

**MANAJEMEN TRANSPORTASI KAPAL WISATA
DI KAWASAN PANTAI GANDORIAH KOTA PARIAMAN**

SKRIPSI

*Diajukan kepada Tim Penguji Skripsi Ilmu Administrasi Negara sebagai salah
satu Persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik*



**MARDATILA
2012 / 1205839**

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2016**

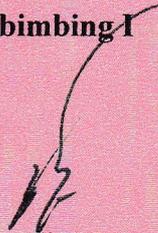
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Judul : **Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan
Pantai Gandoriah Kota Pariaman**
Nama : **Mardatila**
NIM/TM : **1205839 / 2012**
Program Studi : **Ilmu Administrasi Negara**
Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**
Fakultas : **Ilmu Sosial**

Padang, 21 Juni 2016

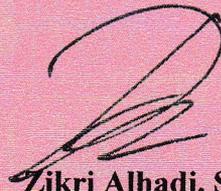
Disetujui Oleh:

Pembimbing I



Dr. Dasril, M.Ag
NIP. 19580422 198703 1 003

Pembimbing II



Likri Alhadi, S.IP, MA
NIP. 19840606 200812 1 003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Ilmu Administrasi Negara Jurusan Ilmu Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

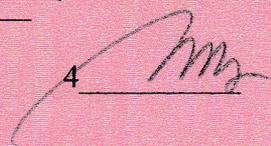
Pada Hari Selasa, Tanggal 28 Juni 2016 Pukul 08.00-10.00 WIB

Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandoriah Kota Pariaman

Nama : Mardatila
Nim/TM : 1205839 / 2012
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 29 Juli 2016

Tim Penguji

	Nama	Tanda Tangan
Ketua	: Dr. Dasril, M.Ag	1 
Sekretaris	: Zikri Alhadi, S.IP, MA	2 
Anggota	: Dra. Jumiati, M.Si	3 
Anggota	: Afriva Khaidir, MAPA, Ph.D	4 

Mengesahkan:
Dekan FIS UNP



Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd
NIP. 19621001198903 1 002

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mardatila

NIM / TM : 1205839 / 2012

Tempat / Tanggal lahir : Pariaman, 13 Juni 1994

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandoriah Kota Pariaman” adalah benar merupakan karya asli saya, kecuali kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini sepenuhnya merupakan tanggung jawab saya sebagai penulisnya.

Demikianlah surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Padang, 29 Juli 2016

Yang Membuat Pernyataan



MARDATILA
1205839 / 2012

ABSTRAK

MARDATILA (1205839/2012) : Manajemen Transportasi Kapal Wisata Di Kawasan Pantai Gandorah Kota Pariaman

Manajemen transportasi merupakan pengelolaan kegiatan pemindahan barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang terkoordinasi dalam suatu jaringan. Manajemen transportasi dilakukan agar transportasi dapat berjalan secara teratur dan terkelola untuk mencapai efektivitas dan sasaran yang telah ditentukan. Seperti transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorah Kota Pariaman masih ditemui kendala seperti terdapatnya beberapa titik pemberangkatan penumpang, perbedaan harga tiket, dan lain-lain. Oleh karena itu tujuan penelitian ini untuk mengetahui manajemen transportasi kapal wisata, kendala serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut.

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Informan dalam penelitian ini ditentukan dengan teknik *purposive sampling*. Jenis data dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Teknik menguji keabsahan data menggunakan triangulasi sumber sedangkan teknik analisis data adalah pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) manajemen transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorah Kota Pariaman dari perencanaan sudah tertuang dalam SOP yang menjadi pedoman pelaksanaan, pengorganisasian dengan menempatkan SKPD untuk mengatur dan mengawasi penyelenggaraan, pengarahan melalui sosialisasi kepada seluruh pengusaha kapal, dan pengawasan masih terfokus pada satu titik yaitu di Muara sehingga ditemukan penyimpangan pada titik pemberangkatan selain Muara yakni di Gandorah (belakang posko BPBD). (2) Kendala dalam manajemen transportasi antara lain karena perbedaan harga tiket, kurangnya keteraturan dalam pengisian penumpang, kurangnya pengawasan, pendangkalan dan ukuran muara. (3) Adapun upaya untuk mengatasi kendala tersebut yaitu pengadaan petugas penjualan tiket dan menyatukan seluruh kapal pada satu titik yaitu di muara. Selanjutnya mengadakan tindak lanjut dengan meningkatkan pengawasan

Kata Kunci : Manajemen, Manajemen Transportasi

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah memberi rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Manajemen Transportasi Kapal Wisata Di Kawasan Pantai Gandorih Kota Pariaman”**. Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik Strata satu (S1) pada jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Penulis sangat menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi materi maupun teknik penulisannya, semua ini karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang ada pada penulis. Oleh sebab itu penulis mengharapkan kritikan dan saran dari berbagai pihak yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Bapak Drs. Syamsir, M.Si, Ph.D selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara.
3. Bapak Dr. Dasril, M.Ag sebagai dosen pembimbing I yang telah memberikan arahan dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Zikri Alhadi, S.IP, MA sebagai dosen pembimbing II yang telah memberikan arahan dalam penulisan skripsi ini.

5. Bapak Prof. Dasman Lanin, M.Pd, Ph.D, Ibu Dra. Jumiati, M.Si, dan Bapak Afriva Khaidir, MAPA.Ph.D sebagai dosen penguji yang telah memberikan kritikan dan saran demi kesempurnaan penyusunan skripsi ini.
6. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pariaman dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman serta masyarakat yang telah memberikan data dan bersedia penulis wawancara dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Teristimewa buat orang tuaku Bapak Amrul dan Ibu Yusnimar serta kakak-kakak dan adik yang telah memberikan do'a dan semangat kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan angkatan 2012 Jurusan Ilmu Administrasi Negara, member of FUKK, kakak-kakak dan adik-adik, serta sahabat-sahabat yang telah memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan namanya satu persatu.

Akhirnya penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini. Semoga Allah SWT membalas semuanya dengan pahala yang berlipat ganda. Amin.

Padang, Juni 2016

Mardatila

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	8
C. Batasan Masalah.....	8
D. Rumusan Masalah	8
E. Tujuan Penelitian	9
F. Manfaat Penelitian	9
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Kajian Teori	11
1. Manajemen.....	11
2. Transportasi	20
3. Manajemen Transportasi	25
4. Transportasi Laut	30
5. Pemerintah Sebagai Regulator	33
6. Konsep Kendala dan Solusi	34
B. Kerangka Konseptual.....	37
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	39
B. Lokasi Penelitian.....	40
C. Informan Penelitian	40
D. Jenis dan Sumber Data	41
E. Teknik Pengumpulan Data	41
F. Instrumen Penelitian	44

G. Uji Keabsahan Data	44
H. Teknik Analisa Data.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Temuan Umum.....	47
B. Temuan Khusus.....	66
C. Pembahasan	96
D. Keterbatasan Penelitian	119
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	106
B. Saran.....	107
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Perkembangan Kunjungan Wisatawan Pulau Angso Duo Tahun 2015	2
Tabel 2	Daftar Informan Penelitian	40
Tabel 3	Data-Data Kapal Motor Wisata yang Sudah Memiliki Dokumen Lengkap Tahun 2016	69
Tabel 4	Daftar Kapal Tiap Titik Pemberangkatan	89

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Kerangka Konseptual	38
Gambar 2	Lokasi Pantai Gandorih Kota Pariaman	48
Gambar 3	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pariaman	52
Gambar 4	Stuktur Organisasi Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman.....	57
Gambar 5	Tempat Pemberangkatan Penumpang di Muara.....	88
Gambar 6	Tempat Pemberangkatan Penumpang di Gandorih (Belakang Posko BPBD)	88

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 Identitas Informan Penelitian
- Lampiran 3 Dokumentasi Penelitian
- Lampiran 4 Standard Operasional Prosedure (SOP) Kapal Wisata di Pantai Gandorih
- Lampiran 5 Surat Rekomendasi Penelitian Fakultas
- Lampiran 6 Surat Izin Penelitian Instansi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terbentang dari Sabang hingga Merauke yang terkenal dengan keindahan alamnya, potensi pariwisata, dan sumber daya alam untuk dikembangkan sebagai daerah tujuan wisata. Besarnya potensi pariwisata mendorong pelaku usaha berlomba-lomba menyediakan tempat wisata dengan berbagai cara, baik mengandalkan objek alam maupun objek buatan, serta menawarkan beragam keunikan dan karakteristik objek wisata unggulan untuk menarik minat pengunjung. Keadaan yang demikian membuat suatu daerah mengembangkan potensi wisata yang dimiliki salah satunya wisata bahari ke pulau.

