

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### Kesimpulan

1. Jakarta – Lampung Jumlah Trip Truk (652 – 925), Jumlah Truk (80 – 114), Trip kapal (141 – 150), Jakarta – Palembang Trip Truk (656 – 1148), Trip kapal (181 – 400), jumlah Truk (138 – 305), kapal (2 -3), Jakarta - Medan, Trip Truk ( 634 – 1400), Trip kapal (141- 3505), Jumlah Truk (143 – 315) dan jumlah kapal 2.
2. Perbandingan biaya Ekonomi (Invertasi, biaya voyege, operasional) Jakarta – Lampung transportasi darat lebih Unggul dibandingkan dengan transportasi laut, sedangkan Jakarta – Palembang dan Medan Transportasi Laut Lebih Unggul dibandingkan Darat.
3. Perbandingan dengan menggunakan RFR (Required Freight rate), Jakarta – Lampung transportasi darat lebih Unggul dibandingkan dengan transportasi laut, sedangkan Jakarta – Palembang dan Medan Transportasi Laut Lebih Unggul dibandingkan Darat.
4. Dari Hasil Analisa maka dapat di simpulkan bahwa nitrogen truk lebih besar di bandingkan kapal, dari tahun 2017 – 2035 faktor emisi Nitrogen Truk Jakarta – Lmapung (3651,88 – 10495,78), kapal ( 123,55 – 247,10 ), Jakarta – Palembang faktor emisi Nitrogen Truk ( 11021,04 – 118459,08), kapal ( 123,55 – 247,10 ), faktor emisi Nitrogen Truk Jakarta – Medan ( 11399,04 – 122521,99 ), kapal ( 631,77 – 1421,49 )

## **SARAN**

1. Short sea shipping dapat menjadi alternatif untuk mengatasi permasalahan akibat tingginya penggunaan moda darat. Oleh karena itu perlu adanya koordinasi lebih lanjut antara pemerintah, operator, dan pengguna jasa
2. Berdasarkan hasil Analisa, sebaignya dikembangkan adalah Tanjung Priok dan Belawan. Mengingat kedua pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan internasional yang sibuk, maka peningkatan kualitas dapat diterapkan melalui efektifitas waktu bongkar muat kendaraan
3. Jam proses Bongkar muat di pelabuhan sebaiknya di perbaiki lagi Karena sering terjadinya penumpukan barang di pelabuhan mengakibatkan meningkatnya biaya akan naik.