

**ANALISIS PROSES MUAT KENDARAAN UNTUK MENCEGAH
KETERLAMBATAN PEMUATAN DI KM. DHARMA RUCITRA VIII**

Muhammad Abdul Chadir¹, Rizal Rochmansyah²,
Achmad Ali Mashartanto³, Yusuf Pria Utama⁴
¹²³Politeknik Pelayaran Sumatera Barat,
⁴Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran
qodira40@gmail.com

ABSTRACT

Vehicle loading and unloading operations are critical activities that directly affect ship departure schedules. This study aims to analyze the factors causing delays in vehicle loading operations and the mitigation efforts implemented on KM Dharma Rucitra VIII. The research employs a qualitative descriptive method, with data collected through field observations, interviews, documentation studies, and fishbone diagram analysis. The results indicate that vehicle loading delays are influenced by four main factors. The material factor is related to the presence of Over Dimension Over Load vehicles. The method factor arises from the absence of standardized procedures for checking vehicle dimensions and load limits. The environment factor includes tidal conditions and sea waves that affect ship stability during loading operations. The machine factor is associated with rampdoor loads exceeding the Safe Working Load of 45 tons. These factors are interrelated and disrupt the continuity of the vehicle loading process. Based on the fishbone analysis, several mitigation efforts are proposed, including monitoring weather forecasts and tidal conditions through the Maritime Meteorological Station, utilizing Indonesian tidal reference data, arranging vehicle loading based on priority, restricting over dimension over load vehicles, and implementing standardized checks of vehicle dimensions and loads prior to loading. The application of these measures is expected to improve safety, orderliness, and efficiency in vehicle loading operations, thereby minimizing delays in ship departures.

Keywords: Loading, unloading, vehicle, ship, departure, schedules

ABSTRAK

Operasi bongkar muat kendaraan merupakan kegiatan kritis yang secara langsung mempengaruhi jadwal keberangkatan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor penyebab keterlambatan operasi bongkar muat kendaraan dan upaya mitigasi yang dilakukan pada KM Dharma Rucitra VIII. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan data yang dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara, studi dokumentasi, dan analisis fishbone diagram. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan pemuatan kendaraan dipengaruhi oleh empat faktor utama. Faktor material terkait dengan adanya kendaraan *Over Dimension Over Load*. Faktor metode muncul dari

tidak adanya prosedur standar untuk memeriksa dimensi dan batas muatan kendaraan. Faktor lingkungan meliputi kondisi pasang surut dan gelombang laut yang mempengaruhi stabilitas kapal selama operasi pemuatan. Faktor mesin terkait dengan beban *rampdoor* yang melebihi Beban Kerja Aman sebesar 45 ton. Faktor-faktor tersebut saling berkaitan dan mengganggu kelangsungan proses pemuatan kendaraan. Berdasarkan analisis *fishbone*, diusulkan beberapa upaya mitigasi, antara lain pemantauan prakiraan cuaca dan kondisi pasang surut air laut melalui Stasiun Meteorologi Maritim, pemanfaatan data referensi pasang surut air laut Indonesia, pengaturan pemuatan kendaraan berdasarkan prioritas, pembatasan kendaraan yang kelebihan dimensi dan muatan, serta penerapan standar pemeriksaan dimensi dan muatan kendaraan sebelum pemuatan. Penerapan langkah-langkah ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan efisiensi dalam operasi pemuatan kendaraan, sehingga dapat meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal.

Kata Kunci: Bongkar, muat, kendaraan, kapal, keberangkatan, jadwal

A. Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang luas sangat bergantung pada transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah. Salah satu moda transportasi laut yang memiliki peran penting dalam mendukung pergerakan kendaraan dan barang antarpulau adalah kapal *Roll-on/Roll-off* (Ro-Ro). Kegiatan pemuatan kendaraan pada kapal Ro-Ro menjadi faktor krusial yang menentukan keselamatan pelayaran serta ketepatan waktu keberangkatan kapal.

Proses pemuatan kendaraan tidak hanya melibatkan aktivitas memasukkan kendaraan ke dalam ruang muat, tetapi juga mencakup

pengaturan posisi kendaraan, pengendalian antrean di dermaga, serta koordinasi antara petugas darat dan awak kapal. Kompleksitas proses tersebut menjadikan pemuatan kendaraan sebagai salah satu tahapan operasional yang rawan menimbulkan keterlambatan apabila tidak dikelola dengan baik. Ketidakteraturan dalam pemuatan dapat berdampak pada penumpukan kendaraan, gangguan arus lalu lintas pelabuhan, hingga meningkatnya risiko kecelakaan kerja.

