

**STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
LALU LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK
TAHUN 2023 DAN 2025**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

ANISA AULIA SALSABILA

NPM. 22 03 025

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU
LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK
TAHUN 2023 DAN 2025**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

ANISA AULIA SALSABILA

NPM. 22 03 025

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU
LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK
TAHUN 2023 DAN 2025**

Disusun dan Diajukan Oleh :

ANISA AULIA SALSABILA
NPM. 2203025

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian Kertas Kerja Wajib (KKW)
Pada Tanggal 29 Juli 2025

Menyetujui

Penguji I



Surnata, S.SiT, M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

Penguji II



Rinto Astutik, M.M.
NIP. 19740524 199602 2 001

Penguji III

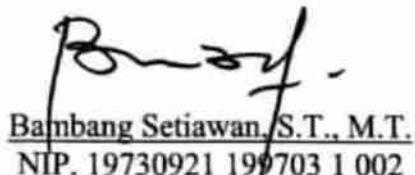


Slamet Prasetyo Sutrisno, ST., M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, S.T., M.T.
NIP. 19730921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB (KKW)**

Judul : STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
LALU LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN
MERAK TAHUN 2023 DAN 2025

Nama Taruna/I : ANISA AULIA SALASABILA

NPT : 2203025

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

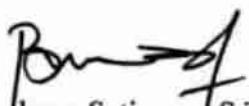
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 25 Juli 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Bambang Setiawan, S.T., M.T.
NIP. 19730921 199703 1 002



R. Muhammad Firzatullah, S.Pd., M.Kom.
NIP. 19940406 202203 1 010

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, S.T., M.T.
NIP. 19730921 199703 1 002

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Anisa Aulia Salsabila

NPM : 2203025

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **Pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK TAHUN 2023 DAN 2025", dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Perajin, Banyuasin 1
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **Pihak II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 29 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



()

Anisa Aulia Salsabila
NPM. 22 03 025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Anisa Aulia Salsabila

NPM : 2203025

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul

STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN PENYEGERANGAN MERAK TAHUN 2023 DAN 2025

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang diitetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 29 Juli 2025

Penulis



Anisa Aulia Salsabila
NPM. 22 03 025



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id



SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 17 / PD / 2025

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : Anisa Aulia Salsabila
NPM : 2203025
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : Studi Komparatif Sistem Zonasi Dan Pola Arus Lalu Lintas Di Pelabuhan Penyeberangan Merak Tahun 2023 Dan 2025

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out Wisuda*.



Palembang, 12 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan.,S.I.P
NIP. 199904222025211005

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat diselesaikan dengan baik. KKW ini disusun sebagai salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Penyusunan karya tulis ini merupakan bentuk penerapan dari ilmu dan pengetahuan yang telah diperoleh selama masa studi, dengan mengangkat permasalahan aktual di sektor transportasi penyeberangan. Adapun topik yang dikaji dalam KKW ini berkaitan dengan evaluasi penerapan sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan, yang relevan dengan peningkatan efektivitas, keselamatan, dan ketertiban operasional pelabuhan.

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan bantuan selama pelaksanaan kegiatan PKL, antara lain kepada:

1. Orang tua dan keluarga atas doa dan dukungan yang selalu menguatkan.
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E, selaku Direktur Poltektrans SDP Palembang.
3. Bapak Suharto, selaku General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak.
4. Bapak Muhamad Zahri, selaku Manajer Usaha Pelabuhan Merak.
5. Bapak Mas Akbar Suhar Dianto selaku Assistant Manager Usaha Pelabuhan.
6. Bapak Seffra Yogi Mahendra selaku Assistant Manager *Port and Ship Traffic Control*.
7. Bapak Bambang Setiawan, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing I.
8. Bapak R. Muhammad Firzatullah, S.Pd., M.Kom. selaku Dosen Pembimbing II.

9. Jajaran dosen, pegawai, serta pengasuh Poltektrans SDP Palembang atas bimbingan dan fasilitas yang telah diberikan selama masa studi dan pelaksanaan PKL.
10. Seluruh jajaran PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak atas kesempatan dan dukungan selama kegiatan PKL berlangsung.
11. Seluruh jajaran Divisi Usaha Pelabuhan atas pengalaman dan pembelajarannya selama kegiatan PKL yang sangat berguna.
12. Kakak-kakak alumni IKASDAP PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak atas segala bantuan serta arahan yang sangat membantu.
13. Rekan-rekan angkatan XXXIII "Abhiseva Nawasena"
14. Segenap pihak lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan dukungan secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga KKW ini dapat memberikan manfaat, baik sebagai bahan evaluasi maupun referensi untuk pengembangan kualitas pelayanan di lingkungan pelabuhan penyeberangan.

Palembang, 29 Juli 2025

Anisa Aulia Salsabila
NPM. 22 03 025

**STUDI KOMPARATIF SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU
LINTAS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK**

TAHUN 2023 DAN 2025

Anisa Aulia Salsabila (2203025)

Dibimbing oleh : Bambang Setiawan, ST., MT. dan
R. Muhammad Firzatullah, S.Pd., M.Kom.

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Merak merupakan jalur utama transportasi penyeberangan di Indonesia yang melayani lintasan penyeberangan antara Merak-Bakauheni. Berdasarkan hasil observasi dan analisis, ditemukan beberapa masalah terkait sistem zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan tahun 2023, seperti jalur kendaraan eksekutif dan reguler dalam satu layanan, keterbatasan kapasitas parkir siap muat, dan adanya *crossing* antar kendaraan yang menghambat kelancaran proses bongkar muat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan sistem zonasi serta pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Merak tahun 2023 dan 2025 untuk mengevaluasi efektivitas perubahan yang dilakukan.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan dan analisis dokumen resmi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan sistem zonasi tahun 2025, termasuk pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler serta penambahan kapasitas parkir siap muat memberikan dampak positif terhadap kelancaran arus kendaraan dan efektivitas pengelolaan ruang. Secara keseluruhan, perubahan zonasi ini berhasil memperbaiki sistem yang ada dan dapat meningkatkan efisiensi operasional serta kualitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Merak.

Kata Kunci : Sistem Zonasi, Pola Arus Lalu Lintas, Pelabuhan Penyeberangan Merak.

**COMPARATIVE STUDY OF ZONING SYSTEM AND TRAFFIC FLOW
PATTERNS AT MERAK FERRY PORT IN 2023 AND 2025**

Anisa Aulia Salsabila (2203025)

Supervised by: Bambang Setiawan, ST., MT. and
R. Muhammad Firzatullah, S.Pd., M.Kom.

ABSTRACT

Merak Ferry Port is a key transportation route in Indonesia, serving the crossing between Merak and Bakauheni. Observations and analyses conducted in 2023 revealed several issues with the zoning system and vehicle traffic flow, including the mixing of executive and regular vehicle lanes in a single service, limited ready-to-load parking capacity, and vehicle crossings that disrupted loading and unloading operations. This study aims to analyze and compare the zoning system and traffic flow patterns at Merak Ferry Port in 2023 and 2025 to evaluate the effectiveness of implemented changes.

Using a qualitative descriptive method, data were collected through field observations and official document analysis. The results indicate that the 2025 zoning system changes, including the separation of executive and regular vehicle lanes and an increase in ready-to-load parking capacity, had a positive impact on vehicle flow smoothness and space management efficiency. Overall, these zoning modifications improved the existing system, enhancing operational efficiency and service quality at Merak Ferry Port.

Keywords : Zoning System, Traffic Flow Patterns, Merak Ferry Port

DAFTAR ISI

Halaman Judul	I
Halaman Pengesahan	II
Halaman Persetujuan Seminar	III
Halaman Surat Peralihan Hak Cipta	IV
Halaman Pernyataan Keaslian	V
Kata Pengantar	VI
Abstract	IX
Abstrak	VIII
Daftar Isi	X
Daftar Tabel	XII
Daftar Gambar	XIII
Daftar Lampiran	XV
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori	7
BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	18
B. Teknik Pengumpulan Data	20
C. Teknik Analisis Data	21
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	23
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	23
B. Analisa	45
C. Pembahasan	57

BAB V PENUTUP	64
A.Kesimpulan	64
B.Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	66
LAMPIRAN	68

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian	5
Tabel 3.1 Jadwal Penelitian	18
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Cilegon	23
Tabel 4.2 Batas Wilayah Kota Cilegon	24
Tabel 4.3 Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Cilegon	25
Tabel 4.4 Alur Lintasan Pelabuhan Merak - Bakakuheni	26
Tabel 4.5 Perbedaan Layout Pelabuhan Penyeberangan Merak	51
Tabel 4.6 Perbedaan Luas Wilayah Zonasi Merak	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Contoh Tata Letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan	14
Gambar 2.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal	16
Gambar 2.3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Kapal	17
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	20
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Cilegon	24
Gambar 4.2 <i>Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Merak – Bakauheni</i>	25
Gambar 4.3 <i>Layout Pelabuhan Penyeberangan Merak</i>	27
Gambar 4.4 Gedung Terminal	27
Gambar 4.5 Loket Penumpang	28
Gambar 4.6 Ruang Tunggu	28
Gambar 4.7 <i>Costumer Service</i>	29
Gambar 4.8 Gedung Kantor	29
Gambar 4.9 Gedung Bundar	30
Gambar 4.10 <i>Port Operation Control Center (POCC)</i>	30
Gambar 4.11 <i>Toll gate</i> Utama	31
Gambar 4.12 Lapangan Parkir Siap Muat	31
Gambar 4.13 <i>Access Bridge</i>	32
Gambar 4.14 <i>Gangway</i>	32
Gambar 4.15 Mushola	33
Gambar 4.16 Toilet	33
Gambar 4.17 Jembatan Timbang	34
Gambar 4.18 <i>Side Ramp</i>	34
Gambar 4.19 Garbarata	35
Gambar 4.20 Kantin	35
Gambar 4.21 Dermaga	36
Gambar 4.22 <i>Fender</i>	36
Gambar 4.23 <i>Bolder</i>	37
Gambar 4.24 <i>Catwalk</i>	37

Gambar 4.25 <i>Trestle</i>	37
Gambar 4.26 Struktur Organisasi	40
Gambar 4.27 Peta <i>Layout Zonasi</i> Pelabuhan Penyeberangan Merak 2023	46
Gambar 4.28 Pembagian <i>Layout Zonasi</i> Merak Tahun 2023	47
Gambar 4.29 <i>Layout Zonasi</i> Pelabuhan Penyeberangan Merak Terbaru	49
Gambar 4.30 Pola Arus Pelabuhan Penyeberangan Merak Tahun 2023	56
Gambar 4.31 <i>Crossing Kendaraan</i> Pada Dermaga 6 dan Dermaga 1	57
Gambar 4.32 Pola Arus Dermaga Eksekutif	59
Gambar 4.33 Pola Arus Dermaga Reguler	61

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023	68
Lampiran 2 Data Karakteristik Kapal	75
Lampiran 3 Data Inventaris Fasilitas Pelabuhan	79
Lampiran 4 Data Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Merak	80

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pelabuhan Penyeberangan Merak merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan utama di Indonesia yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera melalui lintasan Merak – Bakauheni. Setiap tahunnya, pelabuhan ini melayani jutaan penumpang dan kendaraan, terutama pada periode puncak seperti libur nasional dan arus mudik. Kondisi ini menuntut pengelolaan ruang yang tertib, efisien, dan mampu beradaptasi dengan kebutuhan operasional di lapangan yang terus berkembang, seiring dengan meningkatnya volume pergerakan penumpang dan kendaraan yang memerlukan pola arus lalu lintas serta sistem zonasi yang tepat guna mendukung kelancaran operasional pelabuhan (Surnata dkk., 2023)

Untuk mengatur ruang pelabuhan yang lebih sistematis, Kementerian Perhubungan menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 yang menetapkan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021, zonasi di pelabuhan adalah pembagian area pelabuhan menjadi beberapa bagian berdasarkan fungsi dan tujuan pengelolaannya, agar dapat melayani angkutan penyeberangan dengan lebih aman, nyaman, tertib, dan efisien.. Sistem zonasi ini terdiri dari zona pelayanan penumpang (Zona A), zona kendaraan (Zona B), zona fasilitas penting (Zona C), zona daerah terbatas khusus (Zona D), dan zona parkir di luar pelabuhan untuk kendaraan yang akan menyeberang (Zona E). Namun, dalam implementasinya, struktur tersebut perlu disesuaikan dengan dinamika operasional pelabuhan.

Beberapa tantangan dalam implementasi zonasi tahun 2023 adalah belum optimalnya pemisahan jalur kendaraan pribadi dan kendaraan besar pada layanan eksekutif, serta masih bercampurnya pintu masuk kendaraan pribadi layanan reguler dan layanan eksekutif. Selain itu, kapasitas parkir siap muat yang belum memadai, serta adanya *crossing* antar kendaraan yang menghambat kelancaran bongkar muat di dermaga eksekutif dan dermaga 1,

menjadi permasalahan yang perlu segera diatasi, sebagaimana terlihat saat arus mudik 2024 ketika antrean panjang kendaraan kembali terjadi akibat sistem pengaturan jalur yang tidak efektif dan tingginya volume kendaraan dibandingkan kapasitas lahan (BeritaBali.com, 2024).

Pada tahun 2025, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak bersama pengelola pelabuhan melakukan pembaruan terhadap sistem zonasi untuk mengatasi permasalahan tersebut dan meningkatkan efektivitas operasional pelabuhan. Pembaruan ini diharapkan dapat mempercepat proses pelayanan, serta meminimalkan potensi konflik dalam sistem antrean kendaraan. Evaluasi terhadap implementasi kebijakan ini diperlukan untuk menilai sejauh mana perubahan zonasi ini telah memperbaiki pengaturan arus lalu lintas dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan. Evaluasi ini akan menilai apakah strategi yang diterapkan relevan, efisien, dan sesuai dengan konteks operasional yang dinamis (Rukajat, 2018). Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini berfokus pada analisis komparatif sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Merak tahun 2023 dan 2025 untuk mengevaluasi sejauh mana rancangan zonasi tahun 2025 mampu mengatasi berbagai permasalahan yang ditemukan pada sistem zonasi tahun 2023.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan di atas, maka diperoleh rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana sistem zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023?
2. Apa saja perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas yang diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan rancangan zonasi tahun 2025?
3. Bagaimana dampak perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas terhadap efektivitas pengelolaan ruang dan layanan operasional di Pelabuhan Penyeberangan Merak?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang dilakukan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi sistem zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023.
2. Mendeskripsikan bentuk perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas yang diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan rancangan zonasi tahun 2025.
3. Mengevaluasi dampak perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas terhadap efektivitas pengelolaan ruang dan layanan operasional di Pelabuhan Penyeberangan Merak.

D. Batasan Masalah

Untuk memastikan pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini tidak menyimpang dari tujuan yang ingin dicapai dan tidak melebar dari fokus utama penelitian, diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahan seperti berikut ini :

1. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten.
2. Waktu pelaksanaan penelitian berlangsung dari tanggal 20 Februari hingga 10 Juni 2025.
3. Fokus pembahasan dalam penelitian ini terbatas pada sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 serta perancangan sistem zonasi yang diterapkan pada tahun 2025.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari menulis KKW ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Mahasiswa

Sebagai kesempatan bagi mahasiswa untuk menerapkan ilmu yang sudah dipelajari selama kuliah ke dalam situasi nyata di lapangan dan

menambah pengalaman dan pemahaman tentang kondisi operasional di Pelabuhan Penyeberangan Merak.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Temuan dari penelitian ini dapat menjadi tambahan contoh dari proses penelitian dan instruksi di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

3. Bagi Pemerintah atau Instansi Terkait

Sebagai bahan pertimbangan atau masukan dalam upaya meningkatkan pengelolaan zonasi dan pelayanan di pelabuhan agar lebih sesuai dengan kebutuhan pengguna jasa dan kondisi di lapangan.

4. Bagi Pengguna Jasa

Pengguna jasa diharapkan dapat merasakan peningkatan kenyamanan, keteraturan, dan kelancaran saat berada di kawasan Pelabuhan Penyeberangan Merak.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian sebelumnya yang membahas masalah serupa harus didukung. Hal ini penting untuk memberikan landasan teori yang kuat, memperkaya perspektif, dan memastikan relevansi dengan kajian sebelumnya. Penelitian-penelitian tersebut juga dapat menjadi acuan dalam mengevaluasi hasil dan metodologi yang digunakan seperti dalam Tabel 2.1 berikut ini :

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian

Nama Penulis	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
AJI PANGESTU (2022)	Evaluasi Sistem Zonasi Dan Pola Arus Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten	Kualitatif	Penelitian ini menunjukkan bahwa sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Merak belum sepenuhnya sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 91 Tahun 2021 dengan masalah penumpukan kendaraan yang terjadi di area pelabuhan, ketidakhadiran Zona E, dan rambu zonasi yang tidak lengkap. Oleh karena itu, disarankan untuk segera menyediakan lahan untuk Zona E, penambahan rambu, dan peningkatan kinerja petugas untuk mengatur arus lalu lintas.
PRAHMADITA SARI (2024)	Analisis Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Di Pelabuhan Penyeberangan Sei Selari Provinsi Riau	Kualitatif	Penelitian ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Penyeberangan Sei Selari membutuhkan penerapan sterilisasi dan manajemen lalu lintas kendaraan dan penumpang, penambahan 13 buah rambu, penambahan 10 buah rambu zona, penempatan fasilitas pendukung, penambahan marka pembatas, serta petugas dalam pengaturan ketertiban para pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Sei Selari.

