

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN  
PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN  
BANYUWANGI**



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

**HANUM SALSABIELA RAMADIANA**

**NPT. 2003134**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI,  
DANAU DANPENYEBERANGAN PALEMBANG**

**TAHUN 2023**



**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN  
PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN  
BANYUWANGI**



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

**HANUM SALSABIELA RAMADIANA**  
**NPT. 2003134**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI,  
DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2023**

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN  
PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI**

Disusun dan Diajukan Oleh :  
**HANUM SALSABIELA RAMADIANA**  
NPT. 2003134

Telah dipresentasikan di depan Panitia Seminar Kertas Kerja Wajib  
Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang  
Pada tanggal Agustus 2023



Penguji I

Penguji II

Penguji III

Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc  
NIP. 19780513 200912 1 001

Isman Djulfi, S.T.,M.A.P  
NIP. 19710726 199703 1 002

Doharman Lumban Tungkup, S.SiT.,M.M  
NIP. 19800229 200712 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.Si.T., M.M.  
NIP. 19660719 198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI  
DI PELABUHAN KETAPANG  
KABUPATEN BANYUWANGI**

Nama Taruna/i : Hanum Salsabiela **PENYEBERANGAN** Ramadiana

NPT : 2003134

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan  
Palembang, Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc  
NIP. 19780513 200912 1 001

Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H, M.Mar  
NIP. 19871216 202203 1 002

Mengetahui Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.Si.T., M.M.

NIP. 19660719 198903 1 001

## SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hanum Salsabiela Ramadiana

NPT : 2003134

Program Studi : DIII – Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI**” dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin I Kab. Banyuasin,  
Sumatera Selatan

Adalah **pihak II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/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, Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

Materai 10.000

( )

( Hanum Salsabiela Ramadiana )

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Hanum Salsabiela Ramadiana

NPT : 2003134

Program Studi : DIII – Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

### **EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI**

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

Palembang, Agustus 2023

Materai 10.000

( Hanum Salsabiela Ramadiana )

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillah* rabbil'alamin puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, **“EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI”**, tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang. Peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang memberikan semangat dukungan dan doa yang tak pernah berhenti.
2. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc sebagai Dosen Pembimbing I dan Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H, M.Mar sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
5. Seluruh Staff PT. ASDP Cabang Ketapang & Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
7. Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang yang selama ini telah membantu dikala susah maupun senang.

8. Rekan – rekan satu Angkatan XXXI “ADHYATAMA WIRASANA” Dan adik tingkat Angkatan XXXII dan XXXIII, Terima Kasih atas bantuan dan doanya.
9. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
10. Peneliti menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, Agustus 2023

Penulis,

**HANUM SALSABIELA RAMADIANA**  
**NPT. 2003134**

# **EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI**

Hanum Salsabiela Ramadiana (2003134)

Dibimbing oleh :

Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc

Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H, M.Mar

## **ABSTRAK**

Pelabuhan Ketapang adalah sebuah pelabuhan feri di Desa Ketapang, Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Bali via perhubungan laut (Selat Bali). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan untuk mengetahui bagaimana pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang agar sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi ke lapangan untuk mengetahui kondisi rambu zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

Sistem zonasi dan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih belum sesuai dengan peraturan yang berlaku dikarenakan masih terdapat pengguna jasa yang menggunakan fasilitas di pelabuhan tidak sesuai dengan fungsi dan tempatnya, masih terjadinya *crossing* antara kendaraan, rambu zonasi yang belum lengkap, serta belum tersedianya lahan untuk dijadikan Zona E. Oleh karena itu maka saran dari peneliti yaitu dengan merekomendasikan lahan di dekat pelabuhan yang dapat dijadikan sebagai Zona E, meningkatkan kinerja petugas pelabuhan agar lebih tegas dalam memberikan peringatan kepada pengguna jasa agar mematuhi peraturan yang ada di pelabuhan, menempatkan personil pelabuhan di tempat terjadinya *crossing*, serta perlu adanya penambahan rambu zonasi yang belum lengkap di pelabuhan.

Kata Kunci : Sistem Zonasi, Pola Arus, *Crossing*, Zona E

## **EVALUATION OF ZONING SYSTEM AT KETAPANG CROSSING PORT IN BANYUWANGI REGENCY**

Hanum Salsabiela Ramadiana (2003134)

Mentored by :

Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc

Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H, M.Mar

### **ABSTRACT**

Ketapang port is a ferry port in Ketapang Village, Kalipuro, Banyuwangi regency, East Java that connects Java with Bali via sea transportation (Bali Strait). The purpose of this study is to determine whether the zoning system at the Port of Peyeberangan Ketapang is in accordance with Ministerial Regulation Number 91 of 2021 concerning zoning in the port area used to serve ferry transportation and to find out how the regulation of vehicle traffic flow patterns at the Ketapang crossing Port is in accordance with the decree of the Director General of Land Transportation number SK.242 / HK.104/DRDJ / 2010 on the Technical Guidelines for the management of Crosswalk traffic. The method used in this study is observation to the field to determine the condition of zoning signs and traffic flow patterns of vehicles and passengers at the Ketapang crossing Port.

Zoning system and traffic flow patterns of passengers and vehicles at the Port of Ketapang is still not in accordance with applicable regulations because there are still service users who use the facilities at the port is not in accordance with the function and place, still the occurrence of crossing between vehicles, zoning signs are not complete, and the availability of land to be used as Zone E. Therefore, the suggestion of the researcher is to recommend land near the port that can be used as Zone E, improve the performance of port officers to be more assertive in giving warnings to service users to comply with existing regulations in the port, placing port personnel at the place of crossing, and the need for the addition of incomplete zoning signs in the port.

Keywords : Zoning System, Flow Pattern, Crossing, Zone E

## DAFTAR ISI

|   |             |
|---|-------------|
| <b>HALAMAN SAMPUL</b> .....                             | <b>i</b>    |
| <b>HALAMAN JUDUL</b> .....                              | <b>i</b>    |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....                         | <b>ii</b>   |
| <b>HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR</b> .....                | <b>iii</b>  |
| <b>HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA</b> .....          | <b>iv</b>   |
| <b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....                | <b>v</b>    |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                             | <b>vi</b>   |
| <b>ABSTRAK</b> .....                                    | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                                 | <b>x</b>    |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                               | <b>xiii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....                              | <b>xiv</b>  |
| <b>DAFTAR LAMPRAN</b> .....                             | <b>xv</b>   |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....                          | <b>1</b>    |
| A. Latar Belakang .....                                 | 1           |
| B. Rumusan Masalah .....                                | 2           |
| C. Tujuan Penelitian.....                               | 2           |
| D. Batasan Masalah.....                                 | 2           |
| E. Manfaat Penelitian .....                             | 3           |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</b> ..... | <b>4</b>    |
| A. Tinjauan Pustaka.....                                | 4           |
| 1. Penelitian Terdahulu .....                           | 4           |
| 2. Teori Pendukung yang relevan .....                   | 5           |

|  |           |
|--|-----------|
| B. Landasan Teori.....   | 5         |
| 1. Landasan Hukum .....  | 5         |
| 2. Landasan Teori.....   | 11        |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>                                     | <b>12</b> |
| A. Desain Penelitian.....  | 12        |
| 1. Waktu dan Lokasi Penelitian .....   | 12        |
| 2. Jenis Penelitian.....   | 12        |
| 3. Jenis dan Sumber Data.....  | 12        |
| 4. Bagan Alir Penelitian .....   | 14        |
| B. Teknik Pengumpulan Data .....   | 15        |
| 1. Data Primer .....   | 15        |
| 2. Data Sekunder .....   | 15        |
| C. Teknik Analisis Data .....  | 16        |
| <b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>                                    | <b>18</b> |
| A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....                                       | 18        |
| 1. Instansi Pembina Transportasi .....   | 19        |
| 2. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau, dan<br>Penyeberangan ..... | 25        |
| 3. Jaringan Transportasi .....   | 37        |
| 4. Produktivitas Angkutan.....   | 37        |
| B. Analisis .....  | 38        |
| 1. Penyajian Data .....  | 38        |
| 2. Analisis Data .....   | 42        |
| C. Pembahasan .....  | 43        |

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| <b>BAB V PENUTUP .....</b>  | <b>52</b> |
| A. Kesimpulan.....          | 52        |
| B. Saran.....               | 52        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b> | <b>54</b> |
| <b>LAMPIRAN .....</b>       | <b>56</b> |

## DAFTAR TABEL

|   | Halaman |
|---|---------|
| Tabel 2. 1 Review Penelitian .....  | 4       |
| Tabel 3. 1 Perbandingan Sistem Zonasi.....                                | 16      |
| Tabel 4. 1 <i>Ship Particular</i> KMP. Prathita IV .....                  | 26      |
| Tabel 4. 2 <i>Ship Particular</i> KMP Prathita IV .....                   | 27      |
| Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan Pelabuhan.....                               | 33      |
| Tabel 4. 4 Fasilitas Perairan Pelabuhan .....                             | 37      |
| Tabel 4. 5 Daftar Lintas Penyeberangan.....                               | 37      |
| Tabel 4. 6 Data Produktivitas Kendaraan .....                             | 38      |
| Tabel 4. 7 Rencana Penambahan Rambu Zonasi.....                           | 44      |
| Tabel 4. 8 Perbandingan Kondisi <i>Existing</i> dan Kondisi Rencana ..... | 50      |

## DAFTAR GAMBAR

Halaman

|  |    |
|--|----|
| Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian .....   | 14 |
| Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Banyuwangi .....                       | 19 |
| Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang ..... | 20 |
| Gambar 4. 3 KMP. Jatra II .....  | 25 |
| Gambar 4. 4 KMP. Prathita IV .....   | 27 |
| Gambar 4. 5 Kantor PT. ASDP Cabang Ketapang.....                               | 28 |
| Gambar 4. 6 Loket Tiket Penumpang .....  | 29 |
| Gambar 4. 7 Lapangan Parkir Siap Muat .....                                    | 29 |
| Gambar 4. 8 Ruang Tunggu Penumpang .....                                       | 30 |
| Gambar 4. 9 Mushola .....  | 30 |
| Gambar 4. 10 <i>Gangway</i> Pelabuhan ketapang.....                            | 31 |
| Gambar 4. 11 Toilet.....   | 32 |
| Gambar 4. 12 Rambu Lalu Lintas .....   | 32 |
| Gambar 4. 13 <i>Bolder</i> Pelabuhan Ketapang .....                            | 33 |
| Gambar 4. 14 <i>Trestle</i> Pelabuhan Ketapang .....                           | 34 |
| Gambar 4. 15 <i>Fender</i> Pelabuhan Ketapang.....                             | 34 |
| Gambar 4. 16 <i>Moveable Bridge</i> Pelabuhan Ketapang .....                   | 35 |
| Gambar 4. 17 Dermaga Plengsengan Pelabuhan ketapang .....                      | 35 |
| Gambar 4. 18 <i>Catwalk</i> Pelabuhan Ketapang.....                            | 36 |
| Gambar 4. 19 Kolam Pelabuhan Ketapang .....                                    | 36 |
| Gambar 4. 20 Orang Memancing di Sekitar Dermaga .....                          | 39 |
| Gambar 4. 21 Pedagang Yang Berjualan di Sekitar Dermaga .....                  | 39 |
| Gambar 4. 22 <i>Layout Existing</i> Pelabuhan Ketapang .....                   | 40 |
| Gambar 4. 23 <i>Crossing</i> Antara Penumpang dan Kendaraan.....               | 41 |
| Gambar 4. 24 Pola Arus Lalu Lintas <i>Existing</i> di Pelabuhan Ketapang.....  | 42 |
| Gambar 4. 25 Titik Terjadinya <i>Crossing</i> di Pelabuhan Ketapang.....       | 43 |
| Gambar 4. 26 Rencana Penambahan dan Penempatan Rambu Zonasi .....              | 46 |
| Gambar 4. 27 Rekomendasi Lahan Zona E.....                                     | 47 |
| Gambar 4. 28 Alur Kendaraan Masuk dan Keluar Zona E .....                      | 48 |
| Gambar 4. 29 Rencana Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Ketapang .....         | 49 |
| Gambar 4. 30 Rencana Pola Arus Lalu Lintas Penumpang .....                     | 49 |