Secara regulasi, kegiatan pemuatan kendaraan di kapal Ro-Ro telah diatur dalam berbagai ketentuan internasional dan nasional. Konvensi SOLAS 1974 Bab II-1 dan Bab VI mengatur pengamanan muatan,

pengoperasian *rampdoor*, serta kewajiban penyusunan Cargo Securing Manual. STCW Amandemen Manila menegaskan bahwa awak kapal yang terlibat dalam pemuatan kendaraan harus memiliki kompetensi terkait stabilitas kapal dan keselamatan muatan.

Tingkat nasional, (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan, 2017) dan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal, 2016) menekankan bahwa pengangkutan kendaraan harus memenuhi persyaratan keselamatan dan kelaikan teknis. KM Dharma Rucitra VIII yang beroperasi pada lintasan Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur juga menghadapi tantangan serupa.

Ketidaksesuaian, seperti alat penimbang kendaraan yang tidak berfungsi, penempatan kendaraan yang dilakukan secara melintang, kondisi ruang muat yang kotor serta terdapat ceceran minyak, jarak antarkendaraan yang terlalu dekat, ruang muat yang tidak steril dari

penumpang, serta tidak dilakukannya pengikatan kendaraan pada bagian haluan, tengah, dan buritan Febriansyah et al. (2024).

Permasalahan dalam pengelolaan dan operasional pelabuhan, khususnya pada kinerja pelayanan yang kurang efektif, menyebabkan terjadinya antrean kapal akibat lamanya proses penataan muatan kendaraan. Kondisi tersebut berdampak pada rendahnya kualitas pelayanan serta munculnya keluhan dari penumpang (Alintiyo, 2023).

Salah satu kejadian yang menonjol adalah insiden tergelincirnya truk di area *rampdoor* akibat distribusi muatan yang tidak seimbang, yang mengakibatkan penghentian sementara proses pemuatan. Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor penyebab keterlambatan pemuatan kendaraan di KM Dharma Rucitra VIII serta merumuskan upaya perbaikan guna meningkatkan keselamatan dan kelancaran operasional kapal Ro-Ro.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini memanfaatkan berbagai sumber data yang berasal dari dokumen internal kapal dan perusahaan, regulasi nasional dan internasional di bidang keselamatan pelayaran, serta literatur akademik yang relevan. Dokumen utama yang digunakan meliputi *cargo manifest*, berita acara operasional dan kerusakan kapal, prosedur pemuatan kendaraan, serta pedoman keselamatan pemuatan pada kapal Ro-Ro.

Metode Penelitian kualitatif adalah pendekatan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang diberikan individu atau kelompok terhadap masalah sosial atau manusia (Levitt et al., 2018). Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Melalui pendekatan ini, data dikumpulkan dalam bentuk deskriptif, seperti hasil wawancara dengan perwira dan awak kapal terkait, catatan observasi langsung selama proses muat berlangsung, serta dokumentasi (Rusli, 2021).

Secara umum terdapat 4 (empat) macam teknik pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, dokumentasi dan gabungan/triangulasi (observasi,

wawancara dan observasi) (Sugiyono, 2020). Melalui pendekatan ini, data dikumpulkan dalam bentuk deskriptif, seperti hasil wawancara dengan perwira dan awak kapal terkait, catatan observasi langsung selama proses muat berlangsung, serta dokumentasi (Sujarweni, 2014).

Observasi lapangan dilakukan secara langsung selama proses pemuatan kendaraan di dermaga dan di atas kapal. Observasi difokuskan pada kondisi kendaraan dan muatan terhadap kelancaran pemuatan (Sujarweni, 2020). Observasi dilakukan secara sistematis disusun berdasarkan kategori dalam diagram *fishbone*, yaitu *material*, *method*, *machine*, dan *environment*, *measurement*, *man*.

