

KAJIAN PERANAN ASDP MERAK DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN ANGKUTAN LOGISTIK NASIONAL

Abdul Mutholib *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Merak harbor crossing is one of the infrastructure that serves 80 percent of Indonesia's economy in the island of Java and Sumatra. Merak harbor crossings currently has 5 dock supported by a fruit terminal with an area of 8260 m² bus that can accommodate 330 buses. In addition there is also a parking lot to accommodate vehicles waiting to enter the vessel with an area of 18 ha can accommodate 752 vehicles. Based on data obtained from the office of the Administrator port of Bantam, Over the past three consecutive years ie 2007 - 2009, respectively in 2007 transported 6, 8 million tons of goods, in 2008 transported 5.7 million tons while for the year 2009 rose to 7.2 million tonnes. The increasing demand for transportation services of PT Indonesia Ferry crossings as a port operator plans to cooperate with the municipal government to build the dock VI Cilegon near the area of Integrated Terminal Peacock (TTM). The plan is dedicated dock for passengers pedestrians. VI Pier development project is planned to be conducted early 2011

Key Words :

PENDAHULUAN

Merak adalah sebuah pelabuhan di Kota Cilegon, Banten yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatra via perhubungan laut (Selat Sunda). Setiap harinya, ratusan trip feri melayani arus penumpang dan kendaraan dari dan ke Pulau Sumatra melalui Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Rata-rata durasi perjalanan yang diperlukan antara Merak - Bakauheni atau sebaliknya dengan feri ini adalah sekitar 2 jam.

Pelabuhan Penyeberangan Merak merupakan salah satu prasarana yang melayani 80 persen perekonomian Indonesia yang berada di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Arus barang dan jasa antar kedua pulau melalui pelabuhan penyeberangan Merak -Bakauheni menunjukkan dominasi barang hasil

industri yang berasal dari Pulau Jawa seperti DKI Jakarta dan Provinsi lainnya ke Sumatera dibandingkan dengan hasil bumi (pertanian, perkebunan, peternakan, hasil hutan, hasil tambang, dll) dari pulau Sumatera menuju DKI Jakarta dan Provinsi lainnya. Perbedaan ini sangat menonjol baik secara tonase dan nilai uangnya, perbandingan arus barang dari Jawa ke Sumatera mencapai sepuluh kali lipat lebih dibanding arus barang dari Sumatera ke Jawa.

Saat ini, jumlah armada di Merak-Bakauheni sebanyak 33 unit yang dioperasikan oleh sejumlah perusahaan, yakni PT Dharma Lautan Utama, PT Windu Karsa, PT Putra Master SP, PT Jembatan Madura, dan PT ASDP Indonesia Ferry. Berdasarkan data DPP Gapasdap,

jumlah penumpang yang menyeberang pada lintasan Merak-Bakauheni mencapai 9,67 juta per tahun, sedangkan volume sepeda motor 5,72 juta unit per tahun. Pemerintah sudah merampungkan pembangunan dermaga V di Merak untuk memacu pelayanan angkutan penyeberangan di lintasan itu.

Arus angkutan barang melalui pelabuhan penyeberangan Merak - Bakauheni berdasarkan data yang diperoleh dari kantor Administrator pelabuhan Banten, selama 3 tahun berturut-turut yaitu tahun 2007 - 2009. masing-masing pada tahun 2007 terangkut 6, 8 juta ton barang, tahun 2008 terangkut 5,7 juta ton sedangkan untuk tahun 2009 naik menjadi 7,2 juta ton. Dengan demikian diketahui bahwa proses arus angkutan barang antar pulau yakni Jawa dan Sumatera atau sebaliknya menggunakan pola yang sederhana tanpa ada bongkar muat barang, karena barang yang terangkut menggunakan truk dari asal sampai tujuan.

TINJAUAN PUSTAKA

Kata ASDP yang berarti "Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan" merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu "Angkutan Sungai dan Danau" atau ASD dan "Angkutan Penyeberangan. Istilah ASDP ini merujuk pada sebuah jenis "moda" atau "jenis angkutan" dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (*jalan raya*), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (*yang mungkin belum dikenal luas*), moda angkutan laut dan moda ASDP.