## DAFTAR LAMPIRAN

|  | Halaman |
|--|---------|
| Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> KMP. Jatra II .....    | 56      |
| Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> KMP. Prathita IV ..... | 57      |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelabuhan Ketapang adalah sebuah pelabuhan feri di Desa Ketapang, Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Bali via perhubungan laut (Selat Bali). Pelabuhan dapat dicapai dengan melewati Jalan Gatot Subroto. Pelabuhan Ketapang berada dalam naungan dan pengelolaan dari ASDP Indonesia Ferry. Pelabuhan ini dipilih para wisatawan yang ingin menuju Pulau Bali menggunakan jalur darat. Setiap harinya, ratusan perjalanan kapal feri melayani arus penumpang dan kendaraan dari dan ke Pulau Bali melalui Pelabuhan Gilimanuk di Bali. Rata-rata durasi perjalanan yang diperlukan antara Ketapang - Gilimanuk atau sebaliknya dengan feri ini adalah sekitar 1 jam. Pelabuhan ini akan terintegrasi dengan Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi yang masih dalam tahapan perencanaan (Indonesia, 2022).

Menurut (Pricilia, 2018) Pada lintasan penyeberangan, seperti lintasan penyeberangan Ketapang - Gilimanuk banyak terjadi risiko penyeberangan baik di area pelabuhannya maupun di lintasan penyeberangannya. Berbagai macam risiko yang sering terjadi menyebabkan turunnya layanan lintasan penyeberangan. Contoh risiko yang sering terjadi di area pelabuhan adalah terjadinya penutupan dermaga atau pelabuhan yang menyebabkan penumpukan kendaraan maupun penumpang di area pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Pasal 1 Ayat 5 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, 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.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi diatas maka dalam penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib ( KKW) ini penulis mengambil judul **“EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG KABUPATEN BANYUWANGI”**



## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat suatu perumusan masalah, yaitu :

1. Apakah sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang telah diterapkan sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimana pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan yang ideal di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang agar sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui apakah sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan
2. Untuk mengetahui kesesuaian pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang ditinjau dari Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

## **D. Batasan Masalah**

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas di dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari sasaran yang ingin dicapai, maka diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahannya yaitu, melakukan penelitian terhadap sistem zonasi dan pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

#### **E. Manfaat Penelitian**

##### 1. Bagi Taruna

Untuk mengaplikasikan ilmu - ilmu yang telah dipelajari selama melaksanakan Pendidikan Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

##### 2. Bagi Lembaga Pendidikan

Hasil penelitian tersebut dapat menjadi referensi untuk penelitian – penelitian di masa mendatang yang berkaitan dengan masalah sistem zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang.

##### 3. Bagi Lembaga/instansi

- a. Sebagai bahan masukan dalam peningkatan kualitas taruna terhadap kompetensi yang diterapkan dalam kegiatan Praktek Kerja Lapangan(PKL)
- b. KKW ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dengan permasalahan yang berkaitan dengan Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas.
- c. Sebagai bahan informasi pembelajaran tentang pelabuhan dan angkutan penyeberangan.

##### 4. Bagi Pengguna Jasa

Dapat membuat pengguna jasa merasa puas dan nyaman terhadap pelayanan di pelabuhan tersebut jika hasil dari penelitian ini dapat direalisasikan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini penulis mengambil review penelitian sebelumnya agar hasil yang didapat lebih akurat. Dikarenakan penelitian ini pernah diteliti oleh alumni Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan Angkatan XXX.

Penelitian sebelumnya dalam tinjauan pustaka memudahkan penulis dalam menentukan langkah – langkah yang sistematis dari teori maupun konseptual. Berikut ini adalah penelitian sebelumnya yang menjadi acuan dan bahan referensi yang menunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang sistem zonasi dan pola arus kendaraan yaitu :

Tabel 2. 1 Review Penelitian

| No | Nama dan Tahun Penelitian | Judul Penelitian  | Lokasi Penelitian   |
|----|---------------------------|---|---|
| 1  | M. Rafli,<br>2022         | Evaluasi Sistem Zonasidan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue Provinsi Aceh | Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue Provinsi Aceh          |
| 2  | Erfira Dinda Putri, 2022  | Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi di PelabuhanJangkar Provinsi Jawa Timur                            | Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur       |
| 3  | Amukti Pangestu, 2022     | Tinjauan Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Gorontalo                       | Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Provinsi Sulawesi Utara |

## **2. Teori Pendukung yang relevan**

### **a. Transportasi**

Menurut (Purba, 2005), Pengangkutan (transportasi) adalah “kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu.”

### **b. Pelabuhan**

Pelabuhan Menurut (Triadmojo, 2010) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, krankran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

## **B. Landasan Teori**

### **1. Landasan Hukum**

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu :

#### **A. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran :**

##### **1) Pasal 1 ayat 14**

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

2) 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 pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan sendiri dapat dibagi menjadi beberapa macam, diantaranya adalah :

a) Menurut jenisnya

1. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum
2. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu

b) Menurut kegiatannya

1. Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut
2. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan
3. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau

B. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

1) Pasal 2

Pengaturan dan pengendalian operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem Zonasi.

2) 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.

3) 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.

4) 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 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 antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket;
- c) Zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket kendaraan.

5) 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.

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;
- 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 antrian 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.

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

- 1) G Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.

- 2) Otoritas Pelabuhan Yang Digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut OPAP adalah unit kerja pemerintah di pelabuhan yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
- 3) Unit Pelaksana Teknis (UPT) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 4) Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan. Sedangkan Operator Kapal adalah Badan Hukum Indonesia yang kegiatannya mengusahakan kapal yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

D. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas

1) Pasal 4 ayat 1

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara :

- a) Penetapan prioritas angkutan massal
- b) Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki
- c) Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat
- d) Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas
- e) Pemanduan berbagai moda angkutan
- f) Pengendalian lalu lintas pada persimpangan
- g) Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan, dan/atau
- h) Perlindungan terhadap lingkungan

2) Pada Lampiran Bab IV Tertulis bahwa :

- a) Perekayasaan meliputi pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.
- b) Perlengkapan jalan yang terkait langsung dengan penggunaan jalan

E. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, dijelaskan bahwa pada :

1) Pasal 1 ayat 1

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

2) Pasal 3

Rambu lalu lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas :

- c) Rambu peringatan
- d) Rambu larangan
- e) Rambu perintah
- f) Rambu petunjuk

3) Pasal 7 ayat (1)

Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf a digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahayapada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.

4) Pasal 11 ayat (1)

Rambu larangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Pasal 15 ayat (1)

Rambu perintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.

5) Pasal 18 ayat (1)

Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan.

## 2. Landasan Teori

### a. Zonasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah pembagian atau pemecahan suatu areal menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan.

### b. Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

Menurut (Abubakar, Dkk, 2013), Pola Lalu Lintas di pelabuhan penyeberangan merupakan letak bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi :

- 1) Tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan kepelabuhan.
- 2) Alur kendaraan antara yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- 3) Pemisahan jenis kendaraan di areal parkir
- 4) Letak gedung terminal dekat dengan dermaga
- 5) Tidak mengabaikan segi estetika, serasi dengan budaya dan adat setempat

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

##### **1. Waktu dan Lokasi Penelitian**

###### **a. Waktu Penelitian**

Penelitian akan dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek kerja lapangan selama kurang lebih 4 bulan dari tanggal 03 Maret 2023 sampai dengan tanggal 30 Juni 2023.

###### **b. Lokasi Penelitian**

Penelitian akan dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa timur.

##### **2. Jenis Penelitian**

Menurut (Sugiyono, 2005) yang mengartikan bahwa penelitian kualitatif lebih cocok digunakan untuk jenis penelitian yang memahami tentang fenomena sosial dari perspektif partisipan. Secara sederhana, dapat pula diartikan sebagai penelitian yang lebih cocok digunakan untuk meneliti kondisi atau situasi si objek penelitian. Penelitian ini difokuskan dalam mengoptimalkan dan mengevaluasi sistem zonasi dan pola arus kendaraan serta penempatan Zona E dan Zona D2 yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang untuk mengetahui apakah sudah sesuai dengan keadaan dan ketentuan hukum yang berlaku.

##### **3. Jenis dan Sumber Data**

Penelitian jenis ini difokuskan untuk mengoptimalkan dan mengevaluasi penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang penanggulangan pencemaran perairan dan pelabuhan pada pelabuhan penyeberangan PT.ASDP Ferry Indonesia (Persero) cabang Ketapang.

Segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait disebut dengan sumber data. Sumber data yang digunakan dalam penelitian terdapat 2 (dua) sumber yakni data internal dan data eksternal. Data internal ialah data yang diperoleh dari dalam organisasi. Sedangkan data eksternal berasal dari luar organisasi. Adapun sumber data yang

digunakan sebagai berikut :

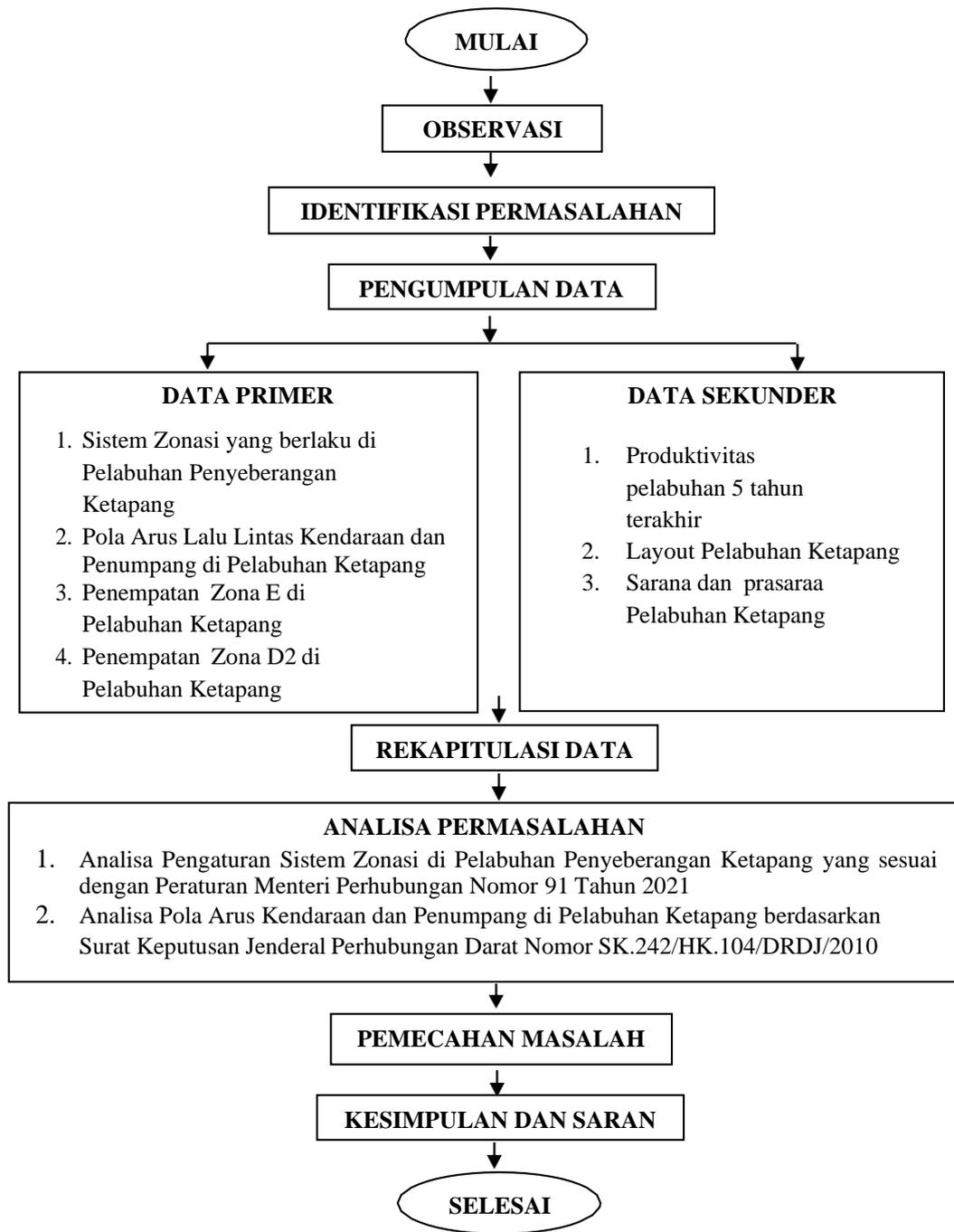
a. Data Internal

- 1) PT. Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang
- 2) Pelabuhan Penyeberangan Ketapang
- 3) Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuwangi

b. Data Eksternal

Data ini diperoleh dari hasil observasi yang penulis lakukan di lapangan untuk mendapatkan data yang sesuai dengan keadaan sebenarnya dari Pelabuhan Penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.

#### 4. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

## **B. Teknik Pengumpulan Data**

### **1. Data Primer**

Data Primer, menurut (Sunyoto, 2013) data primer adalah data yang asli dan dikumpulkan sendiri oleh peneliti sebagai alat jawab rumusan masalah penelitian. Metode yang digunakan untuk pengumpulan data primer adalah metode observasi.

Menurut (Nasution, 1998) observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan. Para ilmuwan hanya dapat bekerja berdasarkan data, yaitu fakta mengenai dunia kenyataan yang diperoleh melalui observasi. Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu mengamati pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang, serta mengamati ketersediaan rambu zonasi dan papan informasi tentang zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

### **2. Data Sekunder**

Data sekunder, menurut (Indrianto & Supomo, 2013) data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung oleh peneliti melalui perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder dalam penelitian ini yaitu :

#### **a. Metode Kepustakaan**

Data ini didapat dari teori, literatur, buku, kajian ilmiah, dan modul perkuliahan serta dasar – dasar hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan di teliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun memecahkan permasalahan.

#### **b. Metode Institusional**

Metode ini ialah pengambilan data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini. Instansi tersebut diantaranya :

1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang, data yang diperoleh berupa :

a) Data Produktivitas Pelabuhan Ketapang 5 tahun terakhir

b) *Layout* Pelabuhan Ketapang

2) Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, data yang dapat diperoleh berupa Sarana dan Prasarana yang tersedia di Pelabuhan Ketapang.

### C. Teknik Analisis Data

Analisis data menurut (Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, 2018) adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori. Dalam penelitian ini teknik analisis data yang dilakukan yaitu :

1. Membandingkan sistem zonasi *existing* di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dengan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.

Tabel 3. 1 Perbandingan Sistem Zonasi

| No | Sistem Zonasi <i>Existing</i> di Pelabuhan Ketapang   | Sistem Zonasi sesuai Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021            |
|----|---|---|
| 1  | Zona A1, A2, dan A3 di Pelabuhan Ketapang   | Zona A1, A2, dan A3 sesuai PM 91 Tahun 2021                           |
| 2  | Zona B1, B2, dan B3 di Pelabuhan Ketapang   | Zona B1, B2, dan B3 sesuai PM 91 Tahun 2021                           |
| 3  | Zona C di Pelabuhan Ketapang  | Zona C sesuai dengan PM 91 Tahun 2021                                 |
| 4  | Penempatan Zona D2 di Pelabuhan Ketapang (masih berada di dalam pelabuhan / sudah berada di luar pelabuhan) | Penempatan Zona D2 sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 (di luar pelabuhan) |

| No | Sistem Zonasi<br><i>Existing</i> di Pelabuhan<br>Ketapang   | Sistem Zonasi sesuai<br>Peraturan Menteri Nomor 91<br>Tahun 2021          |
|----|---|---|
| 5  | Penempatan Zona E di Pelabuhan Ketapang (sudah tersedia / belum tersedianya zona E dan penempatannya masih berada dalam pelabuhan / sudah berada di luar pelabuhan) | Penempatan Zona E yang sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 (di luar pelabuhan) |

2. Menganalisis potensi terjadinya *crossing* antara penumpang dengan kendaraan serta kendaraan dengan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, yaitu dengan mengambil dokumentasi berupa gambar di area – area tempat terjadinya *crossing*.
3. Menganalisis penempatan rambu zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021, yaitu dengan mengambil dokumentasi berupa gambar penempatan rambu zonasi dari zona A sampai ke zona E.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

Kabupaten Banyuwangi terletak di ujung timur Pulau Jawa dan merupakan kabupaten terluas di Jawa Timur. Wilayahnya cukup beragam, dari dataran rendah hingga pegunungan. Kawasan perbatasan dengan Kabupaten Bondowoso, terdapat rangkaian Dataran Tinggi Ijen dengan puncaknya Gunung Raung (3.282 m) dan Gunung Merapi (2.800 m) terdapat Kawah Ijen.

Pantai timur Banyuwangi (Selat Bali) merupakan salah satu penghasil ikan terbesar di Jawa Timur. Di Muncar terdapat pelabuhan perikanan. Sedangkan Pelabuhan Ketapang yang terletak di Banyuwangi bagian utara, menghubungkan Jawa dan Bali.

Kabupaten Banyuwangi secara astronomis terletak  $7^{\circ} 43' - 8^{\circ} 46'$  Lintang Selatan dan  $113^{\circ} 53' - 114^{\circ} 38'$  Bujur Timur. Kabupaten Banyuwangi memiliki luas 5.782,50 Km<sup>2</sup>, yang terbagi ke dalam 24 kecamatan. Garis pantainya sepanjang sekitar 175,8 km dan memiliki 10 buah pulau. Adapun batas-batas wilayah Kabupaten Banyuwangi adalah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Kabupaten Situbondo
2. Sebelah Barat : Kabupaten Jember dan Kabupaten Bondowoso
3. Sebelah Selatan : Samudera Indonesia (Hindia)
4. Sebelah Timur : Selat Bali

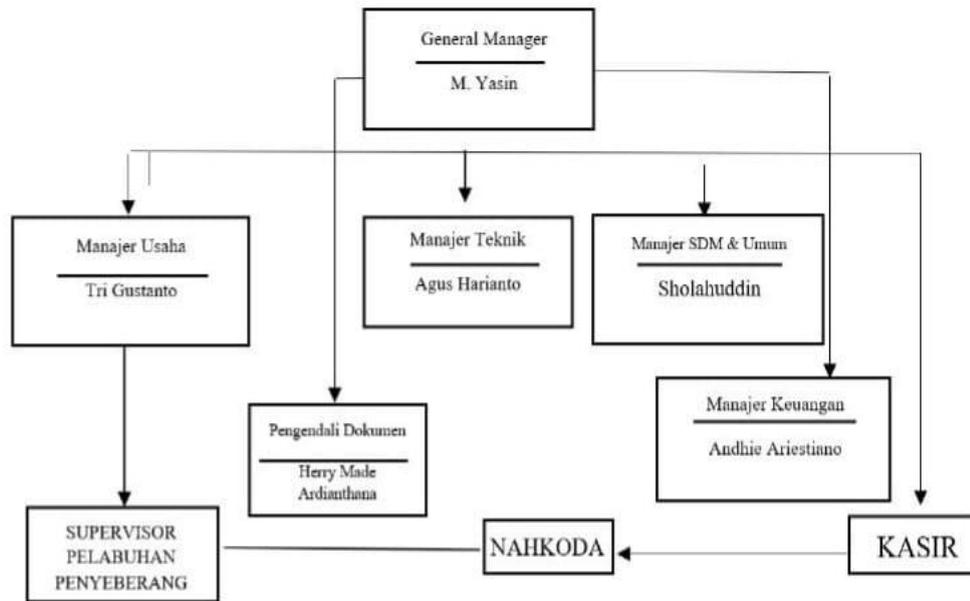
Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dengan koordinat  $8,14218^{\circ}$  S,  $114,40103^{\circ}$  T yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang dan diawasi oleh pihak BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Pelabuhan ini merupakan titik simpul yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Bali dan Pulau Nusa Tenggara Barat. Kapal yang digunakan adalah kapal ferry jenis Ro-Ro yang mengangkut penumpang, kendaraan dan barang.