Wawancara mendalam dengan pihak-pihak yang terlibat langsung dalam kegiatan pemuatan, seperti nakhoda, mualim, awak kapal, dan petugas lapangan. Wawancara bertujuan untuk menggali informasi terkait prosedur pemuatan (Sujarweni, 2020). Pendekatan ini digunakan untuk memperoleh perspektif praktis dari pelaksana operasional sehingga data yang diperoleh mencerminkan kondisi nyata di lapangan.

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data melalui catatan atau dokumen yang berkaitan dengan peristiwa yang telah terjadi. Dalam penelitian ini, dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis dokumen seperti berita acara, *stowage plan*, dan *manifest* kendaraan (Sujarweni, 2020).

Seluruh data yang diperoleh dari studi literatur, observasi, wawancara, dan analisis dokumen dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan diagram fishbone sebagai alat bantu analisis. *Fishbone* Diagram secara umum adalah sebuah gambaran grafis yang menampilkan data mengenai faktor penyebab dari kegagalan atau ketidak sesuaian hingga menganalisa ke sub paling dalam dari faktor penyebab timbulnya masalah (Aristriyana, 2020).

Diagram *fishbone* ini digunakan sebagai metode mengelompokkan dan mengidentifikasi faktor faktor penyebab keterlambatan kegiatan pemuatan kendaraan. Analisis ini bertujuan untuk menentukan faktor dominan penyebab keterlambatan, mengkaji dampak yang ditimbulkan, serta merumuskan upaya perbaikan yang relevan dan aplikatif sesuai dengan kondisi operasional kapal.

C.Hasil Penelitian dan Pembahasan

KM Dharma Rucitra VIII merupakan kapal penumpang tipe Ro-Ro Passenger yang beroperasi di bawah bendera Indonesia dan dimiliki oleh PT Dharma Lautan Utama. Kapal ini sebelumnya merupakan kapal berbendera Jepang dengan nama MV Haru Maru No. 2, sebelum kemudian dialihfungsikan dan dioperasikan di perairan Indonesia. Kapal tersebut dibangun pada tahun 2005 di galangan *Kitanohon Shipbuilding*, Jepang, dengan spesifikasi utama berupa *Gross Tonnage* (GT) 19.010, panjang 146,00 meter, dan lebar 25,00 meter. KM Dharma Rucitra VIII dilengkapi dengan lima deck kendaraan, yang dirancang untuk mendukung kegiatan pemuatan kendaraan secara bersamaan dengan pengangkutan penumpang.

Observasi langsung di area dermaga dan *rampdoor* kapal, ditemukan bahwa dalam proses pemuatan masih terdapat kendaraan dengan ukuran dan muatan yang melebihi standar. Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya hambatan pada saat kendaraan menaiki *rampdoor*. Selain itu, pada kondisi pasang surut air laut tertentu, sudut kemiringan *rampdoor* menjadi lebih

curam sehingga menyulitkan kendaraan berat untuk naik ke kapal dan mengakibatkan penghentian sementara proses pemuatan.

Observasi menunjukkan bahwa jarak area *stand by* kendaraan dengan *rampdoor* relatif jauh dan jalur akses yang terbatas menyebabkan pergerakan manuver kendaraan menjadi lambat. Ketika terjadi hambatan pada satu kendaraan, kendaraan lain di belakangnya ikut tertahan sehingga waktu pemuatan menjadi lebih panjang.

Wawancara dengan awak kapal menunjukkan bahwa proses pengecekan dimensi dan muatan kendaraan belum memiliki prosedur tertulis yang baku. Penentuan kendaraan yang dapat dimuat masih mengandalkan penilaian visual petugas di lapangan. Beberapa narasumber menyampaikan bahwa kondisi tersebut menyebabkan kendaraan dengan muatan berat atau

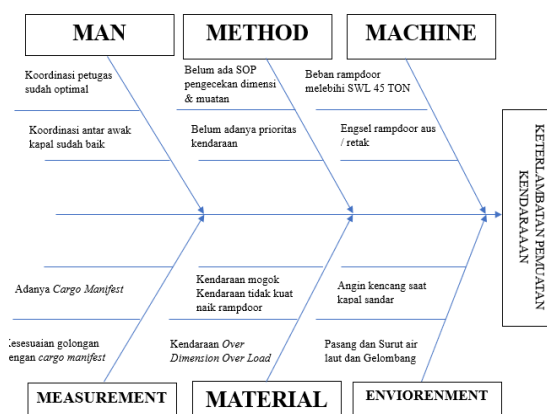
dimensi besar terkadang tetap diarahkan ke *rampdoor*.

