

PEMILIHAN MODA ANGKUTAN PENUMPANG KAPAL EKSEKUTIF DAN KAPAL REGULER DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI-MERAK

Laila Rosa Linda 22116043
Muhammad Zainal Ibad, Prof. Dr. Eng. Pradono

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang utama bagi kendaraan maupun penumpang yang akan menuju Pulau Sumatera dan sebaliknya. Jumlah penumpang yang terus menerus bertambah membuat pemerintah berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi laut. Oleh karenanya dibuatlah dermaga eksekutif dalam upaya mewujudkan peningkatan kualitas transportasi laut di Indonesia. Adanya kapal eksekutif ini merupakan inovasi baru dalam memenuhi kebutuhan kualitas kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak, karena jika sebelumnya hanya ada kapal reguler, sekarang terdapat moda baru yang membuat penumpang lebih bebas untuk menentukan pilihan dalam menggunakan moda. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pemilihan moda penumpang kapal baik eksekutif maupun reguler di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni-Merak. Untuk mencapai tujuan tersebut terdapat tiga sasaran yaitu 1. Mengidentifikasi karakteristik pengguna kapal penyeberangan Bakauheni-Merak. 2. Mengidentifikasi faktor-faktor memengaruhi dalam pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak. 3. Mengidentifikasi kecenderungan penumpang dalam pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dan regresi logistik menggunakan MiniTAB dan didapatkan fungsi utilitas $U_T = -2.93 + 4.51 X_2 + 5.37 X_4$. X_2 merupakan waktu tempuh moda angkutan penyeberangan di pelabuhan bakauheni dan X_4 merupakan frekuensi kapal.

Kata Kunci: Pemilihan Moda, Pelabuhan, Regresi Logistik Biner, Dermaga Eksekutif.

ABSTRACT

Bakauheni Ferry Port is a ferry port that connects Sumatra and Java Islands. This port is the main gate for vehicles and passengers going to Sumatra Island and vice versa. The number of passengers that continues to increase makes the government try to improve the quality of sea transportation. Because of this, an executive dock was made in an effort to improve the quality of sea transportation in Indonesia. The existence of this executive ship is a new innovation in meeting the quality needs of the Bakauheni-Merak Port ferry, because previously there were only regular ships, now there is a new mode that makes passengers more free to make choices in using the mode. Therefore, this study aims to determine how the mode choice of ship passengers, both executive and regular, at the Bakauheni-Merak Ferry Terminal. To achieve this goal, there are three objectives, namely 1. Identifying the characteristics of the users of the Bakauheni-Merak ferry. 2. Identifying the factors that influence the choice of vessel mode for the Bakauheni-Merak Port crossing. 3. Identifying the tendency of passengers in choosing the ferry mode for the Bakauheni-Merak Port crossing. The analysis method used in this research is descriptive and logistic regression using MiniTAB and the utility function is obtained $U_T = -2.93 + 4.51 X_2 + 5.37 X_4$. X_2 is the travel time of the ferry mode at Bakauheni Harbor and X_4 is the frequency of the ship.

Keywords: Mode Choice, Port, Binary Logistic Regression, Executive Wharf.

PENDAHULUAN

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang utama bagi kendaraan maupun penumpang yang akan menuju Pulau Sumatera dan sebaliknya. Pelabuhan Bakauheni sudah beroperasi sejak tahun 1981 melayani penumpang dari Pulau Sumatera ke Pulau Jawa dan Pulau Jawa ke Pulau Sumatera.

Dalam masa pemerintahan Kabinet Kerja, terdapat program pengembangan infrastruktur strategis yang merupakan pengimplementasian dari Nawacita. Nawacita telah dijabarkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 yang didalamnya termuat proyek strategis guna peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah. Salah satu proyek strategis yang tercantum yaitu pembangunan pelabuhan baru dan pengembangan kapasitas yang termasuk didalamnya yang diwujudkan dengan pembangunan dermaga eksekutif. Dermaga Eksekutif Bakauheni di resmikan pada tanggal 8 Maret 2019.