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Banyuwangi  
 Sumber : petatematikindo.wordpress.com

1. Instansi Pembina Transportasi

Pembina angkutan di pelabuhan penyeberangan Ketapang terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang adalah BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur. Sedangkan yang menjadi pihak operator Pelabuhan Penyeberangan Ketapang adalah PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang. Berikut merupakan struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang:



Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang :

a. General Manager Cabang

- 1) Tugas Pokok : Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan pengembangan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang.
- 2) Wewenang
  - a) Menandatangani Surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan di Cabang.
  - b) Menandatangani perjanjian kerjasama atas nama Direksi.
  - c) Menandatangani kebijakan yang berhubungan dengan kegiatan di cabang.
  - d) Menandatangani dan memberikan persetujuan cuti dan izin karyawan cabang.
  - e) Mendelegasikan tugas atau pekerjaan kepada para Manajer sesuai dengan bidangnya.
  - f) Memberikan penilaian prestasi karyawan di Cabang
  - g) Memberikan pembinaan dan tegoran bagi karyawan di Cabang
  - h) Memberikan persetujuan cuti dan ijin bawahannya.
  - i) Memberikan saran dan konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas

kegiatan kepengusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan.

j) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan kegiatan di Cabang.

b. Manager Usaha

1. Tugas Pokok : Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, menganalisa dan mengevaluasi kegiatan usaha pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu-lintas pelabuhan dan lalu-lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan, ketatausahaan serta pelaporan.

2. Wewenang

a) Menandatangani dan memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan di Cabang.

b) Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manager nya.

c) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya

d) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan

e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.

c. Manager Teknik

1) Tugas Pokok : Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, mengawasi, menganalisa, mengevaluasi serta menganalisa kegiatan pemeliharaan kapal beserta perlengkapannya, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal dan peralatan pelabuhan, administrasi perkantoran serta pelaporan.

2) Wewenang

a) Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan pemeliharaan kapal dan pelabuhan di Cabang.

- b) Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manager Teknik Kapal dan Asisten Manager Teknik Pelabuhannya.
- c) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
- d) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan pemeliharaan kapal kapal dan pelabuhan
- e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.

d. Manager Sumber Daya Manusia (SDM) dan Umum

- 1) Tugas Pokok : Mengkoordinir, merencanakan, mengevaluasi, menganalisis, mengawasi dan melaksanakan kegiatan balas jasa, kedisiplinan, kesejahteraan, keselamatan kerja, penempatan, kebutuhan serta data karyawan, sistem administrasi perkantoran, pengadaan kebutuhan peralatan kantor, perlengkapan karyawan dan alat tulis kantor, pemeliharaan dan perawatan gedung kantor dan peralatannya, kendaraan dinas, system keamanan, ketertiban, dan kebersihan lingkungan kerja serta pelaporan.
- 2) Wewenang
  - a) Menandatangani dan/atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan manajemen sumber daya manusia dan Umum.
  - b) Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager Sumber Daya Manusia (SDM) dan Asisten Manager Umum.
  - c) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan Manajemen SDM dan Umum.
  - d) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
  - e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
  - f) Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

e. Manager Keuangan

- 1) Tugas Pokok : Merencanakan, melaksanakan, mengawasi, mengevaluasi serta menganalisis kegiatan ketatausahaan keuangan dan akuntansi, penyelesaian hutang-piutang, perpajakan, kewajiban-kewajiban lainnya, pelaksanaan anggaran, jasa keuangan, pengelolaan kas / bank, verifikasi sertapelaporan.
- 2) Wewenang
  - a) Menandatangani dan/atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan keuangan dan akuntansi di Cabang.
  - b) Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager Keuangan dan Asisten Manager Akuntansi.
  - c) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas di bidang Keuangan dan Akuntansi.
  - d) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya.
  - e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
  - f) Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

f. Pengendali Dokumen

- 1) Tugas Pokok : Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, dan mengevaluasi serta menganalisa kegiatan pemeliharaan pelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal, dokumentasi dan peralatan pelabuhan serta pelaporan.
- 2) Wewenang
  - a) Meneliti dan memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan di pemeliharaan pelabuhan di Cabang.
  - b) Menyimpan dan mengatur berkas pelabuhan.
  - c) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.

g. Supervisor

- 1) Tugas Pokok : Merencanakan, Melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, mengoprasikan, dan mengatur kegiatan usaha operasional pelabuhan dan penyeberangan, ke tata usaha serta pelaporan.
- 2) Wewenang
  - a) Meneliti dan memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan operasional pelabuhan dan penyeberangan di lapangan.
  - b) Mengatur pelaksanaan tugas operasional pelabuhan dan penyeberangan di lapangan.
  - c) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya.
  - d) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan di bidang operasional pelabuhan dan penyeberangan di lapangan.
  - e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.

h. Nahkoda

- 1) Tugas Pokok : Merencanakan, Melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, mengoprasikan, dan mengatur kegiatan usaha operasional kapal.
- 2) Wewenang
  - a) Mengatur Pelaksanaan tugas operasional kapal.
  - b) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan di bidang operasional penyeberangan.
  - c) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
  - d) Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

i. Kasir

- 1) Tugas Pokok : Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, dan mengevaluasi kegiatan ketatausahaan keuangan, penyelesaian hutang

- piutang, kewajiban - kewajiban lainnya, pelaksanaan anggaran, jasa keuangan, pengelolaan kas / bank serta pelaporan.

2) Wewenang

- a) Memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan keuangan di Cabang.
- b) Mengatur pelaksanaan tugas di bidang Keuangan.
- c) Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan manajemen Keuangan.
- d) Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya.
- e) Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
- f) Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya

2. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

a. Sarana

Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan yang ada di Pelabuhan Ketapang memiliki 2 kapal yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang yaitu KMP. Jatra II yang beroperasi pada lintasan Ketapang – Lembar dan KMP. Prathita IV yang beroperasi pada lintasan Ketapang – Gilimanuk. Adapun spesifikasi dari Kapal Ro-Ro yang beroperasi di Pelabuhan Ketapang adalah sebagai berikut :

1) KMP. Jatra II



Gambar 4. 3 KMP. Jatra II

Sumber : marinetraffic.com

Tabel 4. 1 *Ship Particular* KMP. Prathita IV

| <b>SHIP PARTICULAR KMP. JATRA II</b> |   |
|--------------------------------------|---|
| Nama Kapal                           | JATRA II  |
| Tahun Pembuatan                      | 1980  |
| Call Sign                            | YCPP  |
| Jenis Kapal                          | Ro-Ro Passanger Ferry                           |
| Galangan Pembuat                     | JEPANG SHIMODA SHIPYARD LTD                     |
| Nama Pemilik                         | DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT |
| Operator                             | PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)              |
| Klasifikasi Kapal                    | BKI   |
| Panjang Seluruhnya (LOA)             | 90,79 meter                                     |
| Panjang (LBP)                        | 81,84 meter                                     |
| Lebar (B)                            | 15,6 meter                                      |
| NT                                   | 1689  |
| Merk Mesin Induk                     | NIIGATA   |
| Type                                 | 6 MG 28 BX                                      |
| Daya (HP)                            | 2 x 1600  |
| RPM                                  | 720   |
| Lintasan                             | Ketapang – Lembar                               |

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

2) KMP. Prathita IV



Gambar 4. 4 KMP. Prathita IV

Sumber : marinetrtraffic.com

Tabel 4. 2 *Ship Particular* KMP Prathita IV

| <b>SHIP PARTICULAR KMP. PRATHITA IV</b> |                                   |
|---|-----------------------------------|
| Nama Kapal / Call Sign                  | KMP. PRATHITA IV / YEUZ           |
| Tempat Pembuatan                        | JEPANG                            |
| Tahun Pembuatan                         | 1968                              |
| Lintasan                                | Ketapang – Gilimanuk              |
| Type Kapal                              | Ro-Ro Passanger Katamaran         |
| Panjang Seluruhnya (LOA)                | 41,44 meter                       |
| Panjang (LBP)                           | 39,44 meter                       |
| Lebar (B)                               | 16,00 meter                       |
| Dalam / Sarat (D)                       | 4,10 meter                        |
| Merk Mesin Utama                        | DAIHATSU DIESEL<br>ENGINE CO. LTD |
| Tenaga Kuda / PK                        | 2 x 650 HP                        |
| Jumlah Mesin                            | 2 unit                            |
| RPM                                     | 665 RPM                           |
| Tahun Pembuatan Mesin                   | 1968                              |
| Jenis Bahan Bakar                       | HSD (SOLAR)                       |

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

b. Prasarana

1) Fasilitas Daratan

a) Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang ketapang

Kondisi kantor Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat dilihat pada gambar dibawah ini, dimana fungsi dari kantor ini adalah untuk kegiatan perkantoran (administrasi) dan tempat untuk menginput data tentang kapal, seperti data produksi kapal, data hasil penjualan tiket kapal, serta tempat untuk mengurus surat dan sertifikat kapal, dan lain sebagainya.



Gambar 4. 5 Kantor PT. ASDP Cabang Ketapang

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

b) Loker

Loker di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang digunakan untuk penumpang yang akan membeli tiket kapal lintas Ketapang – Gilimanuk maupun lintas Ketapang – Lembar dan terdapat 2 jalur di loker tersebut.



Gambar 4. 6 Loket Tiket Penumpang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

c) Lapangan Parkir

Terdapat beberapa lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang yang digunakan untuk kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua untuk menuju ke dermaga dan memasuki kapal yang akan menjadi tujuan masing – masing penumpang.



Gambar 4. 7 Lapangan Parkir Siap Muat  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

#### d) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat beristirahat untuk calon penumpang maupun pengantar di pelabuhan. Adapun kondisi ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang saat ini dalam kondisi bersih dan rapi.

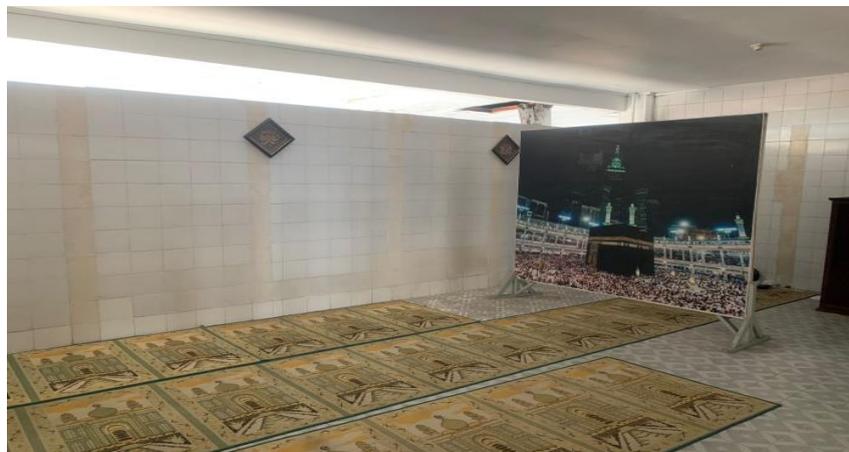


Gambar 4. 8 Ruang Tunggu Penumpang

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

#### e) Mushola

Mushola adalah tempat, ruangan, atau bangunan kecil yang menyerupai masjid dipakai untuk sholat atau mengaji bagi umat islam. Adapun kondisi mushola di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang saat ini bersih dan tidak berbau.