Gambar 1 Fishbone Diagram

Awak kapal mengungkapkan bahwa kondisi cuaca dan pasang surut air laut di area dermaga menjadi faktor yang sering memengaruhi kelancaran pemuatan. Petugas menyatakan bahwa pada saat cuaca buruk atau gelombang tinggi, proses pemuatan kerap dihentikan sementara demi keselamatan kendaraan, awak kapal, dan fasilitas kapal.

Data dokumentasi yang dikumpulkan berupa laporan teknis kapal, berita acara kerusakan, serta foto kondisi fasilitas pemuatan menunjukkan adanya kerusakan pada bagian *rampdoor* kapal. Berdasarkan dokumen Berita Acara Kerusakan, ditemukan keretakan pada engsel *rampdoor* yang disebabkan oleh usia komponen dan frekuensi pemuatan kendaraan dengan beban tinggi. Dokumen teknis kapal juga mencantumkan bahwa *rampdoor* memiliki batas *Safe Working Load* (SWL) sebesar 45 ton.

Berdasarkan hasil analisis menggunakan diagram *fishbone*, keterlambatan pemuatan kendaraan



diidentifikasi melalui enam kategori utama, yaitu *Man, Method, Machine, Material, Measurement, dan Environment*.

Melalui pengelompokan tersebut, setiap faktor penyebab keterlambatan dapat dianalisis secara sistematis sehingga hubungan sebab-akibat antara permasalahan utama dengan faktor-faktor pendukungnya menjadi lebih jelas. Hasil analisis *fishbone* ini selanjutnya menjadi dasar dalam merumuskan kesimpulan serta menyusun upaya perbaikan yang tepat guna meningkatkan kelancaran dan keselamatan proses pemuatan kendaraan.

1. Faktor yang menyebabkan keterlambatan kegiatan muat kendaraan

a. Aspek Material

Faktor material berkaitan dengan kondisi dan karakteristik kendaraan yang dimuat. Permasalahan utama adalah masih ditemukannya kendaraan *Over Dimension Over Load (ODOL)* yang memiliki distribusi muatan tidak seimbang. Kondisi ini menyebabkan kendaraan kehilangan traksi, tergelincir, atau tidak mampu menaiki *rampdoor*.

Selain itu, terdapat kendaraan mogok atau tidak memiliki performa mesin yang memadai saat melewati tanjakan *rampdoor*. Kendaraan dengan muatan melebihi batas tinggi *car deck* juga berpotensi tersangkut pada struktur kapal. Kondisi tersebut menghambat alur pemuatan dan memerlukan penanganan tambahan dan mengindikasikan adanya distribusi muatan yang tidak seimbang, dengan beban dominan berada di bagian belakang kendaraan.



Gambar 2 Truk *overload* tersangkut

Keterkaitan antara aspek material (kondisi dan muatan kendaraan) dengan potensi gangguan kelancaran pemuatan. Selain memperlambat arus kendaraan menuju *car deck*, kondisi tersebut juga menuntut pengawasan ekstra dari petugas serta pengaturan ulang posisi kendaraan lain di sekitar area pemuatan.

b. Aspek Method

Faktor metode disebabkan oleh belum adanya SOP khusus terkait pengecekan dimensi dan berat muatan kendaraan sebelum memasuki area pemuatan. Pemeriksaan masih bersifat umum sehingga seleksi kendaraan tidak berjalan seragam. Belum diterapkannya sistem prioritas kendaraan berdasarkan jenis dan karakteristik muatan menyebabkan urutan pemuatan tidak sistematis. Hal ini berdampak pada ketidakteraturan proses pemuatan dan potensi hambatan operasional.

c. Aspek Environment

Faktor lingkungan meliputi kondisi pasang surut air laut, gelombang, dan angin kencang saat kapal sandar. Perubahan tinggi muka air laut mempengaruhi posisi *rampdoor* terhadap dermaga, sementara gelombang dan angin kencang dapat mengganggu kestabilan kapal serta meningkatkan risiko keselamatan. Kondisi ini mengharuskan penyesuaian sandar dan pengawasan ekstra selama pemuatan, yang berpotensi menambah waktu proses.

d. Aspek Machine

Faktor ini berkaitan dengan kondisi teknis *rampdoor*. Ditemukan

bahwa beban kendaraan yang melintas sering melebihi *Safe Working Load* (SWL) 45 ton, sehingga *rampdoor* bekerja di luar kapasitas teknisnya. Selain itu, terdapat indikasi keausan dan retak pada engsel *rampdoor* akibat penggunaan berulang dan beban berlebih. Kondisi ini menyebabkan pengoperasian *rampdoor* menjadi lebih lambat dan memerlukan kehati-hatian ekstra, sehingga mempengaruhi kelancaran pemuatan.