Wisata bahari merupakan aktivitas yang mulai banyak diminati masyarakat, salah satu daerah yang melakukan wisata bahari adalah Kota Pariaman. Kota Pariaman merupakan salah satu kota yang terletak di pantai barat provinsi Sumatera Barat dengan hamparan dataran rendah yang landai dengan ketinggian antara 2 sampai dengan 35 meter diatas permukaan laut dengan luas daratan 73,36 km² dengan panjang pantai ± 12,7 km serta luas perairan laut 282,69 km² serta memiliki 6 buah pulau-pulau kecil yaitu Pulau Bando, Pulau Gosong, Pulau Ujung, Pulau Tengah, Pulau Angso dan Pulau Kasiak. (Sumber: Buku Melancong ke Kota Pariaman, Disbudpar Kota Pariaman Tahun 2015)

Sebagai daerah otonom yang resmi berdiri tanggal 2 Juli 2002 berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2002 tentang Pembentukan Kota Pariaman di

Provinsi Sumatera Barat membuat pemerintah bersama masyarakat memanfaatkan sumber-sumber daya yang ada. Dengan demikian, dampak pemberian otonomi tidak hanya terjadi pada organisasi/ administratif pemerintahan daerah saja namun juga berlaku untuk masyarakat (publik) dan badan atau lembaga swasta dalam berbagai bidang seperti dengan memanfaatkan wisata bahari ke pulau untuk kemajuan daerah.

Untuk menuju pulau tersebut, disediakan sarana transportasi berupa kapal wisata yang menghantarkan wisatawan ke pulau seperti ke pulau Angso Duo yang berjarak 1,5 mil dari bibir pantai Gandoriah dengan jarak tempuh 10-15 menit.

Tabel 1. Perkembangan Kunjungan Wisatawan Pulau Angso Duo Tahun 2015

Bulan	Wisatawan		Jumlah (org)
	Mancanegara (org)	Nusantara (org)	
Januari s/d Maret		60.000	60.000
April s/d Juni	15	47.000	47.015
Juli s/d September	20	77.000	77.020
Oktober	3	60.000	60.003
		Total	244.038

Sumber: Disbudpar Kota Pariaman

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa adanya peningkatan dan penurunan jumlah wisatawan yang berkunjung ke pulau, dengan demikian diperlukan manajemen transportasi yang baik agar tidak berdampak pada penurunan jumlah wisatawan dan terciptanya transportasi yang tertib, nyaman, aman agar terhindar dari resiko kecelakaan yang tidak terduga.

Menurut Adisasmita (2011 : 1-2), transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari

suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Maka itu manajemen transportasi dibutuhkan agar terciptanya pengelolaan kegiatan pemindahan barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang terkoordinasi dalam suatu jaringan.

Keberadaan transportasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat dan *stakeholder* dalam menunjang segala aktifitas, memiliki peran dan kapasitasnya dalam melayani penumpang. Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuam siatem yang terpadu sehingga dapat menghasilkan jasa pelayanan transportasi yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan ekonomis (Gunawan, 2015 : 48)

Dalam pengoperasian transportasi kapal wisata ke pulau masih terdapat kepincangan, sebagaimana yang disampaikan oleh Kabid Pemasaran dan Kerjasama Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman yaitu Ibu Zahirma, yang menyatakan bahwa:

“setiap penumpang diperiksa tiket saat manaiki kapal dan harus memakai pelampung yang disediakan oleh ABK sebelum bepergian, tetapi kenyataannya banyak penumpang yang tidak memakai karena terkadang menganggap jarak dekat atau tidak ada disuruh oleh ABK untuk memakainya. Namun pengamanan sudah diatur oleh pemerintah tetapi ada juga kepincangan dalam mengisi penumpang. Masih ditemui ada kenakalan oleh pengusaha kapal, itu sudah diawasi kadang pengawasan tidak hanya pada itu saja, seharusnya memuat penumpang di muaro tidak di Gandoriah demi keselamatan penumpang. Kesadaran penumpang juga kurang sementara petugas dari dinas juga terbatas. Untuk keselamatan penumpang sudah diatur dalam SOP, tergantung lagi pelaku wisata dan kepatuhan wisatawan dalam berwisata. (4 Februari 2016)

Oleh karena itu diperlukan manajemen atau pengelolaan transportasi yang lebih baik segenap sumber daya yang ada seperti sumber daya manusia, peralatan atau sarana yang ada dapat digerakkan sedemikian rupa sehingga dapat memastikan kredibilitas, integritas, dan otoritas sebuah institusi dalam membangun aturan. Dengan pengelolaan dan bekerja dengan baik, maka sasaran yang hendak dicapai akan terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan sebelumnya.

Dalam Kadir (2006 : 123), transportasi dibedakan atas tiga kelompok yaitu transportasi darat (transportasi jalan raya dan transportasi jalan rel), transportasi air (transportasi air pedalaman dan Transportasi laut), dan transportasi udara. Kapal wisata di Gandoriah termasuk dalam kategori transportasi air berjenis transportasi laut dengan menggunakan alat angkutan berupa perahu, kapal api/ uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah laut atau samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggeraknya adalah tenaga uap, BBM, dan diesel. Karena penyeberangan melewati laut maka aspek keselamatan penumpang juga penting, sebagaimana yang dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 20 Tahun 2015, keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Karena itu publik (wisatawan) harus diberi perlindungan agar terhindar dari segala bentuk resiko, bahaya, kecelakaan, dan kerugian yang timbul dari bencana alam maupun dari akibat manusia itu sendiri.

Tahun 2016 jumlah kapal wisata secara keseluruhan sebanyak 30 kapal karena adanya peningkatan sebanyak 13 kapal dari tahun sebelumnya. Seluruh kapal tersebut

sudah memiliki surat izin berlayar yang diukur dari ukuran kapal (panjang, lebar, dan dalam kapal) sehingga melahirkan sertifikat kesempurnaan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Pariaman yakni Dishubkominfo Kota Pariaman selaku pemberi izin operasi angkutan pariwisata sebagaimana yang ada dalam Tupoksi dinas tersebut. Berhubung Kota Pariaman telah menjadi daerah otonom, program pengelolaan termasuk dalamnya kapal wisata yang ada di Kota Pariaman dilakukan oleh Dishubkominfo. (Kasi Angkutan Laut Dishubkominfo, Edi Ilham, 29 Maret 2016)

Selain itu, dinas Kebudayaan dan Pariwisata juga berperan dalam pemberian izin dan pengawasan terhadap usaha jasa wisata seperti usaha kapal wisata yang ada di kawasan pantai Gandoriah. Dalam SOP kapal wisata yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Pariaman disebutkan bahwa seluruh kapal yang dibolehkan membawa penumpang berwisata ke pulau adalah kapal yang telah memiliki izin dari pemerintah Kota Pariaman dan memiliki safety (alat/ baju pelampung) sebanyak jumlah penumpang sesuai kapasitas kapal, seluruh kapal yang akan membawa penumpang berwisata ke pulau wajib bersandar di lokasi Muaro Pariaman kecuali air Muaro Pariaman dalam kondisi pendangkalan, setiap penumpang haruslah dicatat identitas diri dan alamat dalam daftar manifest. Sedangkan harga tiket ke Pulau Angso Duo yaitu Rp 40.000 (dewasa) dan Rp 25.000 (anak-anak) dimana didalamnya harga tersebut sudah termasuk retribusi dan asuransi.