Nama Penulis	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
ANISA AULIA SALSABILA (2025)	Studi Komparatif Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Merak Tahun 2023 dan 2025	Kualitatif	Penelitian ini menunjukkan bahwa perubahan sistem zonasi tahun 2025, termasuk pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler serta penambahan kapasitas parkir siap muat memberikan dampak positif terhadap kelancaran arus kendaraan dan efektivitas pengelolaan ruang. Secara keseluruhan, perubahan zonasi ini berhasil memperbaiki sistem yang ada dan dapat meningkatkan efisiensi operasional serta kualitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Merak.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya adalah keduanya membahas tentang zonasi pelabuhan dan pengaruhnya terhadap pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan. Sementara itu, perbedaan antara penelitian ini dan penelitian sebelumnya terletak pada fokus utama dan pendekatan yang digunakan. Penelitian ini berfokus pada evaluasi perubahan zonasi yang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 dengan perancangan sistem zonasi yang diterapkan pada tahun 2025 di Pelabuhan Penyeberangan Merak. Sementara itu, penelitian Pangestu, A. (2022) hanya mengevaluasi sistem zonasi yang sedang diterapkan tanpa membandingkan kondisi sebelum dan sesudah perubahan. Di sisi lain, penelitian Sari, P. (2024) lebih fokus pada sistem zonasi yang ada di Pelabuhan Sei Selari tanpa melakukan perbandingan perubahan zonasi dari waktu ke waktu.

2. Teori Pendukung yang Relevan

a. Pola Arus Lalu Lintas

Menurut Abubakar, Iskandar (2013) dalam buku yang berjudul *Transportasi Penyeberangan*, pola arus lalu lintas di pelabuhan penyeberangan adalah pengaturan letak bangunan dan jalur kendaraan sedemikian rupa agar tidak terjadi persilangan antara kendaraan yang

masuk dan keluar kapal, alur untuk kendaraan yang menyeberang dan tidak menyeberang, pemisahan area parkir untuk berbagai jenis kendaraan, dan lokasi gedung terminal yang dekat dengan dermaga.

b. Teori Implementasi Kebijakan

Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), enam faktor sangat memengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Ini adalah standar dan tujuan kebijakan, sumber daya, sifat badan pelaksana, komunikasi antarorganisasi, keadaan sosial-politik, dan sikap atau disposisi pelaksana.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Dasar hukum yang digunakan sebagai acuan penelitian yang langsung berkaitan dengan masalah yang di teliti, yaitu :

- a. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 - 1) Pasal 1 ayat (16) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan
 - 1) Pasal 1 ayat (2) : kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong

perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan
 - 1) Pasal 1 ayat (5) : Zonasi adalah pembagian wilayah/areal Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar.
 - 2) Pasal 2 : Pengaturan dan pengendalian operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem Zonasi.
 - 3) Pasal 3 ayat (1) : Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi :
 - a) Zonasi A, untuk orang;
 - b) Zonasi B, untuk Kendaraan;
 - c) Zonasi C, untuk fasilitas vital;
 - d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
 - e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyeberang.
 - 4) Pasal 3 ayat (2) : Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi :
 - a) zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
 - b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan

- c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.
- 5) Pasal 3 ayat (3) : Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi :
- a) zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan *tollgate* yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate* bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
 - b) zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrean Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
 - c) zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan
- 6) Pasal 3 ayat (4) : Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.
- 7) Pasal 3 ayat (5) : Fasilitas vital sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas :
- a) dermaga dan fasilitasnya;
 - b) bunker bahan bakar minyak;
 - c) fasilitas air tawar; dan/atau
 - d) fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.
- 8) Pasal 3 ayat (6) : Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi :
- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
 - b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan

- 9) Pasal 3 ayat (7) : Zonasi E sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e merupakan area parkir untuk antrean Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan
- 10) Pasal 5 ayat (1) : Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan.
- 11) Pasal 5 ayat (2) : Penyusunan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh :
 - a) Badan Usaha Pelabuhan, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang diusahakan secara komersial; atau
 - b) BPTD atau UPTD, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial.

2. Landasan Teori

Untuk memastikan bahwa penelitian tidak membahas masalah secara keliru, teori-teori yang relevan dengan subjek penelitian harus dibahas, dan teori-teori ini adalah sebagai berikut :

a) Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat di perairan yang dilengkapi dengan fasilitas dan infrastruktur sebagai tempat kapal berlabuh, tempat naik dan turun penumpang, dan tempat pembongkaran barang, serta area pengelolaan logistik. Pelabuhan juga memiliki kawasan darat dan laut yang mendukung kegiatan angkutan penyeberangan dan pelayaran (Triatmodjo, 2009). Menurut *International Maritime Organization* (IMO, 2020), pelabuhan modern juga berfungsi sebagai simpul intermodal transportasi dan pusat logistik terpadu yang memerlukan ruang yang efisien dan terstruktur.

b) Studi Komparatif

Penelitian komparatif merupakan cara yang digunakan untuk membandingkan dua atau lebih variabel atau objek untuk mengetahui

persamaan dan perbedaannya. Menurut Sugiyono (2019) Penelitian komparatif membandingkan variabel pada dua sampel berbeda atau pada waktu yang berbeda. Menurut Arikunto, S. (2013) Penelitian komparatif bertujuan untuk menemukan hubungan sebab-akibat dan membuat generalisasi. Penelitian ini termasuk dalam kategori *ex post facto*, di mana data dikumpulkan setelah kejadian untuk melihat dampak atau akibat dari suatu fenomena.

c) Manajemen Lalu Lintas di Kawasan Pelabuhan

Manajemen lalu lintas di kawasan pelabuhan bertujuan untuk mencapai efisiensi dan keselamatan dalam pergerakan kendaraan dan penumpang. Goss (1990) dalam *Studies in Port Economics* menyatakan bahwa lalu lintas di pelabuhan perlu dikendalikan melalui penerapan zonasi, pengaturan akses, serta pengaturan ruang terminal. Penerapan sistem zonasi ini memiliki peran penting dalam menghindari konflik pergerakan antara kendaraan pribadi, barang, dan angkutan umum, serta meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan.

d) Manajemen Sistem Zonasi Pelabuhan

Zonasi pelabuhan penyeberangan adalah pembagian wilayah pelabuhan ke dalam beberapa zona sesuai dengan fungsi untuk menunjang keselamatan, kelancaran, dan keteraturan pelayanan angkutan penyeberangan. Zonasi dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 91 Tahun 2021 tentang Sistem Zonasi Di Pelabuhan Yang Melayani Angkutan Penyeberangan dibagi menjadi 5 bagian, yaitu :

1) Zonasi A untuk orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi :

- a) zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;

- b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

2) Zonasi B untuk kendaraan

Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi :

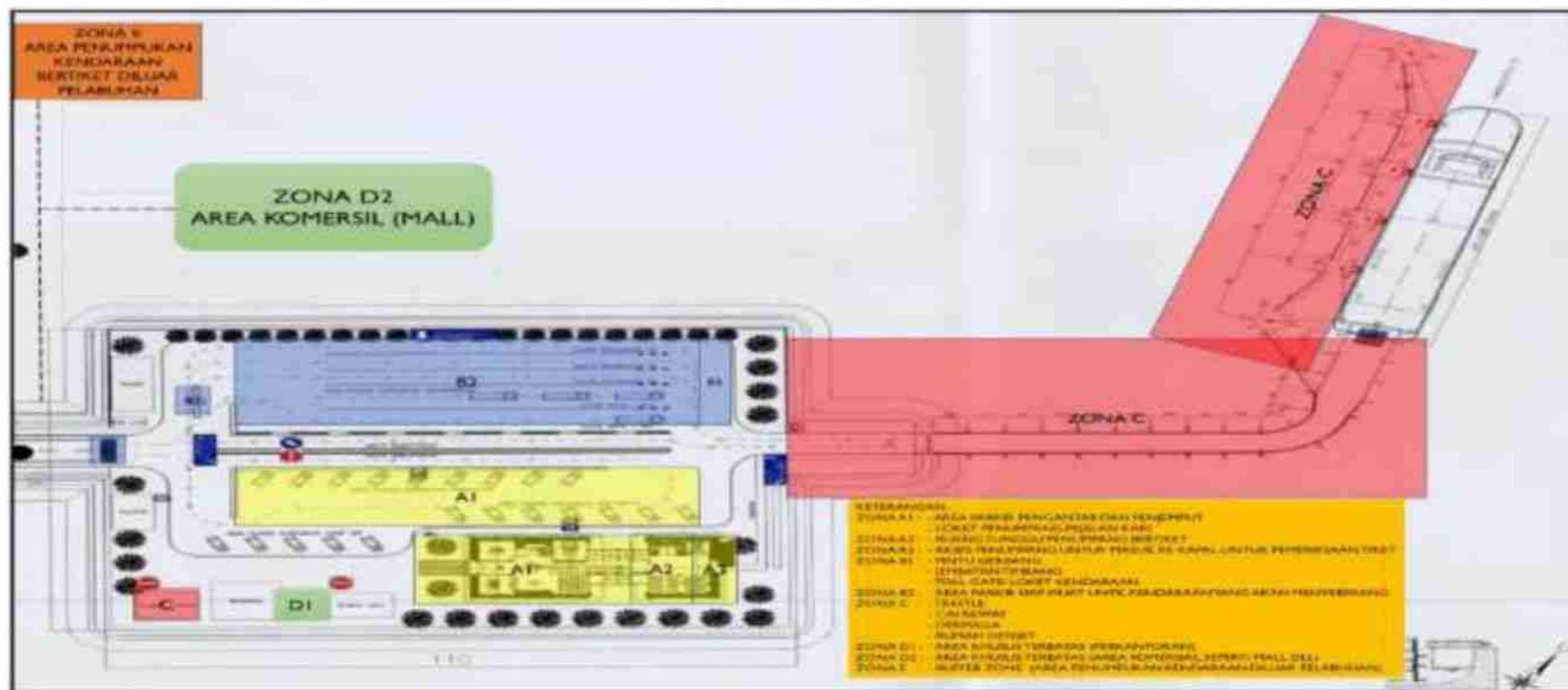
- a) zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
 - b) zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrean Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
 - c) zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.
- 3) Zonasi C untuk fasilitas vital merupakan wilayah pelabuhan penyeberangan yang sidatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Penyeberangan, yang terdiri dari :
- a) Dermaga dan fasilitasnya;
 - b) Bunker bahan bakar minyak;
 - c) Fasilitas air tawar; dan/atau
 - d) Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.
- 4) Zonasi D untuk daerah khusus terbatas meliputi :
- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
 - b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

- 5) Zonasi E untuk kantong parkir luar pelabuhan merupakan area parkir untuk antrean Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

Tujuan manajemen sistem zonasi dipelabuhan :

- 1) Meningkatkan keselamatan dan keamanan pelabuhan.
- 2) Meningkatkan kenyamanan dan kemudahan bagi pengguna jasa pelabuhan.
- 3) Meningkatkan kelancaran operasi pelabuhan

Berikut merupakan contoh tata letak zonasi pelabuhan pada gambar 2.1 dibawah ini :



Gambar 2.1 Contoh Tata Letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan

Sumber: PM Nomor 91 Tahun 2021

- e) Manajemen Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan
Mencakup perencanaan, pelaksanaan, serta pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan lintasan.
- 1) Tujuan pola arus lalu lintas untuk :
 - a) Meningkatkan keselamatan dan keamanan
 - b) Meningkatkan kenyamanan dan kemudahan
 - c) Meningkatkan kelancaran dan keteraturan
 - d) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas
 - 2) Terdapat strategi manajemen pola arus lalu lintas penyeberangan seperti :
 - a) Zonasi : pembagian wilayah pelabuhan menjadi beberapa zona yang berbeda fungsinya.
 - b) Sistem lalu lintas : penerapan sistem lalu lintas yang terarah dan terkendali.
 - c) Teknologi informasi : pemanfaatan teknologi informasi untuk mendukung manajemen pola arus lalu lintas penyeberangan
 - d) Sumber daya manusia : peningkatan kualitas SDM yang terampil dalam mengelola pola arus lalu lintas penyeberangan.
 - e) Fasilitas dan infrastruktur : penyediaan fasilitas dan infrastruktur yang cukup untuk mendukung manajemen pola arus lalu lintas penyeberangan.

Berikut pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 pada gambar 2.2 dibawah ini:



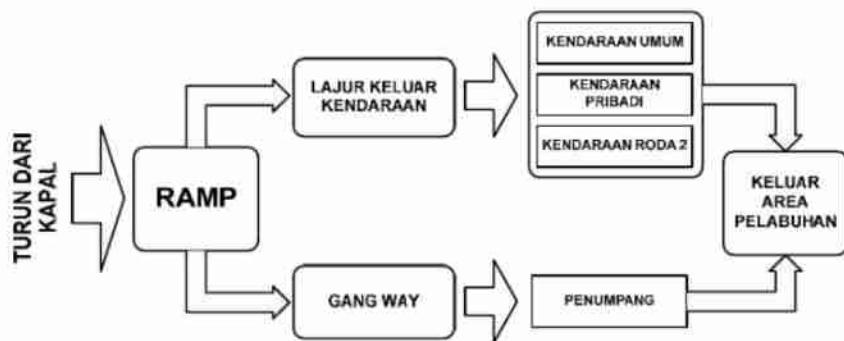
Gambar 2.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal

Sumber : Lampiran Gambar Pada SK.242/HK.104/DRJD/2010

Dari gambar 2.2 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut :

- 1) Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
- 2) Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah di tentukan.
- 3) Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik ke kapal.
- 4) Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal.
- 5) *Ramp* untuk kendaraan, kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal melalui *ramp*.
- 6) *Ramp* untuk penumpang yang langsung menuju ke kapal melalui *ramp*.

Berikut pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu :



Gambar 2.3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Kapal

Sumber: Lampiran Gambar Pada SK.242/HK.104/DRJD/2010

Dari gambar 2.3 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Berikut urutan kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut :

- 1) *Ramp* : Setelah keluar dari kapal maka penumpang dan kendaraan dipisah melalui jalan yang telah ditentukan masing-masing.
 - 2) Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.
 - 3) *Gangway* merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana gangway tersebut menuju pintu keluar pelabuhan.
- f) Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan merupakan proses terstruktur untuk menilai seberapa baik suatu rencana, kebijakan, atau tindakan untuk mencapai tujuan tertentu. Evaluasi mencakup dimensi efektivitas, efisiensi, dan relevansi dalam konteks tertentu (Rukajat, 2018).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Berikut adalah jadwal dan lokasi penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Merak, yang disusun oleh penulis untuk memungkinkan penelitian yang lebih terencana :

Tabel 3.1 Jadwal Penelitian

NO	KEGIATAN	FEBRUARI		MARET				APRIL				MEI				JUNI	
		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
1	Observasi dan Identifikasi Masalah																
2	Pengumpulan Literatur Peneliti dan Teori																
3	Pengumpulan Data																
4	Pengolahan Data																
5	Pemecahan Masalah																
6	Pengumpulan Kesimpulan dan Saran																

2. Jenis Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Fokus utama dari metode ini bertujuan untuk memberikan gambaran dan penjelasan menyeluruh tentang perubahan zonasi yang dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Merak pada tahun 2025, serta untuk menilai kesesuaianya dengan kondisi aktual berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023. Penelitian ini juga akan mencakup dampak perubahan zonasi terhadap arus lalu lintas kendaraan, pemisahan jalur eksekutif dan reguler, serta pengaruh terhadap efektivitas pengelolaan ruang dan layanan fasilitas di pelabuhan.

3. Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan observasi lapangan untuk mencatat kondisi aktual di Pelabuhan Penyeberangan Merak setelah perubahan

zonasi. Observasi ini berfokus pada pengamatan terhadap implementasi zonasi yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 serta *layout* zonasi terbaru tahun 2025. Selain itu, pengamatan juga dilakukan pada pola arus lalu lintas yang diterapkan saat ini untuk menilai apakah perubahan sekarang dapat menghilangkan *crossing*, mempercepat proses bongkar muat, dan meningkatkan kelancaran arus kendaraan.

Selain observasi lapangan, dokumen-dokumen resmi yang dipakai dalam penelitian ini akan dipakai untuk melakukan analisis perbandingan antara kebijakan zonasi dan implementasi di lapangan serta untuk membandingkan pola arus lalu lintas yang diterapkan.