Transportasi merupakan sarana penting dalam mendukung pembangunan dan kegiatan perekonomian masyarakat serta pengembangan suatu wilayah. Sistem transportasi berfungsi untuk meningkatkan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan antar wilayah. Dalam pemenuhan kebutuhan akan menimbulkan pergerakan, dan dengan adanya pergerakan akan menimbulkan pemilihan moda. Pemilihan moda akan timbul ketika semakin banyak jenis jasa transportasi dan berbagai

sarana yang ditawarkan, sehingga masyarakat sebagai konsumen akan lebih selektif dalam memilih moda transportasi. Penyeberangan dari Provinsi Lampung menuju Provinsi Banten melalui transportasi laut memiliki dua rute penyeberangan, salah satunya adalah Pelabuhan Bakauheni-Pelabuhan Merak yang memiliki dua moda yaitu kapal reguler dan kapal eksekutif.

Pengadaan dermaga eksekutif merupakan upaya untuk mewujudkan sistem transportasi yang berdaya saing tinggi dan meningkatkan efisiensi mobilitas nasional untuk barang dan manusia. Mengingat provinsi Lampung sebagai penghubung dari Pulau Sumatera ke Pulau Jawa dan berdekatan langsung dengan Jakarta sebagai sentral ekonomi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Peranan transportasi dari sudut ekonomi adalah merangsang pertumbuhan ekonomi, melancarkan dan memudahkan distribusi bahan-bahan kebutuhan yang berbeda, alat untuk menstabilkan harga, mengurangi isolasi daerah, menunjang perluasan pasar, dan menunjang terciptanya spesialisasi yang luas (H. F. Ruru, 1993).

Jika sebelumnya hanya terdapat kapal reguler sebagai moda penyeberangan Bakauheni-Merak atau sebaliknya, maka pada tahun 2019 muncul penambahan moda yaitu kapal eksekutif. Masing-masing moda tersebut memiliki ciri khas yang berbeda dari aspek pelayanannya. Dengan adanya perbedaan tersebut, maka masyarakat akan memiliki preferensi atau kecenderungan terhadap salah satu moda tergantung dengan kebutuhan dari masing-masing pengguna. Penambahan moda kapal eksekutif tidak memiliki tujuan untuk mematikan operasional kapal reguler karena memiliki ciri khas dan sasaran yang berbeda.

Berdasarkan data yang di dapat dari perwakilan PT. ASDP Indonesia Ferry

(persero) cabang Bakauheni, jumlah penumpang pada tahun 2019 meningkat dibandingkan tahun 2018. Yang paling signifikan ialah pada kendaraan roda empat yang jumlahnya naik hingga 179.629 unit kendaraan dan kendaraan roda dua yang mengalami kenaikan sebanyak 92.268 unit kendaraan. Dan untuk pejalan kaki mengalami kenaikan sebanyak 60.000 orang (ASDP, 2019). Penelitian ini ingin mengetahui bagaimana pemilihan moda kapal eksekutif dan reguler dalam penyeberangan Bakauheni-Merak dengan mengetahui faktor-faktor apa yang memengaruhi penumpang dalam menentukan moda yang digunakan dan bagaimana kecenderungannya agar sehingga dapat memunculkan rekomendasi untuk kedua moda tersebut. Tujuan penelitian ini dapat terwujud melalui sasaran-sasaran sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik pengguna kapal penyeberangan Bakauheni-Merak.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor memengaruhi dalam pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak.
3. Mengidentifikasi kecenderungan penumpang dalam pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak.

METODE PENELITIAN

Metodologi pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dari penelitian ini melalui kuisisioner untuk mengetahui karakteristik pengguna kapal eksekutif dan kapal reguler, faktor pendukung penumpang memilih kapal eksekutif dan optimasi pelayanan pada kapal eksekutif. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan wawancara

kepada penumpang kapal penyeberangan Bakauheni-Merak dengan ketentuan penumpang tersebut sudah pernah menggunakan kedua jenis moda kapal yaitu kapal reguler dan eksekutif.