Namun dari observasi awal yang dilakukan penulis pada bulan Oktober 2015 ditemukan masalah-masalah seperti manajerial pengelolaan wisata tidak berjalan sebagaimana mestinya. Terjadi kepincangan dari Standar Operasional Prosedur yang

telah ditetapkan pemerintah, padahal peraturan tersebut dibuat untuk mengatur pelaksanaan transportasi kapal wisata yang lebih baik. Ditemui adanya kapal wisata yang memuat penumpang tidak pada satu titik pemberangkatan, yaitu di Gandoriah tepatnya di belakang posko BPBD. Disana untuk menarik penumpang pengusaha kapal menjual tiket dengan harga murah bisa Rp 25.000 tanpa tiket padahal ketentuan harganya sudah ada dalam peraturan. Salah satu pengusaha kapal menyatakan bahwa: “saat ini jumlah kapal yang memuat penumpang di pantai Gandoriah sebanyak 11 kapal”. (Ari, 02 April 2016).

Senada dengan hal tersebut, Kasi Perizinan dan Pengawasan Disbudpar Kota Pariaman, Ibu Fatma dalam Metro TV News juga menyatakan bahwa:

“saat ini sudah ada 30 kapal wisata yang terbagi di dua lokasi, yakni di Muaro Pariaman dan di sekitar pantai Gandoriah tepatnya di belakang posko Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD). Menurutnya, jika semua kapal wisata ke pulau difokuskan pada satu lokasi, maka akan berdampak bagi pemerintah setempat dan pelancong yang ingin bertolak ke pulau”.

Selain itu juga ditemui belum terkelolanya daftar manifest dengan baik. Dalam keadaan ramai penumpang, mereka juga memuat penumpang melebihi dari yang telah ditentukan (\pm 15-20 orang). Dalam SOP juga disebutkan bahwa sebelum berangkat membawa penumpang Anak Buah Kapal (ABK) wajib memberitahu penumpang untuk memakai baju pelampung. Namun hal yang terjadi masih adanya penumpang yang tidak mendapatkan dan tidak menggunakan alat keselamatan (baju pelampung) saat penyeberangan, sementara Anak Buah Kapal (ABK) juga tidak memberitahu akan pentingnya memakai baju pelampung demi keselamatan.

Pada bulan yang berbeda (30 Januari 2016), penulis juga mewawancarai salah satu pengunjung yaitu Riza yang mengatakan bahwa dirinya sempat ditawarkan ke pulau yang saat itu bersama teman-temanya di pantai. Dia juga berpendapat bahwa pelampung yang disediakan tidak mencukupi seluruh penumpang dan ada yang tidak layak pakai.

Ketua DPRD Kota Pariaman, Mardison Mahyudin juga meminta kepada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) setempat untuk memperhatikan keselamatan pengunjung objek wisata Pulau Angso Duo. Pengunjung yang menggunakan jasa kapal angkutan harus menerapkan Standar Operasi (SOP) keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Satu buah kapal maksimal bermuatan 15 orang, tidak boleh melebihi kapasitas karena jika hal itu terjadi akan mengundang bencana. Sementara itu, Kepala Dishubkominfo Pariaman, Agusriatman mengatakan para pengunjung memang tidak menggunakan baju pelampung selama berkayar ke pulau Angso Duo, hal ini karena jarak dari Muaro Pariaman ke pulau cukup jauh sehingga para penumpang kapal akan merasa gerah selama perjalanan. (*Singgalang*, Rabu 22/4 2015, diakses tanggal 10 November 2015)

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti bagaimana “ **Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandoriah Kota Pariaman**”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka penulis mengidentifikasi masalah dalam penelitian ini. Masalah yang teridentifikasi adalah sebagai berikut :

1. Kapal memuat penumpang tidak pada tempat yang telah ditentukan yaitu Muaro Kota Pariaman.
2. Kapasitas muatan kapal ada melebihi dari batas yang telah ditentukan.
3. Perbedaan harga tiket
4. Fasilitas transportasi kapal wisata tidak mencukupi dan ketidaklayakan dipakai demi keselamatan penumpang
5. Perhatian ABK kurang untuk memberitahu penumpang agar memakai alat keselamatan.
6. Keterbatasan sumber daya manusia dan kurangnya pengawasan untuk mengawasi pelaksanaan transportasi kapal wisata.

C. Batasan Masalah

Dari identifikasi masalah diatas, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandorih Kota Pariaman.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, maka penulis merumuskan masalah di dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana manajemen transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman?

2. Kendala-kendala apa yang ditemukan dalam manajemen transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman?
3. Upaya apa yang dilakukan dalam mengatasi kendala-kendala yang menghambat manajemen kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang dikemukakan di atas, yang menjadi tujuan dari penelitian ini yang hendak dicapai yaitu:

1. Mengetahui manajemen transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman.
2. Mengetahui kendala-kendala yang ditemukan dalam melaksanakan manajemen terhadap kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman.
3. Mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi kendala-kendala yang menghambat manajemen transportasi kapal wisata di kawasan pantai Gandorih Kota Pariaman.

F. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan berguna sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis
Dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan terkait dengan ilmu administrasi Negara khususnya dalam Azaz-Azaz Manajemen.
2. Manfaat secara praktis
Dapat memberikan kontribusi dan bahan evaluasi bagi Pemerintah Daerah untuk meningkatkan manajemen terhadap transportasi kapal wisata Kota Pariaman agar

lebih baik sehingga terwujudnya transportasi yang aman, tertib dan teratur, nyaman, dan ekonomis, serta sebagai syarat untuk menyelesaikan studi untuk mendapat gelar sarjana Administrasi Publik di Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

BAB II KAJIAN TEORI

Pada bab ini akan diuraikan kajian teori yang didalamnya terdapat teori-teori yang berkaitan dengan apa yang diteliti yaitu mengenai bagaimana manajemen transportasi, kendala yang menghambat manajemen transportasi, dan upaya yang dilakukan untuk menghambat manajemen transportasi. Selain kajian teori juga terdapat kerangka konseptual yang merupakan kerangka berfikir yang menggambarkan konsep yang akan diteliti.

A. Kajian Teori

1. Manajemen

a. Pengertian

Manajemen berasal dari kata *to manage* yang berarti mengatur (mengelola). Pengaturan dilakukan melalui proses dan diatur berdasarkan urutan dari fungsi-fungsi manajemen. Manajemen adalah suatu ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu (Hasibuan, 2011 : 1-2).

Dalam Manullang (2006 : 3-4), istilah manajemen mengandung tiga pengertian, yaitu *pertama*, manajemen sebagai proses, *kedua*, manajemen sebagai kolektivitas orang-orang yang melakukan aktivitas manajemen, dan *ketiga*, manajemen sebagai suatu seni (*art*) dan sebagai ilmu. Manajemen sebagai suatu proses mengandung makna adanya tujuan yang ingin dicapai dengan mempergunakan kegiatan orang-orang lain dan adanya bimbingan dan

pengawasan dari kegiatan tersebut. Manajemen sebagai kolektivitas mengandung arti segenap orang-orang yang melakukan aktivitas manajemen yang disebut manajer yang akan bertanggung jawab atas aktivitas manajemen. Dan manajemen sebagai seni atau ilmu berfungsi untuk mendatangkan hasil dan menerangkan fenomena, keadaan, jadi memberikan penjelasan.

Menurut G.R Terry dalam Hasibuan (2011 : 2), manajemen adalah suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya. Sedangkan menurut Feriyanto dan Endang (2015 : 4), manajemen adalah suatu proses penyelenggaraan berbagai kegiatan dalam rangka penerapan tujuan dan sebagai kemampuan atau keterampilan orang yang menduduki jabatan manajerial untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain.