Angkutan Perairan Daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan

Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Angkutan Perairan Daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigables* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau dan kanal.

Sementara itu, menurut Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, terutama pada pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi *angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal, dan terusan*. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

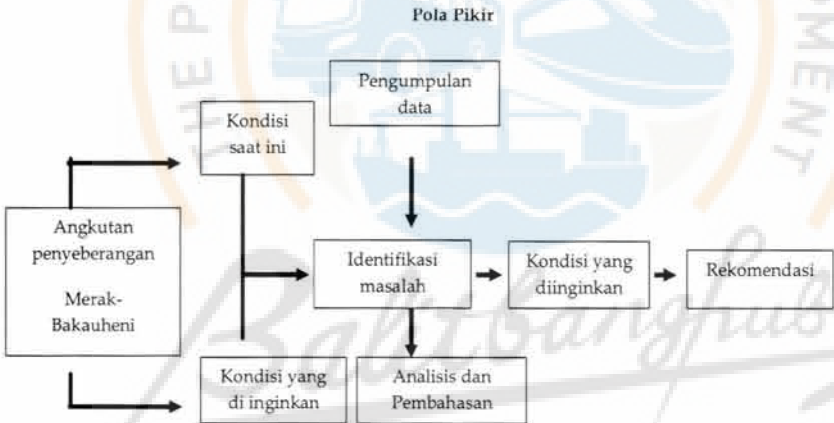
Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai *semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undang-undang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan*.

Sementara itu, angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Lintas penyeberangan Merak – Bakauheni dan Palembang – Bangka bahkan juga Inggris – Perancis adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat.

METODOLOGI

1. Pola Pikir

Pola pikir yang dikembangkan untuk melakukan kegiatan kajian Peranan ASDP Merak Dalam Mendukung Angkutan Barang, secara skematis dapat dilihat pada gambar 1.



2. Metode pengumpulan data

a. Responden dan pengumpulan data

Pengumpulan data primer dan skunder dilakukan dengan melakukan wawancara ditujukan kepada pejabat dan instansi terkait pengelola angkutan penyeberangan Merak – Bakauheni.

b. Pengumpulan data

Data dikumpulkan berdasarkan angket atau kuesioner yang diberikan kepada para pejabat Administrator pelabuhan, operator pelabuhan serta pihak terkait yang melakukan penyelenggaraan angkutan barang di pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheni.

3. Metode analisis

Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah analisis deskriptif yaitu untuk memberikan gambaran yang lebih jelas sejauh mana peranan PT. ASDP cabang pelabuhan Merak dalam mendukung angkutan barang pada lintas Jawa – Sumatera atau sebaliknya. Dalam penyelenggaraan

angkutan barang tersebut sarana dan prasarana apa saja yang tersedia dalam mendukung penyelenggaraan angkutan barang tersebut. Langkah selanjutnya mengidentifikasi sampai sejauh mana tingkat pelayanan terutama untuk angkutan barang serta pemanfaatan sarana dan prasarana sehingga akan diketahui mengenai kendala-kendala yang dihadapi dan upaya pemecahannya.

Setelah diketahui mengenai permasalahan yang ada kemudian ditentukan prioritas perbaikan pelayanan yang pada akhirnya akan terciptanya peningkatan pelayanan angkutan barang yang lebih baik sesuai kebutuhan pengguna jasa guna memenuhi kebutuhan barang bagi masyarakat baik di pulau Jawa maupun Sumatera sesuai demand yang ada. Penentuan prioritas perbaikan pelayanan berdasarkan analisis akan direkomendasikan sebagai bahan penentuan kebijakan baik untuk pimpinan maupun bagi operator di pelabuhan penyeberangan Merak – Bakauheni.