Untuk mencapai jumlah responden sebanyak 100 orang dengan efisiensi waktu dan biaya, penyebaran kuisioner penelitian ini dilakukan dalam satu hari dengan menggunakan lima orang surveyor. Dalam penelitian ini dilakukan metode pengambilan dengan melakukan wawancara kepada 100 pengguna kapal penyeberangan Bakauheni – Merak. Pembagiannya adalah 50 responden merupakan pengguna kapal eksekutif dan 50 responden merupakan pengguna kapal reguler. Pada saat penengambilan data dilapangan, tidak dilakukan pembagian tim surveyor. Seluruh surveyor melakukan wawancara kepada penumpang moda kapal reguler terlebih dahulu yaitu dari Pelabuhan Bakauheni-Merak, sedangkan wawancara kepada penumpang moda kapal eksekutif dilakukan setelahnya yaitu dari Pelabuhan Merak-Bakauheni.

Dalam wawancara yang dilakukan, responden diberikan pertanyaan tentang preferensi dalam menggunakan kedua moda tersebut. Responden dihadapkan pada suatu keadaan yang diharuskan untuk memilih antara kedua moda tersebut. Hal tersebut bertujuan untuk mengetahui jika responden dihadapkan pada suatu keadaan yang sama akan tetapi memiliki dua pilihan untuk menggunakan salah satu moda yaitu kapal reguler atau eksekutif, maka moda mana yang akan mereka pilih. Sedangkan Pengumpulan data sekunder dilakukan untuk mengetahui gambaran umum penumpang dari kapal reguler dan kapal eksekutif. Berikut adalah tabel kebutuhan data dalam penelitian analisis

pemilihan moda angkutan penumpang kapal eksekutif dan kapal reguler.

Untuk metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis regresi logistik. Analisis deskriptif dipakai untuk menggambarkan bagaimana karakteristik pengguna kapal penyeberangan Bakauheni-Merak. Sedangkan analisis regresi logistik digunakan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang paling memengaruhi dalam pemilihan moda. Sehingga dari adanya gambaran karakteristik pengguna moda dan faktor apa yang paling memengaruhi dalam pemilihan moda dapat dikaitkan untuk memunculkan rekomendasi apa yang sesuai untuk kedua moda tersebut.

TINJAUAN LITERATUR

A. Transportasi

Pengertian transportasi secara harfiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara fisik dalam waktu yang tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Secara umum transportasi dibagi menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Menurut beberapa ahli transportasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

- 1) Menurut Hadihardaja dkk, dalam buku Sistem Transportasi (1997), transportasi adalah pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pergerakan (*movement*) dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain.
- 2) Menurut Kamaludin (1986) dalam Musa dan Setiono (2012), transportasi adalah mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau

dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan pemindahan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

B. Sistem Transportasi

Menurut Tamin (2000), sistem transportasi merupakan suatu interaksi yang terjadi antara aktivitas, jaringan transportasi, dan arus (*flow*) dimana hubungan ketiga elemen tersebut saling berinteraksi dan berbanding lurus, sehingga kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Kemudian sistem transportasi berkembang hingga saat ini memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang menjadi pusat berbagai aktivitas masyarakat (Hadihardaja, 1997).

C. Pelayanan

Pelayanan merupakan suatu aktivitas yang ditawarkan oleh suatu lembaga pemerintah/swasta kepada pihak lain. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 32 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan pasal 9 ayat 1, berisi tentang persyaratan pelayanan angkutan penyeberangan yang wajib dipenuhi yaitu:

1. Hanya dilakukan oleh perusahaan angkutan penyeberangan,
2. Melayani lintas penyeberangan yang ditetapkan,
3. Dilayani oleh kapal yang digunakan untuk melayani lintas angkutan penyeberangan,
4. Dioperasikan sesuai dengan sistem dan prosedur pelayanan yang ditetapkan oleh Dirjen dengan jadwal tetap dan teratur.

Adapun bunyi pasal 2 yaitu kapal diperuntukkan untuk melayani angkutan penyeberangan dan diharuskan berbendera Indonesia dengan pengecualian untuk kapal yang melayani angkutan penyeberangan antar negara.

GAMBARAN UMUM



GAMBAR 1
PELABUHAN BAKAUHENI-MERAK

Sumber: PT. ASDP, 2019.

