

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Rute penyeberangan mengacu kepada sistem jalan raya atau jalur air yang menghubungkan daerah - daerah yang terpisah oleh perairan, dan memungkinkan kapal – kapal mengangkut penumpang, mobil, dan barang – barang mereka. Penyeberangan Merak – Bakauheni merupakan jalur penyeberangan tersibuk di Indonesia karena menjadi penghubung antara pulau Jawa dan Sumatera (Direktorat LLASDP 2015). Berdasarkan data dari PT ASDP jumlah penumpang dan kendaraan pada periode libur panjang yang melewati pelabuhan ini menunjukkan variasi yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2019, jumlah penumpang mencapai 18.832 dan jumlah kendaraan mencapai 4.786. Namun, pada tahun 2020, terjadi penurunan jumlah permintaan penyeberangan dengan hanya 4.817 penumpang dan 2.450 kendaraan dan pada tahun 2022, terjadi lonjakan signifikan dalam jumlah penumpang yang mencapai 137.232 dan jumlah kendaraan yang mencapai 9.016.

Saat ini, 65 armada kapal melayani permintaan penyeberangan dilintasan Merak – Bakauheni. Kapal – kapal tersebut memiliki ukuran dari 5.000 GT hingga 15.000 GT oleh karena itu penting untuk memastikan bahwa setiap kapal dapat diisi dengan optimal. Tidak seimbangnya antara jumlah kapal yang beroperasi dengan permintaan penyeberangan akan mempengaruhi okupansi kapal, selain itu ketersediaan dan efisiensi penggunaan dermaga juga menjadi faktor penting, dermaga harus mampu menangani frekuensi kapal tanpa menimbulkan kemacetan dan keterlambatan, terutama dengan adanya dua pilihan kelas pelayanan yaitu eksekutif dan reguler. Menurut Ketua Umum Dewan Pimpinan Pusat (DPP) Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai (GAPASDAP) Bambang Haryo soekarno menilai pelayanan bisa lebih baik jika disediakan fasilitas dermaga yang layak, dilansir oleh ekonomibisnis.com (Yati,2020). Dalam upaya meningkatkan kualitas pelayanan pemerintah melalui PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan membangun kelas eksekutif pada tahun 2017 dan baru diresmikan pada tahun 2019

Pengadaan kelas eksekutif merupakan upaya untuk mewujudkan sistem transportasi yang berdaya saing tinggi, meningkatkan efisiensi mobilitas nasional untuk barang dan manusia serta diharapkan dapat memenuhi harapan pengguna jasa (Ibad & Pradono, 2020).

Tabel 1. 1 Daftar Harga Tiket Reguler dan Eksekutif

Jenis Tiket	Satuan	TARIF	
		Kelas Reguler (Rupiah)	Kelas Eksekutif (Rupiah)
Penumpang			
Dewasa	Orang	22.700	84.800
Anak – Anak	Orang	1.800	4.000
Kendaraan			
Golongan I	Unit	26.500	85.000
Golongan II	Unit	62.100	129.677
Golongan III	Unit	133.000	187.850
Golongan IV Penumpang	Unit	481.800	749.128
Golongan IV Barang	Unit	447.800	491.800
Golongan V Penumpang	Unit	963.800	1.225.928
Golongan V Barang	Unit	835.300	904.923
Golongan VI Penumpang	Unit	1.594.800	2.015.985
Golongan VI Barang	Unit	1.285.200	1.366.620
Golongan VII	Unit	1.860.400	1.975.580
Golongan VIII	Unit	2.452.400	2.619.845
Golongan IX	Unit	3.755.000	3.998.920

Sumber : Media.com, 2019

Tabel 1.1 menunjukan tarif yang dikenakan pada kelas eksekutif lebih mahal bila dibandingkan dengan kelas reguler. Kedua moda memiliki pelayanan yang berbeda, sehingga adanya kelas eksekutif ini menambah dimensi baru dalam preferensi penumpang untuk menentukan jasa penyeberangan sesuai dengan kebutuhan masing – masing pengguna. Berdasarkan permasalahan tersebut perlu dilakukan penelitian terkait tingkat okupansi kapal dan dermaga serta preferensi masyarakat dalam memilih jasa penyeberangan di Pelabuhan Merak.

1.2 Rumusan Masalah

- a. Bagaimana Tingkat Okupansi Kapal Eksekutif dan Reguler pada periode libur panjang 23 Mei – 26 Mei 2024?
- b. Bagaimana kondisi dermaga dan tingkat keterpakaian pada periode libur panjang 23 Mei – 26 Mei 2024
- c. Dimensi apa yang paling menentukan preferensi pengguna jasa penyeberangan Merak – Bakauheni?

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis tingkat okupansi kapal pada periode libur panjang periode 23 Mei – 26 Mei 2024
- b. Untuk menganalisis kondisi dermaga dan tingkat keterpakaian pada periode panjang 23 Mei – 26 Mei 2024
- c. Untuk menganalisis dimensi yang paling mendominasi dalam pembentukan preferensi pengguna jasa Penyeberangan Merak - Bakauheni

1.4 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut

1. Secara Teoritis

- a. Penelitian ini dapat menyajikan kontribusi teoritis dalam bidang penyeberangan dan pelayanan dengan menganalisis tingkat okupansi kapal, preferensi pengguna jasa. Hal ini diharapkan dapat menambah pemahaman tentang bagaimana dimensi pembentuk preferensi pengguna jasa serta dan tingkat okupansi kapal.
- b. Penelitian ini dapat membantu dalam meningkatkan kualitas layanan dalam konteks preferensi dan okupansi, yaitu dengan memahami dimensi – dimensi preferensi pengguna jasa diperhatikan untuk meningkatkan okupansi kapal.
- c. Melalui penggunaan *research methode* yang sesuai, diharapkan penelitian ini dapat memperjelas permasalahan yang diteliti. selain itu juga pendekatan penelitian yang digunakan dapat mengembangkan pemahaman dalam menganalisis data dan menyusun laporan secara teratur.

2. Secara Praktis

- a. Dalam penelitian ini terdapat rekomendasi dalam meningkatkan okupansi kapal sehingga dapat mencapai besaran ideal dan juga penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan *stake holder* beserta regulator dalam mengembangkan kualitas layanan yang lebih baik.
- b. Hasil dari penelitian ini dapat membantu regulator dalam menentukan keputusan terkait dengan jumlah penggunaan armada. Jika penelitian ini menyatakan bahwa okupansi kapal masih rendah, langkah – langkah untuk meningkatkan okupansi kapal dapat dimulai dari pembatasan jumlah armada serta memperhatikan preferensi pengguna jasa.

1.5 Batasan Penelitian

1. Perhitungan okupansi dan BOR pada penelitian ini hanya menggunakan data penelitian periode libur 23 Mei – 26 Mei 2026 saja.
2. Penelitian ini hanya melakukan penelitian satu arah yakni dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni.
3. Objek Penelitian preferensi pengguna dibatasi hanya untuk penumpang pejalan ka