

Analisis Kelayakan Infrastruktur Darat Di Pelabuhan Bungkutoko Kendari

La Ode Muhammad Ramadhan, Ridwan Syah Nuhun², Riyan Abdillah Takdir³, Agustan⁴

^{1, 2, 3, 4} Jurusan Teknik Sipil Program Studi Teknik Kelautan

Koresponden*, Email: muhammadramadhan245@gmail.com

Info Artikel	Abstract
Diajukan Diperbaiki Disetujui	<p><i>Bungkutoko Port in Kendari City holds a strategic role as the primary gateway for the movement of passengers and goods in Southeast Sulawesi, making the feasibility of its land infrastructure a key factor in ensuring operational efficiency and public service. This study aims to evaluate the feasibility of the land area infrastructure at Bungkutoko Port in meeting operational requirements and to formulate facility adjustment strategies based on applicable port standards. The research employs a descriptive quantitative approach, with data collected through direct field observations, interviews with relevant authorities (the Transportation Agency and the Class II Kendari Port Authority and Harbormaster Office), and documentation studies. The analysis was conducted by comparing technical infrastructure data, such as berths and passenger terminals, against prevailing ferry port service standards. The results indicate that the berth is adequate for vessels such as the Jet Liner (4,563 GT, LOA 80 m) and Tilong Kabilia (6,022 GT), where the required length of 184 m for large vessels and 102 m for small vessels is satisfied by the actual length of 188 m and a depth of -14 m MLWS. The passenger terminal facilities, including a 620.16 m² waiting room, a 93.024 m² canteen, a 93.024 m² administrative office, a 49 m² prayer room, and 24 m² of restrooms, meet the minimum spatial standards for passenger comfort. However, several critical deficiencies were identified in supporting facilities, including the lack of adequate fire extinguishers (APAR) in the waiting area, minimal disability facilities (wheelchairs), and prayer and health rooms that do not yet meet completeness standards. Based on this analysis, it is concluded that the land infrastructure of Bungkutoko Port is functionally categorized as feasible with an 80% compliance rate, although managerial improvements and the addition of safety and inclusivity facilities are required to achieve optimal service.</i></p>
Keywords: Infrastructure Feasibility, Bungkutoko Port, Land Facilities, Service Standards, Kendari City.	<p>Abstrak Pelabuhan Bungkutoko di Kota Kendari memiliki peran strategis sebagai gerbang utama pergerakan orang dan barang di Sulawesi Tenggara, sehingga kelayakan infrastruktur daratnya menjadi faktor kunci dalam menjamin kelancaran operasional dan pelayanan publik. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kelayakan infrastruktur wilayah daratan di Pelabuhan Bungkutoko guna memenuhi kebutuhan operasional serta merumuskan strategi penyesuaian fasilitas berdasarkan standar pelabuhan yang berlaku. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif, data dikumpulkan melalui observasi lapangan langsung untuk mengamati kondisi aktual, wawancara dengan otoritas terkait (Dinas Perhubungan dan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kendari), serta studi dokumentasi. Analisis dilakukan dengan membandingkan data teknis infrastruktur (seperti dermaga dan terminal penumpang) terhadap standar pelayanan pelabuhan penyeberangan yang berlaku, di mana dermaga memadai untuk kapal seperti Jet Liner (4.563 GT, LOA 80 m) dan Tilong Kabilia (6.022 GT), dengan perhitungan panjang dibutuhkan 184 m untuk kapal besar dan 102 m untuk kapal kecil yang keduanya terpenuhi oleh panjang aktual 188 m serta kedalaman -14 m MLWS. Terminal penumpang memiliki luas ruang tunggu sebesar 620,16 m², kantin seluas 93,024 m², ruang administrasi 93,024 m², Mushola 49 m² dan Toilet 24 m² telah memenuhi standar minimum luasan bagi kenyamanan pengguna jasa. Namun terhadap beberapa kekurangan kritis pada fasilitas penunjang, di antaranya ketidadaan alat pemadam api ringan (APAR) yang memadai di ruang tunggu, minimnya fasilitas disabilitas (kursi roda), serta kondisi ruang kesehatan dan mushola yang belum memenuhi standar kelengkapan. Berdasarkan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa secara fungsional infrastruktur darat Pelabuhan Bungkutoko masuk dalam kategori layak dengan tingkat pemenuhan standar mencapai 80%, meskipun diperlukan langkah perbaikan manajerial dan penambahan fasilitas keselamatan serta inklusivitas untuk mencapai optimalisasi pelayanan.</p>
Kata kunci: Kelayakan Infrastruktur, Pelabuhan Bungkutoko, Fasilitas Darat, Standar Pelayanan, Kota Kendari.	

I. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan infrastruktur vital dalam sistem transportasi laut yang memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan sektor industri dan perdagangan. Sebagai bagian integral dari rantai sistem transportasi dan logistik nasional, pelabuhan berkontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi dan nasional. Oleh karena itu, pengelolaan pelabuhan harus dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional guna memastikan kelancaran, keamanan, serta kecepatan layanan kepelabuhanan. Di Indonesia, transportasi laut memegang peranan penting dalam distribusi barang dan jasa, khususnya untuk menjangkau wilayah kepulauan di Kawasan Timur Indonesia. Untuk mengoptimalkan fungsi tersebut, diperlukan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai, lengkap dengan fasilitas yang menunjang kegiatan operasional secara optimal [1].

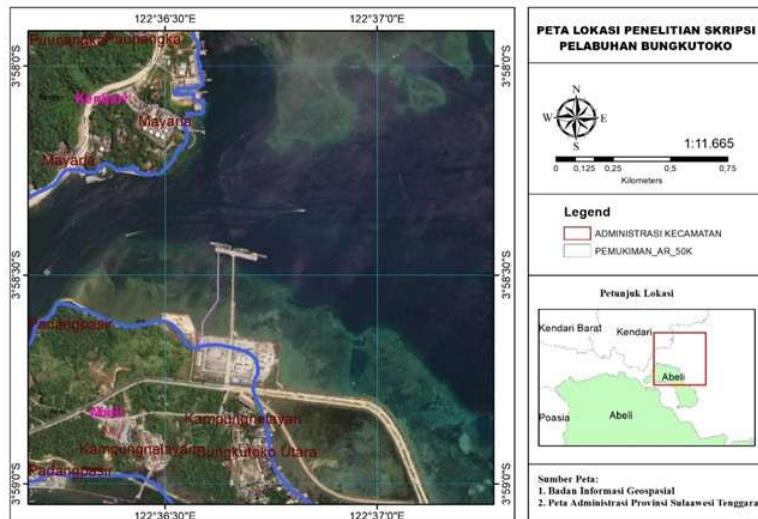
Fasilitas merupakan komponen penting dalam penyediaan jasa, mencakup aspek fisik, perlengkapan, sarana komunikasi, dan elemen pendukung lainnya yang harus tersedia selama proses pelayanan. Keberadaan fasilitas ini menjadi salah satu faktor utama yang dipertimbangkan oleh konsumen dalam menentukan pilihan jasa. Pada tingkat harga yang relatif sama, kelengkapan dan kualitas fasilitas yang ditawarkan akan berkontribusi langsung terhadap peningkatan kepuasan pelanggan. Pelanggan cenderung merasa lebih puas dan loyal terhadap penyedia jasa yang mampu menyediakan fasilitas yang memadai dan nyaman. Dengan demikian, fasilitas tidak hanya menjadi tolok ukur dalam menilai kualitas pelayanan, tetapi juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengalaman dan kemudahan pelanggan dalam beraktivitas [2].