A. Kapal Eksekutif

Dermaga Eksekutif resmi dioperasikan sejak tanggal 19 Desember 2018. Dermaga eksekutif yang berada di Merak dibangun di dekat Dermaga VI Pelabuhan Merak dengan luas tapak pengembangan yaitu 42.505 m², sedangkan untuk dermaga eksekutif di Bakauheni dibangun di dekat dengan Dermaga VII dengan luas bangunan 38.709 m². Berdasarkan penuturan Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), Ira Puspawati mengatakan bahwa proyek dermaga eksekutif merupakan wujud komitmen peningkatan layanan penyeberangan Bakauheni-Merak dengan percepatan waktu tempuh pelayaran dari 2,5 jam dengan kapal reguler menjadi 1 jam menggunakan kapal eksekutif. Dermaga eksekutif dibangun dengan konsep smart building yang modern. (Sari, 2019).

Perbedaan antara dermaga reguler dengan eksekutif yaitu dilihat dari interior design dermaga dan fasilitas pendukung di dalam kapal. Dermaga eksekutif memiliki 3 lantai, lantai pertama merupakan tempat pembelian tiket dan pencetakan tiket, lantai kedua merupakan tempat tunggu dan pintu keberangkatan untuk penumpang yang tidak membawa kendaraan, sedangkan lantai ketiga diperuntukkan untuk retail. Adanya perbedaan fasilitas pendukung yang membuat harga tiket kapal eksekutif lebih mahal dibandingkan dengan kapal reguler. Untuk satu orang penumpang kapal eksekutif tarif tiket yang dikenakan senilai Rp 50.000 (dewasa) sementara anak-anak hanya dikenakan biaya Rp 34.000. Bila menggunakan kendaraan pribadi maka harga yang dikenakan sudah termasuk penumpang di dalamnya.

Keberangkatan untuk kapal eksekutif memiliki waktu tunggu dari satu kapal ke kapal lain yaitu dua jam. Adapun jadwal keberangkatan dari Merak ke Bakauheni di mulai pukul 06.00, 08.00, 10.00, 12.00, 14.00, 16.00, 18.00, 20.00, 22.00, 00.00, 02.00, dan 04.00 WIB. Sedangkan, Bakauheni ke Merak mulai dari pukul 05.00, 07.00, 09.00, 11.00, 13.00, 15.00, 17.00, 19.00, 21.00, 23.00, 01.00, 03.00 WIB

B. Kapal Reguler

Kapal reguler merupakan di Pelabuhan Merak dan Bakauheni merupakan kapal dengan muatan besar yang adahulu digunakan untuk mengangkut kereta api menuju Panjang. Kapal reguler memiliki kapasitas muatan yang lebih besar, sehingga rata-rata kecepatan kapal ini hanya sekitar 12 km/jam. Waktu tempuh menggunakan kapal ini adalah 2,5-3 jam. Untuk parkir kendaraan di dalam kapal reguler ini tidak dipisahkan antara mobil penumpang dengan kendaraan bus/truk,

sehingga mobil penumpang dapat parkir bersampingan langsung dengan bus/truk.

Umumnya jenis fasilitas yang tersedia di kapal reguler sama dengan yang disediakan di kapal eksekutif, perbedaannya terletak dari kualitas pelayanannya. Untuk ruang tunggu di dalam kapal, disediakan dalam dua kelas yaitu bisnis dan ekonomi. Kelas bisnis menggunakan Ac, sedangkan kelas ekonomi merupakan smoking area. Untuk menggunakan fasilitas di dalam kelas bisnis, penumpang akan dikenakan biaya tambahan yaitu Rp. 15.000 untuk setiap orangnya.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Penumpang

berdasarkan hasil analisis yang sudah dilakukan dapat digambarkan karakteristik penumpang dalam beberapa jenis yaitu usia, pendapatan, pekerjaan, dan tujuan perjalanan. Umumnya untuk penumpang usia remaja lebih memilih menggunakan moda kapal reguler sedangkan untuk usia lansia lebih memilih menggunakan moda kapal eksekutif yang dapat dilihat pada Tabel 1 di bawah ini.

TABEL 1
REKAPITULASI KUISIONER RESPONDEN
UNTUK KELOMPOK USIA

Kelompok Usia	Pengguna Moda Kapal Reguler	Pengguna Moda Kapal Eksekutif	Total
12-25: Remaja	24	21	45
26-45: Dewasa	21	20	41
45-65: Lansia	5	9	14
<i>Jumlah Responden</i>	50	50	100

Beragamnya jenis pekerjaan responden pengguna moda dapat dilihat pada Tabel 2. Akan tetapi berdasarkan hasil data tersebut dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna moda kapal eksekutif memiliki pekerjaan sebagai wiraswasta. Sedangkan untuk moda kapal reguler mayoritas

penggunanya belum bekerja atau sebagai pelajar.