Gambar 4. 9 Mushola

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

f) *Gangway*

*Gangway* merupakan jalur yang digunakan untuk membantu penumpang masuk (berangkat) ke kapal dan keluar (turun) dari kapal. Adapun *gangway* di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dalam kondisi dan berfungsi dengan baik sehingga akses penumpang untuk naik dan turun ke kapal berjalan dengan lancar. Akan tetapi *gangway* di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang jarang digunakan oleh penumpang dimana penumpang lebih sering melewati jalur untuk kendaraan.



Gambar 4. 10 *Gangway* Pelabuhan Ketapang

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

g) Toilet

Toilet merupakan fasilitas sanitasi untuk buang air besar dan air kecil serta untuk tempat mencuci tangan dan muka. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang terdapat 4 toilet dimana 2 toilet di lantai bawah ruang tunggu dan 2 toilet di lantai atas ruang tunggu. Adapun kondisi toilet di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang saat ini bersih akan tetapi berbau.



Gambar 4. 11 Toilet

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

h) Rambu - rambu

Rambu-rambu digunakan untuk memberitahu pola arus lalu lintas di pelabuhan Ketapang agar tidak terjadinya kesalahan dalam arus lalu lintas yang dapat menyebabkan kemacetan di pelabuhan.



Gambar 4. 12 Rambu Lalu Lintas

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan Pelabuhan

| No. | Fasilitas Pelabuhan        | Unit | Ukuran | Satuan         |
|-----|----------------------------|------|--------|----------------|
| 1.  | Gedung Terminal dan Kantor | 1    | 2.977  | m <sup>2</sup> |
| 2.  | Loket                      | 2    | 17     | m <sup>2</sup> |
| 3.  | Lapangan Parkir            | -    | 15.455 | m <sup>2</sup> |
| 4.  | Ruang Tunggu               | 1    | 400    | m <sup>2</sup> |
| 5.  | Gangway                    | 2    | 141    | m <sup>2</sup> |
| 6.  | Mushola                    | 1    | 60     | m <sup>2</sup> |
| 7.  | Toilet                     | 6    | -      | -              |
| 8.  | Luas Area Pelabuhan        | -    | 35.524 | m <sup>2</sup> |

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

## 2) Fasilitas Perairan

### a) *Bolder*

*Bolder* merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk tambat kapal saat bersandar di pelabuhan.



Gambar 4. 13 *Bolder* Pelabuhan Ketapang

Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

### b) *Trestle*

*Trestle* berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada pelabuhan.



Gambar 4. 14 *Trestle* Pelabuhan Ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

c) *Fender*

*Fender* berfungsi untuk menyerap sebagian tenaga (energi) sebagai akibat benturan kapal pada dermaga.



Gambar 4. 15 *Fender* Pelabuhan Ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

d) *Movable Bridge*

*Movable Bridge* merupakan jembatan penghubung kapal di dermaga yang memiliki kapasitas maksimal. Masing-masing *movable bridge* memiliki daya tampung seberat 30 ton. Sehingga *movable bridge* diperuntukkan untuk muatan yang akan masuk ke kapal dengan berat maksimal 30 ton.



Gambar 4. 16 *Moveable Bridge* Pelabuhan Ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

e) Plengsengan

Plengsengan berfungsi seperti halnya *movable bridge* namun tidak dapat bergerak. Fasilitas ini dipakai pada perairan yang pasang surutnya rendah. Di pelabuhan penyeberangan Ketapang plengsengan diperuntukkan untuk muatan dengan berat diatas 30 ton.



Gambar 4. 17 Dermaga Plengsengan Pelabuhan ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

f) *Catwalk*

*Catwalk* merupakan jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju *dolphin/mooring* dari dermaga. *Catwalk* digunakan

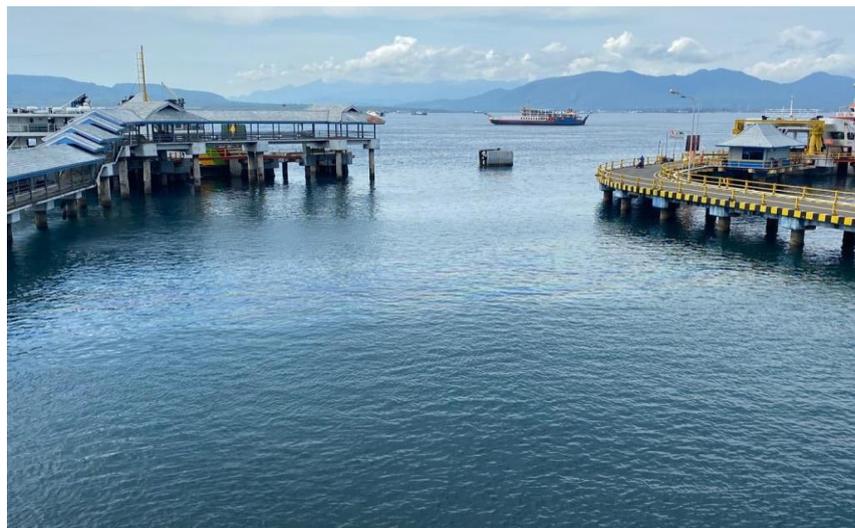
petugas kepil untuk menuju bolder yang terletak di *dolphin* pada saat kapal akan sandar dan pada saat kapal mulai berlayar.



Gambar 4. 18 *Catwalk* Pelabuhan Ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

g) Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan sebagai tempat di mana kapal berlabuh, berolah gerak, melakukan aktivitas bongkar muat, mengisi perbekalan yang terlindung dari ombak dan mempunyai kedalaman yang cukup untuk kapal yang beroperasi dipelabuhan itu. Agar terlindung dari ombak biasanya kolam pelabuhan di lindungi dengan pemecah gelombang



Gambar 4. 19 Kolam Pelabuhan Ketapang  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

Tabel 4. 4 Fasilitas Perairan Pelabuhan

| No. | Fasilitas       | Luas (m <sup>2</sup> ) | Jumlah  |
|-----|-----------------|------------------------|---------|
| 1.  | <i>Bolder</i>   | -                      | 12 Unit |
| 2.  | <i>Trestle</i>  | 301.05                 | -       |
| 3.  | <i>Fender</i>   | -                      | 24 Unit |
| 4.  | Plengsengan     | -                      | 3 Unit  |
| 5.  | <i>Catwalk</i>  | -                      | 8 Unit  |
| 6.  | Kolam Pelabuhan | 18,938.87              | -       |

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

### 3. Jaringan Transportasi

Pelabuhan Ketapang memiliki dua lintasan, yaitu lintas penyeberangan Ketapang – Gilimanuk dan Ketapang – Lembar. Berikut dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 5 Daftar Lintas Penyeberangan

| No | Lintasan Penyeberangan | Jarak ( Mil ) | Jarak Tempuh | Keterangan      |
|----|------------------------|---------------|--------------|-----------------|
| 1. | Ketapang - Gilimanuk   | 4             | 35 menit     | Lintas Perintis |
| 2  | Ketapang - Lembar      | 125           | 12,5 jam     | Lintas Perintis |

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry ( Persero) Cabang Ketapang

### 4. Produktivitas Angkutan

Berikut ini merupakan data produktivitas pelabuhan selama 4 tahun terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang :

Tabel 4. 6 Data Produktivitas Kendaraan

| GOLONGAN<br>KENDARAAN | TAHUN            |                  |                  |                  |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                       | 2019             | 2020             | 2021             | 2022             |
| Penumpang             | 7.299.263        | 3.635.218        | 3.192.792        | 5.262.704        |
| I                     | 844              | 534              | 394              | 935              |
| II                    | 743.855          | 335.693          | 216.196          | 385.327          |
| III                   | 11.231           | 8.454            | 9.532            | 9.661            |
| IV                    | 199.064          | 166.366          | 154.730          | 155.813          |
| V                     | 312.231          | 274.243          | 274.062          | 293.383          |
| VI                    | 167.259          | 119.149          | 90.734           | 95.701           |
| VII                   | 131.060          | 98.307           | 92.904           | 117.469          |
| VIII                  | 1.915            | 2.564            | 3.921            | 5.787            |
| IX                    | 52               | 60               | 34               | 68               |
| <b>JUMLAH</b>         | <b>8.866.747</b> | <b>4.640.588</b> | <b>4.035.299</b> | <b>6.326.848</b> |

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry ( Persero) Cabang Ketapang

Berdasarkan tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa data produktivitas Pelabuhan Ketapang paling tinggi terjadi pada tahun 2019 dan terjadi penurunan pada tahun 2020 sampai 2021 dan mengalami kenaikan lagi pada tahun 2022.

## B. Analisis

### 1. Penyajian Data

#### a. Sistem Zonasi (kondisi *existing*)

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang sudah memiliki sarana dan prasarana yang cukup baik akan tetapi belum menerapkan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan yang telah ditetapkan sehingga menimbulkan beberapa permasalahan. Terdapat orang yang memancing di sekitar dermaga, orang yang menawarkan dagangannya kepada kendaraan yang sedang mengantri di dermaga untuk memasuki kapal, serta beberapa wilayah yang belum memiliki rambu zonasi yang lengkap seperti Zona A3, Zona B1, Zona D1, dan Zona D2 serta tidak

terdapatnya Zona E di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Jika beberapa area dan fasilitas tidak digunakan sebagaimana mestinya maka aktivitas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang akan terhambat serta terancamnya keselamatan penumpang dan kendaraan.



Gambar 4. 20 Orang Memancing di Sekitar Dermaga  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

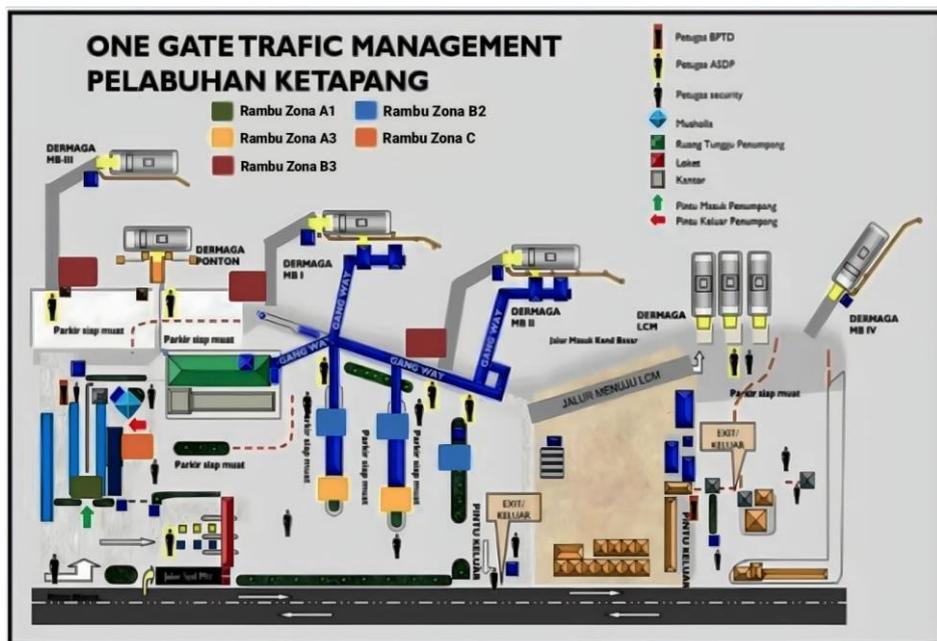
Dapat dilihat dari gambar diatas bahwa masih ada orang yang memancing di dermaga dimana hal itu seharusnya dilarang, sedangkan petugas yang lewat pun hanya melihat dan tidak memberikan peringatan kepada orang – orang tersebut.