Pelabuhan merupakan bagian dari infrastruktur transportasi laut yang memiliki peran sangat penting dan strategis dalam mendukung pertumbuhan industri dan perdagangan. Selain itu, pelabuhan juga merupakan sektor usaha yang mampu memberikan kontribusi nyata terhadap perekonomian dan pembangunan nasional karena menjadi bagian integral dari mata rantai sistem transportasi dan logistik. Untuk mewujudkan pelayanan pelabuhan yang lancar, aman, dan cepat, diperlukan pengelolaan yang dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional, maka diperlukan pemanfaatan fasilitas yang efisien. Dalam mendukung pemanfaatan fasilitas tersebut tentunya perlukan kelaikan dari tiap-tiap fasilitas pelabuhan dalam hal ini fasilitas pada infrastruktur daratan pada Pelabuhan Bungkutoko [1].

II. METODOLOGI PENELITIAN

1) Lokasi Penelitian

Secara geografis, pelabuhan ini berada di Pulau Bungkutoko, Kecamatan Abeli, tepat di luar Teluk Kendari, sehingga tidak terpengaruh oleh aktivitas Jembatan Teluk Kendari maupun proses sedimentasi yang terjadi di dalam teluk. Secara astronomis, lokasi pelabuhan berada pada koordinat sekitar $3^{\circ}58'25''$ Lintang Selatan dan $125^{\circ}11'00''$ Bujur Timur.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
(Sumber: Hasil Analisis)

2) Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui dua jenis data: primer dan sekunder, dengan prosedur sebagai berikut:

1) Data Primer

- Observasi: Observasi ini dilakukan sehingga memperoleh data primer dengan memberikan pertanyaan serta mengamati secara langsung mengenai kondisi aktual infrastruktur pelabuhan, seperti keadaan fisik dermaga dan terminal penumpang pada Pelabuhan Bungkutoko Kendari
- Dokumentasi: Untuk melengkapi data yang telah diperoleh penulis juga menggunakan dokumen-dokumen yang diperoleh berhubungan dengan kelayakan infrastruktur pelabuhan Bungkutoko Kendari. Alasan menggunakan data dari dokumen karena dipandang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya dan dalam penulisan ini data-datanya sebagai data sekunder lebih banyak digunakan untuk analisis

2) Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan mencakup:

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut [3].
- KP 432 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), 2017 [4].
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.5062/AP005/DRJD/2020 Tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan.
- Data kunjungan penumpang Dokumen terkait fasilitas di pelabuhan Bungkutoko.
- Studi literatur dan penelitian terdahulu tentang infrastruktur pelabuhan.

3) Teknik Analisis Data

- Analisis kelayakan infrastruktur daratan Pelabuhan Bungkutoko

Analisis kelayakan infrastruktur daratan pada Pelabuhan Bungkutoko merupakan kajian penting untuk memastikan bahwa fasilitas darat yang ada dapat mendukung operasional pelabuhan secara optimal. Infrastruktur daratan meliputi dermaga dan terminal pelabuhan serta fasilitas pendukung lainnya yang berperan dalam kelancaran aktivitas bongkar muat dan distribusi barang. Dalam analisis ini, aspek teknis seperti kapasitas, kondisi fisik,

- Analisis perbandingan infrastruktur darat di pelabuhan Bungkutoko dengan dinas perhubungan kota kendari

Analisis perbandingan infrastruktur darat antara Pelabuhan Bungkutoko dan Dinas Perhubungan Kota Kendari merupakan kajian penting untuk memahami kesiapan dan kesesuaian fasilitas pendukung transportasi di wilayah tersebut. Pelabuhan Bungkutoko sebagai pelabuhan pengumpul yang baru dibangun memiliki infrastruktur darat yang relatif modern dan dirancang untuk mendukung aktivitas bongkar muat serta distribusi barang dan penumpang secara efisien. Infrastruktur darat di pelabuhan ini meliputi dermaga yang luas, trestle, causeway, serta lahan sisi darat yang memadai untuk aktivitas terminal, gudang, dan parkir kendaraan. Sementara itu, Dinas Perhubungan Kota Kendari bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengembangan infrastruktur transportasi darat secara umum, termasuk jalan, terminal, dan fasilitas pendukung lainnya yang menghubungkan pelabuhan dengan kawasan kota dan sekitarnya.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

1) Kondisi Infrastruktur Pelabuhan Bungkutoko

Kondisi infrastruktur Pelabuhan Bungkutoko berdasarkan data dari berbagai sumber serta peraturan pemerintah dan dinas perhubungan menunjukkan bahwa pelabuhan ini cukup strategis dan sedang dalam proses pengembangan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi kawasan Kendari dan sekitarnya.