Jenis Pekerjaan	Pengguna Moda Kapal Reguler	Pengguna Moda Kapal Eksekutif	Total
Mahasiswa/pelajar	11	7	18
Karyawan Swasta	8	8	16
Petani	5	0	5
Wiraswasta	8	20	28
Pedagang	2	0	2
IRT	2	4	6
PNS	4	5	9
Guru	1	2	3
Supir	3	1	4
Buruh	2	0	2
Lainnya	4	3	7
<i>Jumlah Responden</i>	50	50	100

Sedangkan untuk karakteristik penumpang jika dilihat dari rentang pendapatannya dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna moda kapal eksekutif memiliki upah kerja sebesar UMP Lampung yaitu Rp. 2.432.001 sedangkan untuk mayoritas pengguna kapal reguler karna memang kebanyakan merupakan pelajar atau mahasiswa maka rentang pendapatannya di bawah UMP Lampung. Jika dilihat dari tujuan perjalanannya, umumnya penumpang melakukan mobilitas menggunakan kapal untuk melakukan kegiatan bekerja.

B. Faktor yang Memengaruhi

Uji validitas dilihat dari P-Value pada Pearson test dengan syarat $P\text{-Value} \geq 0,05$, sedangkan untuk mengetahui keaslian data (reabilitas) dilihat berdasarkan P-Value pada Hosmer-Lemeshow test, dengan ketentuan $P\text{-Value} < 0,2$ yang berarti sangat rendah, $0,2 < P\text{-Value} < 0,4$ artinya rendah, $0,4 < P\text{-Value} < 0,7$ artinya sedang, $0,7 < P\text{-Value} < 0,9$ artinya tinggi dan $0,9 < P\text{-Value} < 1,0$

memiliki arti sangat tinggi. P-Value dari Pearson Test pada penelitian ini sebesar 0.998 (P-Value >0,05) yang artinya data dalam penelitian ini valid. P-Value dari Hosmer-Lemeshow test sebesar 0.726, artinya reabilitas data pada penelitian ini tinggi karna melebihi 0,7. Hasil dari kedua uji tersebut dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini layak digunakan untuk analisis selanjutnya.

Setelah dilakukan iterasi sebanyak tujuh kali, maka didapatkan model persamaan utilitas yang didalamnya terdapat faktor-faktor paling berpengaruh dalam pemilihan moda, yaitu waktu tempuh dan frekuensi dengan nilai koefisien determinasi (R^2) dengan nilai sebesar 62.38%. Dengan melihat nilai koefisien determinasi tersebut dapat mengetahui seberapa besar model dapat menerangkan kondisi yang sebenarnya. Semakin besar nilainya, maka semakin kuat kemampuan model dalam menerangkan kondisi yang sebenarnya (Tamin, 2008). Koefisien determinasi tersebut juga dapat berarti bahwa sebesar 62.38% pemilihan moda penumpang dalam memilih moda kapal penyeberangan dijelaskan oleh faktor waktu tempuh dan frekuensi kapal.

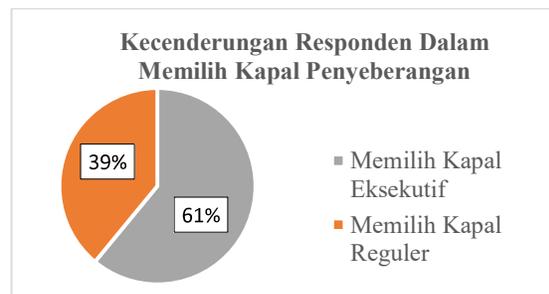
$$U_7 = -2.93 + 4.51 X_2 + 5.37 X_4$$

Keterangan:

- UT = Nilai Utilitas Moda Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni
- X₂ = Waktu Tempuh Moda Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Bakauhen
- X₄ = Frekuensi Kapal Moda Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni

C. Kecenderungan Pemilihan Moda

Setelah responden dihadapkan pada beberapa pertanyaan tentang preferensi antara menggunakan kapal eksekutif atau regular, didapatkan hasil bahwa dari 61 dari 100 responden memilih menggunakan moda kapal penyeberangan eksekutif dan sisanya sebesar 39 cenderung memilih moda kapal regular dapat dilihat pada Gambar di bawah ini. Dalam memilih kecenderungan penggunaan kapal, responden sudah diberikan pertanyaan dengan variabel-variabel prediktor.