2. Dampak yang timbul dari setiap faktor yang menyebabkan keterlambatan muat

a. Risiko Kecelakaan di Area Pemuatan (*Material*)

Kondisi kendaraan dengan muatan berlebih, distribusi berat tidak seimbang, atau performa teknis yang kurang baik meningkatkan risiko kecelakaan di area pemuatan. Dampaknya, proses pemuatan harus dilakukan dengan pengawasan ekstra dan kehati-hatian lebih tinggi. Pengaturan ulang jalur dan jarak antar kendaraan sering diperlukan untuk menjaga keselamatan, sehingga mengurangi efektivitas dan memperlambat laju pemuatan.

b. Lolosnya Kendaraan ODOL ke Area Pemuatan (*Method*)

Tidak optimalnya metode pemeriksaan menyebabkan kendaraan ODOL masuk ke area pemuatan. Keberadaan kendaraan tersebut mengganggu sistem dan urutan pemuatan yang telah direncanakan, sehingga diperlukan penyesuaian ulang posisi dan prioritas kendaraan. Dampaknya, alur pemuatan menjadi tidak sistematis dan membutuhkan waktu tambahan.

c. Terhambatnya Proses Pemuatan (*Environment*)

Kondisi pasang surut, gelombang, dan angin kencang berdampak pada ketidakstabilan posisi kapal dan rampdoor. Hal ini menyebabkan proses masuknya kendaraan harus dilakukan secara bertahap dan lebih hati-hati. Penyesuaian berulang terhadap posisi sandar kapal menimbulkan jeda operasional yang berkontribusi pada keterlambatan pemuatan.

d. Kerusakan *Rampdoor* (*Machine*)

Kerusakan pada *rampdoor*, termasuk retak pada engsel akibat beban melebihi SWL 45 ton, berdampak langsung pada terhambatnya arus kendaraan ke car deck. Pengoperasian *rampdoor* menjadi lebih lambat dan harus dilakukan secara bertahap untuk

mencegah kerusakan lanjutan. Kondisi ini memperpanjang waktu pemuatan dan menurunkan efisiensi operasional.



Gambar 3 Keretakan Ramp Door Kapal

3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan kegiatan muat

a. Penerapan Batas Maksimal Kendaraan ODOL (*Machine*)

Pembatasan kendaraan yang melintas di atas rampdoor sesuai dengan kapasitas teknis kapal, yaitu Safe Working Load (SWL) 45 ton dan batas tinggi 4,2 meter dan panjang maksimal 18 meter. Kendaraan yang melebihi ketentuan tidak diperkenankan dimuat sebelum dilakukan penyesuaian muatan. Pembatasan ini bertujuan menjaga kinerja rampdoor tetap dalam batas aman serta mencegah gangguan teknis selama proses pemuatan.

b. Penyusunan SOP Pengukuran Dimensi dan Muatan Kendaraan (*Method*)

Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang mengatur pemeriksaan dimensi, berat muatan, serta penetapan prioritas kendaraan sebelum memasuki area pemuatan. SOP ini menjadi pedoman pemeriksaan yang sistematis dan tidak lagi bergantung pada penilaian visual. Selain itu, pengaturan prioritas berdasarkan jenis dan karakteristik kendaraan membuat metode pemuatan lebih terstruktur dan efisien.

c. Pemantauan Cuaca dan Pasang Surut melalui BMKG (Environment)

Pemantauan rutin terhadap prakiraan cuaca, tinggi gelombang, arah angin, dan data pasang surut melalui Stasiun Meteorologi Maritim (BMKG) serta tabel pasang surut pelabuhan. Informasi tersebut digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan operasional, termasuk penentuan waktu sandar dan pelaksanaan pemuatan, guna meminimalkan gangguan akibat kondisi lingkungan.