Tabel 1. Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko

NO	Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko	Ukuran
	I	Dermaga
1	Panjang Dermaga (Lp)	188 meter
2	Tinggi Dermaga (H)	14 meter MSL
3	Lebar Dermaga	20 meter
II		1.417 meter²/370 orang
1	Ruang Informasi	4 meter x 4 meter
2	Toilet	3 meter x 2 meter
3	Loket	4 meter x 3 meter
4	Muholla	7 meter x 7 meter

(Sumber:Kantor Kesyabandaran Otoritas Kelas II Kendari, 2025)

Tabel fasilitas Pelabuhan Bungkutoko menunjukkan dua kelompok fasilitas utama: dermaga dan terminal penumpang. Dermaga Pelabuhan Bungkutoko berukuran 188 meter panjang, 20 meter lebar, dan 14 meter di atas permukaan laut rata-rata (MSL). Sesuai dengan kebutuhan operasional pelabuhan, dimensi tersebut memungkinkan dermaga untuk melayani berbagai jenis kapal, terutama kapal kargo dan kapal penumpang berukuran besar. Kehadiran fasilitas dermaga ini sangat penting untuk mendukung proses bongkar muat, sandar kapal, dan perpindahan penumpang dan logistik secara efisien. Dengan luas 1.417 meter persegi, bagian penumpang terminal memiliki kapasitas sekitar 370 orang. Dibangun untuk menerima baik penumpang yang datang maupun yang berangkat dari pelabuhan. Di dalamnya direncanakan beberapa fasilitas pendukung utama, seperti ruang tunggu, toilet pria dan wanita, dan musholla.

Tabel 2. Data Ukuran dan Nama Kapal Di Pelabuhan Bungkutoko

No	Nama Kapal	Perusahaan	Bobot Kapal (Gt)	Panjang Kapal Loa (M)	Lebar B (M)
1	Jet Liner	Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni)	4563	80	20
2	Tilong Kabilia	Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni)	6022	80	20
3	Sabuk Nusantara 78	Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni)	2087	80	20
4	Sabuk Nusantara 50	Pt.Han Jaya Mediterania Lines	1259	30	12
5	Sabuk Nusantara 84	Pt. Citrabaru Adinusantara	2097	30	12
6	Sabuk Nusantara 44	Pt. Citrabaru Adinusantara	2090	30	12
7	Sabuk Nusantara 31	Pt. Citrabaru Adinusantara	1202	30	12

(Sumber:Kantor Kesyabandaran Otoritas Kelas II Kendari, 2025)

Tabel ini menunjukkan data tentang kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bungkutoko, termasuk informasi tentang perusahaan pemilik, bobot kapal dalam satuan Gross Tonnage (GT), panjang kapal (Loa), dan lebar kapal (B). Kapal-kapal ini beragam dalam jenis dan ukuran. Dengan panjang 80 meter dan lebar sekitar 20 meter, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) memiliki tiga kapal pertama, Jet Liner, Tilongkabila, dan Sabuk Nusantara 78, masing-masing dengan bobot terbesar 4.563 GT, 6.022 GT, dan 2.087 GT.

2) Evaluasi Kelayakan Infrastruktur Pelabuhan Bungkutoko

a. Kebutuhan Dermaga Pelabuhan Bungkutoko Kendari

Perhitungan kebutuhan panjang dermaga untuk kegiatan bongkar muat penumpang mengacu pada data hasil prediksi arus penumpang yang akan dilayani di Pelabuhan Bungkutoko Kendari dengan kapal rencana untuk perkiraan kebutuhan dermaga Pelabuhan Bungkutoko Kendari adalah dengan masing-masing kapal 6.022 GT memiliki panjang kapal 80 meter, lebar kapal 20 meter dan kapal 2.097 GT memiliki panjang kapal 30 meter, lebar kapal 12 meter.