DATA DAN INFORMASI

A. Umum

Di dalam sistem transportasi nasional terdapat sektor kepelabuhan yang merupakan bagian strategis dari sistem transportasi nasional dan merupakan faktor penting dalam menunjang aktivitas perdagangan. Sektor pelabuhan memerlukan suatu kesatuan yang terintegrasi dalam melayani kebutuhan dari sarana transportasi.

Ujung tombak dari kepelabuhan tersebut adalah sektor jasa dalam melayani jasa kepelabuhan. Kegiatan pelayanan jasa kepelabuhan yang diselenggarakan oleh pelabuhan, salah satunya adalah kegiatan membongkar/memuat barang atau penumpang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya yang merupakan bagian dari kegiatan pelayanan jasa bongkar muat barang. Salah satu pelabuhan yang dikelola PT. (Persero) ASDP adalah pelabuhan Merak, Banten, Jawa Barat.

Di dalam areal pelabuhan cabang Merak terjadi kegiatan bongkar-muat barang dan

penumpang untuk tujuan Jawa-Sumatera., adakalanya pengelola jasa kepelabuhan tidak mampu mengelola kegiatan operasional akibat ketidakseimbangan sarana fasilitas dan prasarana, mempengaruhi proses kelancaran barang yang masuk maupun keluar.

Tiap-tiap pelabuhan memberikan pelayanan terhadap kapal untuk berlabuh dan bertambat guna melakukan bongkar muat barang dan turun penumpang serta memberikan pelayanan terhadap barang yang akan dimuat dan barang yang telah dibongkar dari kapal.

Pelayanan pokok pelabuhan yang diberikan pada pemakai jasa pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal berupa pemanduan dan penambatan, serta pelayanan air bersih. Di Indonesia, pelayanan terhadap kapal hampir seluruhnya diselenggarakan oleh pengelola pelabuhan, sedangkan pelayanan terhadap barang, berupa pemberian jasa bongkar muat dan jasa penyimpanan atau penumpukan barang di gudang transit biasanya diselenggarakan oleh pihak swasta. Industri swasta yang menyelenggarakan penanganan barang tersebut dapat berstatus operator terminal dan berstatus perusahaan bongkar muat.

Umumnya kapal yang sandar di pelabuhan Merak adalah kapal Ferry (Ro Ro), karena pelabuhan Merak merupakan pelabuhan penyeberangan antar pulau yakni pulau Jawa dan pulau Sumatera. Banyak kapal Ro-Ro digunakan di pelabuhan ini karena kapal Ro-Ro tersebut dapat mengangkut muatan barang berupa mobil, bus, truk ataupun muatan umum (General cargo) lainnya dan juga kapal jenis ini dapat mengangkut jumlah penumpang yang cukup banyak dalam satu kali runtenya. Salah satu

kegiatan yang dilakukan pada saat kapal berada ditambatan adalah kegiatan bongkar dan muat. Demi kelancaran arus barang dan penumpang, kegiatan bongkar muat memerlukan produktivitas yang tinggi dan dalam waktu yang singkat.

Pelabuhan penyeberangan Merak saat ini memiliki 5 dermaga yang didukung oleh 1 buah terminal bus dengan luas 8260 m2 yang dapat menampung 330 buah bus. Disamping itu tersedia pula lapangan parkir untuk menampung kendaraan yang menunggu untuk masuk kapal dengan luas 18 ha dapat menampung 752 kendaraan.

Untuk lebih jelasnya mengenai prasarana parkir dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Kapasitas Parkir Pelabuhan

NO	KONDISI PRASARANA	LUAS (M2)	KAPASITAS KENDARAAN **
	Areal parkir :		
	- Terminal Bus	8.260,00	330
	- Parkir Tunggu	18.818,00	752
	- Siap Muat Dmg. I	4.350,00	174
	- Siap Muat Dmg. II	4.200,00	168
	- Siap Muat Dmg. III	8.560,00	342
	- Siap Muat Dmg. IV	8.260,00	330
	- Siap Muat Dmg. V	9.155,00	366
	TOTAL	61.603,00	2.462,00

B. Jumlah kendaraan dan barang terangkut

Di pelabuhan penyeberangan Merak onjakan kedatangan angkutan truk barang sering terjadi pada setiap akhir pekan, untuk mengatasi hal tersebut PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Merak telah melakukan penambahan kapal KMP Panorama.

