

ANALISIS KINERJA PELAYANAN PELABUHAN PENYEBERANGAN LABUHAN BILIK – UJUNG TANJUNG SARANG ELANG

Eko Syahputra, Darlina Tanjung, Marwan Lubis

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sumatera Utara

darlinatanjung@yahoo.com; marwanlubis@gmail.com

Abstrak

Aspek yang ditinjau untuk menentukan kinerja angkutan penyeberangan meliputi Headway, Load factor, frekuensi layanan, waktu tunggu, tingkat kesesuaian harapan dan kinerja, serta biaya operasional kendaraan angkutan penyeberangan. Hasil analisis kinerja menunjukkan bahwa untuk headway rata-rata 10,5 menit, load factor rata-rata 49,23%, frekuensi layanan rata-rata 6,44 kend/jam, sedangkan untuk tingkat operasional rata-rata 5,2 menit. Total hasil tingkat kesesuaian antara kinerja penumpang dan ekspektasi adalah 55,53%. Hasil analisis tarif, biaya operasional sebesar Rp. 278.360.400/tahun, jarak penumpang orang Rp. 6.469 ≈ Rp. 6.500, dan tarif roda dua sebesar Rp. 7.426 ≈ Rp. 7.500, berdasarkan hasil analisis dapat dikatakan pada beberapa indikator kinerja yang baik, dan untuk tarif penumpang perusahaan mengalami kerugian, dan untuk roda dua yang lebih besar dari hasil analisis, itu berarti merugikan penumpang.

Kata Kunci : Kinerja, Angkutan, Pelayanan, Responden, Tarif.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memperkuat terwujudnya wawasan nusantara untuk meningkatkan dan mendukung pertahanan dan keamanan Negara yang dapat semakin mempererat hubungan antar bangsa. Transportasi sebagai dasar pembangunan ekonomi dan pengembangan masyarakat serta tumbuhnya industrialisasi atau pembagian kerja sesuai keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan barang/komoditas yang bermanfaat sesuai waktu dan tempat (time utility dan place utility). Abbas Salim, (2008).

Tetapi di sini transportasi air juga merupakan alternatif yang sangat baik dan efektif untuk daerah-daerah yang banyak disiram, seperti sungai, danau, dan laut. Di Labuhan Batu ada 2 kecamatan yang terpisah air, kedua kecamatan ini masih mengandalkan transportasi air untuk menjalankan aktivitas sehari-hari. Labuhan Bilik yang terletak di kecamatan Panai Tengah dan Ujung Tanjung Sarang Elang terletak di Kecamatan Panai Hulu, kedua kecamatan ini merupakan bagian dari Kabupaten Labuhan Batu yang cukup jauh dari ibukota kabupaten.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat pelayanan kapal motor yang beroperasi, apakah sesuai dengan standar yang telah ditetapkan pemerintah?
2. Bagaimana tingkat kesesuaian antara harapan dan kinerja?
3. Apakah tarif yang berlaku sekarang sesuai dengan tarif rencana berdasarkan perhitungan pada standar yang berlaku?

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini difokuskan sesuai dengan tujuan penelitian agar pembahasan tidak melebar, kemudian diberikan keterbatasan masalah yang meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan pada kapal kayu, kapal pesiar motor (KLM) jenis yang disumbangkan oleh cubicle labuhan.
2. Studi ini membahas tingkat pelayanan, tingkat kesesuaian harapan dan kinerja serta tarif angkutan kapal layar motor di lokasi studi, ditinjau dari beberapa faktor, yaitu: Waktu antara (Headway), faktor muat, frekuensi layanan, tingkat operasional, waktu tempuh, tingkat kesesuaian antara harapan dan kinerja, biaya penyusutan, biaya asuransi, biaya bahan bakar minyak, biaya pelumas, biaya administrasi, biaya pemeliharaan, biaya gaji operator. Perjalanan angkutan penyeberangan yang ditinjau dari dermaga Labuhan Bilik hingga ujung Tanjung Sarang Elang.

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tingkat pelayanan kapal motor yang beroperasi, apakah sesuai dengan standar yang ditetapkan pemerintah?
2. Untuk mengetahui tingkat kesesuaian antara harapan dan kinerja?
3. Untuk mengetahui Apakah tarif saat ini sesuai dengan tarif rencana berdasarkan perhitungan pada standar yang berlaku?