4. Jenis dan Sumber Data

Sebagai bahan referensi dan perbandingan, penelitian ini memperoleh dua jenis data:

a. Data Primer

Data yang diperoleh langsung dari sumber melalui observasi langsung di lapangan. Peneliti secara aktif mengumpulkan data, yang dilakukan melalui survei sebagai berikut :

- 1) Kondisi eksisting zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak
- 2) Pola arus lalu lintas Pelabuhan Penyeberangan Merak

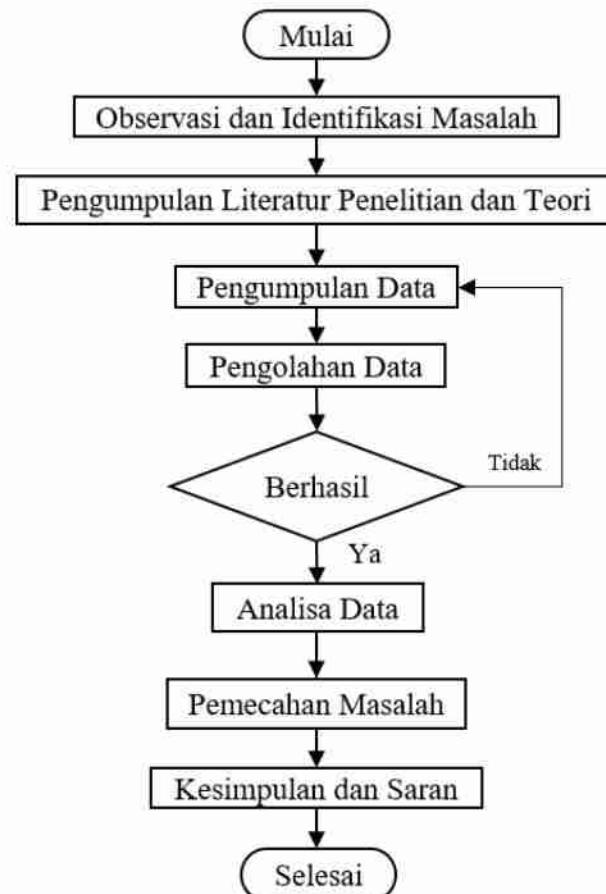
b. Data Sekunder

Informasi yang diperoleh dari instansi atau lembaga yang berhubungan dengan subjek penelitian dikenal sebagai data sekunder. Data ini digunakan untuk mendukung dan memperkuat temuan observasi lapangan.

- 1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023
- 2) Data produktivitas pelabuhan 5 tahun terakhir
- 3) Data inventaris fasilitas pelabuhan
- 4) Data karakteristik kapal

5. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian menggambarkan urutan langkah – langkah yang akan diambil dalam suatu penelitian dari awal hingga akhir.



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data dasar penelitian ini dikumpulkan dari dua metode pengumpulan data, yaitu observasi lapangan dan analisis dokumen :

a. Metode Observasi

Penulis melakukan observasi langsung di Pelabuhan Penyeberangan Merak untuk mengamati kondisi aktual penerapan sistem zonasi tahun 2025 dan pola arus lalu lintas yang diterapkan untuk menilai dampaknya terhadap kelancaran arus kendaraan.

b. Dokumen Resmi

Dokumen yang dipakai dalam penelitian ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 dan rancangan zonasi tahun 2025, yang akan dibandingkan dengan implementasi lapangan untuk mengevaluasi efektivitas perubahan zonasi.

2. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini mencakup data yang diperoleh dari dokumen dan arsip yang diterbitkan oleh instansi terkait :

- a. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023
- b. Data produktivitas pelabuhan 5 tahun terakhir
- c. Data inventaris fasilitas pelabuhan
- d. Data karakteristik kapal

C. Teknik Analisis Data

Analisis data digunakan untuk menemukan dan mengorganisir data yang diperoleh dari pengamatan di lapangan, wawancara, dan dokumen resmi. Analisis penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Analisis Struktur Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 dan Rancangan Zonasi Tahun 2025

Analisis ini bertujuan untuk membandingkan struktur zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 dengan *layout* zonasi terbaru tahun 2025. Perbandingan ini difokuskan pada pembagian zona A hingga D, fungsi masing – masing zona, serta perubahan tata letak ruang di dalam pelabuhan. Selain itu, hasil observasi lapangan digunakan untuk menilai apakah struktur zonasi 2025 telah sesuai diterapkan di lapangan.

2. Analisis Dampak Zonasi Terhadap Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan

Analisis ini bertujuan untuk menilai dampak dari penerapan zonasi terbaru terhadap pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak. Data observasi lapangan akan dibandingkan dengan rancangan *layout* zonasi tahun 2025 untuk menilai apakah sistem zonasi ini mendukung ketertiban dan kelancaran proses layanan kendaraan.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Kota Cilegon terletak di Provinsi Banten, di barat laut Pulau Jawa, tepat di tepi Selat Sunda. Luas wilayah Kota Cilegon sebesar 162,51 km² atau hanya 1,74% terhadap luas Provinsi Banten. Cilegon secara resmi disahkan sebagai kota pada 20 April 1999 sesuai dengan UU No. 15 Tahun 1999. Secara administratif, Cilegon terdiri dari delapan kecamatan dan memiliki koordinat geografis 5°52'24"–6°04'07" LS dan 105°54'05"–106°05'11" BT.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Cilegon

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total	
		Km ²	Persentase (%)
Ciwandan	Tegal Ratu	33,38	20,42
Citangkil	Kebonsari	25,89	15,84
Pulomerak	Lebak Gede	26,41	16,16
Purwakarta	Purwakarta	16,61	10,16
Grogol	Rawa Arum	23,84	14,59
Cilegon	Ciwaduk	8,21	5,02
Jombang	Jombang Wetan	10,32	6,31
Cibeber	Kalitimbang	18,8	11,5
Kota Cilegon		163,45	100

Sumber: Kota Cilegon Dalam Angka (2025)

Berdasarkan tabel 4.1, luas wilayah Kota Cilegon sebesar 163,45 km² yang terdiri dari 8 kecamatan. Kecamatan dengan wilayah terluas dimiliki oleh Kecamatan Ciwandan dengan luas wilayah sebesar 33,38 km² dengan persentase wilayah sebesar 20,42%.

2. Batas Administrasi

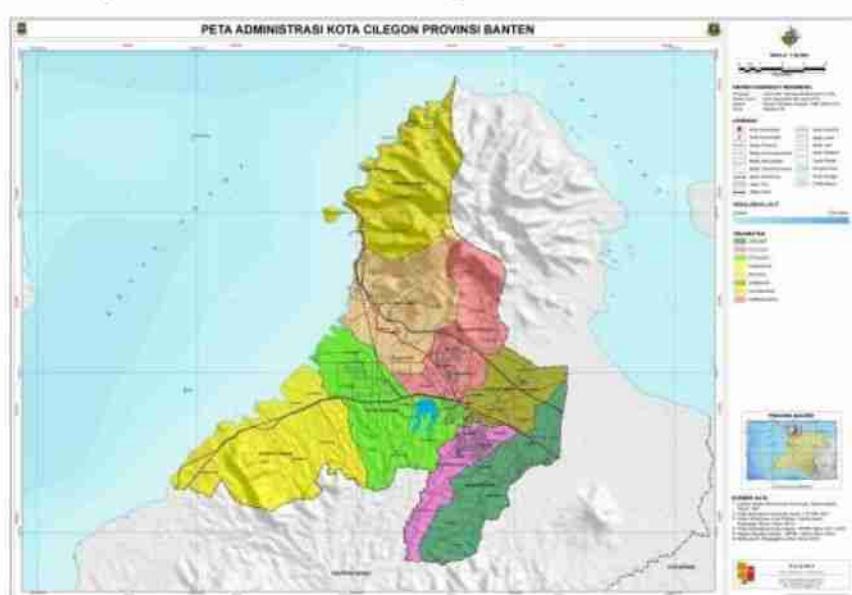
Di sebelah Utara Kota Cilegon, terdapat perbatasan dengan Kecamatan Bojonegara dan Kecamatan Pulo Ampel, Kabupaten Serang. Di sisi Selatan Kota Cilegon berbatasan dengan Kecamatan Anyer dan Kecamatan Mancak, Kabupaten Serang. Di sisi Timur Kota Cilegon berbatasan dengan Kecamatan Kramat Watu dan Kecamatan Waringin Kurung, Kabupaten serang. Di sisi Barat Kota Cilegon berbatasan dengan Selat Sunda. Batas-batas Kota Cilegon adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Batas Wilayah Kota Cilegon

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan dengan Kecamatan Bojonegara dan Kecamatan Pulo Ampel, Kabupaten Serang
Selatan	Berbatasan dengan Kecamatan Anyer dan Kecamatan Mancak, Kabupaten Serang
Timur	Berbatasan dengan Kecamatan Kramat Watu dan Kecamatan Waringin Kurung, Kabupaten serang
Barat	Berbatasan dengan Selat Sunda

Sumber: Kota Cilegon Dalam Angka (2025)

Ini adalah peta administrasi Kota Cilegon :



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Cilegon

Sumber : Peta Tematik Kota Cilegon (2025)

3. Kependudukan

Pada tahun 2024, Kota Cilegon memiliki kepadatan penduduk 2.788 jiwa per km². Kecamatan Jombang memiliki kepadatan penduduk tertinggi, 6.475 jiwa per km², dan Kecamatan Ciwandan memiliki kepadatan penduduk terendah, 1.545 jiwa per km². Berdasarkan kecamatan, berikut adalah jumlah penduduk Kota Cilegon.

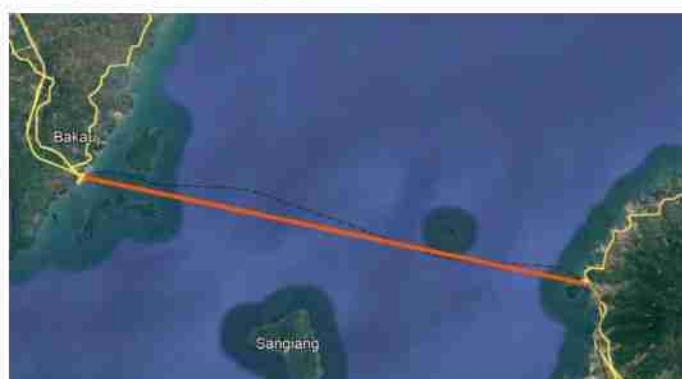
Tabel 4.3 Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Cilegon

Kecamatan	Jumlah Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk per km ²
Ciwandan	51.578	1,00	1.545
Citangkil	85.662	2,01	3.309
Pulomerak	50.104	1,13	1.897
Purwakarta	43.958	1,00	2.646
Grogol	43.624	0,94	1.830
Cilegon	48.808	1,56	5.945
Jombang	66.819	0,77	6.475
Cibeber	65.064	2,43	3.461
Kota Cilegon	455.617	1,22	2.788

Sumber : Kota Cilegon Dalam Angka (2025)

4. Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Merak adalah jaringan transportasi penyeberangan yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, yang dipisahkan oleh Selat Sunda. Ada tujuh dermaga, terdiri dari enam dermaga reguler dan satu dermaga eksekutif, yang melayani rute antarpulau dengan kapal Ferry tipe Ro-Ro.



Gambar 4.2 Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Merak – Bakauheni

Sumber : Google Earth (2025)

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak mengelola Pelabuhan Penyeberangan Merak, yang dikelola oleh BPTD Kelas II Banten. Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki panjang lintasan 15 mil dan kecepatan minimal 10 knot untuk kapal reguler dan 15 knot untuk kapal eksekutif. Kapal dengan bobot rata-rata antara 5.000 GT sampai 15.000 GT.

Tabel 4.4 Alur Lintasan Pelabuhan Merak – Bakauheni

No	Nama Pelabuhan	Lintasan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	
				Eksekutif	Reguler
1	Merak	Merak-Bakauheni	15 mil	±1-1,5 jam	±2-2,5 jam
2	Bakauheni	Bakauheni-Merak	15 mil	±1-1,5 jam	±2-2,5 jam

Sumber : Satuan Pelayanan Pelabuhan Merak (2025)

5. Sarana Transportasi Pelabuhan Penyeberangan Merak

Kapal ferry jenis Ro-Ro digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Merak untuk melayani rute penyeberangan Merak-Bakauheni. Pada tahun 2025, terdapat 68 kapal yang beroperasi di jalur ini, termasuk 7 kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak (tidak termasuk KMP. Portlink V yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni), selain 61 kapal lainnya untuk kelas reguler. Data *ship particular* dapat dilihat pada Lampiran 2.

6. Prasarana Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Penyeberangan Merak

Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Merak terdiri dari dua bagian, yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. *Layoutnya* dapat dilihat di gambar bawah ini.



Gambar 4.3 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Merak

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

a. Fasilitas Sisi Daratan

Lampiran 3 menunjukkan daftar fasilitas sisi daratan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Merak, yang dimiliki oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak. Fasilitas sisi daratan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Merak termasuk :

1) Gedung Terminal

Gedung terminal Pelabuhan Penyeberangan Merak, seperti yang terlihat pada Gambar 4.4, memiliki dua tingkat, dengan lantai dua berisi area pencetakan tiket, ruang pemeriksaan penumpang, dan tempat tunggu untuk penumpang yang akan menyeberang dan menanti keberangkatan kapal.



Gambar 4.4 Gedung Terminal

2) Loket Penumpang

Karena sistem *e-ticket* di pelabuhan ini, loket penumpang, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 4.5, adalah tempat penumpang mencetak tiket. Loket penumpang terletak di lantai 2 bangunan gedung terminal Pelabuhan Penyeberangan Merak yang ada di dalam gedung *Sosoro Mall*.



Gambar 4.5 Loket Penumpang

3) Ruang Tunggu

Ruang tunggu seperti yang tertera pada Gambar 4.6 digunakan untuk menunggu atau beristirahat penumpang naik ke kapal. Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki dua tempat tunggu, yaitu ruang tunggu regular dan eksekutif.



Gambar 4.6 Ruang Tunggu

4) Costumer Service

Layanan *Costumer Service*, seperti yang tertera pada Gambar 4.7, merupakan layanan bagi para penumpang untuk mengetahui informasi terkait pembelian tiket, pengajuan pertanyaan, serta memberi umpan balik.



Gambar 4.7 Costumer Service

5) Gedung Kantor

Kantor administrasi seperti yang tertera pada Gambar 4.8 digunakan untuk menunjang aktivitas penyeberangan demi menyediakan layanan yang optimal bagi pengguna jasa.



Gambar 4.8 Gedung Kantor

6) Gedung Bundar

Seperti yang ditunjukkan pada Gambar 4.9, gedung bundar berfungsi sebagai Gedung Pengendalian Transportasi Kapla (STC). Selain itu, gedung ini berfungsi sebagai kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Merak, yang bertanggung jawab untuk mengatur seluruh perusahaan pelayaran yang berkaitan dengan perjalanan kapal, Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), pengurusan sijil, serta pengurusan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).



Gambar 4.9 Gedung Bundar

7) *Port Operation Control Center (POCC)*

Port Operation Control Center (POCC), seperti yang tertera pada Gambar 4.10, merupakan pusat pengendalian yang mengawasi dan mengatur semua aktivitas operasional di pelabuhan. POCC berfungsi untuk mengintegrasikan informasi dan mempermudah pengambilan keputusan terkait lalu lintas, keamanan, dan pelayanan di pelabuhan.



Gambar 4.10 *Port Operation Control Center (POCC)*

8) *Toll gate*

Pelabuhan Penyeberangan Merak menyediakan *toll gate*, seperti yang tertera pada Gambar 4.11, yang digunakan untuk jalannya masuk kendaraan ke dalam Pelabuhan Penyeberangan Merak. *Toll gate* Pelabuhan Penyeberangan Merak berada di pintu

masuk reguler dengan jumlah 16 unit loket dan pintu masuk eksekutif dengan jumlah 9 unit loket.



Gambar 4.11 *Toll gate* Utama

9) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir siap muat, seperti yang tertera pada Gambar 4.12, memiliki tugas untuk mengatur kendaraan yang sudah memiliki tiket untuk memasuki kapal. Area ini berfungsi sebagai tempat penampungan sementara sebelum kendaraan diperbolehkan masuk ke kapal.



Gambar 4.12 Lapangan Parkir Siap Muat

10) *Access Bridge*

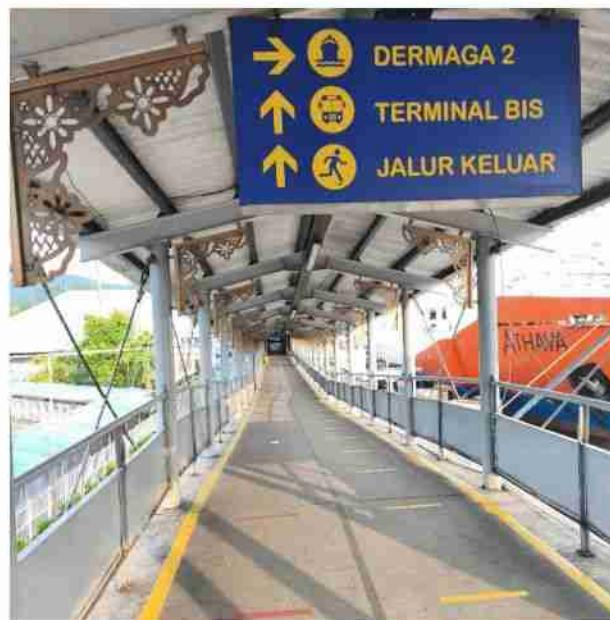
Access Bridge atau Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), seperti yang tertera pada Gambar 4.13, berfungsi untuk menghubungkan dermaga eksekutif dan dermaga reguler di Pelabuhan Penyeberangan Merak.