Berdasarkan hal diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa manajemen adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, sampai pengawasan terhadap sesuatu untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dengan memanfaatkan segenap sumber daya yang ada.

b. Tujuan dan Fungsi Manajemen

Tujuan pengelolaan adalah agar segenap sumber daya yang ada seperti sumber daya manusia, peralatan atau sarana yang ada dalam suatu organisasi dapat

digerakan sedemikian rupa. Pengelolaan dibutuhkan dalam semua organisasi, karena tanpa adanya pengelolaan atau manajemen semua usaha akan sia-sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Menurut G.R Terry dalam Hasibuan (2011 : 17), tujuan manajemen mencakup empat pokok yaitu (1) tujuan, (2) skop, (3) kepastian, dan (4) arah.

Sedangkan fungsi manajemen yaitu supaya sistematis urutan pembahasan lebih teratur, analisis pembahasan lebih mudah dan lebih mendalam, dan menjadi pedoman pelaksanaan proses manajemen bagi manajer (Hasibuan, 2011 : 37). Jadi dengan adanya pengelolaan atau manajemen kita bisa mencapai tujuan yang optimal dengan meningkatkan daya guna serta hasil guna dari potensi –potensi yang dimiliki.

c. Proses Manajemen

Dalam usaha atau aktivitas untuk mencapai tujuan diperlukan manajemen atau pengelolaan agar semua berjalan dengan lancar dan tepat sasaran. Manajemen yang baik tersebut organisasi dapat memelihara kepercayaan anggota, meningkatkan reputasi, serta memengaruhi anggota-anggotanya melalui interaksi yang dibangunnya.

Adapun proses-proses manajemen dalam Hasibuan (2011) yaitu:

1) Perencanaan

Perencanaan adalah proses penentuan tujuan dan pedoman pelaksanaan, dengan memilih yang terbaik dari alternatif-alternatif yang ada. Perencanaan ini dinamis. Perencanaan ditujukan pada masa depan yang penuh dengan

ketidakpastian, karena adanya perubahan kondisi dan situasi. Pertanyaan-pertanyaan pokok dalam perencanaan mencakup 5W+H. Perencanaan adalah suatu proses untuk menentukan rencana. Produk dari perencanaan adalah rencana (Hasibuan, 2011 : 91).

Sedangkan menurut Feriyanto dan Endang (2015 : 13), perencanaan adalah fungsi yang paling penting dalam manajemen dan merupakan suatu proses yang rasional dengan menggunakan fakta masa lalu dan dugaan masa depan untuk menggambarkan perkiraan masa yang akan datang. Tahap-tahap perencanaan menurut Handoko dalam (Feriyanto dan Endang, 2015 : 15) yaitu:

- a) Menetapkan tujuan atau serangkaian tujuan.
- b) Merumuskan keadaan saat ini.
- c) Mengidentifikasi segala kemudahan dan hambatan.
- d) Mengembangkan rencana atau serangkaian kegiatan untuk pencapaian tujuan.

Maksud dibuat perencanaan adalah melihat program-program yang dipergunakan untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian tujuan-tujuan di waktu yang akan datang, sehingga dapat meningkatkan pengambilan keputusan yang lebih baik. Feriyanto dan Endang (2015 : 17) menjelaskan beberapa jenis perencanaan antara lain:

- a) Perencanaan organisasi
 - (1) Perencanaan strategis, adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk mencapai tujuan strategis meliputi rencana umum yang mendasari

keputusan alokasi sumber daya, prioritas, dan langkah-langkah tindakan yang diperlukan untuk mencapai tujuan.

(2) Perencanaan taktis, adalah suatu rencana yang menitikberatkan pada perencanaan rencana taktis untuk mencapai tujuan operasional.

b) Perencanaan dimensi waktu

(1) Rencana jangka panjang

(2) Rencana jangka menengah

(3) Rencana jangka pendek

c) Perencanaan dari dimensi jenis

(1) Perencanaan dari atas ke bawah, yaitu perencanaan yang dibuat dari puncak pimpinan dalam suatu struktur organisasi.

(2) Perencanaan dari bawah ke atas, yaitu perencanaan yang dibuat oleh tenaga perencanaan di tingkat bawah dari struktur organisasi.

(3) Perencanaan mendatar, dibuat pada saat membuat perencanaan oleh pejabat selevel.

(4) Perencanaan gabungan atas ke bawah dan bawah ke atas, yaitu perencanaan yang dibuat untuk mengakomodasikan kepentingan pemerintah pusat dengan pemerintah daerah.

Adapun tujuan dari perencanaan menurut Hasibuan (2011 : 95) yaitu:

a) Menentukan tujuan, kebijakan, prosedur, dan program serta memberikan pedoman cara-cara pelaksanaan yang efektif dalam Mencapai tujuan.

- b) Menjadikan tindakan ekonomis, karna semua potensi yang dimiliki terarah dengan baik kepada tujuan.
- c) Memperkecil suatu resiko yang dihadapi pada masa yang akan datang.
- d) Menyebabkan kegiatan-kegiatan dilakukan secara teratur dan bertujuan
- e) Memberikan gambaran yang jelas dan lengkap tentang seluruh pekerjaan
- f) Membantu penggunaan suatu alat pengukuran hasil kerja.
- g) Menjadi suatu landasan untuk pengendalian.
- h) Merupakan usaha untuk menghindari kesalah pahaman dalam penempatan karyawan.
- i) Membantu peningkatan daya guna dan hasil guna organisasi.

2) Pengorganisasian

Pengorganisasian adalah fungsi manajemen dan merupakan suatu proses yang dinamis, sedangkan organisasi merupakan alat atau wadah yang statis. Pengorganisasian dapat diartikan penentuan pekerjaan yang harus dilakukan, pengelompokan tugas-tugas dan membagi-bagikan pekerjaan kepada setiap karyawan, penetapan departemen-departemen (subsistem) serta penentuan hubungan-hubungan.

Selain itu, pengorganisasian adalah suatu proses penentuan, pengelompokan, dan pengaturan bermacam-macam aktivitas yang diperlukan untuk mencapai tujuan, menempatkan orang-orang pada setiap aktivitas ini, menyediakan alat-alat yang diperlukan, menetapkan wewenang yang secara relatif didelegasikan

kepada setiap individu yang akan melakukan aktivitas-aktivitas tersebut (Hasibuan, 2011 : 118-119).

Tahapan dalam pengorganisasian menurut Siswanto (2015 : 75) yaitu:

- a) Mengetahui dengan jelas tujuan yang hendak dicapai.
- b) Deskripsi pekerjaan yang harus dioperasikan dalam aktivitas tertentu
- c) Klasifikasi aktifitas dalam kesatuan praktis
- d) Memberikan rumusan yang realistis mengenai kewajiban yang hendak diselesaikan, sarana dan prasarana fisik serta lingkungan yang diperlukan untuk setiap aktivitas atau kesatuan aktivitas yang hendak dicapai.

Jadi pengorganisasian merupakan aktivitas kerjasama yang digerakkan sekelompok orang yang telah memiliki tugas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan sebelumnya.

3) Pengarahan

Fungsi pengarahan adalah fungsi manajemen yang terpenting dan paling dominan dalam proses manajemen. Fungsi ini baru dapat diterapkan setelah rencana, organisasi, dan karyawan ada. Menurut G.R Terry dalam Hasibuan (2011 : 183), pengarahan adalah membuat semua anggota kelompok agar mau bekerja sama dan bekerja secara ikhlas serta bergairah untuk mencapai tujuan sesuai dengan perencanaan dan usaha-usaha pengorganisasian.

Tujuan pengarahan menurut Siswanto (2015 : 112-113) adalah:

- a) Menjamin kontinuitas perencanaan
- b) Membudayakan prosedur standar

c) Menghindari kemangkiran yang tak berarti

d) Membina disiplin kerja

Pengarahan dapat dilakukan dengan cara persuasif atau bujukan dan intruktif, tergantung cara mana yang efektif. Pengarahan disebut efektif jika dipersiapkan dan dikerjakan dengan baik serta benar oleh karyawan yang ditugasi untuk itu. Jadi pengarahan adalah kegiatan yang dilakukan oleh pimpinan untuk membimbing, menggerakkan, mengatur segala kegiatan yang telah diberi tugas dalam melaksanakan sesuatu kegiatan usaha.