Untuk kapal 6.022 GT memiliki panjang kapal 80 meter, lebar kapal 20 meter

$$L_P = nL_{oa} + (n + 1) \times 10\% \times L_{oa}$$

$$L_P = 2 \times 80 + (2 + 1) \times 10\% \times 80$$

$$L_P = 160 + 0,3 \times 80$$

$$L_P = 160 + 24$$

$$L_P = 184 \text{ m}$$

Untuk kapal 2.097 GT memiliki panjang kapal 30 meter, lebar kapal 12 meter.

$$L_P = nL_{oa} + (n + 1) \times 10\% \times L_{oa}$$

$$L_P = 3 \times 30 + (3 + 1) \times 10\% \times 30$$

$$L_P = 90 + 0,4 \times 30$$

$$L_P = 90 + 12$$

$$L_P = 102 \text{ m}$$

Hasil analisis diatas diketahui bahwa, untuk kapal 6.022 GT memiliki panjang kapal 80 meter, lebar kapal 20 meter panjang dermaga yang dibutuhkan adalah 184 meter dan Untuk kapal 2.097 GT memiliki panjang kapal 30 meter, lebar kapal 12 meter adalah 102 meter, jika di bandingkan dengan data dari KSOP dengan panjang dermaga 188 meter maka dermaga tersebut sudah memenuhi baik dari standar maupun hasil analisis penelitian.

b. Kebutuhan Terminal Penumpang Pelabuhan Bungkutoko Kendari

Standar dimensi ruang atau besaran ruang pada terminal Pelabuhan dapat ditentukan melalui Peraturan Menteri Perhubungan 52 Tahun 2004, disebutkan salah satunya pada pendekatan besaran ruang dasar perhitungan untuk peruntukan lahan daratan pelabuhan [5].

Tabel 3. Dasar Perhitungan Besaran Ruang

Area	Perhitungan
Area Gedung Penumpang	A = a1 + a2 + a3
Ruang Tunggu	a1 = (a * n * N * x * y).
Ruang Kantin	a2 = 15% * a1
Ruang Administrasi	a3 = 15% * a1
Mushola	Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 penduduk Pendukung yaitu seluas 60 m ²
Toilet	Berdasarkan pada peraturan kesehatan menteri yang diperuntukan fasilitas umum
Fasilitas Kesehatan	Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 penduduk Pendukung yaitu seluas 60 m ²

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan 52 Tahun 2004)

Dengan,

- a = Luas Areal yang Dibutuhkan Untuk Satu Orang.
- n = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal.
- N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Yang Bersamaan.
- x = Rasio Konsentrasi (1,0 – 1,6).
- y = Rata-Rata Fluktuasi (1,2).

Berdasarkan rumus perhitungan area diatas maka jika di gunakan untuk menghitung area fasilitas Pelabuhan Bungkutoko sesuai dengan [5], dan Peraturan Menteri Perhubungan 52 Tahun 2004 adalah sebagai berikut:

$$a = 1,417 \text{ m}^2 / 370 \text{ orang} = 3,8 \text{ m}^2$$

$$n = 104 \text{ orang}$$

$$N = 2 \text{ kapal}$$

$$x = 1,0$$

$$y = 1,2$$

Maka, area Ruang Tunggu pelabuhan Bungkutoko adalah

$$a1 = (a \times n \times N \times x \times y)$$

$$a1 = (3,8 \times 104 \times 2 \times 1,0 \times 1,2)$$

$$a1 = 948,48 \text{ m}^2$$

area Ruang Kantin pelabuhan Bungkutoko adalah

$$a2 = (15\% \times a1)$$

$$a2 = (15\% \times 948,48)$$

$$a2 = 142,272 \text{ m}^2$$

area Ruang Administrasi pelabuhan Bungkutoko adalah

$$a3 = (15\% \times a1)$$

$$a3 = (15\% \times 948,48)$$

$$a3 = 142,272 \text{ m}^2$$

Sehingga area gedung penumpang di Pelabuhan Bungkutoko adalah

$$A = a1 + a2 + a3$$

$$A = 948,48 \text{ m}^2 + 142,272 \text{ m}^2 + 142,272 \text{ m}^2$$

$$A = 1233,024 \text{ m}^2$$

Tabel 4. Parameter Besaran Ruang

Parameter	Standar	Analisis
Ruang Tunggu	576 m ²	620,16 m ²
Ruang Kantin	86,4 m ²	93,024 m ²
Ruang Administrasi	86,4 m ²	93,024 m ²
Mushola	60 m ²	49 m ²
Toilet	4 m ²	24 m ²
Total		1.306,024 m²

(Sumber: Analisis data, 2025)

Dari parameter tersebut didapatkan hasil pada ruang-ruang terminal Pelabuhan Bungkutoko rata-rata sesuai standar besaran ruang yang ditentukan oleh Peraturan Menteri. Hasil total parameter dari tabel diatas di hitung tanpa menghitung dimensi ruang yang ada didalam terminal penumpang. Sehingga dapat diketahui bahwa berdasarkan data dari KSOP adalah **1.417 m²** dan hasil analisis adalah **1.306,024 m²**, maka terdapat sekitar **110,976 m²** ruang yang tidak di hitung, yaitu :

1. Ruang Penyitaan,
2. Ruang VVIP,
3. Ruang Security,

4. Ruang Kesehatan,
5. Ruang ASI,
6. Tempat Wudhu, Dan
7. Kantor Pengendali Operasi (KPO).

Pada ruang yang tidak mencapai minimal besaran ruang dapat dikembangkan sesuai kapasitas penumpang yang ada serta memperhatikan perhitungan dimensi furniture. Sehingga dapat mencapai kenyamanan sirkulasi dan aktivitas gerak dengan baik.

3) Kondisi Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko Kota Kendari

Tabel 5. Kondisi Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko Kota Kendari

No.	Fasilitas Pelabuhan	Uraian Fasilitas	Tolak Ukur	Indikator		Bobot
				Tidak Tersedia	Tersedia	
1.	Ruang tunggu	APAR	Tersedianya APAR sesuai dengan kebutuhan minimal 1 unit.	√	-	0,13%
		Petunjuk jalur Evakuasi	Tersedia petunjuk arah evakuasi sesuai dengan kebutuhan.	-	√	0,13%
		Titik kumpul Evakuasi	Tersedia Titik kumpul Evakuasi kondisinya mudah terbaca.	-	√	0,13%
		CCTV	Tersedianya CCTV sesuai dengan kebutuhan paling sedikit 1 unit.	-	√	0,25%
		Lampu penerangan	Tersedianya sesuai dengan kapasitas ruang tunggu (cahayanya 200-300 lux).	-	√	0,25%
2.	Loket Tiket	Denah/Layout Pelabuhan	Tersedianya Denah/Layout Pelabuhan (mudah terbaca dan strategis).	-	√	0,08%
		Informasi keberangkatan	Tersedianya sesuai dengan kebutuhan	-	√	1,50%
		Layanan informasi penumpang	Tersedianya sesuai dengan kebutuhan	-	√	1,50%
3.	Musholla	Peralatan Sholat	Tersedianya sesuai dengan kapasitasnya	√	-	0,25%
		Lampu penerangan	Tersedianya sesuai dengan kapasitas ruangan	-	√	0,25%
		Ketersedian air bersih	Air bersih 100% dan tidak berbau	-	√	0,25%
4.	Toilet	Lampu penerangan	Tersedianya sesuai dengan kapasitas ruangan	-	√	0,25%

5.	Ruang kesehatan dan ASI	Fasilitas lainnya (wastafel, Kran air)	Tersedianya sesuai dengan kebutuhan	-	✓	0,25%
		Pelangkapan P3k	Tersedianya sesuai dengan kebutuhan untuk penanganan darurat	-	✓	0,25%
			Tersedianya sesuai dengan kebutuhan untuk penanganan darurat dan alat kehatian berfungsi dengan baik	✓	-	0,38%
		Kursi roda	Tersedianya sesuai dengan kapasitas ruangan	✓	-	0,25%
Jumlah				1,01%	5,09%	6,1%

(Sumber : (*Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.5062/AP005/DRJD/2020 Tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan*).