Gambar 4.13 Access Bridge

11) *Gangway*

Gangway, seperti yang tertera pada Gambar 4.14, adalah jembatan yang berfungsi sebagai akses antara kapal dan dermaga atau antar dermaga.



Gambar 4.14 Gangway

12) *Mushola*

Terdapat 4 mushola di Pelabuhan penyeberangan Merak yaitu 2 di ruang tunggu eksekutif (sosoro mall) dan 1 di ruang tunggu regular seperti yang tertera pada Gambar 4.15.



Gambar 4.15 Mushola

13) Toilet

Terdapat 18 unit toilet di Pelabuhan Penyeberangan Merak, seperti yang tertera pada Gambar 4.16, yang berada di ruang tunggu eksekutif, runag tunggu reguler dan toilet *portable*.



Gambar 4.16 Toilet

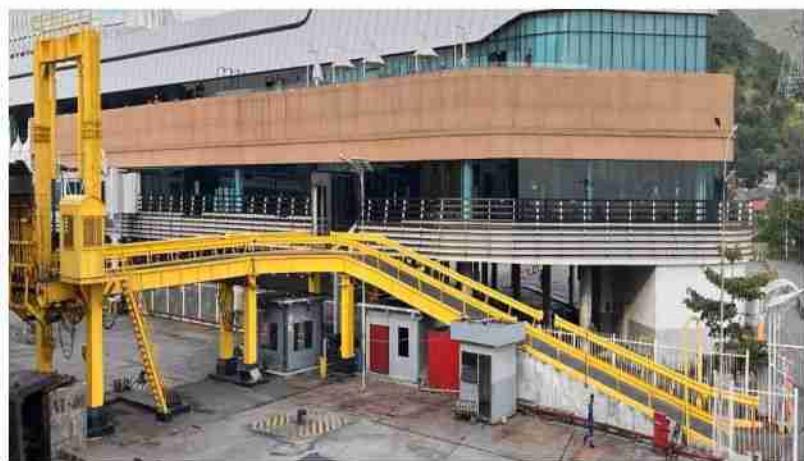
14) Jembatan Timbang

Jembatan timbang, seperti yang tertera pada Gambar 4.17, merupakan alat yang digunakan untuk mengukur berat kendaraan berserta muatannya yang berfungsi untuk memastikan golongan kendaraan sudah sesuai dengan tiketnya.



Gambar 4.17 Jembatan Timbang

15) *Side Ramp*



Gambar 4.18 Side Ramp

Side Ramp, seperti yang tertera pada Gambar 4.18, merupakan jalan penghubung dermaga dan kapal yang berada di sisi kapal berfungsi untuk mempermudah proses bongkar muat kendaraan.

16) Garbarata

Garbarata, seperti yang tertera pada Gambar 4.19, merupakan jembatan beratap yang menghubungkan ruang tunggu dengan kapal agar penumpang dapat naik dan turun ke kapal.



Gambar 4.19 Garbarata

17) Kantin

Kantin, seperti yang tertera pada Gambar 4.20, merupakan tempat bagi karyawan atau penumpang untuk membeli makanan dan minuman. Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki 2 kantin yang ada di dermaga eksekutif dan dermaga reguler.



Gambar 4.20 Kantin

b. Fasilitas Sisi Perairan

1) Dermaga

Seperti yang terlihat pada Gambar 4.21, Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki tujuh dermaga yang terdiri dari enam dermaga untuk kapal reguler dan satu dermaga untuk kapal eksekutif. Semua dermaga menggunakan jenis *Moveable Bridge* (MB).



Gambar 4.21 Dermaga

2) *Fender*

Seperti yang terlihat pada Gambar 4.22, *Fender* berfungsi sebagai penahan benturan, melindungi kapal dari kerusakan saat kapal ditambat. Fungsinya terjadi dengan menyerap energi dari benturan yang terjadi antara dermaga dan kapal.



Gambar 4.22 *Fender*

3) *Bolder*

Bolder, seperti yang tertera pada Gambar 4.23, merupakan besi cor yang ditanam pada dasar dermaga berfungsi mengekalkan tampilan tambatan kapal di pelabuhan. *Bolder* berfungsi sebagai tempat untuk menambatkan tali kapal.



Gambar 4.23 *Bolder*

4) *Catwalk*



Gambar 4.24 *Catwalk*

Catwalk, seperti yang tertera pada Gambar 4.24, adalah jembatan yang menghubungkan dermaga menuju ke *fender* dan *bolder* untuk memudahkan petugas kepil pada saat kapal akan sandar atau berlayar.

5) *Trestle*



Gambar 4.25 *Trestle*

Trestle, seperti yang tertera pada Gambar 4.25, merupakan

jemban atau timbunan tanah atau kombinasi keduanya yang menghubungkan dermaga dengan daratan di pelabuhan.

7. Produktivitas Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Penyeberangan Merak

Untuk melihat jumlah trip, jumlah penumpang dewasa dan anak – anak, serta total kendaraan berdasarkan golongannya maka disajikan data produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Merak dalam 5 tahun terakhir yang dapat dilihat pada Lampiran 4.

Berdasarkan Lampiran 4, diperoleh angka trip keberangkatan terbanyak di tahun 2024 sebesar 37.665 trip dengan jumlah penumpang dewasa sebanyak 547.103 orang dan penumpang anak sebanyak 6.999 orang. Jumlah kendaraan golongan I sebesar 587 unit, golongan II sebesar 359.998 unit, golongan III sebesar 1.287 unit, golongan IVA sebesar 954.211 unit, golongan IVB sebesar 221.516 unit, golongan VA sebesar 16.428 unit, golongan VB sebesar 475.321 unit, golongan VIA sebesar 88.647 unit, golongan VIB sebesar 376.739 unit, golongan VII sebesar 207.997 unit, golongan VIII sebesar 28.115 unit, dan golongan IX sebesar 5.291 unit. Secara keseluruhan, Pelabuhan Penyeberangan Merak menerima lebih banyak keberangkatan dan kedatangan, dengan total 554.102 penumpang dan 2.736.132 kendaraan.

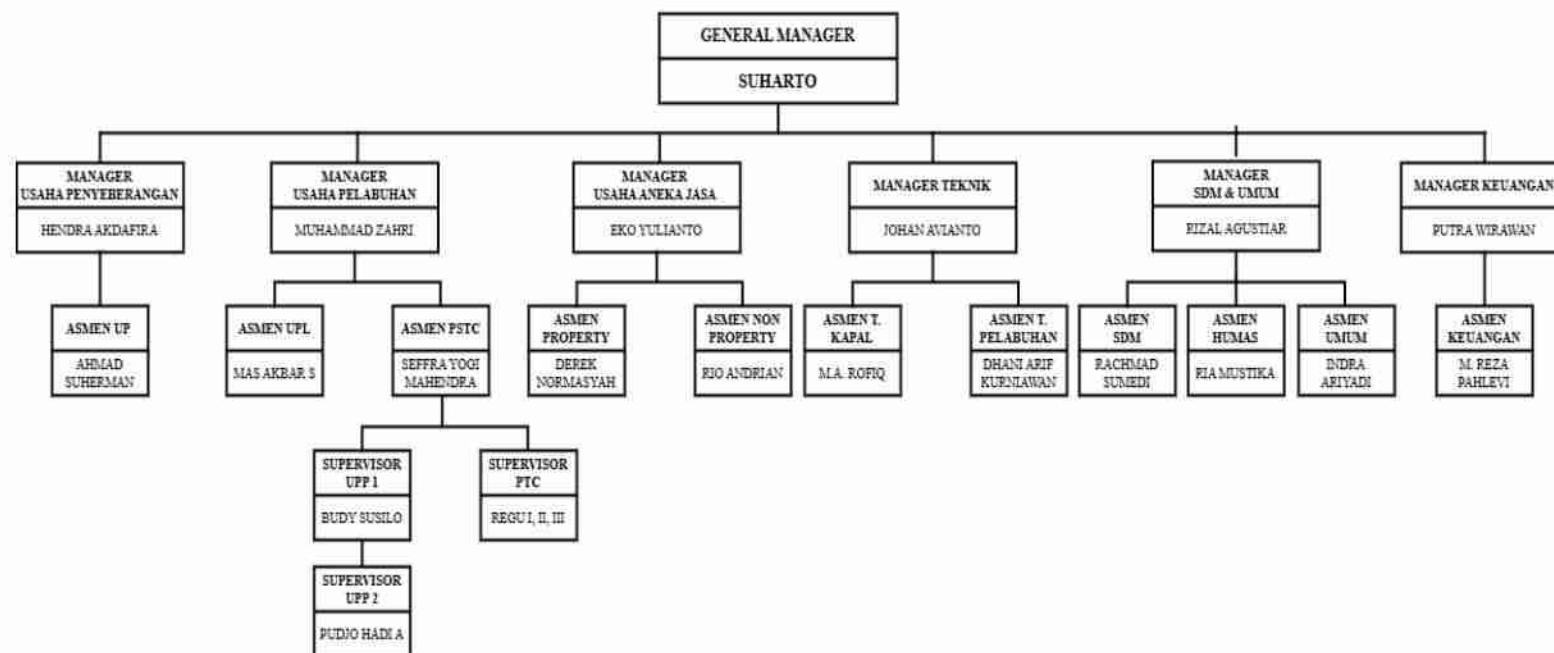
8. Instansi Pembina Transportasi

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak adalah BUMN di Indonesia yang berfokus pada mengelola jasa penyeberangan kapal ferry dan pelabuhan terintegrasi untuk penumpang, kendaraan, dan barang. Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki berbagai fasilitas dan layanan untuk memberi pelanggan kenyamanan. Keputusan Direksi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Nomor KD.186/HK.001/ASDP-2022 menetapkan perubahan organisasi dan tata kerja untuk Kantor Cabang PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero).

a. Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak

Struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Utama Merak seperti pada Gambar 4.26 berikut.

Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak



Gambar 4.26 Struktur Organisasi

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

B. Tugas Pokok Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Utama Merak

1) General Manager

- a) Menyusun dan mengusulkan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Cabang kepada Kantor Regional dalam wilayah kewenangannya selama setahun berjalan dengan mengacu pada evaluasi atas pelaksanaan program kerja sebelumnya agar tercapainya kinerja Cabang.
- b) Memastikan pelaksanaan bisnis armada di Cabang berjalan sesuai ketentuan dan prosedur yang berlaku melalui koordinasi internal dan eksternal perusahaan meliputi pemuatan penumpang, kendaraan, dan kesiapan beroperasinya kapal untuk kelancaran pelayanan dan memaksimalkan pendapatan.
- c) Memastikan pelaksanaan bisnis pelabuhan di Cabang berjalan sesuai ketentuan dan prosedur yang berlaku melalui koordinasi internal dan eksternal perusahaan meliputi kelancaran lalu lintas penumpang, kendaraan, dan kebersihan, keamanan, serta ketertiban di pelabuhan untuk kelancaran pelayanan dan memaksimalkan pendapatan.

2) Manager Usaha Penyeberangan

- a) Mengkoordinasi pelaksanaan operasional, pelayanan, dan komersial bisnis armada pada Cabang yang dikelolanya sesuai dengan perencanaan dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat dan diturunkan oleh Kantor Regional untuk mencapai strategi perusahaan.
- b) Memberikan laporan terhadap laporan penyeberangan penumpang kendaraan dan barang kepada General Manager Cabang secara berkala (bulanan, triwulan, semester, dan tahunan) (dilihat kesesuaian dengan kondisi Cabang tersebut).
- c) Mengendalikan pelaksanaan pemuatan penumpang dan kendaraan melalui pemantauan dan monitoring kebutuhan bahan bakar dan air tawar serta melakukan koordinasi dengan

fungsi terkait untuk perlengkapan teknis kapal, dokumentasi pelayaran kapal untuk menunjang kelancaran dan optimalisasi pendapatan kapal.

3) Manager Usaha Pelabuhan

- a) Mengkoordinasi pelaksanaan operasional pelabuhan pada Cabang yang dikelolanya sesuai dengan perencanaan dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat dan diturunkan oleh Kantor Regional untuk mencapai strategi perusahaan.
- b) Memberikan laporan terhadap penggunaan atau pemakai jasa dan fasilitas pelabuhan oleh internal perusahaan pelayaran (marina) dan performa aktivitas bongkar muat dan penyimpanan barang terkait kegiatan pengelolaan *multipurpose* kepada General Manager Cabang secara berkala (bulanan, triwulan, semester dan tahunan) (dilihat kesesuaiannya dengan kondisi Cabang tersebut).
- c) Mengelola dan bertanggung jawab atas ketersediaan peralatan navigasi, alat keselamatan kapal dan manifest muatan melalui koordinasi dengan fungsi teknik, pengendali dokumen, dan fungsi pelabuhan untuk kelancaran dan keselamatan kapal.

4) Manager Usaha Aneka Jasa dan Kerjasama

- a) Mengkoordinasi pelaksanaan operasional komersial bisnis armada pada Cabang yang dikelolanya sesuai dengan perencanaan dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat dan diturunkan oleh Kantor Regional untuk mencapai strategi perusahaan.
- b) Memberikan laporan kondisi lahan sewa di cabang kepada General Manager Cabang secara berkala (bulanan, triwulan, semester dan tahunan) (dilihat kesesuaiannya dengan kondisi Cabang tersebut).

c) Melakukan koordinasi untuk memastikan adanya perjanjian atau kontrak usaha *property* dan *non property* melalui koordinasi dengan fungsi SDM dan Layanan Korporasi untuk kepastian hukumnya (dilihat kesesuaianya dengan kondisi Cabang tersebut).

5) Manager Teknik

- a) Mengelola pelaksanaan kegiatan perawatan dan pemeliharaan rutin armada (deck, mesin, alat keselamatan, peralatan dan perlengkapan armada) dan pelabuhan pada Cabang yang dikelolanya sesuai dengan perencanaan dan kebijakan yang sesuai dengan *ISPS Code*, *ISM Code* dan juga standar Pelayanan ASDP dan Sistem Manajemen Terpadu (SMT) yang berlaku untuk mendukung kelancaran dan keselamatan operasional bongkar muat di pelabuhan.
- b) Mengelola dan berkoordinasi dengan Kantor Regional terkait perbaikan pada armada dan pelabuhan apabila terjadi kerusakan mendadak.
- c) Mengelola pemeriksaan terhadap kondisi pelabuhan dan dermaga beserta perangkat pendukung, pemeriksaan rutin pelayanan bongkar muat serta penyimpanan barang dipelabuhan, pemeriksaan rutin kapal sewa serta sesuai dengan rencana pemeliharaan dan keamanan fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan yang telah dikoordinasikan oleh Kantor Regional (dilihat kesesuaianya dengan kondisi Cabang tersebut).

6) Manager SDM dan Umum

- a) Memastikan pengelolaan SDM & Umum, Logistik, Hubungan Industrial, GCG, Kehumasan dan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) di Cabang sesuai dengan rencana kerja perusahaan untuk mendukung kelancaran operasional Cabang.

- b) Memberikan rekomendasi karyawan untuk mengikuti pengembangan karyawan meliputi pendidikan dan pelatihan, mutasi, penugasan, dan bentuk pengembangan lainnya kepada karyawan yang berada ditingkat Cabang yang dikelolanya agar dapat menunjang pelaksanaan tugas kepada Kantor Regional.
- c) Memastikan terlaksananya hubungan industrial berjalan dengan baik di Cabang meliputi hubungan dengan serikat pekerja di Cabang, lembaga pemerintah pengatur ketenagakerjaan (Kemenakertrans/Disnaker), dan penanganan keluh kesah agar tercipta lingkungan kerja yang harmonis.