1.5 Manfaat penelitian

1. Diharapkan dapat menjadi masukan bagi pengusaha angkutan serta dinas terkait untuk memperbaiki dan meningkatkan pelayanan.
2. Menambah wawasan mengenai prasarana transportasi air berdasarkan parameter yang ada.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kinerja Pelayanan Untuk Kapal

Kinerja pelayanan kapal merupakan sesuatu yang harus diperhatikan, karena banyak hal yang sangat mempengaruhi kepuasan dan keselamatan penumpang kapal.

1. Faktor Muat

Faktor muat didefinisikan sebagai perbandingan antara jumlah penumpang dan kapasitas tempat duduk pada unit waktu tertentu.

$$Lf = (Jp / Td) \times 100\%$$

Dimana:

Lf = Load Factor (%)

Jp = Jumlah penumpang

Td = Kapasitas tempat duduk.

2. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan adalah jumlah perjalanan kapal dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah. Frekuensi berbanding terbalik dengan waktu antara (headway).Semakin besar frekuensi pelayanan, semakin kecil headway, sehingga waktu tunggu yang dibutuhkan oleh pengguna jasa transportasi speedboat semakin singkat (Nusa Sebayang, 2007).Menurut (Rudi Yuniarto Adi, 2008) Frekuensi adalah jumlah keberangkatan kendaraan angkutan yang melintas pada satu titik tertentu (halte bus) dalam satuan waktu, sistem frekuensi dalam (kend/jam).

3. Tunggu waktu dan Headway

Waktu tunggu adalah lamanya waktu yang dibutuhkan calon penumpang untuk menunggu kendaraan yang akan mengangkutnya. Waktu tunggu merupakan fungsi dari headway pelayanan transportasi umum dan headway pelayanan transportasi umum memiliki hubungan terbalik dengan frekuensi pelayanan dalam satuan waktu tertentu. Secara matematis waktu tunggu dapat dirumuskan sebagai berikut

$$WT = 0.5 \times Hw$$

Di mana :

WT = Waktu tunggu

Hw = Headway

4. Waktu Perjalanan dan Kecepatan Perjalanan

Waktu tempuh menunjukkan lamanya waktu yang digunakan untuk melakukan perjalanan satu kali perjalanan (satu rit) termasuk waktu yang digunakan untuk singgah, sedangkan untuk kecepatan perjalanan yang diperoleh dengan membagi panjang rute dan waktu tempuh.

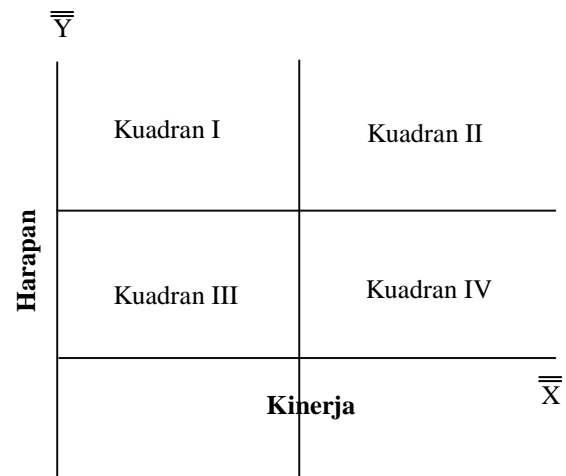
2.2 Analisa Tingkat Kualitas Pelayanan

Tingkat pelayanan merupakan metode atau tolok ukur kondisi operasional dalam arus lalu lintas,

sehingga dalam perkembangannya, tingkat pelayanan di pelabuhan menjadi prioritas, dalam rangka memberikan kepuasan dan keselamatan bagi penumpang. Untuk mengetahui kondisi tingkat pelayanan, perlu adanya penelitian mengenai kepuasan penumpang di pelabuhan. Menurut (Keputusan Menteri Perhubungan KM 32 Tahun 2001) pasal 9 ayat 1, persyaratan pelayanan yang harus dipenuhi dalam angkutan penyeberangan adalah penyedia jasa adalah pihak terkait (perusahaan angkutan), melayani penyeberangan, memiliki kapal, dan memiliki SOP yang sesuai.

2.2.1 Analisis Kinerja Penting (IPA)

Teknik IPA diterbitkan pada tahun 1977 oleh Martilla dan James di mana mereka menilai tingkat kinerja perusahaan dan harapan responden yang kemudian dianalisis menggunakan matriks IPA (Tjiptono, Fandy; Candra, 2011). Matriks IPA memiliki empat kuadran di mana sumbu X adalah implementasi layanan dan sumbu Y adalah harapan.



