

**EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN
KENDARAAN PADA ANGKUTAN PENYEBERANGAN
BAKAUHENI**



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

NOPA ELIZA
NPM.2203079

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

**EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN
KENDARAAN PADA ANGKUTAN PENYEBERANGAN
BAKAUHENI**



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

NOPA ELIZA

NPM.2203079

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

HALAMAN PENGESAHAN

**EVALUASI PENGGUNAAN APLIKASI FERIZY DALAM PENDATAAN
DAN PENYESUAIAN GOLONGAN KENDARAAN PADA ANGKUTAN
PENYEGERANGAN BAKAUHENI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

Nopa Eliza

NPM. 22 03 079

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal Juli 2025

Menyetujui

Pengaji I



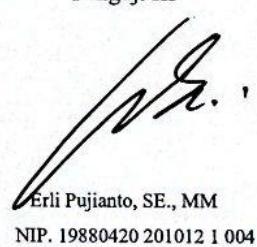
Raden Muhamad Firzatullah, S.Pd., M.Kom.
NIP. 19940406 202203 1 010

Pengaji II



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

Pengaji III

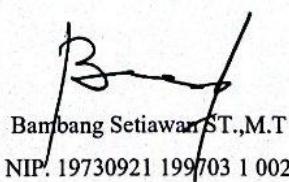


Erli Pujianto, SE., MM
NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB (KKW)

Judul : EVALUASI PENGGUNAAN APLIKASI FERIZY
DALAM PENDATAAN DAN PENYESUAIAN
GOLONGAN KENDARAAN PADA ANGKUTAN
PENYEBERANGAN BAKAUHENI

Nama Mahasiswa : Nopa Eliza
NPM : 21 03 079
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

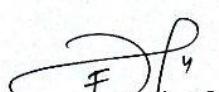
Palembang, 28 Juli 20225

Menyetujui,

Pembimbing I


Yulia Puspita Sari, S.Si., M.Si
NIP. 19900522 202203 2 011

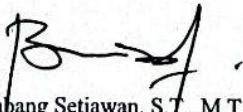
Pembimbing II


Febriyanti Hananatul Ulya, S.Pd., MSi
NIP. 19930208 202203 2 007

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Bambang Setiawan, S.T., M.T
NIP. 19730921 199701 1 002



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG



Jl. Sabar Jaya No. 116 Telp. : (0711) 753 7278 Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Palembang 30763 Fax. : (0711) 753 7263 Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 49 / PD / 2025

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

Nama : NOPA ELIZA
NPM : 2203079
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN
KENDARAAN PADA ANGKUTAN PENYEBERANGAN
BAKAUHENI

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 22% 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.



"The Bridge Start Here"



SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nopa Eliza

NPM : 22 03 079

Porgram Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN KENDARAAN" dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya No.116, Perajin, Banyuasin I, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak II** selaku pemegang hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikian surat hak ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 30 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans Sdp Palembang)



Nopa Eliza

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nopa Eliza

NPM : 21 03 079

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

“EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN PADA ANGKUTAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI”

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

Palembang, 30 Juli 2025

Pembuat Pernyataan



Nopa Eliza

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul **“EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN KENDARAAN PADA ANGKUTAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI”** dapat diselesaikan dengan baik dengan harapan dapat berkontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan praktik di bidang yang diteliti.

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menunaikan kewajiban sebagai taruna dalam menempuh masa studi di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang. Permasalahan yang ditemukan berdasarkan hasil pengamatan dan pengalaman selama penerapan teori yang telah dipelajari dalam kegiatan magang lapangan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni menjadi dasar pemikiran penulis.

Adapun untuk segala bentuk bantuan baik moril maupun materil yang diberikan, penyusun mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga, Bapak Heri dan Ibu Cholijah serta kedua Kakak saya Muhammad Fahmi S.T dan Fadli Panji
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. Ibu Yulia Puspita Sari, S.Si., M.Si selaku dosen Pembimbing I penyusunan laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) sehingga dapat selesai seperti yang diharapkan.
5. Ibu Febriyanti Hikmatul Ulya, S.Pd., M.Si selaku dosen Pembimbing II penyusunan laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) sehingga dapat selesai seperti yang diharapkan.
6. Pengasuh Taruna Poltektrans SDP Palembang terima kasih atas semua arahan, bimbingan dan ilmu yang telah diberikan selama ini.

7. Bapak General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (PASERO) Cabang Bakauheni, Bapak Syamsudin beserta seluruh staf fungsional dan staf operasional
8. Bapak Manager SDM dan Umum Bapak Nugroho Wargo Susilo yang telah membimbing dengan penuh dedikasi pada kami saat melakukan program PKL di ASDP Bakauheni.
9. Rekan Tim PKL Bakauheni yang saling membantu dan saling menyemangati dalam pengerajan Laporan Kelompok dan Kertas Kerja Wajib. Walau penuh dengan drama – drama keributan di dalam nya, tapi kita mengingat alasan utama untuk apa kita melaksanakan PKL di ASDP Bakauheni tersebut. Semangat membuka lembaran baru yang paling kompak guys ku
10. Rekan-rekan satu angkatan XXXIII Abhiseva Nawasena dan adik Tingkat angkatan XXXIV dan adik tingkat angkatan XXXV terima kasih atas bantuan dan doanya.
11. Keluarga perasuhan Jamine Angkatan XXXIII dan adik asuh saya Angkatan XXXIV dan XXXV terkhususnya adik asuh saya Alenza yang telah mesuport saya dan membantu saya dalam hal apapun.
12. Terima kasih untuk Alumni Saya yang ada di ASDP Bakauheni, yang membantu saya ketika saya melaksanakan PKL
13. Untuk Teman-teman Ton dehh yang selalu kompak dan selalu merangkul saya dari Tingkat I sampai sekarang selesai pendidikan.
14. Untuk keluarga H.mansyur Liona, Joana, Tori, Yufei terima kasih selalu ada ketika saya sedih, butuh support
15. Untuk sokam saya dulu Adhella Fanish dan Sokam sekarang Isnaini Mulyani hag Terima kasih telah menjadi rumah saat saya jauh dari orang tua saya.
16. Dan untuk Orang Tua Kedua saya ayuk Andryani dan kakak Budi Theo Esto, Muhammad Fahmi dan Serpi Andryani yang telah menjaga saya selama saya kuliah di Palembang dan support sistem saya selama menjalankan Pendidikan di Poltektrans SDP Palembang.
17. Ucapan terima kasih yang saya pribadi sampaikan Kepada Yudha Kurniawan, yang telah menjadi bagian penting dalam perjalanan panjang penyusunan KKW ini. Yang selalu membantu saya dalam mengerjakan KKW ini. Menjadi