7) Manager Keuangan

- a) Mengelola aktivitas operasional keuangan pada tingkat Cabang yang dikelola sesuai dengan arahan dari Kantor Regional.
- b) Memberikan laporan pertanggung jawaban keuangan kantor Cabang yang dikelolanya melalui neraca laba rugi, jurnal atas transaksi-transaksi keuangan, buku besar, persediaan tiket dan suku cadang, hutang piutang dan pendapatan yang masih harus diterima untuk menghasilkan laporan keuangan yang akurat dan tepat waktu.
- c) Mengelola kas dan bank, proses penerimaan dan pengeluaran uang, serta barang bersediaan tiket (stok besar) di Cabang sesuai prosedur keuangan yang berlaku untuk kelancaran operasional serta mengelola terlaksananya penyelesaian hutang piutang, perpajakan dan kewajiban - kewajiban lainnya melalui pemenuhan kelengkapan data/dokumen pendukung pembayaran sesuai ketentuan yang berlaku untuk menjaga ketersediaan dan operasional di Cabang.
- d) Melakukan pengawasan dari segi keselamatan dan keamanan *crew* kapal serta penumpang dan kendaraan didalam kapal

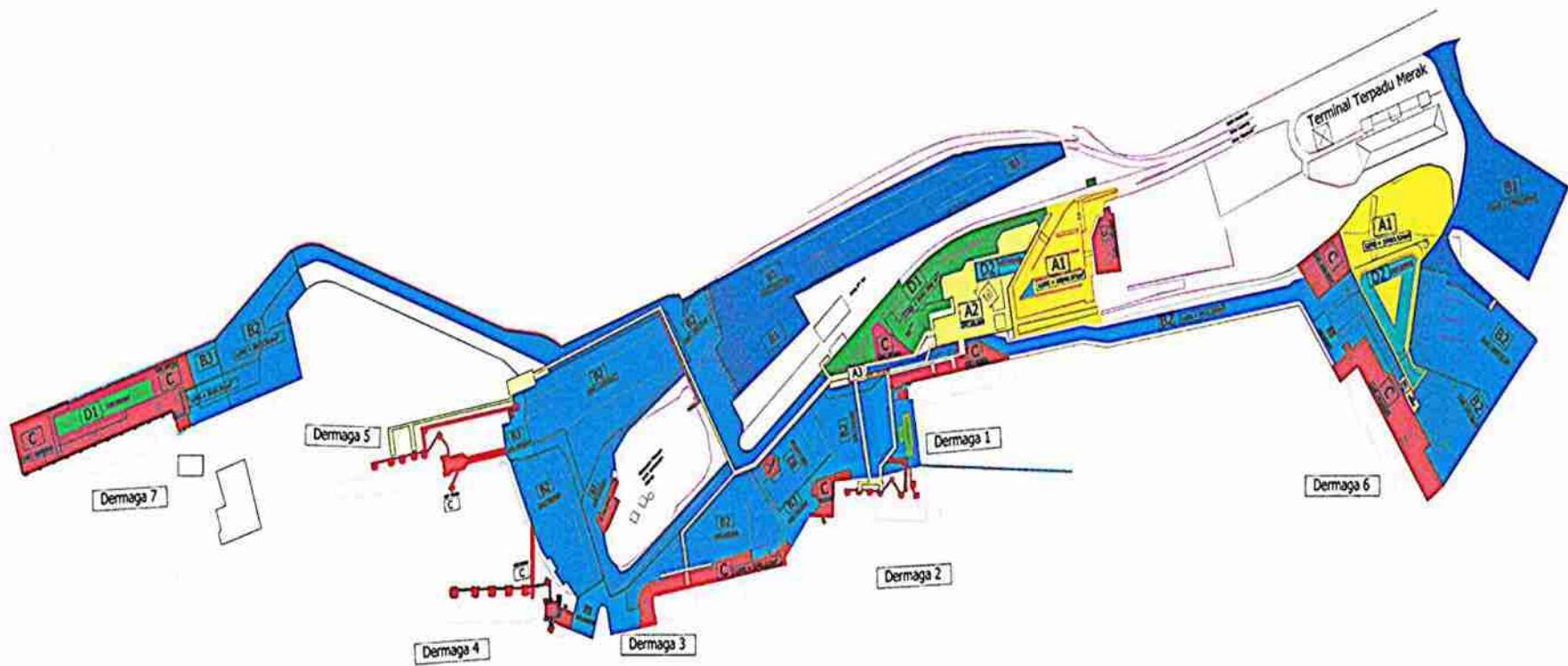
- 8) Ketua Regu Lapangan
 - a) Melakukan kegiatan operasional sesuai aturan dari perusahaan.
 - b) Melakukan koordinasi dengan Manager Usaha Pelabuhan dan pihak terkait lainnya dalam melakukan pengawasan terhadap semua regu di Pelabuhan Penyeberangan Merak.
 - c) Melakukan tindakan keselamatan dan keamanan karyawan atau anggota regu di Pelabuhan Penyeberangan Merak.

B. Analisa

1. Analisis Sistem Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 dan Rancangan Zonasi Tahun 2025

Analisis ini menunjukkan pembagian bagi zona untuk penumpang, kendaraan, dan fasilitas vital yang diatur secara sistematis. Perubahan pada *layout* zonasi tahun 2025 ini termasuk pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler serta peningkatan pengelolaan area parkir kendaraan.

Pola arus lalu lintas pada tahun 2023 sudah tidak efektif lagi akibat perubahan ruang zona pada zonasi terbaru. Pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler pada *layout* terbaru bertujuan untuk mengatasi ketidakefektifan tersebut dengan memberikan jalur yang lebih jelas dan terorganisir, yang diharapkan dapat meningkatkan kelancaran arus kendaraan, terutama di area yang sebelumnya terhambat oleh pengaturan zonasi yang kurang optimal. Berikut merupakan *layout* zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 :



Gambar 4.27 Peta Layout Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak 2023

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023

Pada gambar 4.27, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KP 609 Tahun 2023, struktur zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak dibagi menjadi sembilan zonasi, yaitu :

- A1* BERADA PADA WILAYAH PINTU GERBANG PELABUHAN SAMPAI DENGAN LOKET PEMBELIAN TIKET YANG BERFUNGSI UNTUK PENEMPATAN LOKET DAN AREA PARKIR KENDARAAN PENGANTAR/PENJEMPUT (19533.23 m²)

 - A2 BERADA PADA WILAYAH RUANG TUNGGU PENUMPANG YANG BERFUNGSI SEBAGAI RUANG TUNGGU CALON PENUMPANG YANG TELAH MEMILIKI TIKET (8897.119 m²)

 - A3 BERADA PADA WILAYAH AKSES PENUMPANG UNTUK MASUK KE DALAM KAPAL YANG BERFUNGSI UNTUK PEMERIKSAAN TIKET PENUMPANG (5321.107m²)

 - B1* BERADA PADA WILAYAH PINTU GERBANG PELABUHAN SAMPAI DENGAN TOLL GATE YANG BERFUNGSI UNTUK PENEMPATAN JEMBATAN TIMBANG DAN TOLL GATE BAGI KENDARAAN YANG AKAN MENYEBERANG (39212.054 m²)

 - B2 BERADA PADA WILAYAH AREA PARKIR SIAP MUAT YANG BERFUNGSI UNTUK ANTRIAN KENDARAAN YANG SUDAH MEMILIKI TIKET (69741,199 m²)

 - B3 BERADA PADA WILAYAH AKSES KENDARAAN UNTUK MASUK KE DALAM KAPAL YANG BERFUNGSI UNTUK PEMERIKSAAN TIKET KENDARAAN (38599,550 m²)

 - C BERADA PADA WILAYAH PELABUHAN PENYEBERANGAN YANG SIFATNYA TERBATAS DAN BERFUNGSI UNTUK FASILITAS VITAL YANG HANYA DAPAT DIMASUKI OLEH PETUGAS DAN PIHAK LAIN YANG MENDAPATKAN IZIN DARI OPERATOR PELABUHAN PENYEBERANGAN (28233.473 m²)

 - D1 BERADA PADA WILAYAH KHUSUS TERBATAS YANG BERFUNGSI SEBAGAI PERKANTORAN & WORKSHOP (8181.866 m²)

 - D2 BERADA PADA AREA KOMERSIAL TERMASUK MICE (MEETINGS, INCENTIVES, CONFERENCING, EXIBITIONS) DALAM KAWASAN PELABUHAN PENYEBERANGAN (4121.669 m²)

- *) Bagi Pelabuhan Penyeberangan yang sudah menerapkan tiket secara elektronik, area wajib memiliki tiket sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

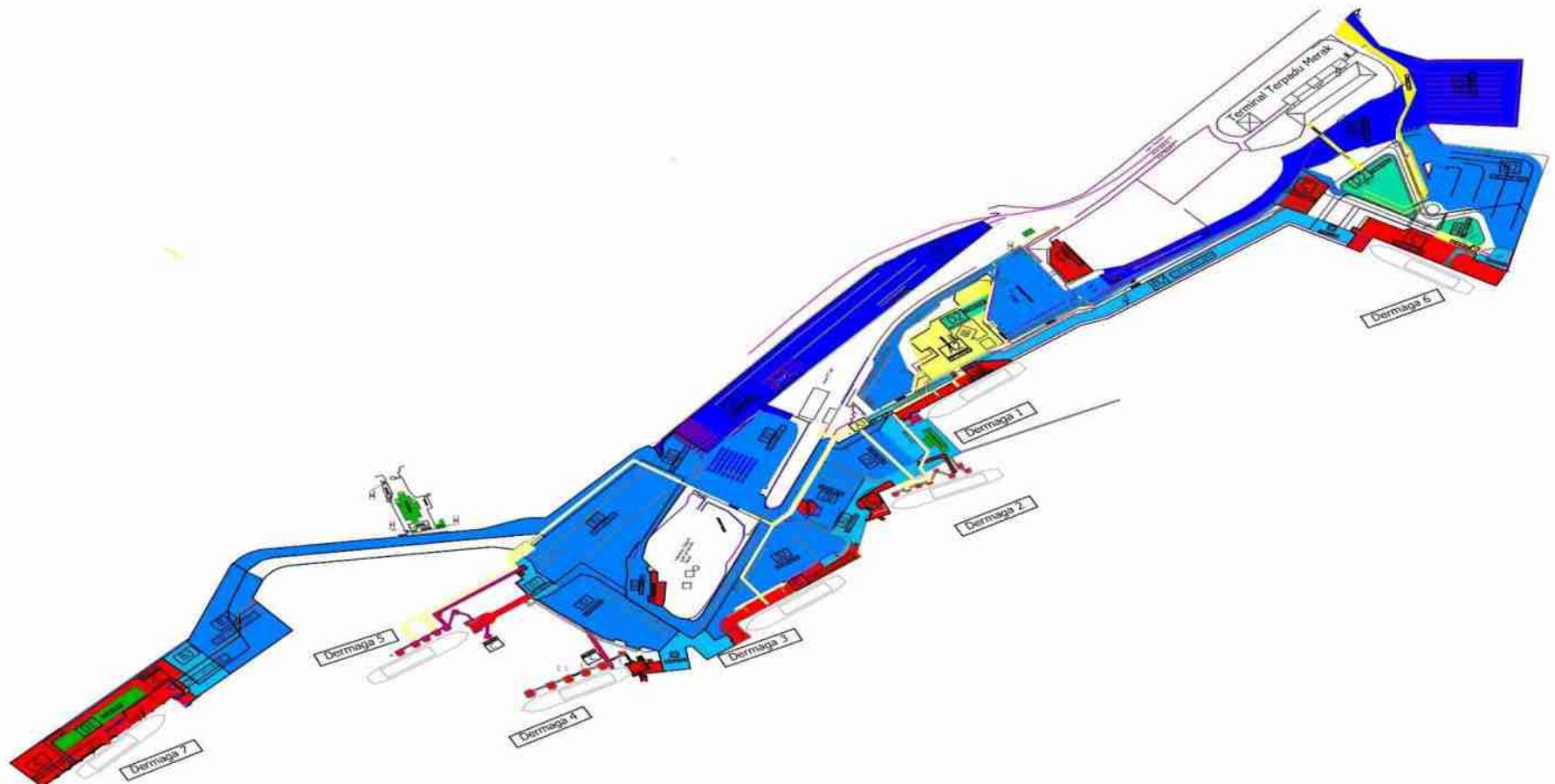
Gambar 4.28 Pembagian *Layout* Zonasi Merak Tahun 2023

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KP 609 Tahun 2023

Pada Zona A diperuntukkan bagi penumpang yang akan menyeberang, di mana jalur terpisah antara layanan eksekutif dan reguler. Dalam hal ini, terdapat ruang tunggu bagi layanan eksekutif dan reguler, loket tiket bagi layanan eksekutif dan reguler, serta akses untuk menuju dermaga. Pada Zona B diperuntukkan bagi kendaraan yang akan menyeberang, di mana jalur kendaraan pribadi memiliki akses sendiri sementara kendaraan besar/logistik masih satu jalur dengan layanan reguler. Dalam hal ini, terdapat jembatan timbang, *toll*

gate kendaraan, area parkir siap muat, serta akses menuju dermaga. Pada Zona C yang mencakup fasilitas vital dan sifatnya terbatas seperti dermaga, bunker BBM, dan fasilitas yang mendukung operasional kapal. Fasilitas vital hanya diperuntukkan bagi petugas pelabuhan dan pihak yang mendapatkan izin dari operator pelabuhan. Pada Zona D diperuntukkan wilayah terbatas seperti perkantoran, *workshop*, dan area komersial termasuk MICE (*Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions*).

Seiring dengan adanya perubahan kebutuhan operasional serta peningkatan volume kendaraan serta penumpang, maka Pelabuhan Penyeberangan Merak melakukan pembaruan *layout* zonasi untuk mengatasi permasalahan yang ada pada sistem zonasi sebelumnya. Berikut merupakan *layout* zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak yang terbaru :

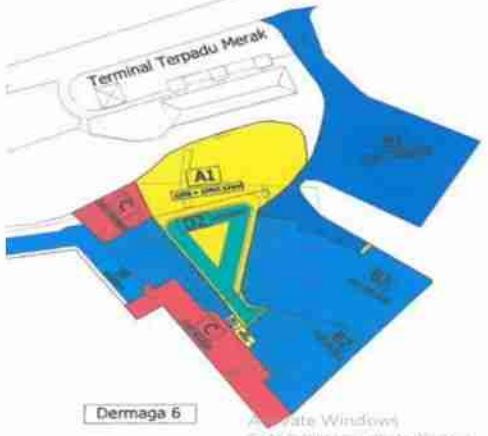
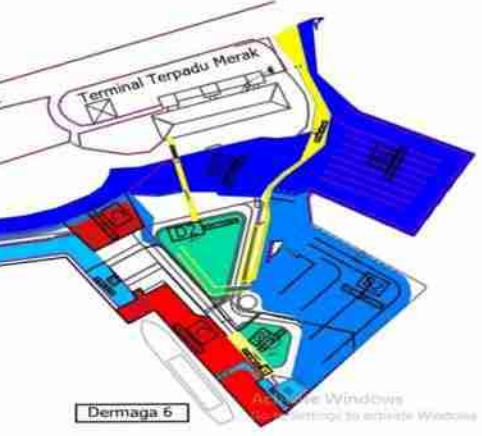


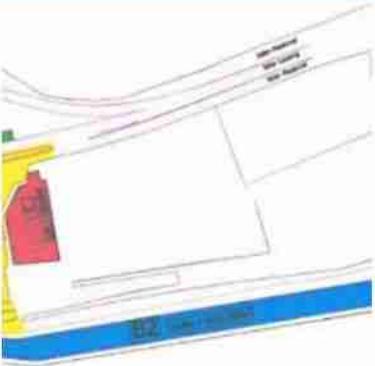
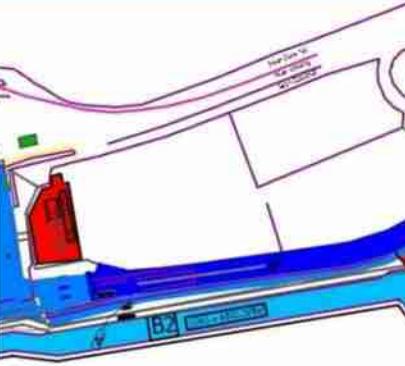
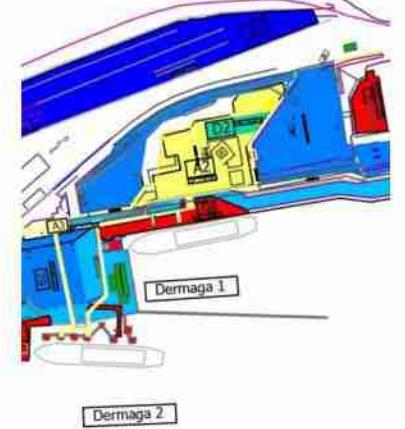
Gambar 4.29 *Layout Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak Terbaru*