Gambar 1. Diagram Kartesius IPA (Importance Performance Analysis)

Empat kuadran dalam model Penting-Kinerja dapat digambarkan sebagai berikut:

a. Kuadran I

Dalam posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor produk atau jasa berada pada level yang tinggi. Namun, jika dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang rendah, sehingga konsumen menuntut perbaikan pada atribut tersebut.

b. Kuadran II

Dalam posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor produk atau jasa berada pada level yang tinggi. Dilihat dari kepuasannya, konsumen juga merasakan tingkat yang tinggi. Hal ini menuntut perusahaan untuk dapat mempertahankan posisinya, karena faktor-faktor inilah yang telah

menarik konsumen untuk memanfaatkan produk tersebut.

c. Kuadran III

Faktor-faktor yang ada di kuadran ini memiliki pengaruh yang kurang pada konsumen dan implementasinya oleh perusahaan biasa, sehingga dianggap sebagai area prioritas rendah, yang pada dasarnya tidak menjadi masalah.

d. Kuadran IV

Dalam posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen atribut produk atau jasa kurang dianggap penting, namun jika dilihat dari tingkat kepuasan, konsumen merasa sangat puas.

Berdasarkan (Santoso, Mulyarto, & Maharani, 2011) rumus menentukan tingkat kesesuaian dengan metode IPA (Importance Performance Analysis) antara tingkat kinerja dan tingkat kepentingan adalah:

$$Tki = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\%$$

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n} \text{ dan } \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n}$$

$$\bar{x} = \frac{x}{K} \text{ dan } \bar{y} = \frac{y}{K}$$

di mana :

Tki = tingkat kesesuaian

X_i = skor penilaian kinerja

Y_i = skor penilaian kepentingan

\bar{x} = skor rata-rata tingkat kinerja

\bar{y} = skor rata-rata tingkat kepentingan

n = banyaknya responden

\bar{x} = rata-rata skor tingkat kinerja seluruh atribut

\bar{y} = rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh atribut

K = banyaknya atribut yang mempengaruhi responden

2.3 Biaya Operasional Kendaraan

Salah satu kebijakan penentuan tarif adalah penentuan tarif berdasarkan biaya operasional. Penetapan tarif ini dilakukan dengan menghitung biaya operasional satuan yang dinyatakan per ton kilometer untuk angkutan barang dan per kilometer penumpang untuk angkutan penumpang. Untuk memudahkan perhitungan biaya operasional unit ini, dilakukan pengelompokan biaya sesuai dengan sifatnya, yaitu biaya tetap, biaya variabel, biaya umum (common cost), dan biaya khusus (special cost). Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena pengoperasian kendaraan/armada dalam kondisi normal untuk tujuan tertentu (Sri Widari, 2010). Sesuai dengan standar Direktorat Perhubungan Darat Republik Indonesia, biaya operasional kendaraan (transportasi) dapat dibagi menjadi 2, yaitu biaya langsung dan tidak langsung.

2.3.1 Biaya Tetap

Biaya tetap adalah biaya yang terjadi pada awal pengoperasian sistem transportasi umum. Dalam hal ini biaya tetap adalah biaya modal yang tidak tergantung pada bagaimana sistem transportasi ini dioperasikan. Biaya tetap tergantung pada waktu dan tidak terpengaruh oleh penggunaan kendaraan. Komponen biaya tetap berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 58 Tahun 2003 adalah sebagai berikut:

a. Biaya Penyusutan (Depresiasi)

Biaya penyusutan kapal penyeberangan diperoleh dari harga kapal dikurangi nilai residu yang ditetapkan oleh keputusan menteri perhubungan nomor 58 tahun 2003 sebesar 5% dari harga kapal dibagi dengan masa penyusutan 25 tahun.

b. Biaya Asuransi

Besaran biaya ini berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.58 Tahun 2003 adalah 1,5% dari harga kapal.