Bobot total sebesar 6,1% mengindikasikan kontribusi fasilitas-fasilitas ini dalam penilaian keseluruhan standar pelayanan pelabuhan penyeberangan. Dari indikator yang tersedia, terlihat bahwa sebagian besar fasilitas utama telah terpenuhi, namun masih terdapat kekurangan pada beberapa item seperti APAR di ruang tunggu, kelengkapan mushola, dan fasilitas kursi roda serta lampu pada ruang kesehatan. Hal ini menjadi sinyal penting bagi pengelola pelabuhan untuk melakukan perbaikan dan pemenuhan standar secara menyeluruh demi mendukung keamanan, kenyamanan, dan keterjangkauan layanan bagi seluruh penumpang. Pendekatan sistematis terhadap evaluasi dengan bobot terperinci seperti ini membantu memastikan bahwa aspek kritis tidak terabaikan dalam meningkatkan kualitas layanan pelabuhan penyeberangan.

4) Strategi dan Upaya Komprehensif Penyesuaian Fasilitas Daratan Sesuai Standar Pelabuhan

Upaya yang paling mendesak dan harus diprioritaskan berfokus pada peningkatan aspek fisik dan teknis fasilitas, demi menjamin keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi operasional. Peningkatan-peningkatan ini meliputi:

1. Pengembangan dan Redesain Terminal Penumpang: Melakukan penyesuaian total terhadap terminal penumpang, termasuk perbaikan fasilitas didalam terminal penumpang seperti (ruang penyitaan, ruang VVIP, ruang security, ruang kesehatan, ruang ASI, tempat wudhu, dan kantor pengendali operasi), peningkatan fasilitas pendingin udara, dan perbaikan sarana aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, guna memenuhi standar pelayanan pelabuhan Kelas II.
2. Optimalisasi Fasilitas Penunjang: Memastikan ketersediaan dan kualitas fasilitas pendukung vital, seperti loket karcis yang memadai, kamar mandi/toilet yang bersih, dan fasilitas kesehatan (P3K) yang siap siaga.
3. Peningkatan Jaringan Jalan Akses: Melakukan pemeliharaan rutin dan perbaikan kualitas jalan akses di dalam dan sekitar area pelabuhan, serta memastikan sistem drainase berfungsi optimal untuk mencegah genangan.

Di samping intervensi fisik, keberhasilan dalam jangka panjang sangat bergantung pada penguatan aspek manajerial dan koordinasi strategis. Upaya manajerial ini bertujuan untuk menciptakan sistem operasional yang berkelanjutan dan terintegrasi, mencakup:

1. Penerapan Rencana Pemeliharaan Terstruktur: Menyusun dan melaksanakan jadwal pemeliharaan dan inspeksi rutin yang ketat terhadap seluruh infrastruktur darat, mencegah kerusakan dini, dan memperpanjang umur layanannya.
2. Peningkatan Koordinasi Antar-Instansi: Memperkuat sinergi kelembagaan antara otoritas pelabuhan (KSOP/UPP) dengan Pemerintah Daerah (Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum) dalam perencanaan tata ruang dan manajemen lalu lintas, khususnya pada jam-jam sibuk.
3. Alokasi Anggaran Pengembangan: Menyusun proposal anggaran yang realistik dan strategis untuk pembiayaan proyek pengembangan infrastruktur darat yang telah direkomendasikan, memastikan dana tersedia untuk mencapai kepatuhan regulasi.

Dengan melaksanakan rangkaian upaya fisik dan manajerial ini secara komprehensif, fasilitas wilayah daratan Pelabuhan Bungkutoko Kendari akan mencapai tingkat kelayakan yang sesuai dengan ketentuan pemerintah, yang pada akhirnya akan meningkatkan kualitas pelayanan, efisiensi logistik, dan daya saing pelabuhan di kawasan tersebut.