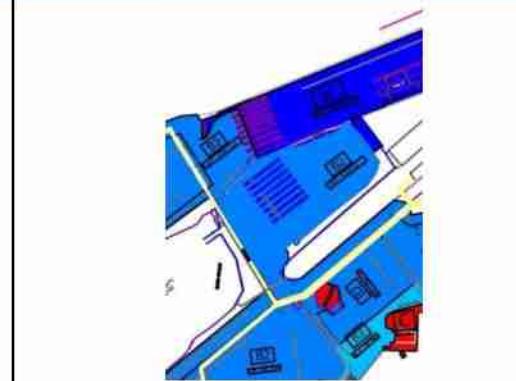
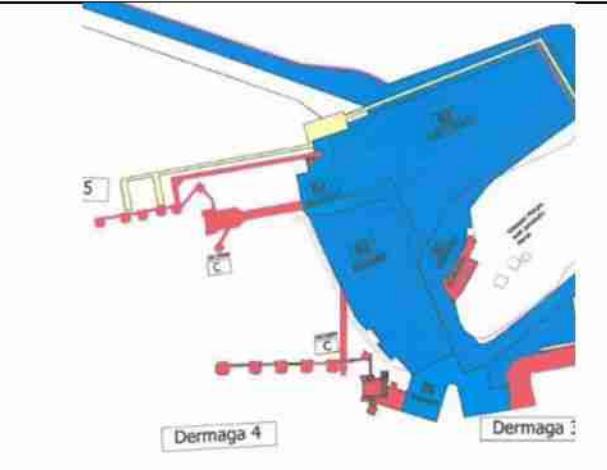
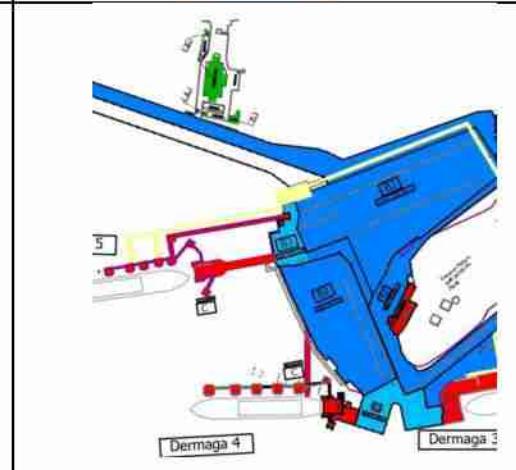
Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

Berdasarkan *layout* zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak yang terbaru, terdapat beberapa perbedaan signifikan dari zonasi yang lama, yaitu pemindahan akses masuk kendaraan besar untuk layanan eksekutif, penambahan kapasitas parkir siap muat di dermaga reguler dan eksekutif, serta pemindahan kantor. Berikut perbedaan pada struktur zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak yang lama dan terbaru :

Tabel 4.5 Perbedaan *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Merak

PERBEDAAN LAYOUT PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK		
2023	2025	KETERANGAN
 <p>Dermaga 6 Aktivate Windows Go to Settings to activate Windows.</p>	 <p>Dermaga 6 Aktivate Windows Go to Settings to activate Windows.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Perubahan zona A1• Penambahan zona B1• Penambahan zona B3

PERBEDAAN LAYOUT PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK		
2023	2025	KETERANGAN
		<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan zona B1
		<ul style="list-style-type: none"> • Perubahan zona A1 menjadi zona B2 • Perubahan zona D1 menjadi zona B2 • Perubahan zona C menjadi zona B2

PERBEDAAN LAYOUT PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK		
2023	2025	KETERANGAN
		<ul style="list-style-type: none"> • Perubahan zona B1 menjadi zona B2
		<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan zona D1

Berdasarkan tabel 4.9, terdapat perubahan signifikan antara *layout* zonasi tahun 2023 dan *layout* zonasi terbaru. Pada *layout* tahun 2023, zona B (kendaraan) masih bercampur sehingga menyebabkan arus bongkar muatnya terhambat. Pada *layout* terbaru, dilakukan perubahan besar dengan pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler, penambahan lahan parkir siap muat, serta perubahan zona area perkantoran.

Perubahan yang dilakukan pada zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak membawa dampak signifikan terhadap luas wilayah zonasi tersebut. Berikut perbandingan antara luas wilayah dari masing-masing zona pada tahun 2023 dan zonasi terbaru :

Tabel 4.6 Perbedaan Luas Wilayah Zonasi Merak

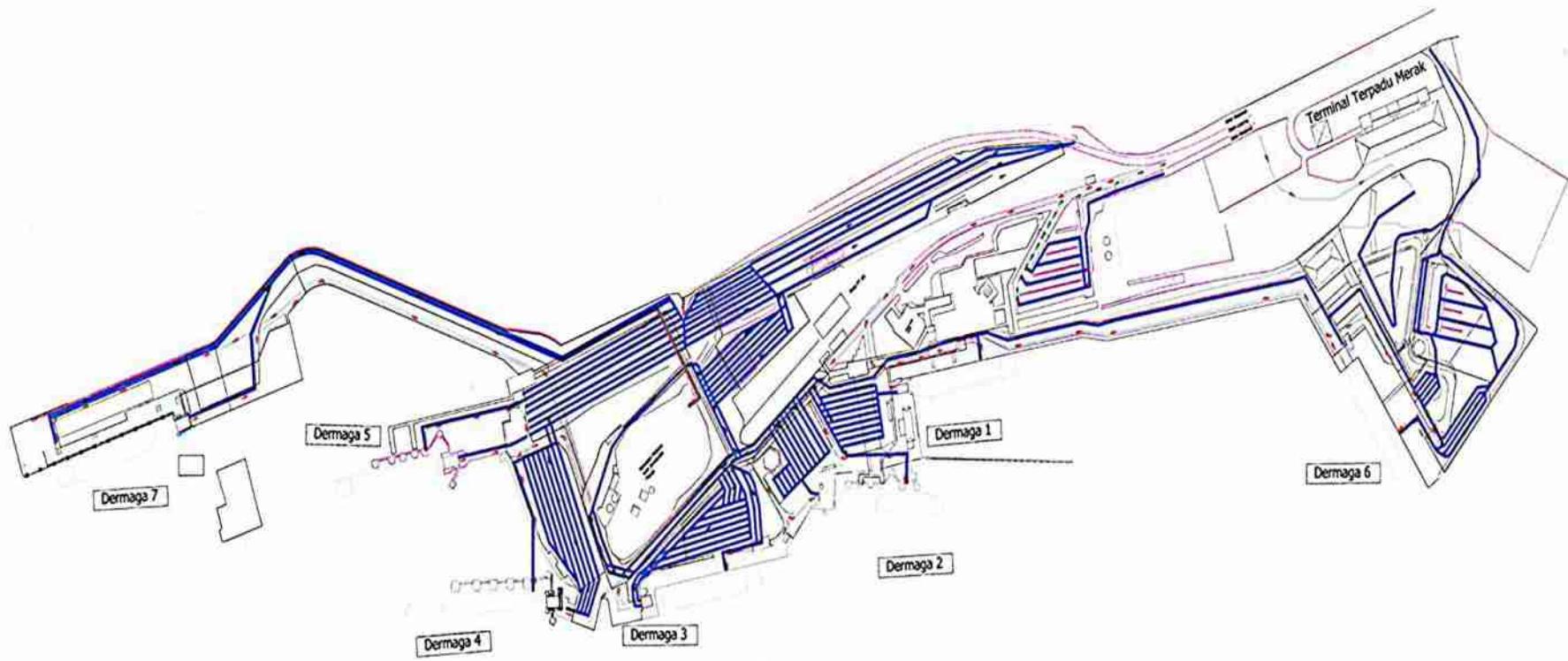
ZONA	2023	2025	KETERANGAN
Zona A1	19.533,23 m ²	1.068,706 m ²	Berkurang 18.464,524 m ²
Zona A2	8.897,119 m ²	7.492,766 m ²	Berkurang 1.404,353 m ²
Zona A3	5.321,107 m ²	5.187,844 m ²	Berkurang 133,263 m ²
Zona B1	39.212,054 m ²	64.068,594 m ²	Bertambah 24.856,540 m ²
Zona B2	69.741,199 m ²	97.788,846 m ²	Bertambah 28.648,223 m ²
Zona B3	38.599,550 m ²	14.951,327 m ²	Berkurang 23.648,223 m ²
Zona C	28.233,473 m ²	28.196,675 m ²	Berkurang 36,798 m ²
Zona D1	8.181,866 m ²	2.930,371 m ²	Berkurang 5.251,495 m ²
Zona D2	4.121,669 m ²	7.184,521 m ²	Bertambah 3.062,852 m ²

Berdasarkan tabel 4.10 di atas, didapatkan bahwa zona yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Merak mengalami perluasan dan pengurangan wilayah. Zona B3 mengalami pengurangan wilayah paling banyak yaitu sebesar 23.648,223 m², dimana wilayah sebelumnya yang memiliki luas 38.599,550 m² berkurang menjadi 14.951,327 m². Zona C mengalami pengurangan wilayah paling sedikit yaitu sebesar 36,798 m², dimana sebelumnya wilayah ini memiliki luas sebesar 28.233,473 m² berkurang menjadi 28.196,675 m².

Zona B2 mengalami perluasan wilayah paling signifikan yaitu sebesar 28.648,223 m², dimana sebelumnya luas Zona B2 sebesar

69.741,199 m² diperluas menjadi 97.788,846 m². Adapun, Zona D2 mengalami perluasan wilayah paling sedikit, yaitu sebesar 3.062,852 m², dimana sebelumnya luas Zona D2 sebesar 4.121,669 m² diperluas menjadi 7.184,521 m².

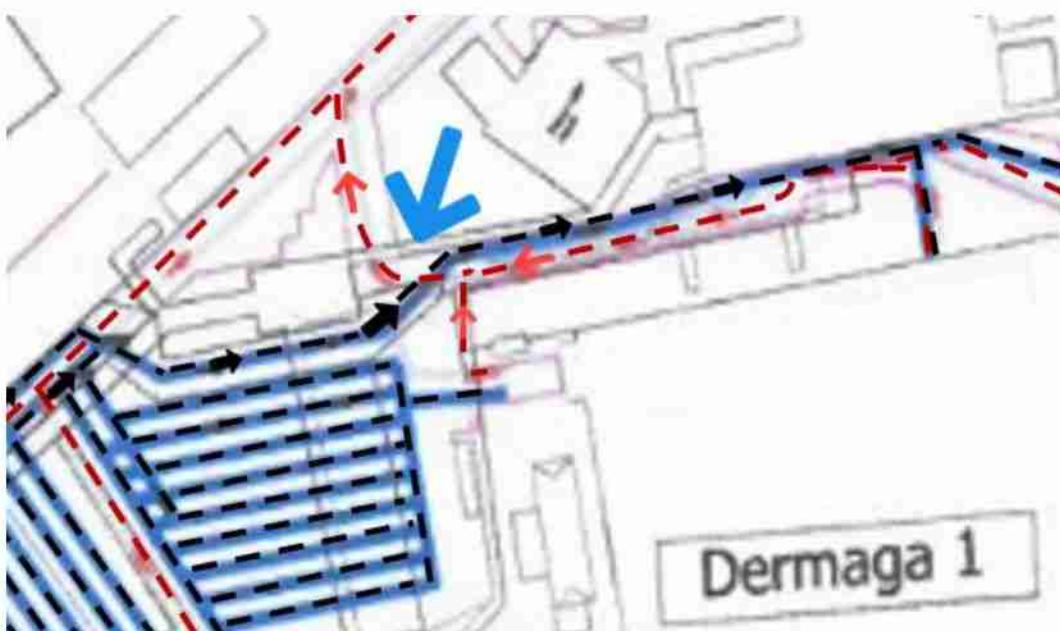
Selanjutnya, perubahan pada zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak juga disebabkan karena belum optimalnya pengaturan arus lalu lintas yang terjadi. Pada *layout* tahun 2023, masih terdapat *crossing* yang menghambat kinerja operasional yang mengakibatkan ketidak tepatan waktu bongkar muat serta menghambat kelancaran arus kendaraan di dermaga 1 dan dermaga 6. Berikut merupakan pola arus zonasi Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 :



Gambar 4.30 Pola Arus Pelabuhan Penyeberangan Merak Tahun 2023

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023

Pada pola arus zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023, ditemukan adanya masalah *crossing* antar kendaraan. Pada dermaga 1, terjadi *crossing* antara kendaraan pribadi yang akan menuju ke dermaga 6 (eksekutif) dengan kendaraan yang sedang melakukan bongkar muat di dermaga 1 (reguler) karena hanya terdapat satu jalur yang bisa dilewati oleh kendaraan yang melintas.



Gambar 4.31 *Crossing* Kendaraan Pada Dermaga 6 dan Dermaga 1

C. Pembahasan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, saat ini Pelabuhan Penyeberangan Merak telah melakukan perubahan - perubahan signifikan untuk meningkatkan efisiensi operasional dan kelancaran arus lalu lintas. Pelabuhan Penyeberangan Merak telah memisahkan jalur masuk kendaraan untuk layanan eksekutif dan reguler, menambah kapasitas parkir siap muat, serta memindahkan akses masuk kendaraan besar untuk layanan eksekutif. Selain itu, perubahan dalam pengelolaan ruang terminal dan peningkatan fasilitas untuk penumpang juga memberikan kontribusi positif dalam memperbaiki kualitas pelayanan di pelabuhan.

Perubahan – perubahan ini berdampak signifikan dalam mengurangi kemacetan, mempercepat proses bongkar muat, dan meningkatkan kenyamanan bagi pengguna jasa pelabuhan. Pemisahan jalur kendaraan eksekutif dan reguler

telah mengurangi pertemuan antara kendaraan besar dan kecil, yang sebelumnya menghambat kelancaran arus lalu lintas. Penambahan kapasitas parkir siap muat memastikan kendaraan tidak perlu mengantre terlalu lama di area parkir, yang mempercepat proses bongkar dan muat. Sementara itu, pemindahan akses masuk kendaraan besar untuk layanan eksekutif juga membantu menciptakan alur yang lebih terorganisir dan efisien.

Secara keseluruhan, perubahan ini memberikan dampak yang positif pada operasional pelabuhan dan meningkatkan pengalaman pengguna jasa. Dengan langkah-langkah ini, Pelabuhan Penyeberangan Merak telah berhasil mengatasi masalah-masalah operasional yang sebelumnya ada dan meningkatkan efektivitas alur kendaraan dan penumpang. Berikut adalah pola arus yang saat ini telah diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Merak :



Gambar 4.32 Pola Arus Dermaga Eksekutif

Saat ini, pola arus pada dermaga eksekutif telah mengalami perubahan. Jalur masuk untuk kendaraan besar dan kendaraan pribadi layanan eksekutif kini memiliki jalur terpisah, sehingga tidak bercampur dengan kendaraan reguler maupun jenis kendaraan lainnya. Kendaraan pribadi memasuki *tollgate* kemudian diarahkan menuju ke lapangan parkir kendaraan kecil atau parkir siap muat untuk mengantre ke kapal. Kendaraan yang sudah bertiket kemudian menuju ke *side ramp* untuk pemeriksaan tiket dan selanjutnya masuk ke dalam kapal.

Kendaraan besar memasuki pelabuhan melalui pintu masuk pelabuhan lalu menuju ke jembatan timbang dan *tollgate*. Setelah itu, kendaraan besar yang sudah bertiket diarahkan menuju ke ex-terminal untuk mengantre ke kapal. Selanjutnya, kendaraan besar menuju ke depan *moveable bridge* untuk pemeriksaan tiket dan masuk ke kapal.



Gambar 4. 33 Pola Arus Dermaga Reguler

Pola arus pada layanan reguler tidak mengalami banyak perubahan. Hanya ada penyesuaian pada pembagian *tollgate* yang kini dibagi menjadi tiga bagian : *tollgate* kendaraan bermotor, *tollgate* kendaraan besar, dan *tollgate* kendaraan kecil. Kendaraan bermotor masuk melalui pintu masuk pelabuhan dan menuju ke jalur sebelah kanan untuk memasuki *tollgate* kendaraan bermotor. Setelah itu, kendaraan akan masuk ke wilayah pelabuhan dan menuju dermaga yang dituju, atau akan diarahkan oleh petugas yang berada di stopper.

Kendaraan kecil masuk dari pintu masuk pelabuhan reguler dan menuju jalur sebelah kiri untuk memasuki *tollgate* kendaraan kecil. Setelah melalui proses tersebut, kendaraan kecil akan menuju ke lapangan parkir siap muat di dermaga yang dituju. Kendaraan besar juga memiliki *tollgate* tersendiri, sehingga setelah memasuki wilayah pelabuhan dan melewati *tollgate* serta jembatan timbang, kendaraan besar langsung diarahkan menuju ke lapangan parkir siap muat dermaga yang dituju.

Seiring dengan perubahan yang dilakukan pada zonasi, pola arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak juga telah mengalami perbaikan yang signifikan. Sebelumnya, terdapat *crossing* antar kendaraan yang menghambat kelancaran arus, terutama antara kendaraan pribadi layanan eksekutif dan kendaraan reguler. Dengan pemisahan jalur yang jelas maka kendaraan eksekutif kini memiliki jalur terpisah yang memungkinkan arus lalu lintas menjadi lebih lancar, mempercepat waktu bongkar muat, dan mengurangi potensi kemacetan.

Dengan adanya kapasitas parkir yang lebih luas, kendaraan tidak perlu mengantre panjang sebelum masuk pelabuhan. Oleh karena itu, pengelolaan parkir dan pemantauan volume kendaraan yang lebih baik diperlukan untuk memastikan penggunaan ruang yang optimal.