2.3.2 Biaya Tidak Tetap

Biaya tidak tetap adalah biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi. Biaya tidak tetap juga dapat disebut sebagai biaya variabel karena biaya ini sangat bervariasi tergantung pada hasil yang dihasilkan, seperti jarak tempuh atau jumlah penumpang atau barang yang diangkut.

a. Biaya Perawatan Harian Kapal

Biaya cleaning service per bulan x setahun

b. Biaya Bahan Bakar Minyak

Jumlah penggunaan bahan bakar tergantung pada jumlah kekuatan mesin penggerak kapal, yang merupakan kekuatan yang dibutuhkan untuk memindahkan kapal pada kecepatan tertentu dalam kondisi memindahkan perencanaan kapal. Komposisi konsumsi bahan bakar di kapal terdiri dari penggunaan bahan bakar mesin penggerak kapal dan mesin bantu kapal untuk penggunaan daya seperti penerangan, pompa dan lain-lain. Jumlah biaya ini adalah:

$$BBM = \text{Jumlah BBM} \times \text{Harga BBM} \times F$$

Di mana :

F = Frekuensi kapal/tahun

c. Biaya Pelumas

Biaya yang dikeluarkan untuk membeli minyak pelumas yang digunakan oleh kapal, baik saat terbang maupun saat berlayar. Jumlah biaya pelumas yang dikeluarkan setiap tahun adalah:

$$BP = \text{Jumlah oli pelumas} \times \text{Harga Oli Pelumas} \times F$$

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan dalam penulisan tugas akhir ini adalah studi kasus, dengan memperoleh data dari lapangan dan instansi terkait yang mengumpulkan informasi dari buku atau jurnal dan masukan dari dosen pembimbing.

3.2 Lokasi Penelitian

Sebelum menentukan lokasi penelitian, survei awal terlebih dahulu dilakukan untuk mengetahui apakah lokasi tersebut benar-benar layak untuk dijadikan lokasi penelitian. Dari hasil survei awal, diketahui bahwa penelitian ini mengambil lokasi di sepanjang jalur transportasi sungai dari dermaga Labuhan Bilik hingga Ujung Tanjung Sarang Elang Kabupaten Labuhan Batu, Sumatera Utara.

3.3 Tahapan Penelitian

Dalam sebuah penelitian, suatu proses diperlukan, dan proses yang digunakan dilakukan secara sistematis dalam waktu terbatas. Agar penelitian dapat berjalan dengan baik dan terarah, diperlukan kerangka penelitian yang berisi langkah yang harus dilakukan dalam melakukan penelitian, mulai dari tahap awal, yaitu latar belakang masalah hingga tahap akhir kesimpulan. Dalam bab ini akan disajikan data yang diperlukan sesuai dengan isu-isu yang dibahas. Dalam hal ini tidak semua data yang dikumpulkan dapat langsung digunakan untuk pemecahan masalah.

3.4 Pengumpulan Data

Pengumpulan data bertujuan untuk mengetahui jumlah elemen, informasi dan karakteristik objek yang sedang diperiksa. Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan beberapa cara pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

a. Data primer

1. Headway, waktu tunggu, dan frekuensi layanan, untuk mendapatkan data ini dilakukan secara statis.
2. *Load factor* dan waktu tempuh diperoleh dengan cara survei dinamis.
3. Wawancara dengan penumpang dan penyebaran kuesioner.
4. Biaya operasional kendaraan didapat dengan cara wawancara langsung dengan pemilik perusahaan atau operator.

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi/organisasi atau perorangan dan studi literatur, yang meliputi peta lokasi studi, aturan tarif dan jumlah armada.

3.5 Analisis dan Pengolahan Data

Analisis data untuk kinerja, tingkat kesesuaian antara kinerja dan ekspektasi, dan tarif menggunakan

metode analisis dengan formula kinerja yang ada, yang kemudian hasil pengolahan data disesuaikan dengan rekomendasi dan standar yang digunakan oleh pemerintah dan organisasi lain. Adapun perhitungan yang dilakukan adalah perhitungan *headway*, *load factor*, waktu tunggu, waktu tempuh, frekuensi pelayanan, menghitung tingkat kesesuaian antara kinerja dengan harapan, dan perhitungan biaya operasional kendaraan untuk mendapatkan tarif.

IV. PENYAJIAN DAN ANALISA DATA

4.1 Analisa Data

Hasil pengolahan data yang digunakan ialah sebagai dasar untuk mendapatkan tingkat efektifitas dan efisiensi angkutan penyeberangan yang beroperasi di kawasan wilayah penelitian. Data yang diperlukan untuk mendapatkan tingkat efektifitas ialah frekuensi *headway*, kerapatan dan kecepatan.

4.1.1 Waktu Antara (*Headway*)

Data waktu antara kendaraan pada titik pengamatan diolah sehingga diperoleh selang waktu kendaraan pada suatu trayek. Hasil yang diperoleh berupa waktu antara (*headway*) kapal pada saat jam sibuk pukul 07.00-09.00 wib adalah 9,84 menit, pukul 16.00 -18.00 adalah 9,62 menit dan jam tidak sibuk pukul 11.00 –13.00 adalah 10,71 menit.

