir, BOR Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak mengalami fluktuasi tingkat penggunaan dermaga. Pada tahun 2019, BOR dermaga ini menghasilkan kinerja dan pelayanan dermaga sebesar 52% meningkat hingga 81% pada akhir tahun 2023. Menurut rekomendasi dari *United Nations Conference of Trade and Development* (UNCTAD), dermaga dengan tambatan tunggal (satu tambatan) nilai BOR optimalnya sebesar 40%. Dermaga tambatan tunggal dengan nilai BOR sebesar 40% dapat dikatakan beroperasi secara efektif dan efisien serta menunjukkan keseimbangan antar ketersediaan dan permintaan. Jika nilai kinerja BOR dermaga sebesar $\leq 40\%$, maka pelayanan dermaga tersebut tidak digunakan secara optimal dan kapasitas dermaga lebih besar dari permintaan *actual*. Adapun dermaga dengan nilai kinerja BOR $\geq 40\%$ maka dapat dikatakan dermaga tersebut sangat sibuk, dan menunjukkan kebutuhan peningkatan kapasitas untuk mengurangi kemacetan.
2. Perbedaan karakteristik kapal-kapal yang beroperasi membuat perbedaan waktu tempuh dan kapasitas angkut terpasang pada masing-masing kapal sehingga mengakibatkan ketidakefektifan pemanfaatan kinerja dermaga. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir (2019-2023), terjadi peningkatan faktor muat (*load factor*) kapal. Hal ini menunjukkan peningkatan minat pengguna jasa penyeberangan di Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Merak. Peningkatan signifikan terjadi pada saat libur hari raya keagamaan (Idul Fitri dan Nataru) dan pada saat libur sekolah. Lonjakan faktor muat kapal ini dapat menyebabkan kemacetan dan antrian kendaraan yang akan turun/naik ke kapal yang dapat mengganggu kelancaran arus kendaraan sehingga meningkatkan waktu tunggu bagi pengguna jasa penyeberangan. Hal tersebut akan berdampak pada kualitas pelayanan.
3. Dari analisis kesesuaian dan penilaian terhadap penerapan standar pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Merak didapatkan hasil bahwa standar pelayanan penumpang, kapal, dan pemuatan kendaraan di dermaga ini telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan namun terdapat kerusakan di fasilitas sandar kapal seperti *breasting dolphin* 2, 3, 4, dan 5 yang akan berakibat kurang optimalnya pelayanan kapal di pelabuhan. Total pembobotan penilaian standar pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Merak menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Nomor KP.5062/AP005/DRDJ/2020 tentang Pedoman Penilaian terhadap Penerapan Standar Pelayanan adalah sebesar 99,2% sehingga Pelabuhan Penyeberangan Merak pada saat ini menunjukkan standar pelayanan dengan klasifikasi A dengan kategori sangat baik.

Daftar Pustaka

- Kementerian Perhubungan, (2008). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Kementerian Perhubungan, (2009). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- Sekretariat Negara, (2020). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (*COVID-19*).
- Kementerian Perhubungan, (2017). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
- Kementerian Perhubungan, (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2004). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2002). Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM. 53 Tahun 2002 Tentang Tataunan Kepelabuhanan Nasional.
- Kementerian Dalam Negeri, (2021). Intruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2021 Tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan untuk Pengendalian Penyebaran *Corona Virus Disease*.
- Kementerian Perhubungan, (2006). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2010). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan, (2020). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.5062/AP.005/DRJD/2020 tentang Pedoman Penilaian Pelabuhan Penyeberangan.