Dengan pemisahan akses masuk bagi kendaraan besar dan kendaraan kecil untuk layanan eksekutif, pemisahan jalur layanan eksekutif dan reguler, serta penambahan kapasitas parkir siap muat, permasalahan yang terjadi pada zonasi lama dapat terselesaikan. Solusi-solusi tersebut mengatasi kemacetan dan meningkatkan kelancaran arus kendaraan serta penumpang. Pemisahan jalur layanan reguler dan eksekutif secara jelas mengurangi pertemuan antar kendaraan besar dan kecil, yang sebelumnya sering menghambat kelancaran proses bongkar

muat. Selain itu, penambahan kapasitas parkir siap muat memastikan bahwa kendaraan tidak harus menunggu terlalu lama di area parkir, mempercepat proses penggerjaan dan pemuatan barang. Secara keseluruhan, pembaruan ini berkontribusi pada efisiensi operasional pelabuhan dan memberikan pengalaman yang lebih baik untuk pengguna jasa. Dengan perubahan ini, Pelabuhan Penyeberangan Merak berhasil memperbaiki sistem yang ada dan memastikan kelancaran layanan angkutan penyeberangan yang lebih optimal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang dilakukan, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Sistem zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023 membagi wilayah pelabuhan menjadi beberapa zona fungsional, yaitu zona untuk penumpang, kendaraan, fasilitas vital, dan kawasan terbatas. Namun, implementasinya di lapangan belum berjalan optimal karena masih terjadi percampuran jalur kendaraan layanan eksekutif dan reguler, keterbatasan kapasitas parkir siap muat, serta adanya *crossing* kendaraan yang menghambat kelancaran bongkar muat.
2. Perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas yang diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Merak berdasarkan rancangan zonasi tahun 2025, yaitu :
 - a. Penghapusan *crossing* kendaraan pada jalur dermaga eksekutif dan dermaga 1.
 - b. Pemisahan akses masuk kendaraan besar layanan eksekutif
 - c. Pemisahan jalur kendaraan layanan eksekutif dan reguler
 - d. Penambahan kapasitas parkir siap muat
3. Dampak perubahan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas terhadap efektivitas pengelolaan ruang dan layanan operasional di Pelabuhan Penyeberangan Merak menunjukkan peningkatan yang signifikan. Penataan ulang zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan mampu menciptakan pengelolaan ruang yang lebih tertib serta mendukung kelancaran proses bongkar muat, sehingga layanan operasional menjadi lebih efisien dan optimal.

B. Saran

Berdasarkan hasil perbandingan antara *layout* zonasi tahun 2023 dan rancangan tahun 2025 maka disarankan untuk menambahkan rambu, marka jalan, serta sistem pemantauan seperti CCTV untuk mendukung kelancaran arus kendaraan. Evaluasi berkala juga perlu dilakukan agar sistem zonasi tetap selaras dengan kondisi aktual di lapangan, disertai dengan peningkatan fasilitas penumpang demi menunjang kenyamanan dan keselamatan layanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. (2013). *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: Erlangga.
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktik* (Revisi VI). Jakarta: Rineka Cipta.
- BeritaBali.com. (2024, 8 April). *Pakar bongkar pemicu macet horor Pelabuhan Merak saat mudik 2024*. <https://beritabali.com/berita/202207035877/pakar-bongkar-pemicu-macet-horor-pelabuhan-merak-saat-mudik-2024>
- Goss, R. O. (1990). Economic policies and seaports: Strategies for port authorities. *Maritime Policy & Management*, 17(1), 21-33.
- International Maritime Organization. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. United Nations Conference on Trade and Development.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 609 Tahun 2023 tentang Zonasi di Pelabuhan Merak. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 609. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Pangestu, A. (2022). *Evaluasi Sistem Zonasi, Dan Pola Arus Pelabuhan Merak Provinsi Banten*. Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 1373.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Rukajat, A. (2018). *Pendekatan Penelitian Kualitatif: Qualitative Research Approach*. Yogyakarta: Deepublish.
- Sari, P. (2024). *Analisis Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Sei Selari Provinsi Riau*. Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (Edisi 26). Bandung: Alfabeta

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Surnata, S., Shidarta, D. B., & Arifa, S. M. (2021). *Implementation of zoning system and regulation of traffic flow patterns at Bandar Sri Junjungan Crossing Port of Dumai City*. *International Water Transport Journal*, 3(1), 187–190.

Triatmodjo, B. (2009). *Perencanaan pelabuhan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 252. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 609 Tahun 2023



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR: KP 609 Tahun 2023

TENTANG
PENETAPAN ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, perlu diberikan persetujuan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan;

b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten, tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan Merak telah memenuhi kelengkapan usulan penetapan Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan Merak;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, maka perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lemaga Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6643);
 4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 20 Tahun 2018 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 332);
 5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 1373);
 6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 815);
- Memperhatikan : hasil pemeriksaan dan evaluasi terhadap tata letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Merak oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

MEMUTUSKAN:

- | | |
|------------|--|
| Menetapkan | : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK, |
| PERTAMA | : Berdasarkan evaluasi dan pemeriksaan terhadap kesesuaian tata letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan, bahwa: |
| | a. Nama Pelabuhan : Pelabuhan Penyeberangan Merak |
| | b. Alamat : Jalan Raya Pelabuhan Merak Pelabuhan Banten 42438 |
| | ditetapkan tata letak Zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Merak. |
| KEDUA | : Operator Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA wajib menjaga sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan sesuai dengan Zonasi yang telah ditetapkan. |
| KETIGA | : Dalam hal Operator Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA melakukan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan dan merubah Zonasi Pelabuhan Penyeberangan, Operator Pelabuhan Penyeberangan wajib menyampaikan kembali tata letak Zonasi. |

- KEEMPAT : Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini.
- KELIMA : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 Juni 2023
a.n. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN DARAT

ttd.

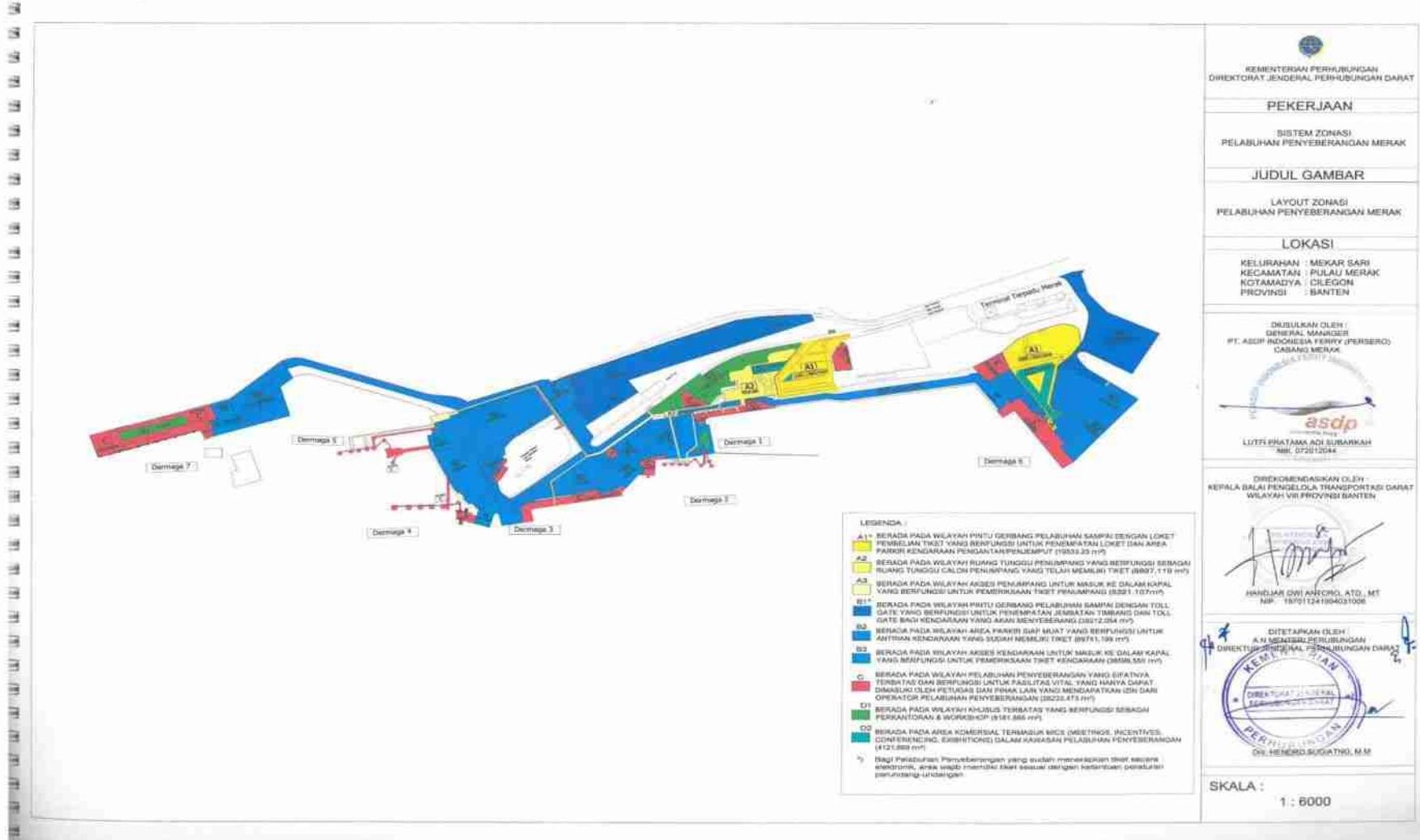
Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M

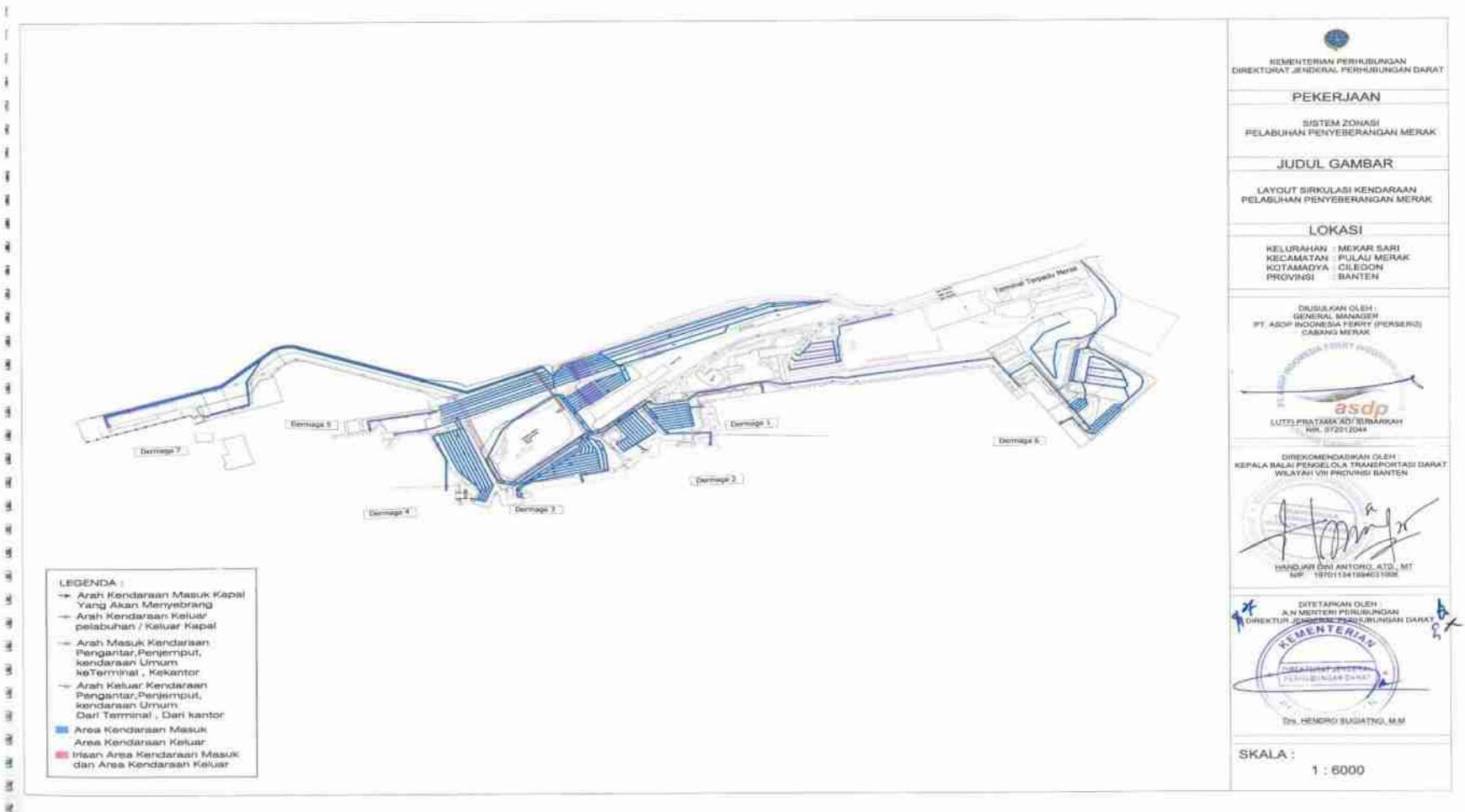
SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada

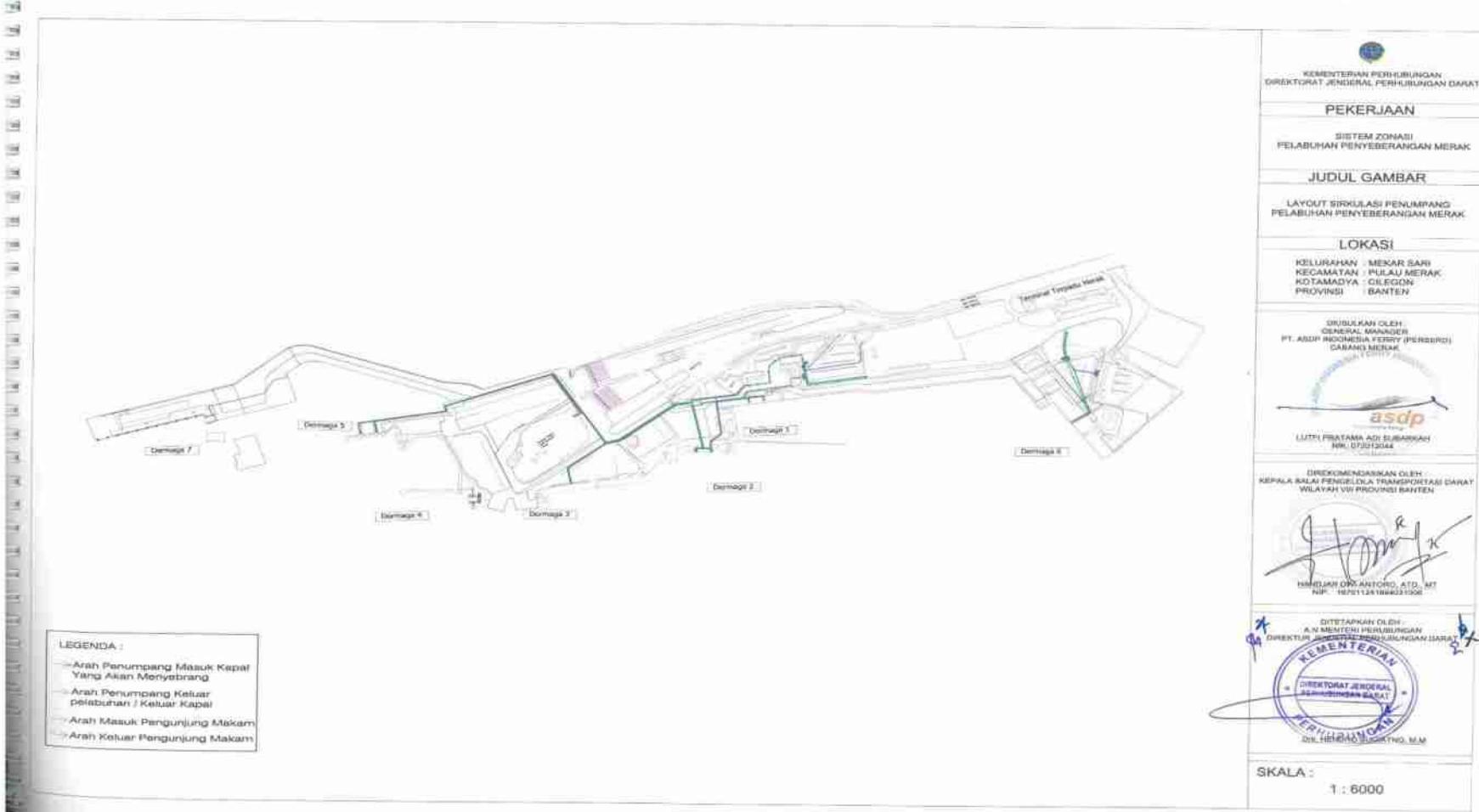
1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Direktur Jenderal Perhubungan Darat;
4. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
5. Direktur Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan;
6. Kepala BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten;
7. Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry;
8. General Manager PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Merak.