Gambar 4. 21 Pedagang Yang Berjualan di Sekitar Dermaga  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

Dapat dilihat pada gambar diatas bahwa masih ada beberapa pedagang yang berjualan di dermaga padahal hal tersebut dilarang dan sudah terdapat rambu zonasi di depan setiap dermaga yang menunjukkan bahwa jalur tersebut seharusnya hanya digunakan untuk kendaraan.

Berikut ini merupakan *layout existing* zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang saat ini :



Gambar 4. 22 *Layout Existing* Pelabuhan Ketapang  
 Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

b. Pola Arus Lalu Lintas (kondisi *existing*)

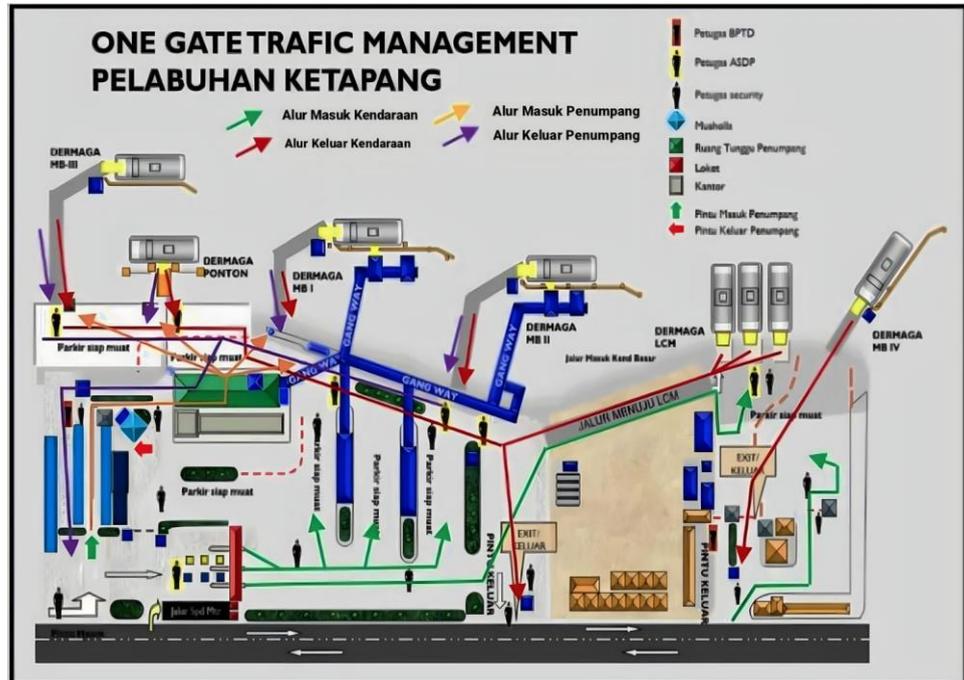
Pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan merupakan hal penting guna untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa. Untuk saat ini pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum teratur dikarenakan banyak penumpang yang lebih memilih untuk melewati jalur kendaraan dibandingkan melewati gangway untuk menuju ke dermaga dan masuk ke kapal, padahal sudah terdapat rambu zonasi di depan setiap dermaga yang menjelaskan bahwa jalur tersebut merupakan jalur untuk pemeriksaan tiket kendaraan. Untuk arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum maksimal dikarenakan masih terdapat *crossing* seperti pada saat kendaraan dari Dermaga MB

III, Dermaga Ponton, Dermaga MB I, Dermaga MB II, dan Dermaga LCM yang akan keluar pelabuhan dengan kendaraan yang menuju ke arah parkir siap muat untuk masuk ke Dermaga LCM, serta *crossing* atau pertemuan saling bersilangan yang terjadi antara penumpang yang tidak melewati *gangway* dengan kendaraan yang akan masuk dan keluar dari semua dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 23 *Crossing* Antara Penumpang dan Kendaraan  
Sumber : Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

Pada gambar diatas dapat dilihat bahwa terjadinya *crossing* antara penumpang yang tidak melewati *gangway* dengan kendaraan yang keluar dari dermaga, serta tidak ada petugas yang berjaga untuk memperingati penumpang tersebut sehingga hal ini dapat menyebabkan tidak teraturnya pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 24 Pola Arus Lalu Lintas *Existing* di Pelabuhan Ketapang  
 Sumber : Analisa Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

## 2. Analisis Data

Dari penyajian data yang ada telah diketahui kondisi eksisting pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang kemudian data tersebut akan di analisis letak permasalahannya. Untuk analisis data pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang adalah sebagai berikut :

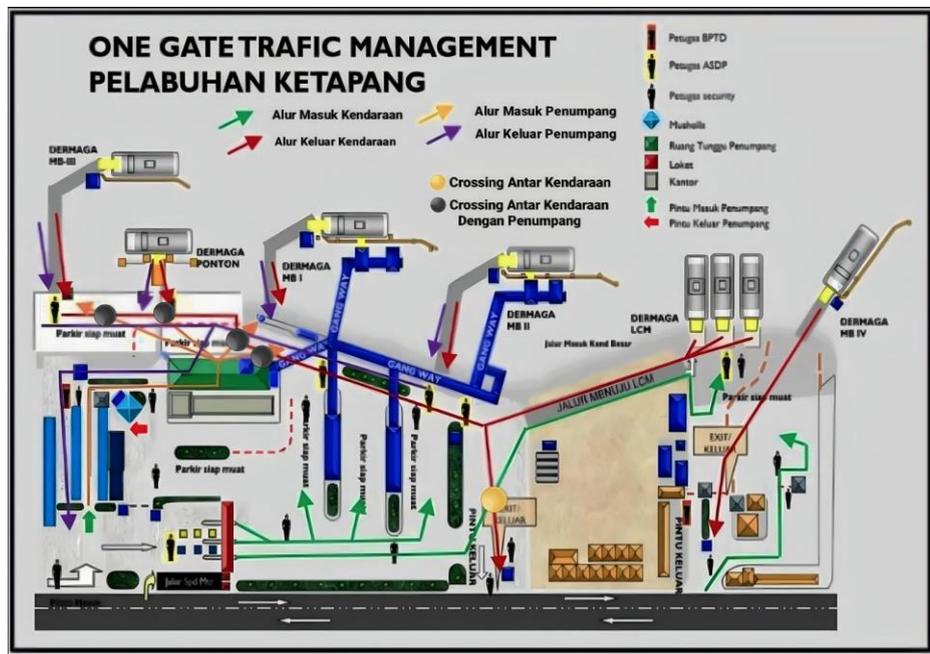
### a. Rambu zonasi yang belum lengkap

Rambu zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum lengkap sehingga terkadang banyak penumpang dan kendaraan yang sering salah jalan untuk menuju ke area atau wilayah yang akan dituju dikarenakan tidak adanya petunjuk serta petugas yang berjaga di sekitar wilayah tersebut, seperti pada Zona A dimana tidak terdapatnya rambu Zona A2 yang seharusnya ditempatkan pada area ruang tunggu penumpang, dan pada tanda Zona B dimana tidak terdapatnya tanda Zona B1 yang seharusnya ditempatkan pada area jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan yang akan menyeberang. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang juga tidak terdapat tanda untuk Zona D1 yang seharusnya ditempatkan di area sekitar kantor pelabuhan serta tanda Zona D2 yang seharusnya ditempatkan di area komersil (mall, toko, tempat makan dan tempat melakukan kegiatan jual beli) di luar

pelabuhan serta belum adanya Zona E di Pelabuhan Ketapang yang merupakan area parkir untuk kendaraan yang sudah memiliki tiket tapi belum waktunya masuk Pelabuhan Penyeberangan.

b. Terjadinya *crossing*

Pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih terdapat *crossing* yaitu antara penumpang yang tidak melewati gangway dengan kendaraan yang keluar dari dermaga serta *crossing* antara kendaraan dari Dermaga MB III, Dermaga Ponton, Dermaga MB I, Dermaga MB II, dan Dermaga LCM yang menuju keluar pelabuhan dengan kendaraan yang akan menuju ke arah parkir siap muat Dermaga LCM.



Gambar 4. 25 Titik Terjadinya *Crossing* di Pelabuhan Ketapang  
 Sumber : Analisa Tim PKL PT. ASDP Cabang Ketapang

C. Pembahasan

Dari permasalahan yang ada maka telah dilakukan beberapa analisa untuk memecahkan permasalahan diatas. Analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut yaitu dengan penambahan zonasi yang belum lengkap, penempatan petugas pelabuhan pada area terjadinya *crossing*, merencanakan manajemen pola arus lalu lintas penumpang yang melewati *gangway*, serta merekomendasikan usulan lahan yang dapat digunakan untuk area Zona E.