4) Pengawasan

Fungsi pengawasan atau pengendalian adalah fungsi terakhir dalam manajemen. Dengan demikian peranan pengendalian sangat menentukan baik atau buruknya pelaksanaan suatu rencana. G.R Terry dalam Hasibuan (2011 : 242), pengendalian dapat didefinisikan sebagai proses penentuan, apa yang harus dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan dan apabila perlu melakukan perbaikan-perbaikan, sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana yaitu selaras dengan standar.

Tujuan dari pengendalian dalam Hasibuan (2011 : 242) yaitu:

- a) supaya proses pelaksanaan dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari rencana.
- b) melakukan tindakan perbaikan jika terdapat penyimpangan.
- c) supaya tujuan yang dihasilkan sesuai dengan rencananya.

Langkah-langkah dalam proses pengawasan dalam Feriyanto dan Endang (2015 : 65-66) sebagai berikut:

- a) tahap penetapan standar
- b) tahap penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan
- c) tahap pengukuran pelaksanaan kegiatan
- d) tahap perbandingan pelaksanaan dengan standard an analisa penyimpangan
- e) tahap pengambilan tindakan koreksi

Sedangkan cara atau bentuk pengawasan dalam Hasibuan (2011 : 245-246) yaitu:

- a) Pengawasan langsung, yaitu pengawasan yang dilakukan sendiri secara langsung oleh manajer. Manajer memeriksa pekerjaan yang sedang dilakukan untuk mengetahui apakah dikerjakan dengan benar dan hasilnya sesuai dengan yang dikehendaki.
- b) Pengawasan tidak langsung, yaitu pengawasan jarak jauh yang artinya dengan melalui laporan yang diberikan oleh bawahan. Laporan dapat berupa lisan atau tulisan tentang pelaksanaan pekerjaan dan hasil-hasil yang telah dicapai.
- c) Pengawasan berdasarkan kekecualian, yaitu pengendalian yang dikhususkan untuk kesalahan-kesalahan yang luar biasa dari hasil atau standar yang diharapkan. Pengendalian semacam ini dilakukan dengan cara kombinasi langsung dan tidak langsung oleh manajer.

Pelaksanaan pengawasan efektif dapat terjadi jika pengawasan bersifat objektif, preventif, adanya keluwesan dalam pengawasan dan pengawasan harus

memperhatikan pola dasar organisasi. Pelaksanaan pengawasan yang lebih penting yaitu pengawasan bukan mencari siapa yang melakukan kesalahan, tetapi mencari kebenaran terhadap hasil pelaksanaan pekerjaan demi perbaikan dimasa mendatang.

Jadi, proses pengawasan ini sangat penting untuk diperhatikan karena dapat menentukan efektif atau tidaknya pengawasan yang dilakukan. Jika pengawasan dilakukan dengan baik maka akan berdampak baik pula terhadap sasaran yang hendak dicapai.

2. Transportasi

a. Pengertian

Transportasi berasal dari kata Latin "*transportare*", *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lain. Transportasi dapat diartikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Gunawan, 2015 : 1).

Sedangkan dalam Setijowarno dan Russ (2003 : 1), pengertian transportasi menurut Morlok (1981) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Sementara menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung

aktifitas manusia. Fasilitas yang dimaksud adalah komponen fisik dari sistem yang ditentukan dalam ruang dan menyusun jaringan penghubung dan titik-titik simpul sistem transportasi. Fungsi pokok sistem transportasi adalah:

- 1) Menggerakkan objek yang diangkut baik penumpang, hewan, maupun barang.
- 2) Melindungi objek yang diangkut.
- 3) Mengendalikan kecepatan dan arah dari gerakan, sehingga keamanan perjalanan dapat terjamin.

Menurut Adisasmitha (2011 : 1-2), transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Kegiatan transportasi yang diselenggarakan melalui/ menggunakan jaringan transportasi harus dikelola secara efektif dan efisien agar kegiatan transportasi dapat memberikan pelayanan transportasi secara berkapasitas cukup, lancar, aman (selamat), dan nyaman.

Menurut Kadir (2006 : 121), unsur pokok untuk memperlancar sistem transportasi terdiri atas:

- 1) Penumpang/ barang yang akan dipindahkan
- 2) Kendaraan/ alat angkutan sebagai sarana.
- 3) Jalan sebagai prasarana angkutan.
- 4) Terminal.
- 5) Organisasi sebagai pengelola angkutan.

Dari hal diatas, dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah kegiatan pemindahan sesuatu (orang dan/ barang) dari suatu tempat ke tempat lain baik dengan menggunakan angkutan.

b. Jenis-Jenis Transportasi

Menurut Kadir (2006 : 123) klasifikasi transportasi yaitu:

1) Transportasi darat atau *land transportation*, terdiri atas:

a) Transpor jalan raya

Meliputi transport yang menggunakan alat angkutan yang berupa manusia, binatang, pedati, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan untuk transport ini adalah jalan setapak, jalan tanah, dan jalan aspal. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM, dan diesel.

b) Transpor jalan rel

Digunakan angkutan berupa kereta api yang terdiri dari lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun monorel. Tenaga penggeraknya berupa tenaga uap, diesel, dan tenaga listrik.

2) Transportasi melalui air, terdiri atas:

a) Transport air pedalaman

Menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal, dan danau. Tenaga penggerakya adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM, dan diesel.

b) Transport laut

Menggunakan alat angkutan berupa perahu, kapal api/ uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah laut atau samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerakya adalah tenaga uap, BBM, dan diesel.

3) Transportasi udara

Menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alai transport dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakanadalah BBM dengan berbagai rupa alat yang digerakannya.

Dengan demikian, transportasi kapal wisata Kota Pariaman termasuk dalam jenis transportasi air, kategori transport laut dengan angkutan berupa kapal dan tenaga penggerakya adalah BBM.

c. Kriteria Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi yang baik harus memenuhi tiga kriteria dasar dalam pelayanan publik, yaitu:

- 1) Kenyamanan, yaitu penumpang akan merasa nyaman dalam sarana transportasi bila disarana tersebut dilengkapi dengan fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya.
- 2) Keamanan, yaitu aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi.

- 3) Kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat atau tepat (Rifusua, 2010 : 17-18).

Sedangkan faktor pendukung transportasi yang baik menurut Sani dalam Purita (2013 : 11) yaitu:

- 1) Rute (jaringan), yang terdiri dari asal, tujuan, dan lintasannya.
- 2) Prasarana (infrastruktur) sesuai dengan transportasi yang digunakan.
- 3) Sarana alat untuk melakukan perpindahan.
- 4) Operasional proses pengaturan operasi kendaraan agar dapat efisien mungkin.
- 5) Peraturan pelaksanaan yang mengatur penggunaan prasarana oleh sarana karena banyak pemakaian pada saat yang bersamaan pada satu tempat atau ruang.
- 6) Pengawasan, agar pemakaian prasarana berjalan tertib sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan.
- 7) Pelaksanaan (pengusaha angkutan/ badan penyelenggara), pihak yang menyediakan sarana untuk pelaksanaan perpindahan yang biasanya disebut pengusaha angkutan umum.
- 8) Penumpang (konsumen), yang memerlukan alat angkut untuk memudahkan perpindahannya dan agar lebih cepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
- 9) Pihak yang terkena dampak angkutan (lingkungan), pihak yang dapat mengganggu atau terganggu dalam proses pergerakan atau pengoperasian sarana.

d. Manfaat Transportasi

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Menurut Setijowarno dan Russ (2003 : 6-8), manfaat transportasi yaitu:

- 1) Manfaat ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran komoditi atau segala sesuatu yang dapat diperoleh dan berguna. Tujuan dari kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah satu jenis

kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografi orang maupun barang.