satu satunya orang yang selalu ada di saat saya jauh dari orang tua saya, mesuport dan mendukung saya ,orang yang selalu ada di belakang saya ketika saya merasa capek, butuh tempat untuk berkeluh kesah, ragu dan hampir menyerah

18. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

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 , Juli 2025

Nopa Eliza
NPM. 22 03 018

Evaluasi Pendataan Penyesuaian Golongan Kendaraan Pada Angkutan Penyeberangan Bakauheni

Nopa Eliza

Dibimbing oleh Yulia Puspita Sari, S.Si., M.Sidan Febriyanti Himmatal
Ulya,S.Pd., MSi

ABSTRAK

Pelabuhan Bakauheni merupakan pelabuhan penyeberangan utama yang menghubungkan pulau sumatera dan pulau jawa melalui selat sunda, dengan aktivitas logistik yang sangat padat. Pelabuhan ini dikelolah oleh PT. ASDP Indonesia Ferty dan memiliki peran penting dalam mobilitas orang dan kendaraan antar pulau. Seiring meningkatnya volume kendaraan, terutama pada masa puncak arus mudik dan liburan, pencatatan golongan kendaraan menjadi aspek krusial. Berdasarkan peraturan Menteri perhubungan Nomor 19 Tahun 2020 tentang digitalisasi tiket penyeberangan , aplikasi Ferizy digunakan untuk pembelian tiket secara online, termasuk penginputan jenis kendaraan berdasarkan golongan I hingga IX sesuai PM 63 Tahun 2013 . Penelitian ini bertujuan mengevaluasi akurasi penginputan golongan kendaraan oleh pengguna jasa melalui metode observasi, wawancara dan dokumentasi dilapangan.

Hasil penelitian ditemukan bahwa selama bulan januari sampai bulan April tahun 2025 terdapat 1.011 unit kendaraan yang salah menginput golongan kendaraan. Kesalahan berdampak pada proses di gerbang Pelabuhan, memperlambat pelayanan, dan menyebabkan antrian panjang . Salah satu penyebab utamanya adalah kurangnya pemahaman pengguna terhadap klasifikasi golongan kendaraan. Untuk iyu, peneliti merekomendasikan Peningkatan sistem validasi di aplikasi Ferizy dengan fitur verifikasi otomatis berbasis data kendaraan, serta edukasi berkala kepada pengguna tentang pentingnya ketelitian dalam penginputan data kendaraan.

Kata Kunci: Pelabuhan Bakauheni, Ferizy, golongan kendaraan, kesalahan penginputan golongan kendaraan.

**Evaluation Of Data Collection On Vehicle Class Adjustment For Ferry
Transportation Bakauheni**

Nopa Eliza

Dibimbing oleh Yulia Puspita Sari, S.Si., M.Sidan Febriyanti Himmelatul

Ulya,S.Pd., MSi

ABSTRACT

Bakauheni Port is a major ferry port connecting Sumatra and Java via the Sunda Strait, with heavy logistics activity. Managed by PT. ASDP Indonesia Ferry, the port plays a crucial role in the inter-island mobility of people and vehicles. As vehicle volumes increase, particularly during peak travel times and holidays, recording vehicle classes becomes crucial. Based on Minister of Transportation Regulation No. 19 of 2020 concerning the digitization of ferry tickets, the Ferizy application is used for online ticket purchases, including inputting vehicle types based on classes I to IX, as stipulated in Regulation 63 of 2013. This study aims to evaluate the accuracy of vehicle class input by service users through observation, interviews, and field documentation.

The study found that from January to April 2025, 1,011 vehicles entered their vehicle class incorrectly. These errors impacted the process at the port gate, slowed service, and caused long queues. One of the main causes was a lack of user understanding of vehicle class classification. For this reason, researchers recommend improving the validation system in the Ferizy application with an automatic verification feature based on vehicle data, as well as regular education to users about the importance of accuracy in inputting vehicle data.