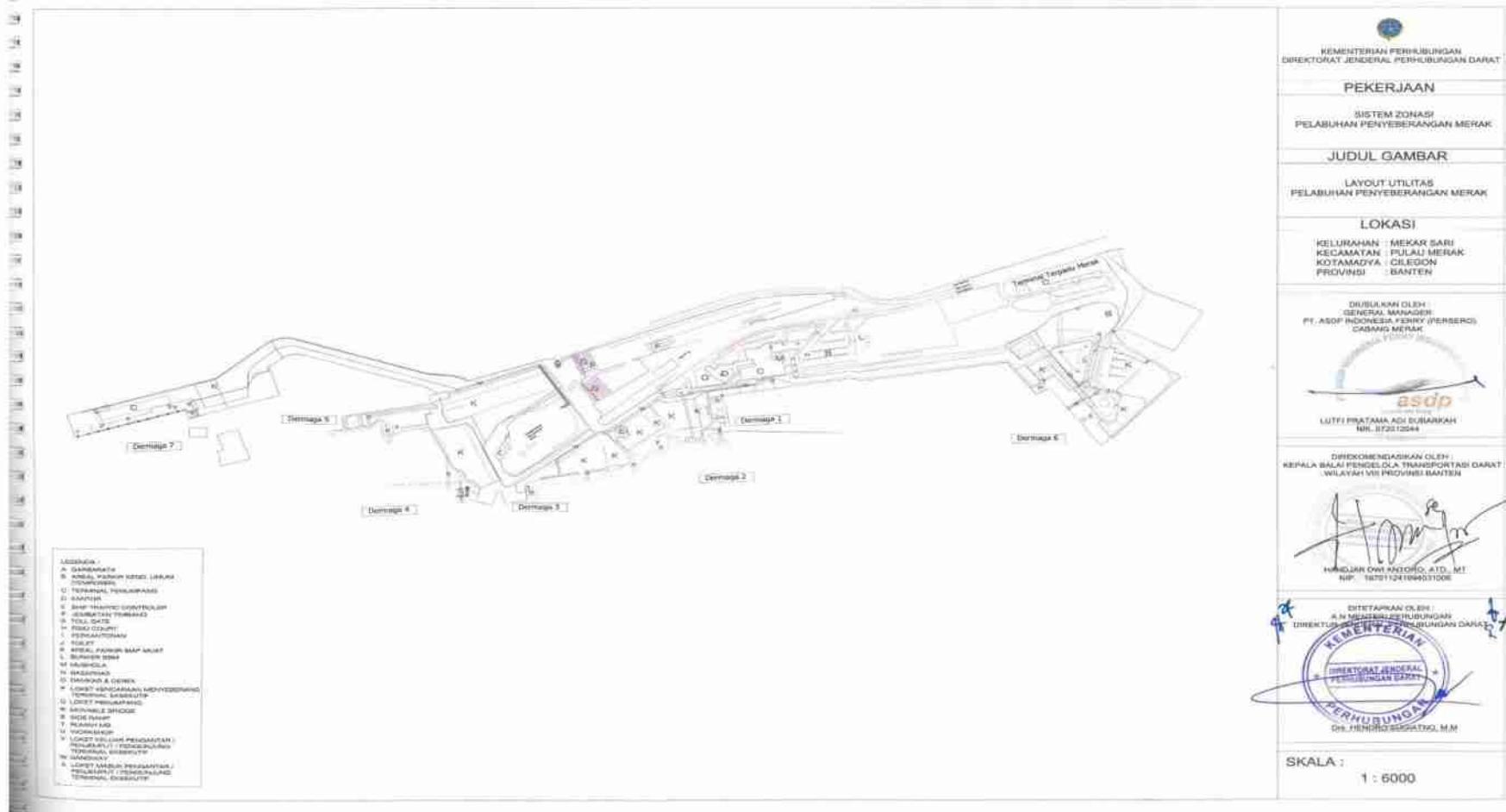
Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM
DAN HUBUNGAN MASYARAKAT











Lampiran 2 Data Karakteristik Kapal

NO	NAMA KAPAL	GRT	CALL SIGN	MMSI	IMO	DIMENSI				
						Panjang	Panjang	Lebar	Dalam	Sarat air
						(LOA)	(LBP)	(Breadth)	(Dept)	(Draft)
1	KMP. ALS Elisa	6.913	YBSC2	-	9819272	106.25 m	100.70 m	20.40 m	6.50 m	4.18 m
2	KMP. ALS Elvina	6.913	YBWT2	-	9807217	106.25 m	100.70 m	20.40 m	6.50 m	4.18 m
3	KMP. Portlink 3	15.351	POYC	525005177	8604333	150.87 m	143.54 m	25.00 m	13.30 m	10.63 m
4	KMP. Portlink	12.674	POQZ	1597500	0	131.80 m	122.51 m	21.00 m	11.80 m	10.39 m
5	KMP. Legundi	5.556	YHRR	525001125	9765665	109.40 m	99.55 m	19.60 m	5.60 m	4.10 m
6	KMP. Sebuku	5.553	YETT	-	9764611	109.40 m	99.55 m	19.60 m	5.60 m	4.10 m
7	KMP. Batu Mandi	5.553	PLMI	-	9759733	109.40 m	99.55 m	19.60 m	5.60 m	4.10 m
8	KMP. Jatra III	5.071	YGJV	-	8503694	89.95 m	84.30 m	16.60 m	5.50 m	4.00 m
9	KMP. Portlink 5	5.023	JZJZ	-	8666147	87.13 m	73.77 m	16.00 m	4.60 m	3.75 m
10	KMP. HM Baruna I	5.003	YDYP	-	8518039	90.60 m	82.20 m	17.60 m	5.00 m	4.15 M
11	KMP. Seira	11.607	YBW12	525100633	9032006	116.80 m	107.12 m	20.70 m	12.80 m	10.78 m
12	KMP. Adinda Windu Karsa	9.269	YBCU2	525003465	9713789	114.80 m	104.00 m	22.00 m	5.80 m	4.59 m
13	KMP. Suki 2	5.008	PLFT	525022300	9066722	99.01 m	92.62 m	15.80 m	10.70 m	4.30 m
14	KMP. Royce I	7.288	YBQK2	-	9807205	106.25 m	90.20 m	20.40 m	6.50 m	3.99 m
15	KMP. Reinna	6.747	YBXW2	-	9821263	106.25 m	99.50 m	20.40 m	6.50 m	4.18 m
16	KMP. Dorothy	6.747	YBVK2	-	9821251	106.25 m	99.50 m	20.40 m	6.50 m	4.18 m
17	KMP. Kirana IX	9.168	YBLH	-	8220060	119.00 m	115.40 m	20.40 m	7.20 m	5.20 m
18	KMP. Kirana II	6.370	YGSH	-	7320186	109.00 m	100.35 m	17.40 m	6.25 m	4.638 m
19	KMP. Mustika Kencana	5.150	YHPR	525015381	9042881	98.30 m	90.00 m	16.20 m	9.20 m	8.94 m

NO	NAMA KAPAL	GRT	CALL SIGN	MMSI	IMO	DIMENSI				
						Panjang	Panjang	Lebar	Dalam	Sarat air
						(LOA)	(LBP)	(Breadth)	(Dept)	(Draft)
20	KMP. Kumala	5.874	YGDU	-	7124116	104.20 m	94.70 m	19.20 m	6.30 m	4.59 m
21	KMP. Rajabasa I	5.149	YEDC	-	8807076	91,50 m	82,79 m	17,50 m	5.00 m	4.48 m
22	KMP. Panorama Nusantara	8.915		-	7225350	125,00 m	117.60 m	19.60 m	6.15 m	5.03 m
23	KMP. Safira Nusantara	6.345	YHHN	-	7332660	120.54 m	110.00 m	16.80 m	6.60 m	5.42 m
24	KMP. Royal Nusantara	6.034	YHIU		7224837	124,00 m	114,62 m	16,00 m	5.00 m	4.50 m
25	KMP. Mitra Nusantara	5.813	YHEW	-	7118789	101.55 m	94.66 m	19,20 m	6.15 m	5.12 m
26	KMP. Titian Nusantara	5.532	YGDS	-	7125952	101.55 m	94,75 m	19,20 m	6,15 m	5.12 m
27	KMP. Mabuhay Nusantara	5.035	YGUS	-	6612908	96.74 m	85.27 m	15.80 m	5.45 m	3.99 m
28	KMP. Farina Nusantara	5.025	YHEY	525002068	7116054	89.58 m	84.40 m	16.00 m	5.50 m	3.150 m
29	KMP. Titian Murni	5.011	YFAB	-	6725523	93,50 m	84.00 m	15,80 m	5.45 m	4.15 m
30	KMP. Athaya	13.413	YBRH2	525119018	9114567	136.60 m	128.44 m	21.00 m	12.03 m	10.74 m
31	KMP. Virgo 18	9.989	JZYH	525006222	8921775	134.60 m	128.44 m	21.00 m	12.03 m	10.41 m
32	KMP. Jagantara	9.956	PMRC	525019408	8324074	126.21 m	119.49 m	20.00 m	6.70 m	5.40 m
33	KMP. Rajarakata	8.886	PONU	525001068	8822222	126.55 m	115.00 m	20.70 m	6.90 m	5.50 m
34	KMP. Duta Banten	8.011	YHCJ	-	7909061	120,58 m	113.77 m	17,80 m	6.60 m	5.40 m
35	KMP. Mufidah	5.584	YEOP	525019468	7352799	101.30 m	93.98 m	18.00 m	5.80 m	4,59 m
36	KMP. Menggala	5.277	YEDA	-	8612885	98.71 m	91.11 m	17.00 m	6.00 m	3.99 m
37	KMP. Caitilyn 7	8.274	YCI02	525200335	9836000	107.90 m	99.60 m	20.40 m	6.50 m	4.20 m
38	KMP. Munic 9	8.274	YCES2	525200126	9835991	107.90 m	99,60 m	20,40 m	6,50 m	4,20 m
39	KMP. Neomi	8.274	YCKW2	525200335	9836012	107.90 m	99.60 m	20.40m	6.50 m	4.18 m

NO	NAMA KAPAL	GRT	CALL SIGN	MMSI	IMO	DIMENSI				
						Panjang	Panjang	Lebar	Dalam	Sarat air
						(LOA)	(LBP)	(Breadth)	(Dept)	(Draft)
40	KMP. Elysia	5.094	JZTJ	525006235	8613580	98,63 m	90,00 m	17,20 m	11,80 m	9,74 m
41	KMP. Calisha	5.014	POHH	-	8602048	78,80 m	72,90 m	17,50 m	4,70 m	3,28 m
42	KMP. Caitilyn	9.244	YDLW3		83010020	107,65 m	100,60 m	20,40 m	6,75 m	4,49 m
43	KMP. Amadea	12.276	YCYY2	-	90331521	134,60 m	125,00 m	21,00 m	7,00 m	5,39 m
44	KMP. Amarisa	9.521	JZZZ	-	8602074	126,23 m	117,88 m	20,00 m	11,55 m	10,24 m
45	KMP. Nusa Putera	13.863	YBC02	525005357	8314562	126,27 m	30,00 m	22,50 m	14,20 m	11,836 m
46	KMP. Nusa Mulia	5.837	YEZL	-	7041015	114,85 m	108,18 m	17,40 m	5,70 m	5,47 m
47	KMP. Nusa Agung	5.730	YFPX	-	7027423	114,85 m	108,14 m	17,40 m	5,70 m	5,30 m
48	KMP. Nusa Jaya	5.324	YEFN	525017091	8703309	105,00 m	97,00 m	18,00 m	4,50 m	3,375 m
49	KMP. Raputra Jaya 2888	5.578	YBXC2	-	9871646	103,23 m	95,96 m	18,00 m	4,50 m	2,94 m
50	KMP. Raputra Jaya 888	5.110	PLMP	-	8679675	95,46 m	86,40 m	17,00 m	4,40 M	2,84 M
51	KMP. Salvino	5.028	YCRU	-	8672861	90,10 m	83,42 m	15,40 m	5,50 m	4,19 m
52	KMP. Labitra Karina	5.012	PKSJ	-	8611568	95,80 m	89,66 m	15,00 m	9,85 m	8,44 m
53	KMP. SMS Sagita	8.968	PLHL	-	8705747	131,90 m	119,00 m	21,00 m	12,55 m	10,52 m
54	KMP. SMS Mulawarman	5.030	JZFW	525023144	8718562	83,44 m	78,83 m	14,50 m	10,30 m	8,69 m
55	KMP. Zoey	6.886	YCHN2	525200374	985765	114,80 m	107,60 m	18,0 m	6,50 m	4,50 m
56	KMP. Rishel	6.747	YCBY2	-	9821287	106,25 m	99,50 m	20,40 m	6,50	4,18 m
57	KMP. Shalem	5.085	POPA	-	8905191	93,2 m	85 m	14,40 m	5,2 m	3,95 m
58	KMP. Eirene	8.663			1047639	110,00 m	102,00 m	22,00 m	6,50 m	
59	KMP. Tranship 1	8.442	YCU11	-	8342519	115,89 m	108,48 m	22,0 m	6,3 m	4,49 m

NO	NAMA KAPAL	GRT	CALL SIGN	MMSI	IMO	DIMENSI				
						Panjang	Panjang	Lebar	Dalam	Sarat air
						(LOA)	(LBP)	(Breadth)	(Dept)	(Draft)
60	KMP. Trimas Kanaya	6.547	YBET2	525007392	9016715	116.53 m	103.60 m	18.02 m	6.60 m	4.59 m
61	KMP. Trimas Fhadila	6.527	YBVI2	-	9821249	106.25 m	99.50 m	20.40 m	6.50 m	4.184 m
62	KMP. Salvatore	9.131	JZXF	-	9454060	128.97 m	121.78 m	20.50 m	6.60 m	4.95 m
63	KMP. BSP 1	5.057	YFDW	-	7323308	94.08 m	101.88 m	18.00 m	5.80 m	4.46 m
64	KMP. Tribuana 1	6.168	YFOI			117.67 m	107.59 m	21.00 m	10,9 m	9.4 m
65	KMP. Windu Karsa Pratama	5.071	YGIO	525015491	8510350	89,95 m	84.30 m	16.60 m	5,50 m	3.99 m
66	KMP. Wira Berlian	9.428	YCPB2	525300391	9875612	120.74 m	112.34 m	22.60 m	6.50 m	4.436 m
67	KMP. Wira Artha	6.747	YBYC2	525100777	982127	106.25 m	99.50 m	20.40 m	6.50 m	4.18 m
68	KMP. Wira Kencana 1	5.648	BPQ2	525100375	9819478	102.60 m	93.30 m	17.60 m	5.20 m	3.784 m

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

Lampiran 3 Data Inventaris Fasilitas Pelabuhan

NO	URAIAN	JUMLAH
1	Loket Penumpang	2 unit
2	Ruang Tunggu Penumpang	2 area
3	<i>Gangway</i>	2 jalur
4	Toilet	18 unit
5	Mushola	3 unit
6	<i>Toll gate</i>	25 unit
7	Jembatan Timbang	4 unit
8	Area Parkir Siap Muat	8 area
9	Rumah Mesin <i>Side Ramp</i>	7 unit
10	Dermaga Penyeberangan	7 dermaga
11	Bunker BBM	1 unit
12	Gedung Bundar (STC)	1 unit
13	Fasilitas Air Tawar	1 unit
14	Gedung Kantor Utama	1 unit
15	Workshop	1 unit
16	IPAL	2 unit
17	Gedung Komersial (Sosoro)	1 unit

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

Lampiran 4 Data Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Merak

Data Produktivitas Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Merak

NO	TAHUN	TRIP	PENUMPANG (Jiwa)		KEBERANGKATAN (Unit)											
			D	A	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	2020	34.172	605.180	10.203	570	252.032	989	617.587	216.792	12.226	384.843	47.874	313.886	144.224	19.323	2.617
2	2021	35.670	334.177	3.508	248	214.260	1.239	766.295	222.234	14.104	427.967	60.932	346.924	182.596	23.649	3.574
3	2022	37.461	474.722	6.968	466	299.407	1.104	980.318	222.466	18.126	476.507	83.813	373.628	206.444	27.308	5.298
4	2023	35.688	237.790	4.216	507	349.905	1.248	958.115	197.478	16.831	472.765	86.116	351.954	208.318	26.365	4.196
5	2024	37.665	547.103	6.999	587	359.998	1.287	954.211	221.516	16.428	475.321	88.647	376.739	207.997	28.115	5.291

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)

Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Merak

NO	TAHUN	TRIP	PENUMPANG (Jiwa)		KEDATANGAN (Unit)											
			D	A	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	2020	34.042	577.326	13.392	527	219.848	783	568.737	204.483	11.715	379.391	47.585	310.612	141.913	18.745	3.305
2	2021	35.601	314.639	4.577	199	186.433	895	684.664	201.751	13.604	417.915	60.654	353.874	187.900	23.275	4.428
3	2022	37.283	448.045	6.361	331	260.694	626	843.996	207.235	16.709	457.244	81.985	368.105	209.842	25.502	6.236
4	2023	35.587	598.843	11.106	437	326.006	969	829.165	180.977	16.322	457.423	85.770	342.956	202.978	24.303	6.219
5	2024	37.435	599.306	4.030	597	355.265	1.103	852.806	190.777	16.082	453.238	89.252	368.598	232.138	29.514	6.260

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (2025)