### 1. Penambahan rambu zonasi

Dikarenakan belum lengkapnya rambu zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, maka direncanakan penambahan dan penempatan rambu zonasi sehingga pengguna jasa dapat lebih memahami batas area yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

Tabel 4. 7 Rencana Penambahan Rambu Zonasi

| No | Jenis Rambu   | Letak  | Jumlah Yang Direncanakan | Fungsi   |
|----|---|--|--------------------------|--|
| 1. |   | Diletakkan pada area ruang tunggu penumpang yang sudah membeli tiket                 | 1 buah                   | Pemberitahuan kepada penumpang bahwa sedang berada di area ruang tunggu setelah membeli tiket              |
| 2. |  | Diletakkan pada area <i>toll gate</i> dan penempatan jembatan timbang bagi kendaraan | 1 buah                   | Pemberitahuan kepada pengemudi bahwa sedang berada di area <i>toll gate</i> dan tempat menimbang kendaraan |
| 3. |  | Diletakkan pada wilayah khusus terbatas yaitu area perkantoran                       | 1 buah                   | Pemberitahuan bahwa sedang berada di area perkantoran  |

| No | Jenis Rambu    | Letak  | Jumlah Yang Direncanakan | Fungsi   |
|----|----------------|--|--------------------------|--|
| 4. | <b>ZONA D2</b> | Diletakkan pada area komersil seperti mall, toko, dan tempat melakukan transaksi jual beli                         | 1 buah                   | Pemberitahuan bahwa sedang berada di area komersial pelabuhan  |
| 5. | <b>ZONA E</b>  | Diletakkan pada area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya masuk pelabuhan | 1 buah                   | Pemberitahuan kepada para pengendara bahwa sedang berada di area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya masuk pelabuhan |

Tabel diatas merupakan rencana beberapa rambu zona yang ditambahkan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan tata letak rambu zona yang diubah agar pengguna jasa dapat lebih memahami batas area di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



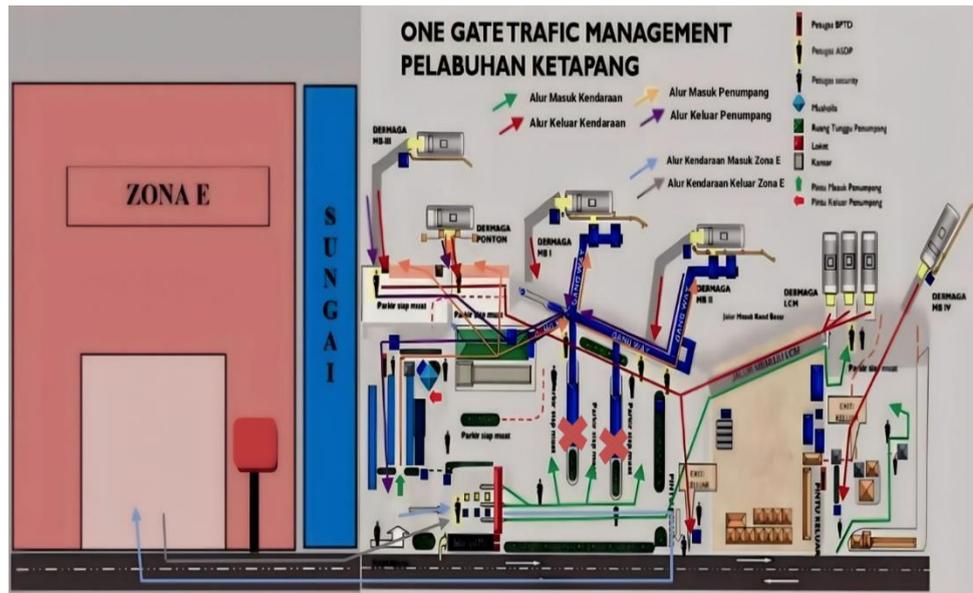


Gambar 4. 27 Rekomendasi Lahan Zona E

Sumber : googleearth.com

Jika lahan milik warga yang berada di dekat pelabuhan dapat dijadikan sebagai area Zona E, maka gambar berikut ini merupakan alur kendaraan masuk dan keluar Zona E. Ketika kendaraan sampai di pelabuhan lebih cepat dari waktu yang ditentukan dan belum bisa masuk ke pelabuhan, maka gate akan dibuka oleh petugas dan kendaraan tersebut akan diarahkan untuk keluar dari pelabuhan dan menuju ke area parkir kendaraan yang sudah memiliki tiket tetapi belum waktunya masuk pelabuhan (Zona E).

Tentunya jika lahan milik warga ini dapat direalisasikan menjadi Zona E, kelebihanannya adalah pada saat terjadi kasus dimana kendaraan datang lebih cepat dari waktu yang telah ditentukan dan tidak memiliki tujuan lain, maka kendaraan tersebut dapat memarkirkan kendaraannya di Zona E, jalur yang dilewati kendaraan untuk menuju lahan Zona E ini meminimalisir terjadinya *crossing*, serta dengan adanya lahan ini maka sistem zonasi di Pelabuhan penyeberangan Ketapang dapat sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021. Sedangkan kekurangan dari adanya lahan ini adalah membuat banyak warga harus kehilangan tempat tinggal, serta akan mengeluarkan biaya yang besar untuk membeli lahan tersebut dan membangun Zona E.

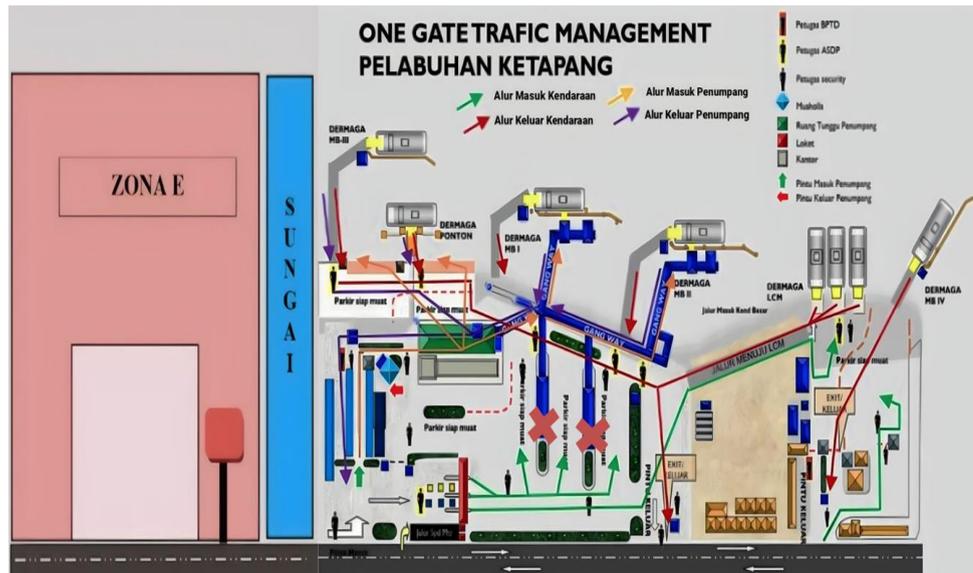


Gambar 4. 28 Alur Kendaraan Masuk dan Keluar Zona E  
 Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

### 3. Pola arus lalu lintas (rencana)

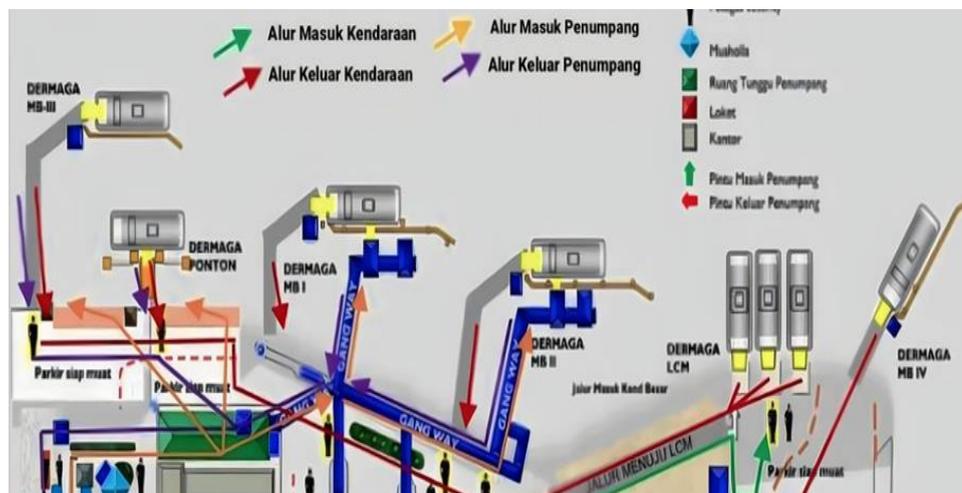
Pola arus lalu lintas penumpang di Pelabuhan Ketapang tidak berjalan dengan lancar dikarenakan banyak penumpang yang tidak melewati *gangway* menyebabkan terjadinya *crossing* antar penumpang dengan kendaraan yang mengancam keselamatan. Sehingga direncanakan pola arus lalu lintas penumpang yang sesuai dengan menutup akses jalur penumpang yang berdekatan dengan lapangan parkir siap muat kendaraan, membangun *gangway* yang menuju Dermaga Ponton dan Dermaga MB III, membangun pembatas jalan (*Barrier*) sementara untuk penumpang yang akan menuju ke Dermaga Ponton dan Dermaga MB III sambil menunggu dibuatnya *gangway*, serta meningkatkan kinerja petugas pelabuhan untuk menghibau dan mengarahkan penumpang agar melewati *gangway*.

Pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih terdapat *crossing* yaitu antara kendaraan yang akan keluar dari pelabuhan dengan kendaraan yang akan menuju ke Dermaga LCM. Maka diperlukan penempatan personil petugas untuk mengatur arus penumpang dan kendaraan pada area terjadinya *crossing* sehingga pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat berjalan dengan lebih aman dan teratur.



Gambar 4. 29 Rencana Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Ketapang  
 Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

Gambar dibawah ini merupakan rencana pola arus lalu lintas penumpang yang dapat digunakan untuk meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan.



Gambar 4. 30 Rencana Pola Arus Lalu Lintas Penumpang  
 Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

Berikut ini merupakan perbandingan antara sistem zonasi dan pola arus lalu lintas kondisi *existing* dan kondisi yang direncanakan.

Tabel 4. 8 Perbandingan Kondisi *Existing* dan Kondisi Rencana di Pelabuhan Ketapang

| Jenis                 | Kondisi <i>Existing</i>  | Kondisi Rencana  |
|-----------------------|--|--|
| Sistem Zonasi         | <p>Sistem zonasi yang belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 dikarenakan belum lengkapnya rambu zonasi dan lahan untuk kendaraan yang sudah memiliki tiket tetapi belum waktunya masuk pelabuhan (Zona E), masih terdapat orang yang memancing dan berjualan di sekitar area dermaga, serta kurangnya kesadaran penumpang serta ketegasan petugas pelabuhan dalam memberikan peringatan kepada penumpang untuk menggunakan fasilitas dan area pelabuhan sesuai dengan fungsinya masing - masing.</p> | <p>Usulan penerapan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 yaitu merencanakan penambahan dan penempatan rambu zonasi yang belum ada di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, serta meningkatkan kinerja petugas pelabuhan agar lebih tegas dalam menghimbau kepada penumpang untuk dapat memahami dan mematuhi peraturan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.</p>    |
| Pola Arus Lalu Lintas | <p>Banyak penumpang yang tidak melewati gangway sehingga terjadinya <i>crossing</i> antara penumpang dan kendaraan yang akan keluar dari dermaga, serta masih terdapat <i>crossing</i> antara kendaraan yang akan keluar dari pelabuhan dengan kendaraan yang akan menuju Dermaga LCM dikarenakan Dermaga MB dan Dermaga LCM berada di area yang dibatasi oleh lahan milik warga sehingga terdapat</p>   | <p>Perlu menutup akses jalur penumpang yang berada di dekat jalur kendaraan yang masuk ke dermaga, membangun gangway yang menuju ke Dermaga Ponton dan Dermaga MB III, membangun pembatas jalan sementara (<i>Barrier</i>) untuk penumpang yang akan menuju ke Dermaga Ponton dan Demaga MB III, meningkatkan kinerja petugas agar lebih tegas dalam mengarahkan penumpang untuk melewati <i>gangway</i>, serta melakukan penambahan</p> |

| Jenis | Kondisi <i>Existing</i>  | Kondisi Rencana  |
|-------|--|--|
|       | jalur menuju Dermaga LCM yang melewati jalur untuk kendaraan keluar dari pelabuhan | personil pelabuhan yang ditempatkan untuk mengatur alur tempat terjadinya <i>crossing</i> . Sehingga pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat lebih aman dan teratur. |

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisa permasalahan yang ada, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil penelitian kondisi *existing* sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyebrangan. Hal tersebut diakibatkan oleh belum dialokasikannya Zona E serta beberapa rambu zona belum tersedia dan belum ditempatkan pada posisi yang seharusnya.
2. Pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang saat ini masih menimbulkan resiko kecelakaan antar kendaraan dan antar kendaraan dengan penumpang di area pelabuhan karena masih terdapat *crossing* baik antar kendaraan maupun kendaraan dengan penumpang.