4.1.2 Faktor Muat Penumpang (*Load Factor*)

Faktor muat atau *load factor* didefinisikan sebagai perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada suatu satuan waktu tertentu. Hasil perhitungan untuk *load factor* rata-rata pada jam sibuk pukul 07.00-09.00 wib adalah 53,51 menit, pukul 16.00 -18.00 adalah 54,75 menit dan jam tidak sibuk pukul 11.00 –13.00 adalah 39,44 menit.

4.1.3 Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan rata-rata (Kend/Jam) angkutan penyeberangan Labuhan Bilik – Ujung Tanjung Sarang Elang pada jam sibuk pukul 07.00-09.00 wib adalah 6,66 kend/jam, pukul 16.00 -18.00 wib adalah 6,33 kend/jam dan jam tidak sibuk pukul 11.00 –13.00 adalah 6,33 kend/jam.

4.1.4 Tingkat Operasional

Tingkat operasional ditinjau dari *headway* rata-rata berdasarkan hasil pengolahan data diperoleh pada jam sibuk pukul 07.00-09.00 wib 4.92 menit, pukul 16.00 -18.00 wib 4.81, dan jam tidak sibuk pukul 11.00 –13.00 wib 5.35 menit.

4.1.5 Waktu Tempuh

Waktu tempuh merupakan waktu yang dibutuhkan satu armada untuk mencapai titik tujuan, dalam penelitian ini armada penyeberangan

mempunyai waktu rata-rata sekitar 8 menit untuk mencapai tujuan dengan jarak 1,8 Km dan kecepatan 13,533 Km/jam.

4.2 Kualitas Pelabuhan Berdasarkan Penilaian Objektif

Yang dimaksud adalah menilai kualitas pelabuhan berdasarkan standar yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015 tentang standar pelayanan di pelabuhan. Penilaian di sini mencakup 5 variabel, 19 indikator, bersama dengan skor dan informasi. Berikut skor dan informasi fasilitas dan atribut yang ditinjau di pelabuhan Labuhan Bilik ada 13 fasilitas yang tidak tersedia, 2 fasilitas Tersedia namun tidak terlihat, 1 fasilitas tersedia namun tidak berfungsi, 2 fasilitas tersedia dan 1 kondisi fasilitas masih berfungsi dan terlihat.

4.3 Tingkat Kesesuaian Harapan Dan Kinerja Angkutan Penyeberangan

Tingkat Kesesuaian Total antara X (kinerja) dan Y (harapan) adalah 55,53 %, Skor rata-rata Total Tingkat Kinerja (X) adalah 2,64 dan Harapan (Y) adalah 4,75.

4.4 Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan biaya operasional kendaraan dimaksudkan untuk menentukan besaran biaya yang harus dikeluarkan oleh operator atau pemilik moda untuk mengoperasikan kendaraan dalam satuan rupiah per km. Selain itu, dengan mengetahui biaya operasional kendaraan dapat dilakukan identifikasi pengoperasian kendaraan, yaitu apakah operator mengalami kerugian atau diuntungkan. Mekanisme penentuan dan perumusan perhitungan tarif angkutan penyeberangan yang tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003 juga mengatur perhitungan biaya operasional kendaraan dalam menentukan tarif.

a. Biaya Penyusutan

$$\frac{80.000.000 - 5\%}{25} = \text{Rp. } 3.040.000$$

b. Biaya Asuransi

Biaya asuransi pada angkutan penyeberangan ini adalah sebesar Rp. 1.200.000.

c. Biaya Bahan Bakar Minyak

Besarnya biaya bahan bakar minyak adalah : Rp. 224.256.000

d. Biaya Pelumas

Untuk itu besarnya biaya pelumas angkutan penyeberangan Labuhan Bilik - Tj. Sarang Elang adalah Rp. 15.534.400.

e. Biaya Administrasi

Besarnya biaya administrasi yang dikeluarkan selama setahun adalah Rp. 730.000.

f. Biaya Perawatan

Besarnya biaya untuk perawatan yang dikeluarkan selama setahun adalah sebesar Rp. 3.600.000.

g. Biaya Gaji Operator

Jumlah biaya gaji selama setahun adalah sebesar Rp. 30.000.000.