Keywords: Bakauheni Port, Ferizy, vehicle groups, vehicle group input errors.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB (KKW)	Error!
Bookmark not defined.	
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Batasan Masalah	2
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	4
A. Tinjauan Pustaka	4
B. Landasan Teori	5
BAB III METODE PENELITIAN	10
A. Desain Penelitian	10
B. Teknik Pengumpulan Data	14
C. Teknik Analisis Data	15
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	16
A. Gambar Umum Wilayah Penelitian	16
B. Hasil Penelitian	36
C. Pembahasan	40

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	42
A. Kesimpulan	42
B. Saran	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Peta Adminitrasi (2025)	16
Gambar 4. 2 KMP. JATRA III	17
Gambar 4. 3 KMP Portlink V	19
Gambar 4. 4 Lapangan Parkir Bakauheni	24
Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat	24
Gambar 4. 6 Ruang Tunggu Reguler	25
Gambar 4. 7 Kantor Adminitrasi	25
Gambar 4. 8 Musala Disamping Kantor	26
Gambar 4. 9 Toilet Penumpang	26
Gambar 4. 10 Rumah Genset	26
Gambar 4. 11 Instansi Air	27
Gambar 4. 12 Dermaga	28
Gambar 4. 13 Rumah <i>Moveable Bridge</i>	28
Gambar 4. 14 <i>Side Ramp</i>	29
Gambar 4. 15 <i>Fender</i>	29
Gambar 4. 16 <i>Bolder</i>	30
Gambar 4. 17 <i>Catwalk</i>	30
Gambar 4. 18 <i>Gangway</i>	31
Gambar 4. 19 Grafik Produktifitas 5 Tahun Terakhir	34
Gambar 4. 20 Grafik Produktifitas Kendaraan 5 Tahun Terakhir	35
Gambar 4. 21 Aplikasi Ferizy	39

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Batas Aminitrasi	16
Tabel 4. 2 Karateristik Kapal JATRA III	17
Tabel 4. 3 KMP Portlink V	19
Tabel 4. 4 Kapal Yang Beroperasi Bakauheni -Merak	20
Tabel 4. 5 Fasilitas Daratan Bakahuheni	23
Tabel 4. 6 Fasilitas Perairan	27
Tabel 4. 7 Produktivitas 5 Tahun Terakhir	34
Tabel 4. 9 Presentase kesalahan input	37
Tabel 4. 10 Aspek Yang Dianalisis	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kesalahan dalam pembelian tiket	44
Lampiran 2 Alat Ukur Kendaraan	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Pelabuhan Bakauheni merupakan Pelabuhan Penyeberangan utama yang menghubungkan Pulau Sumatera dengan Pulau Jawa lewat Selat Sunda. Belokasi di Kecamatan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung, Pelabuhan ini memiliki peran penting dalam kelancaran perpinahan penumpang dan distribusi barang antar pulau. Pengelolalaanya berada di bawah PT ASDP Indonesia Ferry (PERSERO), Pelabuhan ini merupakan salah satu Pelabuhan yang tersibuk di Indonesia kerena pelabuhan ini menjadi pintu masuk utama mobilitas kendaraan logistik, kendaraan pribadi, hingga angkutan umum antar pulau Jawa dan Sumatera. Dengan volume kendaraan yang terus meningkat setiap tahun, terutama pada masa libur panjang dan arus mudik, pendataan kendaraan menjadi aspek krusial dalam mendukung kelancaran operasional Pelabuhan. ASDP Indonesia Ferry. (PT.ASDP 2020).

Berdasarkan PM 19 Tahun 2020 tentang penyelenggaraan tiket angkutan penyeberangan yang menerapkan Digitalisasi *Ticketing online* sejak tahun 2020 Penerapan sistem aplikasi Ferizy di Pelabuhan Bakauheni berkaitan erat dengan proses pendataan kendaraan dan penumpang, termasuk jenis golongan kendaraan

Sistem klasifikasi kendaraan yang digunakan di Pelabuhan Bakauheni merujuk pada penggolongan tertentu (Golongan I – Golongan IX), yang membedakan jenis kendaraan berdasarkan ukuran dan fungsi, seperti sepeda motor, mobil penumpang, truk kecil, hingga truk besar dengan muatan berat berdasarkan PM 63 Tahun 2013 Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi. Golongan kendaraan ini tidak hanya penting untuk kepentingan administratif dan tarif, tetapi juga berpengaruh terhadap manajemen kapasitas dermaga, penjadwalan kapal, hingga evaluasi kebutuhan infrastruktur Pelabuhan.

Dalam pelaksanaan penerapan *ticketing online* masih memiliki banyak kendala salah satunya yaitu kesalahan pengisian identitas penguna. Seperti kesalahan penginputan kendaraan sehingga judul pada penelitian ini adalah

EVALUASI PENDATAAN PENYESUAIAN GOLONGAN KENDARAAN DI PELABUHAN BAKAUHENI.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, terdapat beberapa permasalahan yang dapat dijadikan sorotan untuk mendukung judul ini, yaitu:

1. Bagaimana presentase kesalahan pengguna dalam penginputan data golongan kendaraan pada aplikasi Ferizy Pelabuhan Penyeberangan bakauheni?
2. Bagaimana kesesuaian aplikasi Ferizy berdasarkan peraturan yg berlaku yang dihadapi dalam proses pembelian tiket di Pelabuhan Penyeberangan bakauheni?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah didentifikasi, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. mengetahui jumlah kesalahan yang dilakukan pengguna dalam menginput golongan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.
2. Melakukan evaluasi kesesuaian aplikasi Ferizy berdasarkan aturan yg berlaku

D. Batasan Masalah

Agar pembahasan dalam Kertas Kerja Wajib(KKW) ini tetap terfokus dan tidak menyimpang atau melebar dari tujuan penelitian, maka diperlukan pembatasan ruang lingkup, adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib(KKW) ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian adalah Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, dengan fokus pada lintasan Bakauheni-Merak.
2. Data yang digunakan yaitu data keberangkatan kendaraan pada bulan januari sampai april 2025 di pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.
3. Pengamatan hanya pada kesalahan pengguna dalam penginputan data golongan kendaraan.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat bagi Mahasiswa

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir pendidikan di politeknik Transportasi Sungai Danau, dan Penyeberangan Palembang, penelitian ini bermanfaat untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang transportasi yang dapat Manfaat dalam duan pendidikan. Selain itu, kegiatan ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan teori-teori yang telah diperoleh selama masa studi di politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan penyeberangan palembang dengan kondisi nyata yang terjadi di lapangan.