Dengan penambahan itu, berarti pada Sabtu dan Minggu total kapal Roll on Roll off (Roro) yang beroperasi menjadi 22 kapal. Lonjakan peningkatan volumenya besar, karena banyak perusahaan yang

melakukan pengiriman barang ke Sumatera dan jumlahnya sangat banyak .

Antrian panjang sering terjadi akibat peningkatan arus kendaraan dari Jawa tujuan Sumatera, kemacetan terjadi akibat adanya pembangunan *fly over* di areal pelabuhan. Pada setiap akhir pekan lonjakan jumlah kendaraan yang menyeberang sampai 150 persen, barang yang diangkut berbagai barang kelontong untuk kebutuhan di pulau sumatera.

Jumlah barang yang terangkut melalui pelabuhan penyeberangan Merak selalu mengalami fluktuasi, pada tahun 2007 barang yang terangkut sejumlah 6,8 juta ton kemudian pada tahun 2008 turun menjadi 5,7 juta ton, baru pada tahun

2009 naik menjadi 7,3 juta ton. Penurunan dan kenaikan jumlah barang yang terangkut disebabkan beberapa faktor terutama kondisi alam seperti tingginya gelombang laut di selat sunda.

Berdasarkan informasi dari pengemudi angkutan barang, komoditas/ jenis barang yang diangkut melalui pelabuhan penyeberangan Merak meliputi :

- industri otomotif;
- industri pupuk;
- industri bahan kimia;

- industri kayu;
- industri besi;
- industri pasir
- industri barang kimia
- industri pertanian;
- hasil perkebunan

penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Merak, Seluruh kapal Ro-ro yang beroperasi melayani route Pelabuhan Merak-Bakauheuni, aktifitas bongkar muatnya dipercepat menjadi 45 menit mulai dari sandar bongkar dan memuat penumpang.

Tabel 2. Jumlah barang terangkut melalui pelabuhan penyeberangan Merak Tahun 2007 – 2009

No	Tahun	Muat	Bongkar
1.	2007	6.805.309	5.778.980
2.	2008	5.761.513	5.176.469
3.	2009	7.347.228	6.811.577

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Evaluasi angkutan logistik di Pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheuni

Arus barang dan jasa antar kedua pulau melalui pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheuni menunjukkan dominasi barang hasil industri yang berasal dari Pulau Jawa seperti Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur dan Jakarta ke wilayah Sumatera.

Berdasarkan data yang diperoleh dari kantor Administrator pelabuhan Banten, selama 3 tahun berturut-turut yaitu tahun 2007 – 2009. pada pelabuhan Merak masing-masing pada tahun 2007 terangkut 6, 8 juta ton barang, tahun 2008 terangkut 5,7 juta ton sedangkan untuk tahun 2009 naik menjadi 7,2 juta ton.

Pada tahun 2010 mulai dioperasikan dermaga V sebagai penambahan dari empat buah dermaga yang sudah dioperasikan sebelumnya, untuk menghindari terjadinya penumpukan penumpang dan kendaraan, PT Indonesia Ferry Cabang Merak mulai memberlakukan jadwal padat pada pelayanan jasa

Saat ini 90 persen distribusi logistik dari barang masih menggunakan angkutan darat, termasuk di daerah penyeberangan. Sedangkan yang menggunakan angkutan laut masih 10 persen, namun demikian untuk angkutan barang pada pelabuhan Merak – Bakauheuni masih sering terjadi antrian panjang truk-truk pengangkut barang hal ini lebih disebabkan karena banyaknya kapal yang rusak atau dokin sehingga akan berpengaruh pada perjalanan kapal yang frekuensinya menurun