2) Manfaat sosial

Menyediakan untuk kemudahan seperti pelayanan untuk perorangan maupun kelompok, pertukaran antara penyampaian transportasi, perjalanan untuk bersantai, perluasan jangkauan perjalanan social, dan pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja.

3) Manfaat politis

Sistem transportasi yang baik akan mempermudah interaksi spasial antar wilayah dari suatu Negara yang pada gilirannya akan turut memperkokoh rasa persatuan dan kesatuan bangsa.

4) Manfaat kewilayahan

Kegiatan transportasi terwujud menjadi lalu lintas yang menghubungkan dua lokasi atau lebih yang dapat mengubah nilai ekonomi. Transportasi yang aman dan nyaman mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian.

3. Manajemen Transportasi

Manajemen transportasi merupakan pengelolaan kegiatan pemindahan barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang terkoordinasi dalam suatu jaringan. Manajemen transportasi dilakukan agar transportasi dapat berjalan secara teratur dan terkelola untuk mencapai efektivitas dan sasaran yang telah ditentukan.

Manajemen sistem transportasi menurut Salim (2006 : 9) terdiri dari dua kategori yaitu:

a. Manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan.

Manajemen pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan. Selain itu bagian penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin di bidang pengangkutan.

b. Manajemen lalu lintas angkutan

Bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut, dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Pada umumnya, manajemen transportasi menghadapi tiga tugas utama menurut Gunawan (2015 : 47-52), yaitu:

- a. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
- b. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
- c. Dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan.

Ketiga tugas utama tersebut haruslah dilakukan dalam waktu yang bersamaan dan dalam tindakan manajerial yang sama. Ini berarti bahwa tugas yang akan diselesaikan itu direncanakan terlebih dahulu untuk mencapai hasil yang diharapkan. Pengendalian operasi mencakup penggunaan teknik manajemen yang mendorong orang mencapai sasaran dari suatu rencana.

Bagi perusahaan yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat, pada prinsipnya terdapat empat fungsi produk jasa transportasi yaitu transportasi yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan

ekonomis. Untuk mewujudkan keempat hal diatas, maka fungsi manajemen transportasi bagi perusahaan transportasi pada umumnya adalah:

- a. Merencanakan kapasitas dan jumlah armada.
- b. Merencanakan jaringan trayek/ lintas/ rute serta menentukan jadwal keberangkatan.
- c. Mengatur pelaksanaan operasi armada dan awal kendaraan.
- d. Memelihara dan memperbaiki armada.
- e. Memberi pelayanan kepada penumpang dan barang.
- f. Melaksanakan promosi dan penjualan tiket.
- g. Merencanakan dan mengendalikan keuangan.
- h. Mengatur pembelian suku cadang dan logistik
- i. Merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan.
- j. Menjalin hubungan erat dengan instansi-instansi pemerintah maupun instansi lainnya.

Dengan memahami fungsi manajemen perusahaan transportasi, maka sesuai dengan kondisi dan luasnya operasi dapatlah disusun struktur organisasi dengan deskripsi tugas dan tanggung jawab, wewenang, dan system manajemennya yang jelas dan mudah dilaksanakan. Dalam penggunaan sehari-hari terdapat istilah yang dapat diartikan sebagai manajemen, yakni pengurusan, pengelolaan, ketatalaksanaan, dan sebagainya.

Dari hal diatas, sasaran yang harus dicapai dalam pengangkutan umum adalah:

- a. Menjamin penyelenggaraan angkutan yang aman dan menjamin keselamatan (*safety*).
- b. Menjamin pengoperasian angkutan yang tertib dan teratur (*regularity*).
- c. Mencapai efisiensi pengoperasian angkutan (*economy*).

Untuk membina terwujudnya sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif, maka terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti kapasitas mencukupi, terpadu, tertib dan teratur, lancar, cepat, dan tepat, selamat, aman, nyaman, biaya terjangkau, dan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilisasi yang tinggi dalam satu jaringan transportasi.

- a. Kapasitas mencukupi, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan maupun penambahan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana angkutan dengan penduduk, antara sarana dan prasarana, antara volume jasa angkutan dengan kapasitas yang tersedia.
- b. Penyelenggaraan transportasi yang terpadu, dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intra moda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan, dan penyelenggaraannya. Penyelenggaraan transportasi yang tertib, berupa terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang sesuai dengan aturan atau perundang-undangan yang berlaku dimasyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan frekuensi pelanggaran dengan jumlah perjalanan.

- c. Penyelenggaraan transportasi yang aman, adalah dapat terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat factor eksternal baik berupa gangguan alam maupun manusia.
- d. Penyelenggaraan transportasi yang cepat dan lancer, berarti pengoperasian transportasi dengan waktu singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan kecepatan arus perjalanan dalam persatuan waktu.
- e. Penyelenggaraan transportasi yang selamat, berarti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat factor internal transportasi. Hal ini dapat diukur dengan perbandingan jumlah kejadian kecelakaan dengan jumlah perjalanan.
- f. Penyelenggaraan transportasi yang nyaman, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan selama perjalanan dari asal sampai tujuan baik di dalam maupun diluar transportasi. Hal ini dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas dalam maupun di luar sarana transportasi.
- g. Penyelenggaraan transportasi dengan biaya terjangkau, yaitu keadaan penyedia jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat pada umumnya dengan memperhatikan tetap dapat berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan ini dapat diukur dengan pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi dengan pendapatan.
- h. Penyelenggaraan transportasi yang efisien, yaitu keadaan penyelenggaraan transportasi yang mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan

pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, masyarakat, dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dijadikan indikator seperti factor muat barang dan tingkat penggunaan (utilisasi) sarana dan prasarana angkutan.

Untuk pengelolaan transportasi, ada faktor-faktor ekstern yang dapat mempengaruhi jalannya kegiatan menurut Salim (2006 : 9-10), yaitu:

a. Undang-Undang/ Peraturan Pemerintah

UU atau kebijaksanaan pemerintah merupakan factor yang dominan mempengaruhi terhadap pengelolaan usaha transportasi.

b. Kebijaksanaan/ pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah

Berupa kebijaksanaan yang dikeluarkan oleh pemerintah selain ada UU yang mengatur tentang transportasi.

c. Pengaruh pemakai jasa (*demand*)

Perusahaan angkutan yang memberikan jasa angkutan kepada masyarakat harus aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat, serta menyenangkan.

4. Transportasi laut

Angkutan laut menggunakan kapal sebagai moda beroperasinya. Kapal merupakan suatu benda yang beroperasi di atas atau di dalam air, yang mampu bergerak dengan kecepatan tertentu, sistem dikendalikan oleh seseorang atau

beberapa orang. Kapal juga suatu yang kedap air, untuk mengisi/ menerima, menyimpan dan membawa sesuatu. Suatu kapal dikatakan layak apabila mempunyai beberapa syarat teknik, antara lain harus kedap air, dapat menampung secara stabil, dapat dimuati, mempunyai ruang sesuai dengan kebutuhan, dan dapat menahan gaya-gaya akibat pengoperasian, mudah mengendalikan serta dapat bergerak dengan kecepatan tertentu. (Setijowarno dan Russ, 2003 : 81-82)

a. Jaringan Transportasi Laut

Setijowarno dan Russ (2003 : 243), jaringan transportasi laut mempunyai perbedaan karakteristik dibandingkan dengan moda transportasi lainnya yaitu mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar dan jarak antar pulau maupun antarnegara.

Menurut Adisasmita (2011 : 23), kegiatan pelayanan transportasi laut terdiri atas:

- a) Trayek tetap dan teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang telah ditentukan
- b) Trayek tidak tetap dan tidak teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang tidak ditetapkan.