2. Manfaat bagi Lembaga

Manfaat bagi lembaga, penelitian ini memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademik di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan penyeberangan palembang mengenai pendataan golongan kendaraan pada pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, serta dapat dijadika sebagai bahan referensi untuk tugas maupun laporan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKAAN DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) untuk topik yang penulis teliti perlu didukung oleh penelitian sebelumnya yang membahas hal serupa, namun ada perbedaan dengan penelitian sebelumnya sebagai pertanggung jawaban atas keaslian dari penulisan sebagai rincian perbedaan dapat dilihat dalam

Tabel 2. 1 Penelitian sebelumnya

NAMA PENULIS	JUDUL PENELITIAN	HASIL
Arya Andhika Permana (2024)	Pengaruh Perubahan Pemesanan Tiket Secara Manual Menjadi Daring	terdapat beberapa pengguna jasa yang mengeluhkan tentang kurangnya sosialisasi mengenai perubahan pemesanan tiket dan tata cara mengakses serta tata cara pemesanan tiket secara daring, website pemesanan tiket secara daring belum sesuai dengan PM Nomor 19 Tahun 2020, sehingga perlu adanya sosialisasi terkait cara mengakses website

NAMA PENULIS	JUDUL PENELITIAN	HASIL
Carolina Farah Diba	Penerapan Pelayanan Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Terhadap Ticketing System Environment dipelabuhan penyeberangan ketapang kabupaten banyuwangi provinsi jawa timur	Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa kondisi dilapangan, Pelabuhan penyeberangan Ketapang masih menimbulkan penumpukan karena berlebihannya kapasitas muatan yang menimbulkan banyak muatan tidak dapat masuk kekapal.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum
 - a. Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 atas perubahan ketiga Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran :
 - 1) Pasal 1 ayat 3

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 - 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.
 - 3) Pasal 1 ayat 36

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah

- 4) Pasal 22 ayat 1

Angkutan Penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan.

- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan tentang :

- 1) Pasal 3 ayat (3)

Pihak lain yang bekerjasama dengan penyelenggara tiket elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menyiapkan sistem elektronik yang terintegrasi dengan penyelenggara tiket elektronik

- 2) Pasal 5 ayat 1

- a) Aplikasi berbasis teknologi informasi atau situs web;
- b) Tempat penjualan tiket yang menyediakan sistem elektronik ; atau
- c) Mesin penjual tiket mandiri.

- 3) Pasal 5 ayat 4

Dalam melakukan pemesanan tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengguna jasa untuk penumpang pada kendaraan harus mengisi data paling sedikit :

- a) Nama seluruh penumpang
- b) Jenis kelamin
- c) Usia
- d) Alamat domisili
- e) Nomor kartu identitas, surat izin mengemudi, atau paspor
- f) Nomor polisi kendaraan; dan
- g) Nomor telepon

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2013 Tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi:

Pasal 2 ayat 1 1

No	Golongan	Jenis Kendaraan /Ukuran
1	Golongan I	Sepeda
2	Golongan II	Sepeda motor kurang dari 500cc dan gerobak dorong
3	Golongan III	Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih 500 cc(lima ratus centimeter cubik) dan kendaraan roda tiga
4	Golongan IV	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bak 5 meter .
		Mobil barang berupa mobil bak muatan terbuka,mobil bak muatan tertutup dan mobil barang kabin ganda(double cabin) dengan Panjang sampai 5 meter
5	Golongan V	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari dari 5 meter sampai dengan 7 meter atau
		Mobil barang(truk/tangki)ukuran sedang,dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter;
6	Golongan VI	Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10meter;atau
		Mobil barang(truk)/tangka dengan ukuran panjang lebih dari meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya dan mobil penarik tanpa gandengan
7	Golongan VII	Mobil barang (truk) tronton,mobil tanki,kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter
8	Golongan VII	Mobil barang (truk)tronton,mobil tanki,kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang 12 meter sampai dengan 16 meter
9	Golongan IX	Mobil barang (truk) tronton,mobil tanki,kendaraan alat berat dan mobil penarik berikut gandengan ukuran panjang lebih dari 16 meter

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Menurut Nur Khaerat Nur., dkk. Dalam bukunya Sistem Transportasi menjelaskan bahwa transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari

suatu tempat ke tempat lain. Transportasi adalah proses memindahkan makhluk hidup baik itu manusia, hewan, ataupun barang dari tempat yang menjadi tujuannya menggunakan suatu alat yang digerakkan dengan makhluk hidup lainnya atau dengan mesin. Halek, M, Pd (2020)

b. Fasilitas

Menurut Dessler (2015:40), fasilitas merupakan segala sesuatu yang berfungsi mempermudah dan mempelancar pelaksanaan suatu kegiatan, tujuannya adalah mengupayakan pengadaan dan prasarana melalui sistem perencanaan yang cermat dan terarah, serta memastikan pemanfaatannya secara tepat dan efisien.