B. Peningkatan sarana

Kegiatan bongkar-muat barang untuk tujuan Jawa-Sumatera. Atau sebaliknya sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sarana, fasilitas dan prasarana. Tiap-tiap pelabuhan memberikan pelayanan terhadap kapal untuk berlabuh dan bertambat guna melakukan bongkar muat barang dan turun penumpang serta memberikan pelayanan terhadap barang yang akan dimuat dan barang yang telah dibongkar dari kapal. Pelabuhan Merak merupakan pelabuhan penyeberangan antar pulau, yakni pulau Jawa dan pulau

Sumatera. Banyak kapal Ro-Ro digunakan di pelabuhan ini karena kapal Ro-Ro tersebut dapat mengangkut muatan barang berupa mobil, bis, truk ataupun muatan umum (General cargo) lainnya. Selain juga kapal jenis ini dapat mengangkut jumlah penumpang yang cukup banyak dalam satu kali rutenya.

Pada saat ini seluruh kapal ro-ro yang beroperasi melayani route Pelabuhan Merak-Bakauheuni, aktifitas bongkar muatnya dipercepat menjadi 45 menit mulai dari sandar bongkar dan memuat penumpang. Industri penyeberangan di Indonesia berkembang pesat sejak pertengahan tahun 1970 karena prosedur pengelolaan yang sangat berbeda dengan prosedur pelayaran melalui pelabuhan laut konvensional.

Sejak tahun 2008 dengan 33 armada kapal dan 5 dermaga penyeberangan arus angkutan barang melalui pelabuhan penyeberangan Merak - Bakauheni berdasarkan data yang diperoleh dari Kantor Administrator pelabuhan Banten, selama 3 tahun berturut-turut yaitu tahun 2007 - 2009. masing-masing pada tahun 2007 terangkut 6, 8 juta ton barang, tahun 2008 terangkut 5,7 juta ton sedangkan untuk tahun 2009 naik menjadi 7,2 juta ton.

Proses bongkar muat pada angkutan penyeberangan berbeda dengan bongkar muat pada pelabuhan konvensional lainnya, dimana pada angkutan penyeberangan barang yang terangkut umumnya menggunakan truk sampai pada tujuan sehingga untuk bongkar muat barang sistem tidak ada karena berat muatan diketahui berdasarkan hasil pembangunan yang merupakan fasilitas yang tersedia di pelabuhan.

Permasalahan yang timbul saat ini adalah banyaknya sarana kapal yang sudah

berusia rata-rata diatas 20 tahun, sehingga akan mempengaruhi kinerja kapal itu sendiri baik dari

daya angkut maupun kecepatan. Sejak tahun 2008 ada penambahan 5 buah kapal dari 27 kapal yang beroperasi dengan pembuatan diatas tahun 1990, sehingga sejak tahun 2008 kapal yang beroperasi sebanyak 33 buah namun dari segi produktifitas selalu mengalami fluktuasi naik turun, mengingat pelabuhan penyeberangan Merak - Bakauheni menggunakan alur laut yang kondisi alamnya selalu mengalami perubahan, sehingga sering terjadi penundaan keberangkatan yang berakibat rendahnya produktifitas angkutan. Untuk meningkatkan aksesibilitas menuju pelabuhan, saat ini telah dibangun jalan tol dari Cilegon menuju daerah pelabuhan sehingga lebih memudahkan akses bagi kendaraan angkutan barang menuju pelabuhan tanpa harus melewati kota Cilegon. Disamping peningkatan aksesibilitas jalan, saat ini juga sudah dibangun dan dioperasikan dermaga V sebagai prasarana pendukung untuk meningkatkan arus barang antar pulau.

Untuk mengurangi antrian panjang kendaraan angkutan barang pada ruas jalan menuju pelabuhan, pada saat ini telah tersedia lima dermaga dengan total luas 6,1 ha yang keseluruhannya dapat menampung 2.462 kendaraan, hal ini merupakan peningkatan prasarana dalam mendukung kelancaran arus barang antar pulau melalui pelabuhan penyeberangan Merak - Bakauheni. Sehingga pada akhirnya akan mendorong laju pertumbuhan perekonomian melalui perdagangan antar pulau dan mendukung pembangunan angkutan logistik. Dengan ditingkatkannya prasarana di dalam areal pelabuhan maka akan mengurangi

antrian panjang kendaraan angkutan barang yang selama ini terjadi terutama pada kondisi tertentu terutama pada masa lebaran.