4.5 Analisa Perhitungan Tarif

Operasional/tahun pada angkutan penyeberangan di area penelitian ini sebesar Rp. 278.360.400. Hasil perhitungan di atas adalah tarif jarak yang seharusnya berlaku untuk angkutan penyeberangan yang dikelola oleh Koperasi Bersatu Kita Jaya yang beroperasi melayani penyeberangan dari dermaga Labuhan Bilik menuju Ujung Tanjung Sarang Elang dengan jarak tempuh 1,8 km. Masing-masing terdapat selisih tarif perhitungan dengan tarif saat ini sebesar Rp. 1.500 untuk tarif penumpang rakyat dan Rp 2.500 untuk roda dua. Lokasi penelitian untuk biaya penumpang adalah Rp. 5.000 sedangkan hasil penelitian ini adalah Rp. 6.500 yang berarti bahwa perusahaan kehilangan Rp. 1.500, dan untuk tarif roda dua di lokasi penelitian dengan biaya Rp. 10.000 jika dibandingkan dengan hasil penelitian ini sebesar Rp. 7.500 yang berarti ada selisih harga sebesar Rp. 2.500.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survei dan analisis penelitian ini, beberapa kesimpulan dapat ditarik mengenai kinerja pelayanan dan tarif moda transportasi sungai yang disumbangkan oleh Labuhan Bilik – Ujung Tanjung Sarang Elang, antara lain sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, terdapat 21 unit angkutan penyeberangan yang beroperasi di lokasi studi, hasil survei memperoleh nilai headway terendah 9,89 menit dan tertinggi 10,71 menit. Hal ini menandakan bahwa headway masih tergolong kategori sedang.
2. Untuk nilai load factor dari standar yang ditetapkan pemerintah dalam PP no.41 tahun 2003 yaitu 100%, nilai load factor tertinggi dari hasil survei hanya 54,75%.
3. Frekuensi layanan transportasi penyeberangan di lokasi penelitian diambil berdasarkan 2 jam sibuk dan 1 jam tidak sibuk, hasil survei diperoleh kend/jam pada jam sibuk pagi hari, 6,33 kend/jam sore dan 6,33 kend/jam pada jam sibuk tidsk. Hasil ini masih dalam kategori baik.
4. Tingkat operasional atau biasa disebut waktu tunggu, berdasarkan hasil penelitian pada tingkat operasional angkutan penyeberangan dapat dikategorikan baik, dengan nilai rendah 4,81 menit dan tinggi 5,35 menit.

5. Hasil survei di lokasi kajian, kecepatan angkutan penyeberangan di lokasi ini adalah 7.307 knot atau 13.533 km/jam, hal ini membuktikan bahwa kecepatan ini masih dalam kategori baik.
6. Tingkat keselamatan kapal angkutan penyeberangan di lokasi studi belum memenuhi aturan yang ada, sehingga berbahaya bagi penumpang dan operator.
7. Untuk total tingkat kesesuaian antara kinerja dan ekspektasi adalah 55,53% yang berarti belum mencapai 100%, artinya tingkat ekspektasi penumpang lebih tinggi daripada pada kinerja layanan di dalam pesawat dan di atas kapal yang berarti perusahaan harus meningkatkan kinerjanya dan melengkapi serta meningkatkan atributnya.
8. Biaya operasional moda transportasi penyeberangan sungai jurusan Labuhan Bilik – Ujung Tanjung Sarang Elang berdasarkan hasil penelitian sebesar Rp. 278.360.400/tahun.

5.2 Saran

1. Perlu ada intervensi Pemerintah Daerah (Pemda) melalui Dinas Perhubungan (DISHUB) seksi angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) dalam pengelolaan angkutan sungai di wilayah studi.
2. Evaluasi dan koordinasi harus terus dilakukan oleh instansi terkait agar kinerja angkutan penyeberangan sungai bisa lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Dirjen Perhubungan Darat Nomor 005 Tahun 1994, *Tentang Petunjuk Teknis Persyaratan Pelayanan Minimal Kapal Sungai, Danau dan Penyeberangan*, Jakarta.
- [2]. Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002, *Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dengan Trayek Tetap dan Teratur*, Jakarta.
- [3]. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor : SK/AP005/3/13/DPRD/1994 *Tentang Persyaratan Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan*, Jakarta.
- [4]. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2001, *Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan*, Jakarta
- [5]. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004, *Tentang penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau*, Jakarta peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2010, tentang angkutan dan perairan, Jakarta.
- [6]. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003, *Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*, Jakarta.
- [7]. Peraturan Menteri Perhubungan no 39 tahun 2015, *Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan*, Jakarta.