Kesimpulan untuk memahami fasilitas berdasarkan pemahaman peneliti di atas para ahli, yaitu. Semua yang ditawarkan perusahaan dengan tujuan memberikan tingkat kepuasan yang tinggi dan menjadi standar untuk kepuasan pelanggan dari pelanggan gerakan dalam segala bentuk. Adapun Macam-macam fasilitas guna mendukung kinerja pt asdp yaitu :

1) Jembatan timbang

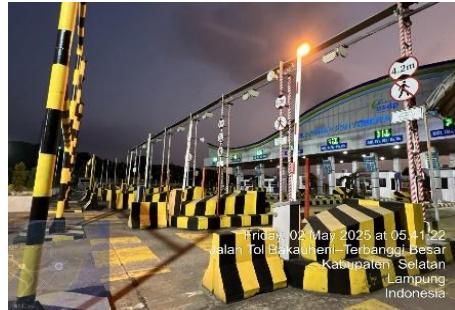
Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, penimbangan kendaraan yang digunakan untuk mengontrol berat muatan kendaraan di jalan agar tidak melebihi batas yang ditentukan sesuai dengan kelasnya



Gambar 2. 1 Jembatan Timbang

2) Sensor pengukur panjang dan tinggi kendaraan.(e-gate)

Yaitu alat ukur panjang, lebar, tinggi, jarak sumbu, berat kendaraan dari 4 (empat) sisi.



Gambar 2. 2 Sensor Pengukut *E-katalog*

3) Alat ukur panjang kendaraan (meteran) secara manual

Yaitu alat ukur yang digunakan ketika kita tidak yakin jika panjang kendaraan nya sesuai, setelah menggunakan alat ukur dimensi



Gambar 2. 3 Alat Ukur Meteran

4) Batas ukur (Dimensi)

Yaitu alat ukur yg bisa dilihat dari kotak fast tolgate mengetahui panjang kendaraan.



Gambar 2. 4 Batas Ukur Dimensi

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 4 (bulan) mulai dari bulan Februari tahun 2025 sampai dengan bulan Mei tahun 2025 di PT ASDP Indonesia Ferry (Pasero) Cabang Bakauheni.

No	Kegiatan	Februari				Maret				April				Mei				Juni				Juli			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Observasi & identifikasi masalah																								
2.	Pengumpulan data primer																								
3.	Pengumpulan data sekunder																								
4.	Pengolahan Data																								
5.	Analisis Data																								
6.	Rekapitulasi Hasil Observasi dan Pengumpulan Data																								
7.	Penyusunan laporan																								
8.	Presentasi Hasil																								

2. Jenis Penelitian

penelitian yang digunakan adalah penelitian Kualitatif dengan pendekatan studi kasus, sebagaimana dikemukakan oleh moleong(2017), bahwa studi kasus adalah metode untuk meneliti suatu peristiwa tertentu

secara mendalam dengan menggunakan Teknik pengumpulan data, seperti wawancara, observasi dan dokumentasi.

Kasus yang diteliti dalam penelitian ini adalah kesalahan pendataan penginputan golongan kendaraan di Pelabuhan Bakauheni, dengan fokus pada evaluasi Aplikasi Ferizy, dan kesesuaian sistem terhadap praktik dilapangan.

3. Instrumen penelitian

Menurut Sugiyono(2017) , instrumen penelitian adalah alat bantu berupa meteran yg digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitian tersebut haruslah diketahui secara pasti sehingga bahwa solusi anjur atau tidak dalam mengatasi masalah tersebut. Oleh karena itu, dibutuhkan sesuatu alat ukur yang terpercaya. Selanjutnya, alat ukur inilah yang disebut sebagai instrumen penelitian. Berikut ini adalah penelitian yang digunakan pada penelitian ini

a. wawancara

Wawancara berisi beberapa pertanyaan untuk mendapatkan, informasi mengenai kesalahan dalam pembelian atau pemilihan golongan kendaraan pada penguna jasa.

1) Tidak Kesesuaian Golongan Kendaraan

Untuk mendapatkan data ini dilakukannya wawancara kepada penguna jasa memberikan penjelasan mengapa bisa terjadinya kesalahan dalam penginputan dalam pendataan golongan kendaraan.

b. Dokumentasi

Dokumentasi menggunakan kamera, berfungsi sebagai media untuk medokumentasikan gambar atau foto peristiwa pada objek yg diteliti.

c. Observasi

Yaitu mengamatin suatu peristiwa yang terjadi dilapangan. Dalam konteks objek yang diteliti, yaitu mengamati kesalahan panjangnya kendaraan karena salah pembelian tiket yang terjadi di tolgate Bakauheni.

4. Jenis dan sumber data

Berdasarkan permasalahan yang diteliti peneliti menggunakan metode kualitatif dalam penelitian ini. Metode kualitatif penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang akurat

a. Data Primer

Menurut Sugiyono(2017) Data primer yaitu data asli yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti untuk menjawab masalah penelitian secara khusus. Pengumpulan data primer atau data utama, data yang didapat yaitu data tidak kesesuaian golongan kendaraan.

b. Data sekunder

Menurut Nazir, M.(2014) Data sekunder yaitu data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung dari objek penelitian, data yang didapatkan dari instansi yaitu berupa.

1) Data Rekap Naik Turun Golongan

Data mengenai kesalahan pendataan pengguna jasa dalam pembelian golongan tiket kendaraan.

2) Data Karakteristik Pelabuhan

Yaitu data yang mencakup luas daerah Pelabuhan, dermaga dan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan ASDP Bakauheni.