Jaringan prasarana angkutan laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalu lintas berwujud alur pelayaran.

b. Keselamatan Angkutan Laut

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran pasal 1, keselamatan pelayaran adalah suatu

keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Adapun standar keselamatan pelayaran yang dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) dalam peraturan tersebut yaitu:

- a) Sumber daya manusia.
- b) Sarana dan/ atau prasarana.
- c) Standar operasional prosedur.
- d) Lingkungan.
- e) Sanksi.

Ada beberapa penyebab terjadi kecelakaan angkutan laut yaitu:

- a) Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai masalah yang mungkin timbul dalam operasional kapal, dan secara sadar memuat kapal secara berlebihan
- b) Faktor teknis, biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal.
- c) Faktor alam, seperti faktor cuaca buruk yang merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut.

Adapun jenis kecelakaan kapal dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 245 yaitu kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Dalam Setijowarno dan Russ (2003 : 179), untuk transportasi laut

memerlukan alat bantu dalam pergerakannya baik di sungai, kanal, pelabuhan maupun di sepanjang pantai. Alat bantu tersebut disebut dengan navigasi. Alat bantu ini dapat mengambang atau berupa bangunan tetap yang dilengkapi dengan lampu, bel, tanda suara, atau reflector radar. Tujuan alat bantu navigasi ini untuk memberikan peringatan terhadap bahaya yang tersembunyi seperti karang, pendangkalan, timbunan pasir, belokan pada kanal, dan menuntun kapal secara aman sepanjang pantai, melalui sungai dan anal ke pelabuhan, ke tempat sandar, atau tempat penjangkaran.

Adapun perangkat keselamatan yang digunakan dalam evakuasi kapal jika terjadi kebakaran ataupun kapal tenggelam yaitu:

- a) Baju pelampung
- b) Perahu sekoci
- c) Rakit penolong
- d) Perangkat komunikasi

Seperti radio antar kapal, kapal ke pelabuhan, kapal dengan radio pantai, atau satelit telepon satelit.

5. Pemerintah Sebagai Regulator

Peranan pemerintah sebagai regulator sangat diperlukan dalam mengatur, membina, dan mengawasi penyelenggaraan pelayanan transportasi demi terselenggaranya transportasi yang efektif dalam arti mencukupi, terpadu, tertib dan teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman, biaya terjangkau, dan efisien.

(Gunawan, 2015 : 50-51)

Selain itu, pemerintah juga melakukan kir kondisi fisik/ teknis kendaraan dan pengawasan kelayakan/ kelaikan kendaraan, dan melakukan evaluasi terhadap kegiatan pelayanan transportasi, dan sebagainya. Pemerintah sebagai regulator harus mampu menyelenggarakan pelayanan transportasi nasional secara efektif dan efisien, dalam arti harus memperhatikan kepentingan seluruh unsur, yaitu pihak pengguna jasa transportasi, pihak perusahaan transportasi (operator), pihak tenaga kerja disektor transportasi, dan pihak masyarakat secara keseluruhan, serta dari pihak pemerintah sebagai regulator dan fasilitator penyelenggaraan kegiatan transportasi. (Adisasmita, 2011 : 37)

6. Konsep Kendala dan Solusi

Untuk pencapaian manajemen yang baik tentu ada kendala yang dihadapi, sebagaimana Teori kendala atau *Theory Of Constraints (TOC)* yang dikembangkan oleh Eliyahu M. Goldratt dan dikenalkan dalam bukunya *The Goal*. Dapat diartikan bahwa TOC adalah suatu pendekatan ke arah peningkatan proses yang berfokus pada elemen-elemen yang dibatasi untuk meningkatkan output.

Menurut Hansen dan Mowen dalam Styaningrum dan Hamidi (2008 : 28) jenis kendala dapat dikeompokkan berdasarkan asalnya dan berdasarkan sifatnya.

a. Berdasarkan asalnya

- 1) Kendala internal (*internal constraint*) adalah faktor-faktor yang membatasi perusahaan atau organisasi dan sistem yang berasal dari dalam perusahaan. Kendala internal harus dimanfaatkan secara optimal untuk meningkatkan

throughput semaksimal mungkin tanpa meningkatkan persediaan dan biaya operasional.

- 2) Kendala eksternal (*external constraint*) adalah faktor-faktor yang membatasi perusahaan yang berasal dari luar perusahaan atau dapat diartikan berasal dari luar organisasi ataupun sebuah sistem.

b. Berdasarkan sifatnya

- 1) Kendala mengikat (*binding constraint*) adalah kendala yang terdapat pada sumber daya yang telah dimanfaatkan.
- 2) Kendala tidak mengikat atau kendur (*loose constraint*) adalah kendala sumber daya yang terbatas yang tidak dimanfaatkan sepenuhnya.

Dalam menghadapi kendala dibutuhkan solusi. Dalam mengimplementasikan ide-ide sebagai solusi dari suatu permasalahan Theory of Constraint memfokuskan pada perbaikan yang terus-menerus dengan mengelola kendala dalam suatu sistem. *Theory of Constraint* memiliki lima langkah yang harus diikuti dalam penyelesaian kendala tersebut yaitu:

a. Mengidentifikasi kendala suatu sistem (*Identify the system's constraints*)

Mengidentifikasi bagian sistem manakah yang paling lemah kemudian melihat kelemahan fisik atau kebijakan.

b. Eksploitasi kendala sistem (*Exploit the system's constraints*)

Menentukan cara menghilangkan atau mengelola dan memanfaatkan kendala dengan biaya yang paling rendah.

- c. Mengelola aliran sepanjang kendala (*Subordinate everything to the step 2 decision*)
- d. Setelah menentukan kendala dan telah diputuskan bagaimana mengelola kendala tersebut maka harus mengevaluasi apakah kendala tersebut masih menjadi kendala pada performansi sistem atau tidak. Jika tidak maka menuju ke langkah kelima, tetapi jika yam aka akan menuju ke langkah keempat.
- e. Menambah kapasitas pada kendala sistem (*Elevate the syste, 's constraints*)
Jika langkah ini dilakukan, maka langkah kedua dan ketiga tidak berhasil menangani kendala. Maka harus perubahan besar dalam sistem, seperti reorganisasi, perbaikan modal, atau modifikasi substansi sistem.
- f. Menghentikan masalah, kembali ke langkah pertama (*Break constraint and go beck to step 1*)
Jika langkah ketiga dan keempat telah berhasil dilakukan maka akan mengulangi lagi dari langkah pertama. Proses ini akan berputar sebagai siklus. Tetap waspada bahwa suatu solusi dapat menimbulkan konstrain baru perlu dilakukan.

Menurut James A.F. Stoner (1996), proses penyelesaian masalah manajemen yaitu:

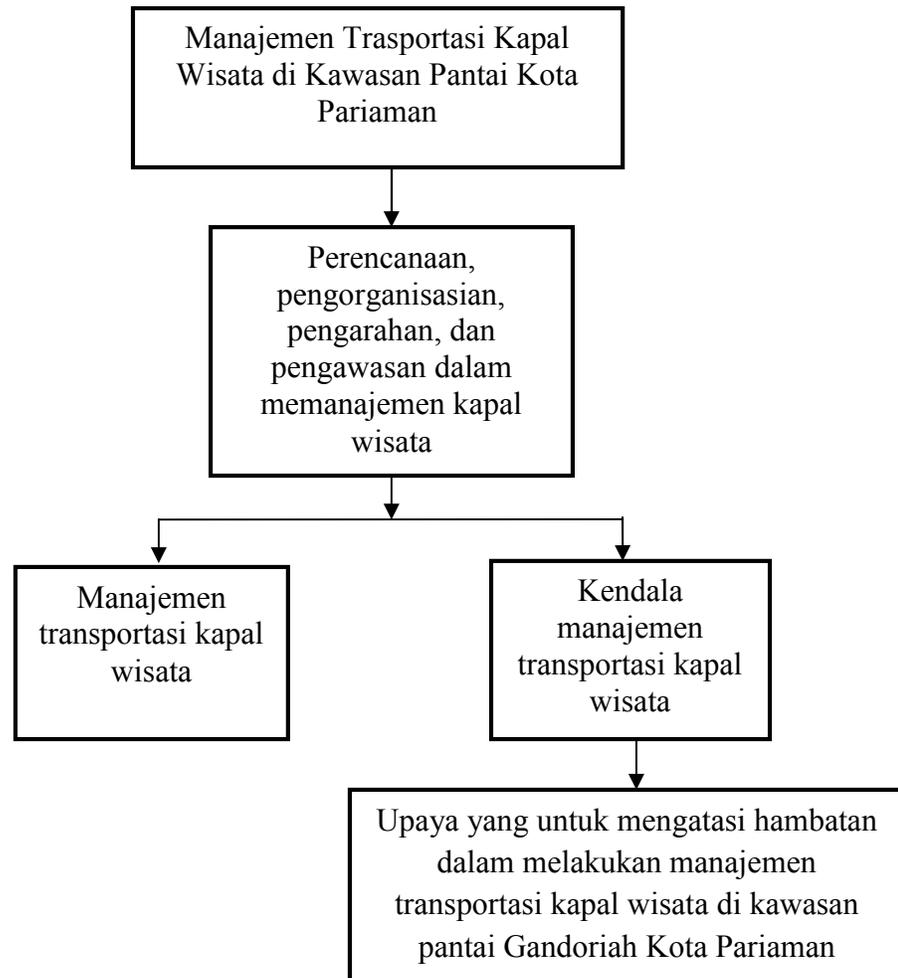
- a. Kembangkan alternatif yaitu cari alternatif yang kreatif.
- b. Evaluasi alternatif dan pilih yang terbaik.

- c. Laksanakan dan adakan tindak lanjut dengan rencanakan pelaksanaan, laksanakan rencana, dan monitor pelaksanaan dan adakan penyesuaian seperlunya.

B. Kerangka Konseptual

Manajemen transportasi merupakan pengelolaan kegiatan pemindahan barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang terkoordinasi dalam suatu jaringan. Dalam proses manajemen transportasi tersebut terdapat kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan yang dilakukan agar transportasi dapat berjalan secara teratur dan terkelola untuk mencapai efektivitas dan sasaran yang telah ditentukan.

Kapal wisata sebagai transportasi wisatawan ke pulau yang telah memiliki SOP yang dikeluarkan dari pemerintah kota Pariaman masih ditemui penyimpangan dari aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Oleh karena itu diperlukan manajemen dari elemen terkait agar apa yang telah direncanakan sebelumnya dapat berjalan sesuai dengan yang telah direncanakan tadi agar terciptanya transportasi yang baik dan memberikan kepuasan pada masyarakat sebagai pengguna jasa. Sedangkan penghambat atau kendala dalam melakukan manajemen kapal wisata bisa dicarikan solusi atau langkah-langkah untuk perbaikan kearah yang lebih baik.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan yaitu:

1. Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandorih sudah dilakukan dimana perencanaan sudah diatur dalam SOP yang menjadi pedoman pelaksanaan transportasi kapal wisata, untuk pengorganisasian dilakukan dengan menempatkan beberapa SKPD yaitu Dishubkominfo dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata untuk menjalankan tugas mengatur dan mengawasi jalannya kegiatan transportasi kapal wisata. Pengarahan diberikan melalui sosialisasi kepada pengusaha kapal namun belum semuanya diserap oleh pengusaha, dimana sosialisasi yang diberikan sebatas pertemuan itu saja, namun hasilnya tidak seluruhnya dilaksanakan pengusaha kapal. Pelaksanaan transportasi kapal wisata belum terlaksana sebagaimana dalam SOP, sementara pengawasan transportasi kapal wisata kurang karena lebih terfokus lebih mengawasi titik pemberangkatan penumpang yang ada di muara yang sesuai dengan SOP sehingga ditemukannya penyimpangan-penyimpangan dari prosedur yang ada pada titik selain di muara.
2. Kendala dalam manajemen transportasi terjadi karena faktor internal yaitu persaingan bisnis dari harga tiket, kurangnya keteraturan dalam pengisian penumpang, dan kurangnya pengawasan. Sementara kendala eksternal yaitu pendangkalan dan ukuran muara belum mencukupi

3. Upaya untuk mengatasi kendala tersebut yaitu mengembangkan alternatif yaitu dengan pengadaan petugas penjualan tiket dan menyatukan seluruh kapal pada satu titik yaitu di muara. Selanjutnya mengadakan tindak lanjut dengan meningkatkan pengawasan sehingga pelaksanaan transportasi kapal wisata bisa dikontrol dan diawasi secara keseluruhan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dengan judul “Manajemen Transportasi Kapal Wisata di Kawasan Pantai Gandorih Kota Pariaman” maka peneliti mencoba memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Harga tiket yang dijual transportasi kapal wisata diharapkan sesuai dengan harga dalam peraturan yang ada, setiap penumpang harus mendapatkan karcis untuk menjamin keamanan dan keselamatan penumpang pergi sampai pulang, dan penumpang belilah tiket pada tempat yang seharusnya, jangan mudah terpengaruh oleh harga tiket yang murah.
2. Segera tindaklanjuti dan beri sanksi kepada pihak-pihak yang telah melanggar. Pengawasan jangan hanya terlalu fokus pada satu titik saja yaitu di muara, namun harus pada seluruh titik pemberangkatan penumpang yakni di Gandorih juga (belakang posko APBD), sehingga kapal-kapal yang memuat penumpang dapat diawasi dan terkontrol nantinya.
3. Jalankan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Karena peraturan tersebut menjadi pedoman kita dalam bertindak. Untuk mewujudkan transportasi yang baik maka harus memberikan penyelenggaraan yang baik juga.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arikunto, Suharsimi. 1989. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- _____. 2007. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Feriyanto, Andri dan Endang Shyta Triana. 2015. *Pengantar Manajemen (3 In 1)*. Yogyakarta : Media Tera.
- Gunawan, Herry. 2015. *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2011. *Manajemen: Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Manullang, M. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen*. Yogyakarta: UGM Press.
- Moleong, Lexi J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- _____. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif. rev.ed.* Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Setijowarno, Djoko dan Russ Bona Frazila. 2003. *Rekayasa Dasar Transportasi*. Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata.
- Siswanto, H.B. 2015. *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Widodo, Nurjati. 2008. *Manajemen Pelayanan Publik*. Malang: Unbraw Press.

Hasil Penelitian dan Jurnal

- Gusnardi. 2010. *TOC: Tinjauan Teori*. Pekbis Jurnal Vol. 2 No.3
- Kadir, Abdul. 2006. *Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. Jurnal. Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana HIjau, Vol.1(3), hal. 121

Purita, Eva Dewi. 2013. *Pengelolaan Transportasi Umum di Jalan Malioboro Yogyakarta*. Skripsi. FIS UNY.

Rifusua, Agus Imam. 2010. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta Tahun 2004-2008*. Tesis. FE UI.

Setyaningrum, Rina Moestika & Hamidi, Muhammad Fauzan. 2008. *Analisis Biaya Produksi Dengan Pendekatan Theory Of Constraint Untuk Meningkatkan Laba*. Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis Vol. 8 No.1

Peraturan-Peraturan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

Standar Operasional Prosedur Kapal Wisata di Pantai Gandorih

Dokumen-Dokumen

Harian Singgalang. 2015. Tak Gunakan Pelampung, Perhatikan Keselamatan Pengunjung Pulau Angso Duo. <http://hariansinggalang.co.id/tak-gunakan-pelampung-perhatikan-keselamatan-pengunjung-pulau-angso-duo/>. Diakses 10 November 2015.

Metro TV News. 2016. Bidik Pariwisata Laut, Pemkot Pariaman Kumpulkan Kapal Wisata. <http://sumatera.metrotvnews.com/read/2016/01/09/468642/bidik-pariwisata-laut-pemkot-pariaman-kumpulkan-kapal-wisata>. Diakses tanggal 01 April 2016.