Moda kapal eksekutif memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan kapal regular, yaitu 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, ruang tunggu kedatangan kapal yang nyaman dan terdapat outlet-outlet tempat makan yang bersih dan terkenal. Berdasarkan hasil temuan yang didapatkan, pengguna moda kapal penyeberangan Bakauheuni – Merak yang didominasi oleh usia produktif dengan tujuan perjalanan adalah untuk bekerja cenderung memilih menggunakan kapal eksekutif karena waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan dengan kapal regular. Walaupun biaya kapal eksekutif lebih mahal dibandingkan dengan kapal regular, pengguna moda yang umumnya usia produktif dan memiliki penghasilan >Rp. 2.000.000 lebih memilih menggunakan moda kapal eksekutif karena

kenyamanan yang didapatkan dari fasilitas pendukung yang disediakan. Jika menggunakan kapal eksekutif, waktu tempuh kapal kurang lebih adalah 1-1,5 jam, sedangkan waktu tempuh untuk kapal reguler kurang lebih 2,5-3 jam. Semakin tinggi mobilitas seseorang, maka semakin tinggi juga energi yang akan dikeluarkan, oleh karenanya pengguna moda kapal penyeberangan lebih cenderung memilih kapal eksekutif demi efisiensi waktu dan energi.

KESIMPULAN

Berdasarkan temuan studi yang ada di dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kecenderungan pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak, penumpang lebih memilih kapal eksekutif dibandingkan dengan kapal reguler. Hal tersebut dikarenakan faktor utama yang memengaruhi penumpang dalam pemilihan moda adalah waktu tempuh dan frekuensi. Dilihat dari karakteristik penumpang yang mayoritas tujuan dari penggunaan moda tersebut adalah untuk melakukan kegiatan bekerja sehingga preferensi penumpang lebih memilih kapal eksekutif karena waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan dengan kapal reguler.

Rekomendasi yang dapat diberikan terkait pemilihan moda transportasi kapal penyeberangan Bakauheni-Merak berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan adalah Dengan mengetahui faktor-faktor apa yang memengaruhi dalam pemilihan moda kapal penyeberangan Pelabuhan Bakauheni-Merak, pengelola kapal bisa lebih meningkatkan kualitas pelayanannya terutama dalam faktor yang memengaruhi dalam pemilihan moda yaitu waktu tempuh dan frekuensi kapal. Pengelola harus memperbaiki dan mengevaluasi

kualitas sesuai dengan harga yang dibayar oleh pengguna jasa kapal penyeberangan. Berikut beberapa rekomendasi bagi masing-masing pengelola kapal penyeberangan Bakauheni-Merak

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, R., Asrul, & Risman. (2016). Model Pemilihan Moda Transportasi Laut Pada Wilayah Kepulauan. 1-12.
- Bruton M.J. (1986). *Introduction to Transportation Planning*. Melbourne: Hutchinson.
- Hadihardaja. (1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Hardianto. (2018). Perbandingan Pemilihan Moda Transportasi Laut Menuju Pelabuhan Simeulue.
- Ilmar, S. R., & dAUD, J. (2017). Model Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Kapal Roll On Roll Off (PT. ASDP) dan Kapal Cepat Rute Singkil-Sinabang. *Teknik Sipil*, 1-10.
- Joetata Hadiraharja. (1997). *Sistem Transportasi*. Jakarta: Universitas Guru Darma.
- Kamaludin, R. (1986). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Gramedia.
- M. N. Nasution. (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

- Ofyar Z. Tamin. (2000). *Perencanaan dan PemodelanTransportasi*. Bandung.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI, Nomor 26 Tahun 2012*. (n.d.).
- Setiono, M. d. (2012). Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya. 4.
- Tamin, O. Z. (2008). *Peencanaan, Permodelan, & Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB.
- Wulansari, D. N. (2014). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Menuju Bandara. *Kajian Teknik Sipil*, 1-8.