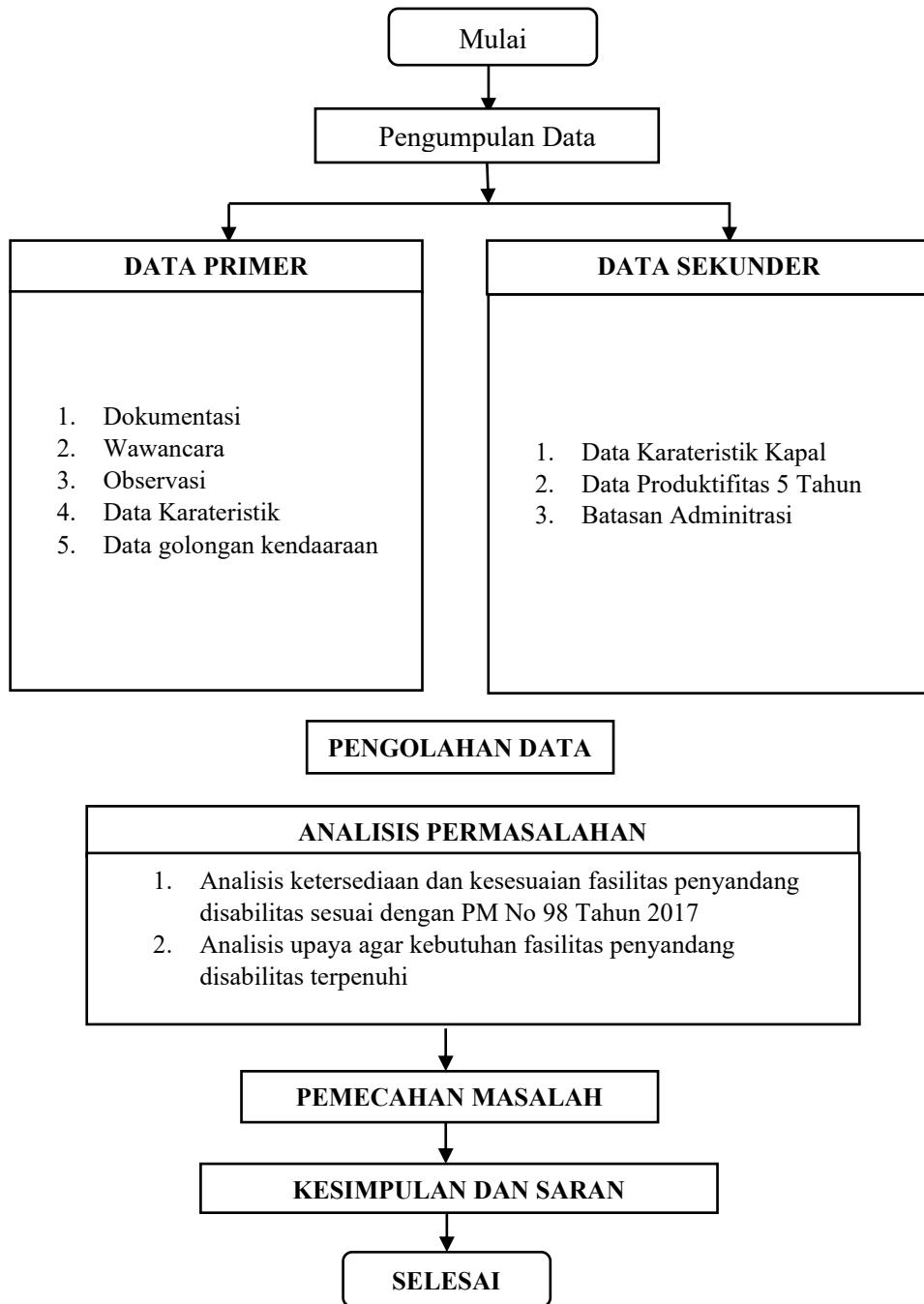
3) Produktifitas Angkutan Selama 5 Tahun

Data ini diperoleh dari laporan produktifitas tahunan angkutan penyeberangan yang mencakup jumlah penumpang dan kendaraan selama lima tahun terakhir. Data ini digunakan untuk menghitung seberapa banyak pengguna jasa menggunakan angkutan penyeberangan

5. Bagan alir penelitian

Bagan alir penelitian dibuat dari memilih lokasi studi dan mengidentifikasi masalah yang muncul di lokasi studi. Selanjutnya, kami menjalankan ulasan penelitian sebelumnya. Setelah tinjauan sebelumnya dari hasil penelitian, catatan data berikut dapat terus digunakan untuk membahas analisis dan diskusi, dan akhirnya

kesimpulan dan saran dari hasil studi, menjalankan ulasan penelitian



sebelumnya. Setelah tinjauan sebelumnya dari hasil penelitian, catatan data berikut dapat terus digunakan untuk membahas analisis dan diskusi, dan akhirnya kesimpulan dan saran dari hasil studi.

Gambar 3. 1 Alur Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah metode yang digunakan dalam penelitian ini untuk mengumpulkan suatu data yang akan diteliti dimana Teknik ini memerlukan langkah-langkah sistematis agar data yang dihasilkan valid. Beberapa teknik yang digunakan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) dan untuk menyampaikan data serta infomasi yang akurat antara lain: Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Teknik Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber atau memalui pengamatan langsung dilapangan ,dalam mengumpulkan data primer, penulis menggunakan metode sebagai berikut.

a. Metode observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sistematis yang kemudian dilakukan pencatatan. kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan survei produktivitas angkutan Penyeberangan lintas Bakauheni-Merak selama 15 hari untuk mendapatkan data produktivitas keberangkatan di Pelabuhan bakauheni tahun 2025

b. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah teknik mengumpulkan data dengan cara mengumpulkan gambar yang diperoleh langsung di lokasi penelitian. Teknik ini berfungsi untuk memperkuat data data yang telah diambil dengan menggunakan teknik pengambilan data sebelumnya. Hasil dari dokumentasi di Pelabuhan Bakauheni kabupaten lampung selatan pada tahun 2025 berupa gambar yang menampilkan kondisi pelabuhan, area tollgate, serta panjang kendaraan.

c. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan untuk memperoleh informasi data yang akan dikumpulkan dari hasil wawancara ini meliputin, kenapa bisa terjadinya kesalahan dalam pembelian tiket kendaraan.

2. Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari hasil pengamatan pihak lain dan disajikan dalam bentuk laporan tertulis, kemudian diolah

serta direkapitulasi. Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini dilakukan dengan metode sebagai berikut.

a. Metode Institusional

Data dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu:

- 1) PT.ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Bakauheni yg didapatkan ialah.
 - a) Data Karakteristik kapal
 - b) Data penyesuaian golongan
 - c) Data kode Boking
- 2) Badan Pelayanan Statistik (BPS) didapatkan data mengenai Provinsi Lampung yang didapat.
 - a) Batas Administrasi
 - b) Keadaan Penduduk
 - c) Kondisi Umum Wilayah Transportasi

C. Teknik Analisis Data

Teknik yang digunakan dalam melakukan analisis data adalah menggunakan metode Gap terjadinya karena adanya ketidaksesuaian antara pembelian tiket pengguna jasa dan pegawai Tollgate. Dalam penelitian ini peneliti melakukan *gap analysis* terhadap kondisi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Republik Indonesia No 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik.

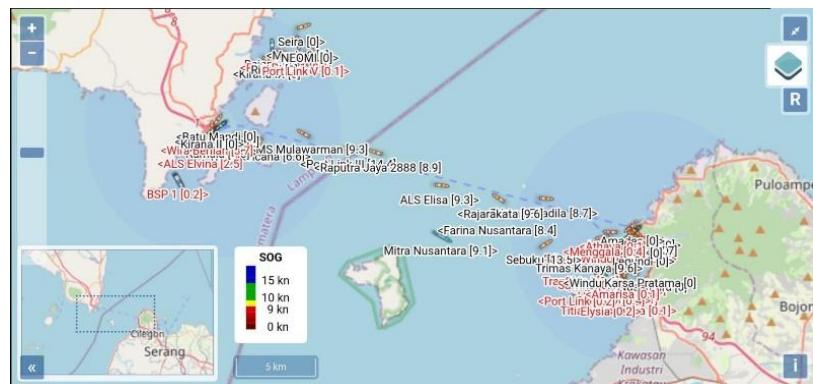
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambar Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Wilayah Penelitian

Pelabuhan Penyeberangan PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni terletak pada bagian selatan pulau sumatera, Provinsi Lampung terletak pada $103^{\circ}40' - 105^{\circ}50' BT$ dan $3^{\circ}45' - 6^{\circ}45' LS$. Provinsi Lampung memiliki topografi daerah berbukit dengan dikelilingi oleh bukit. Provinsi Lampung memiliki luas daerah sebesar $35.288,35\ km^2$. Daerah tersebut terdiri dari daerah pesisir, pulau kecil, dan laut. Luas daerah daratannya sebesar $33.575,41\ ha$, dan garis pantai sepanjang $1.105\ km$.



Gambar 4. 1 Peta Adminitrasi (2025)

2. Batas administrasi

Provinsi Lampung memiliki batas wilayah, administrasi Provinsi Lampung berbatasan dengan dua provinsi, satu selat, satu laut, dan satu samudera. Berikut adalah batas wilayah provinsi Lampung pada tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Batas Aminitrasi

Letak	Daerah yang Berbatasan
Utara	Sumatera Selatan dan Provinsi Bengkulu
Selatan	Selat Sunda
Barat	Samudera India
Timur	Laut Jawa

Sumber:Badan Pusat Statistik Lampung

3. Kondisi Umum Transportasi penyeberangan

Provinsi Lampung memiliki moda transportasi ferry, yaitu Pelabuhan , Lampung Selatan. Pelabuhan menghubungkan antara pulau sumatera dengan pulau jawa dengan menyeberangi Selat Sunda Pelabuhan dikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Pasero) Cabang Bakauheni yang menjadi pelabuhan ramai dengan 67 Kapal penyeberangan.

4. Sarana Transportasi Penyeberangan

Sarana adalah Kendaraan atau wahana yang dipakai untuk mencapai sebuah tujuan. Dalam sistem transportasi penyeberang , kapal adalah sarana di dalam transportasi tersebut. Pelabuhan Penyeberangan Provinsi Lampung memiliki 67 kapal yang beroperasi di lintasan Merak- pada tahun 2024. Kapal yang ada di lintasan Merak- adalah kapal dengan jenis *roll off-roll on* atau dikenal dengan sebutan *ro-ro*. Kapal-kapal yang beroperasi pada lintasan Merak- terdiri dari 22 perusahaan. Kapal penyeberangan terbanyak terdapat di satu perusahaan yaitu PT ASDP Indonesia Ferry (Pasero) .

1) KMP.JATRA III

adalah kapal yang berbendera Indonesia yang dikelola oleh PT.ASDP Cabang Bakauheni yang dibuat di jepang / shidoma dockyard pada tahun 1985 , yaitu memiliki 4 Unit jumlah mesin.