#### **B. Saran**

Dari beberapa hal yang telah disimpulkan, penulis memberikan masukan berupa saran untuk pengelola pelabuhan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi penumpang maupun kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan. Adapun saran yang dapat diberikan dari permasalahan yang ada yaitu :

1. Perlu menutup akses jalur penumpang yang berdekatan dengan lapangan parkir siap muat kendaraan.
2. Membangun *gangway* yang menuju ke Dermaga Ponton dan Demaga MB III.
3. Membangun pembatas jalan sementara (*Barrier*) untuk pengguna jasa yang akan menuju ke Dermaga Ponton dan Dermaga MB III sambil menunggu dibangunnya *gangway*.
4. Mendorong petugas pelabuhan agar lebih tegas dalam memberikan

peringatan kepada penumpang untuk mematuhi peraturan yang ada serta menggunakan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang sesuai dengan fungsinya masing – masing.

5. Perlu menyediakan lahan di dekat Pelabuhan Penyeberangan Ketapang untuk dijadikan wilayah antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket tetapi belum waktunya masuk ke pelabuhan (Zona E).
6. Perlu adanya penambahan dan penempatan rambu zonasi yang belum tersedia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Dkk, I. (2013). *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2010). *Surat Keputusan Direktur Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan*. Jakarta
- Hasan, M. (2002). *Pokok - Pokok Materi Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Indonesia, W. B. (2022, Agustus). *Pelabuhan Ketapang*. Retrieved Februari Rabu, 2023 from id.wikipedia.org:  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan\\_Ketapang](https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Ketapang)
- Kementerian Perhubungan. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan*. Jakarta
- Nasution. (1998). *Metode Penelitian kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Pemerintah Indonesia. (2008). *Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta : Sekretariat Negara
- Pricilia, S. E. (2018, Januari). *Model Mitigasi Operasi Pada Industri Penyeberangan : Studi Kasus Lintasan Penyeberangan Ketapang - Gilimanuk*. Retrieved Februari Rabu, 2023 from repository.its.ac.id:  
[https://repository.its.ac.id/50521/1/0441134000002-Undergraduate\\_Theses.pdf](https://repository.its.ac.id/50521/1/0441134000002-Undergraduate_Theses.pdf)
- Purba, H. (2005). *Hukum Pengangkutan di Laut*. Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Triadmojo, B. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Zed, M. (2008). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

## LAMPIRAN

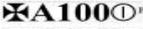
### Lampiran 1 Ship Particular KMP Jatra II



Divisi Teknik Kapal  
PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

#### SHIP PARTICULAR

##### GENERAL

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| Nama Cabang        | : Bakauheni   |  |
| Nama Kapal         | : JATRA II  |  |
| No Register BKI    | : 2277  |  |
| No. IMO            | : 7818638   |  |
| Tanda Selar        | :   |  |
| Tahun Pembuatan    | : 1980  |  |
| Call Sign          | : YCPP  |  |
| Jenis Kapal        | : Ro-Ro Passanger Ferry   |  |
| Galangan Pembuat   | : JEPANG SHIMODA SHIPYARD LTD   |  |
| Nama Pemilik       | : DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT                                   |  |
| Operator           | : PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)  |  |
| Bendera Kebangsaan | : INDONESIA   |  |
| Klasifikasi Kapal  | : BKI   |  |
| Notasi Lambung     | :  |  |
| Notasi Mesin       | :  |  |

##### UKURAN

|     |         |       |                 |             |
|-----|---------|-------|-----------------|-------------|
| Loa | : 90.79 | meter | Kecepatan Kapal |             |
| LBP | : 81.84 | meter | - V Design      | : 15.5 knot |
| B   | : 15.6  | meter | - V Service     | : 14.3 knot |
| H   | : 5     | meter | Tinggi Car Deck |             |
| T   | : 3.56  | meter | - Main Deck     | : 3.8 meter |
| GT  | : 3902  |       | - Upper Deck    | : 3.8 meter |
| NT  | : 1689  |       |                 |             |

##### PERMESINAN

| Mesin       | Merk    | Type       | Daya(HP) | RPM | Serial Number |
|-------------|---------|------------|----------|-----|---------------|
| Mesin Induk | NIIGATA | 6 MG 28 BX | 2 x 1600 | 720 |               |
| Mesin Bantu | YANMAR  | 6 MAL-HT   | 3 x 470  | 520 |               |



PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

##### KAPASITAS MUAT

| Crew | Penumpang | Lower Deck |         | Main Deck |         | Upper Deck |         |
|------|-----------|------------|---------|-----------|---------|------------|---------|
|      |           | Roda4      | Roda4 + | Roda4     | Roda4 + | Roda4      | Roda4 + |
| 28   | 527       | 0          | 0       | 6         | 18      | 30         | 0       |

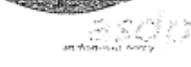
##### KAPASITAS TANGKI

|                   |             |                  |             |
|-------------------|-------------|------------------|-------------|
| Tangki BBM        |             | Tangki Ballast   |             |
| - Tangki Induk    | : 79.78 Ton | - Haluan         | : 683.5 Ton |
| - Tangki Settling | : N/A Ton   | - Tengah         | : N/A Ton   |
| - Tangki Service  | : N/A Ton   | - Buritan        | : N/A Ton   |
| Tangki Oli        |             | Sludge Tank      | : N/A Ton   |
| - Sump tank       | : N/A Ton   | Tangki Air Tawar | : 71.14 Ton |
| - Storage Tank    | : N/A Ton   |                  |             |

##### FASILITAS BONGKAR MUAT

|                  |              |                     |             |
|------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Rampdoor Haluan  |              | Rampdoor Sisi Kiri  |             |
| - Panjang        | : 6.2 Meter  | - Panjang           | : N/A Meter |
| - Lebar          | : 4.76 Meter | - Lebar             | : N/A Meter |
| Rampdoor Buritan |              | Rampdoor Sisi Kanan |             |
| - Panjang        | : 6.2 Meter  | - Panjang           | : N/A Meter |
| - Lebar          | : 4.76 Meter | - Lebar             | : N/A Meter |

Lampiran 2 *Ship Particular* KMP Prathita IV

|  <b>SHIP PARTICULAR KMP. PRATHITA IV</b> |   |
|---|---|
| <b>I</b>  | <b>NAMA KAPAL / CALL SIGN</b> : KMP. PRATHITA IV / YEUZ   |
| <b>II</b>   | <b>NO. IMO</b> : 7204655  |
| <b>III</b>  | <b>TEMPAT PEMBUATAN/GALANGAN</b> : JEPANG / NIPPON KOKAN KABUSHUKI KAISA  |
| <b>IV</b>   | <b>TAHUN PEMBUATAN</b> : 1968   |
| <b>V</b>  | <b>LINTASAN</b> : KETAPANG – GILIMANUK  |
| <b>VI</b>   | <b>TYPE KAPAL</b> : RO – RO PASSANGER KATAMARAN   |
| <b>VII</b>  | <b>UKURAN UTAMA</b><br>1. PANJANG SELURUHNYA ( L O A ) : 41,44 M<br>2. PANJANG ( L P P ) : 39,44 M<br>3. LEBAR ( B ) : 16,00 M<br>4. DALAM / SARAT ( D ) : 4,10 M<br>5. SARAT AIR/SARAT MAXIMUM ( d ) : 507 / 153 GRT   |
| <b>VIII</b>   | <b>MESIN UTAMA</b><br>1. MERK : DAIHATSU DIESEL ENGINE CO. LTD<br>2. TYPE : 6 PS TBM 26 DS<br>3. TENAGA KUDA / PK : 2 X 650 HP<br>4. JUMLAH MESIN : 2 ( DUA ) UNIT<br>5. a. KECEPATAN MAXIMUM : 10 KNOT<br>b. KECEPATAN OPERASI : 6 KNOT<br>6. R P M : 665 RPM<br>7. TAHUN PEMBUATAN : 1968<br>8. JENIS BAHAN BAKAR : HSD ( SOLAR )<br>9. NOMOR MESIN : 6265319 (PS) 6265308 (SB) |
| <b>IX</b>   | <b>GENERATOR MESIN BARTU</b><br>1. MERK : MITSUBHISI<br>2. TYPE : 6D15–1AT2 X 77,28 KW/6D14 –1AT.1 X 77,28 KW<br>3. JUMLAH MESIN : 2 ( DUA ) UNIT<br>4. TENAGA KUDA / HP : 105 X 2 PH<br>5. R P M : 1200 – 1500<br>6. TAHUN PEMBUATAN : 2002<br>7. K V A : 88 KVA AMPS 126 ( 220 ~ 380 ) AC   |
| <b>X</b>  | <b>KAPASITAS TANGKI</b><br>1. TANGKI BAHAN BAKAR KA/KI : KIRI : 18 TON KANAN : 18 TON = 36 TON<br>2. TANGKI AIR TAWAR (HARIAN) : 5 TON<br>3. TANGKI BALAST DEPAN KA/KI : KIRI : 40 TON KANAN : 40 TON = 80 TON<br>4. TANGKI BALAST BELAKANG KA/KI : KIRI : 40 TON KANAN : 40 TON = 80 TON   |
| <b>XI</b>   | <b>KAPASITAS MUAT</b><br>1. JUMLAH PENUMPANG : 297 ORANG<br>2. JUMLAH KENDARAAN : 24 UNIT (CAMPURAN)<br>3. JUMLAH ABK : 23 ORANG  |
| <b>XII</b>  | <b>PINTU RAMPDOOR</b><br>1. PINTU RAMPA HALUAN : PANJANG : 6,18 M LEBAR : 4,30 M<br>2. PINTU RAMPA BURITAN : PANJANG : 6,22 M LEBAR : 4,30 M<br>3. PINTU RAMPA KIRI : PANJANG : 4,69 M LEBAR : 4,60 M   |
| <b>XIII</b>   | <b>TINGGI CAR DECK</b><br>1. TINGGI CAR DECK HALUAN : 4,10 M<br>2. TINGGI CAR DECK BURITAN : 4,10 M   |