Gambar 4 Grafik Pasang Surut



Gambar 5 Prakiraan Cuaca dermaga

d. Perbaikan dan Pengecekan Rampdoor Secara Berkala (Machine)

Pengecekan inspeksi rutin terhadap struktur *rampdoor*, sistem hidrolik, dan engsel sebelum dan sesudah pemuatan. Perbaikan segera dilakukan apabila ditemukan keausan atau keretakan. Perawatan berkala ini bertujuan menjaga keandalan *rampdoor*, mengurangi risiko kerusakan, serta mendukung kelancaran operasional pemuatan kendaraan.

D. Kesimpulan

Hasil penelitian ini dipengaruhi oleh empat faktor utama, yaitu Faktor *material* ditandai dengan masih ditemukannya kendaraan *Over Dimension Over Load* (ODOL), distribusi muatan yang tidak seimbang, serta kondisi teknis

kendaraan yang kurang layak. Faktor *method* berkaitan dengan belum tersusunnya SOP pengecekan dimensi dan berat muatan dan sistem prioritas kendaraan. Faktor *environment* meliputi kondisi pasang surut air laut, gelombang, dan cuaca di dermaga. Faktor *machine* terkait dengan beban kendaraan yang melebihi *Safe Working Load* (SWL) 45 ton serta kondisi engsel *rampdoor* yang mengalami keausan dan keretakan.

Dampak dari faktor tersebut tidak hanya berupa keterlambatan waktu pemuatan, tetapi juga meningkatnya risiko kecelakaan di area *rampdoor*, terganggunya sistem dan urutan pemuatan, terhambatnya arus kendaraan menuju car deck, menurunnya efisiensi operasional akibat kerusakan fasilitas kapal. Kondisi tertentu, proses pemuatan bahkan harus dihentikan sementara demi keselamatan, yang berimplikasi pada penambahan waktu sandar dan potensi keterlambatan keberangkatan kapal.

Upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan penerapan batas maksimal kendaraan sesuai kapasitas teknis *rampdoor* (SWL 45 ton, tinggi

4,2 meter, dan panjang maksimal 18 meter), penyusunan dan penerapan SOP pengukuran dimensi serta penetapan prioritas kendaraan, pemantauan rutin kondisi cuaca dan pasang surut di pelabuhan melalui website STAMAR dari BMKG, serta pelaksanaan inspeksi dan perawatan mingguan *rampdoor* secara berkala.

DAFTAR PUSTAKA

- Alintiyo, R. (2023). Analisis Penataan Muatan Kendaraan terhadap Kelancaran Kebernagkatan kapal Ferry Milik PT. Dharma Lautan Utama. Poltekpel Surabaya, Surabaya. Retrieved from <https://repository.poltekpel-sby.ac.id/id/eprint/76/>
- Aristriyana, E. (2020). Pengukuran Kerja Pegawai Untuk Optimalisasi Produksi Otak-Otak Dengan Metode Time Study Pada Ukm Putra Ar Kabupaten Ciamis. *Jurnal Industrial Galuh*, 2(01), 35–44.
- Febriansyah, F., Sari, V. P., Susanto, N. T., & Royhan, M. (2024). Evaluasi Tata Cara Pemuatan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata Provinsi Sulawesi Selatan. *Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek*, 2(4), 80–89.
- Levitt, H. M., Bamberg, M., Creswell, J. W., Frost, D. M., Josselson, R., & Suárez-Orozco, C. (2018). Journal article reporting

standards for qualitative primary, qualitative meta-analytic, and mixed methods research in psychology: The APA Publications and Communications Board task force report. *American Psychologist*, 73(1), 26.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan. , Pub. L. No. 103, Kementerian Perhubungan (2017). Indonesia: <https://peraturan.bpk.go.id>.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal. , Pub. L. No. 11, Kementerian Perhubungan (2016). Indonesia: BN.2016/No.1428, jdih.dephub.go.id : 16 hlm.

Rusli, M. (2021). Merancang penelitian kualitatif dasar/deskriptif dan studi kasus. *Al-Ubudiyah: Jurnal Pendidikan Dan Studi Islam*, 2(1), 48–60.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sujarweni, V. W. (2020). *Metodologi Penelitian Bantul*. Yogyakarta. Pustaka Baru Press.