C. Sistem e-ticketing.

Sistem e-ticketing Pelabuhan Merak Banten dan Bakauheni Lampung untuk penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak Banten dan Bakauheni Lampung telah dilaksanakan pada tahun 2010 dalam mengantisipasi lonjakan permintaan pada saat lebaran, sehingga ke depannya pelaksanaan layanan penyeberangan lebih transparan, akuntabel, dan mudah diakses.

Pemerintah menjamin, kelak dengan adanya penggunaan e-ticketing, masyarakat yang menggunakan jasa penyeberangan laut di Merak dan Bakauheni, tidak lagi diganggu adanya pungutan liar. Sebenarnya, *sistem e-ticketing* sempat diberlakukan di dua lintasan penyeberangan, Merak-Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk sejak bulan Juni dan Agustus tahun 2009, namun penerapannya sempat terhenti sejak Mei tahun ini dengan sistem teknis.

Facilitas lain yang tersedia dalam rangka meningkatkan pelayanan di pelabuhan penyeberangan Merak – Bakauheni adalah *Winggate*, dimana *Wing gate* tersebut merupakan pintu tiket pejalan kaki menuju dermaga yang akan membuka otomatis jika tiket elektronik ditempelkan pada sensor *wing gate*.

Penerapan e-ticketing di pelabuhan penyeberangan merupakan bagian dari rencana transformasi bisnis PT Indonesia Ferry, sistem ini diyakini akan meningkatkan pelayanan angkutan seperti kepastian mendapat tiket dan ketepatan jadwal.

D. Upaya peningkatan Angkutan Logistik

Upaya peningkatan angkutan logistik melalui pelabuhan penyeberangan Merak dapat diupayakan melalui :

1. Peningkatan sarana

Peningkatan sarana dilakukan mengingat banyaknya sarana kapal yang sudah berusia rata-rata diatas 20 tahun, sehingga akan mempengaruhi kinerja kapal itu sendiri baik dari daya angkut maupun kecepatan, disamping itu banyaknya kapal yang rusak dan tidak beroperasi akan menghambat arus barang karena waktu tunggu semakin lama yang pada akhirnya kedatangan barang pada tempat tujuan sering terlambat, sehingga perlu penambahan armada baru untuk mendukung arus angkutan logistik antara pulau Jawa dan Sumatera.

Penambahan jumlah kapal feri yang dikhususkan untuk angkutan logistik, seperti yang dilakukan negara-negara lain. Jadi kapal untuk angkutan kendaraan dan umum berbeda dengan angkutan logistik.

2. Peningkatan prasarana jalan

Pada saat ini di pelabuhan penyeberangan Merak tengah dilakukan pembangunan infra struktur jalan baik akses menuju pelabuhan maupun di dalam areal pelabuhan seperti pembangunan *fly over*, hal ini dimaksudkan untuk memperlancar arus kendaraan menuju pelabuhan sehingga tidak akan terjadi antrian panjang menuju pelabuhan.

3. Pembangunan Dermaga

Semakin meningkatnya permintaan jasa angkutan penyeberangan PT In

donesia Ferry sebagai operator pelabuhan berencana bekerjasama dengan Pemkot Cilegon membangun dermaga VI di dekat area Terminal Terpadu Merak (TTM). Rencananya dermaga ini khusus diperuntukkan bagi penumpang pejalan kaki. proyek pembangunan Dermaga VI rencananya akan dilakukan awal 2011.