IV. KESIMPULAN

Adapun dari pembahasan dan hasil analisis data, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. **Kelayakan Fasilitas Wilayah Daratan dalam Pelabuhan Bungkutoko untuk Kebutuhan Operasional** secara umum, evaluasi kelayakan fasilitas wilayah daratan Pelabuhan Bungkutoko terhadap kebutuhan operasional menunjukkan tingkat kepatuhan sekitar **80%** berdasarkan perbandingan data KSOP dengan analisis penulis, di mana dermaga memadai untuk kapal seperti Jet Liner (4.563 GT, LOA 80 m) dan Tilong Kabilia (6.022 GT), dengan perhitungan panjang dibutuhkan **184 m** untuk kapal besar dan **102 m** untuk kapal kecil yang keduanya terpenuhi oleh panjang aktual **188 m** serta kedalaman -14 m MLWS. Terminal penumpang memiliki ruang tunggu **620,16 m²** (standar 576 m²), kantin **93 m²** (standar 86,4 m²), dan administrasi **93 m²** (standar 86,4 m²), dengan ruangan sisa **110,976 m²** untuk ruang tambahan seperti VVIP, security, dan KPO, tetapi defisit pada mushola, toilet serta ruang kesehatan menurunkan kualitas pelayanan. Hasil observasi lapangan mengonfirmasi kondisi baik pada parkir, loket tiket dengan informasi keberangkatan, dan ruang tunggu berkapasitas 370 orang, dengan indikator bobot penilaian total **5,09 %** dari **6,1%**, sehingga secara teknis layak untuk operasi saat ini tapi memerlukan optimalisasi untuk pertumbuhan arus penumpang musiman.
2. **Upaya yang Dilakukan agar Fasilitas Wilayah Daratan dapat Sesuai dengan Ketentuan** ini difokuskan pada perbaikan langsung agar pelabuhan Bungkutoko memenuhi standar pelabuhan kelas II dalam peningkatan aspek fisik dan teknis fasilitas, demi menjamin keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi operasional yaitu :
 - a. Pengembangan Terminal Penumpang: Redesain total mencakup ruang penyitaan bagasi, VVIP, security, kesehatan, ASI (ruang menyusui), tempat wudhu, serta kantor pengendali operasi. Tambahan AC yang memadai dan aksesibilitas untuk difabel (seperti ramp dan toilet khusus) memastikan inklusivitas dan kenyamanan, mengurangi keluhan penumpang selama menunggu.
 - b. Optimalisasi Fasilitas Pendukung: Pastikan loket karcis cukup untuk antrean lancar, toilet bersih dengan sanitasi baik, serta posko P3K lengkap obat-obatan dan tenaga medis siaga. Ini vital untuk higiene dan respons darurat, mencegah risiko kesehatan di area ramai.
 - c. Peningkatan Jalan Akses: Pemeliharaan rutin jalan dalam dan sekitar pelabuhan, plus drainase efektif, cegah banjir atau genangan saat hujan. Ini tingkatkan akses kendaraan, kurangi kemacetan, dan aman bagi pejalan kaki serta difabel

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adris.A.Putra And S. Djalante, "Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan," *Ilm. Media Eng. Vol.6*, Vol. 6, No. 2, Pp. 84–93, 2011.
- [2] N. R. A. Aulia, T. Maritza, D. Mutiara, And P. Disma, "Kajian Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Priok Terhadap Pertumbuhan Nilai Ekspor Indonesia," *E-Jurnal Ekon. Pembang. Univ. Udayana*, Vol. 11, No. 1, Pp. 1–14, 2019.
- [3] Kementerian Perhubungan, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut," 2020.
- [4] Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. Kp. 936/Djpl/2020," 2020, *Jakarta*.
- [5] N. Amartya And A. Dwiyanto, "Tinjauan Desain Layout Terminal Penumpang Pelabuhan Kendal Terhadap Aspek Efisiensi Sirkulasi," Pp. 2–7, 2024.