Pembangunan dermaga ini sebagai jawaban alas keluhan masyarakat yang menyatakan kalau jarak TTM dengan dermaga Pelabuhan Merak terlalu jauh. Dengan adanya dermaga VI diharapkan mempermudah penumpang menuju kapal dan TTM dapat lebih tertata dengan baik dan pengelolaannya bisa lebih optimal.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelabuhan penyeberangan Merak saat ini didukung oleh 33 buah kapal Roro dengan fasilitas 5 dermaga penyeberangan dan didukung oleh 1 buah terminal bus dengan luas 8260 m² yang dapat menampung 330 buah bus. Disamping itu tersedia pula lapangan parkir untuk menampung kendaraan yang menunggu untuk masuk kapal dengan luas 18 ha dapat menampung 752 kendaraan, dengan fasilitas yang tersedia tersebut pada tahun 2009 arus angkutan barang dengan jumlah kendaraan terangkut sebesar 1.566.368 kendaraan dan jumlah tonase angkutan barang 7,2 juta ton pada tahun 2009 naik 30 % dibanding tahun 2008 dengan jumlah 5,7 juta ton.
2. Adanya penggunaan e-ticketing, masyarakat yang menggunakan jasa

penyebrangan laut di Merak dan Bakauheni, tidak lagi diganggu adanya pungutan liar. Sebenarnya, **sistem e-ticketing** sempat diberlakukan di dua lintasan penyeberangan, Merak-Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk sejak bulan Juni dan Agustus tahun 2009, namun penerapannya sempat terhenti sejak Mei tahun ini dengan alasan teknis.

3. Masih sering terjadi penumpukan kendaraan di depan dermaga, karena belum optimalnya penetapan jadwal keberangkatan.
4. Pembangunan prasarana jalan akses didalam pelabuhan menuju dermaga saat ini tengah dilaksanakan, sehingga kedepan tidak terjadi lagi penumpukan kendaraan di pintu masuk dermaga.
5. Saat ini tengah diupayakan kerjasama dengan Pemkot Cilegon membangun dermaga VI di dekat area Terminal Terpadu Merak (TTM). Rencananya dermaga ini khusus diperuntukkan bagi penumpang pejalan kaki

B. Saran

1. Operator pelabuhan penyeberangan Merak diharapkan dapat lebih meningkatkan produktifitas angkutan penyeberangan dengan menerapkan manajemen yang lebih baik terutama masalah bongkar muat, karena masih terlihat penumpukan kendaraan di depan dermaga, hal ini dapat diatasi dengan. memperbanyak trip (perjalanan) armada kapal.
2. Penggunaan e-ticketing lebih dioptimalkan agar pelaksanaan layanan penyeberangan bisa lebih transparan, akuntabel, dan mudah diakses.

3. pihak manajemen Pelabuhan Merak diminta untuk mencari solusi terkait penumpukan kendaraan besar karena mengantre masuk dermaga di dalam pelabuhan. Hal tersebut bisa mengakibatkan antrean panjang
 4. Lebih meningkatkan kerjasama dengan pihak terkait dalam mengoptimalkan pemanfaatan penggunaan Terminal Terpadu Merak terkait dengan rencana pembangunan Dermaga IV.
 5. Pengaturan jadwal keberangkatan agar ditinjau ulang, jika memungkinkan dapat dilakukan penambahan trip perjalanan kapal agar tidak terjadi penumpukan kendaraan di lapangan parkir.
- Widya Graha Asana PT, Jakarta 2008. *Studi Kelembagaan Transportasi Multimoda dan Logistik*.
- KM 52 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan,
- Undang-undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta 2009. *Penelitian Kinerja Jasa Angkutan Dan Pelabuhan Penyeberangan*.
- Edward K Morlok, *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*, terjemahan Yani Sianipar, penerbit Erlangga, tahun 1991
- Ofyar Z Tamin, *Perencanaan Permodelan, Rekayasa Transportasi*, penerbit ITB, Bandung tahun 2008

DAFTAR PUSTAKA

- KM 71 tahun 2004 tentang Penyempurnaan lampiran Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 64 tahun 1989 tentang penetapan lintas penyeberangan sebagaimana telah diubah terakhir ke 14 dengan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 16 tahun 2003.
- *) Lahir di Jakarta, 15 maret 1961, S1 Ekonom (Jurusan Manajemen) Universitas Jaya Bayu Jakarta (tahun 1987), Kasubag Publikasi Peneliti Muda Bidang Transportasi Darat