Gambar 4. 2 KMP. JATRA III

Tabel 4. 2 Karakteristik Kapal JATRA III

KARAKTERISTIK KMP JATRA III	
NAMA KAPAL	KMP.JATRA III (Eks Shi-Zuki)
CAL SIGN	YGJV

KARAKTERISTIK KMP JATRA III			
TEMPAT PEMBUATAN	JEPANG / SHIDOMA DOCKYARD		
TAHUN PEMBUATAN	1985		
TYPE KAPAL	FERRY RO-RO		
IMO NUMBER	8503694		
BENDERA	INDONESIA		
UKURAN KAPAL			
1.PANJANG KESELURUHAN (LOA)	89.95 M		
2.PANJANG (LPP)	84.30 M		
3.LEBAR(B)	16.60 M		
4.DALAM	5.50 M		
5.SARAN	4.00 M		
6.GRT / NRT	5071 GT / 2945 NT		
MESIN UTAMA			
1.MERK	DAIHATSU		
2.TYPE	6 DLM-28		
3.TENAGA KUDA/HP	1800HP /1332KW		
JUMLAH MESIN	4 UNIT		
KECEPATAN MAXIMUM	15 KNOT OPR:12 KNOT		
RPM	700 RPM OPR : 500 RPM		
TAHUN PEMBUATAN MESIN	1985		
JENIS BAHAN BAKAR	HSD		
NOMOR MESIN	(1) DL6280 62 (2) DL 6280.67 (3) DL6280.29		
MESIN BANTU	AUXIUARY ENGINE	EMERGENC Y GENERATOR	BOW THRUSTER
MERK	DAIHATSU	YANMAR	DAIHATSU
TYPE KAPAL	6DS-18M	6GH-TE	6DL-20
JUMLAH MESIN	2 UNIT	1UNIT	1 UNIT
TENAGA KUDA /HP	650HP /481KW	200HP/148K W	700HP/518K W
RPM	900		
KVA	475/KVA		
KAPASITAS TANGKI			
TANGKI BAHAN BAKAR	183.5 TON		
TANGKI AIR TAWAR	150 TON		
TANGKI BALAS	837.7 TON		
KAPASITAS MUATAN			
JUMLAH PENUMPANG	518 ORANG		
JUMLAH KENDARAAN			
KENDARAAN KECIL	40 UNIT		

KARAKTERISTIK KMP JATRA III	
KENDARAAN SEDANG	12 UNIT
KENDARAAN BESAR	20 UNIT

Sumber: KMP JATRA III (2025)

2) KMP.PORTLINK V

adalah kapal berbendera Indonesia yang dikelola oleh PT.ASDP Bakauheni



Gambar 4. 3 KMP Portlink V

Tabel 4. 3 KMP Portlink V

KMP PORTLINK V		
NAMA KAPAL	KMP.PORTLINK V	
NAMA PANGGILAN	8666147	
NOMOR IMO	FERRY RO-RO	
TIPE KAPAL	INDONESIA	
BENDERA KEBANGSAAN	JAKARTA	
PELABUHAN PENDAFTARAN	BKI	
BIRO KLASIFIKASI	5023	
ISI KOTOR (GROSS TONNAGE)	1899	
ISI BERSIH (NET TONNAGE)	STX MAN 2x 1,741 HP/PK	
POWER MESIN INDUK (PK /HP)	MOON HYUNG SHIPBUILDING DOCKYARD LTD	
GALANGAN PEMBUAT DAN TAHUN		
UKURAN UTAMA	Panjang keseluruhan Loa	87,130 meter
	Panjang garis tegak/LBP	73,130 meter
	Lebar terlebar /EB	17 meter
	Lebar dalam/MB	16 meter
KETINGGIAN DEKTAMBAT DIATAS LUNAS	Haluan	10,375 meter
	Buritan	10,375 meter
DRAFT RATA-RATA	3,75 meter	

KMP PORTLINK V	
	Tons
DRAFT DAN DISPLACEMENT	3,15 meter

Sumber:KMP Portlink V

5. Angkutan Laut dan Penyeberangan Bakauheni-Merak

Angkutan laut adalah kegiatan pengangkut barang dan/atau penumpang melalui jalur laut dengan menggunakan kapal sebagai alat transportasi, yang berfungsi menghubungkan wilayah-wilayah seperti Bakauheni-Merak. Pada pelabuhan Bakauheni terdapat 67 kapal yang beroperasi dan terdapat 1 (satu) kapal yang *docking*, yaitu kapal KM .Mutiara Persada I yang dikelola oleh PT. Antosim Lampung Pelayaran

Tabel 4. 4 Kapal Yang Beroperasi Bakauheni -Merak

No	Nama Kapal	Nama Perusahaan Pelayaran	GT
1	KMP. Batu Mandi	PT, ASDP Indoensia Ferry	5.553
2	KMP. Sebuku		5.553
3	KMP. Jatra 3		5.071
4	KMP. Portlink		12.674
5	KMP. Portlink III		15.431
6	KMP. Legundi		5.556
7	KMP. Portlink 5		5.023
8	KMP. Windu Karsa Pratama	PT. Windu Karsa	5.071
9	KMP. Adinda Windu Karsa		9.269
10	KMP. Musthika Kencana	PT, Dharma Lautan Utama	5.150
11	KMP. Kumala		5.874
12	KMP. Kirana IX		9.168
13	KMP. Kirana II		6.370
14	KMP. Trimas Kanaya	PT. Tri Sakti Lautan Mas	6.547
15	KMP. Trimas Fhadila		6.527
16	KMP. Mufidah		5.584
17	KMP. Menggala		5.277
18	KMP. Rajarakata		8.886
19	KMP. Virgo 18		9.989

No	Nama Kapal	Nama Perusahaan Pelayaran	GT
20	KMP. Duta Banten	PT. Jemla Ferry	8.011
21	KMP. Jagantara		9.956
22	KMP. Athaya		13.413
23	KMP. Mabuhay Nusantara	PT. Prima Vista	5.035
24	KMP. Elysia	PT. Munic Line	5.094
25	KMP. Munic 9		8.274
26	KMP. Neomi		8.274
27	KMP. Caitlyn		5.014
28	KMP. Caitlyn 7		8.274
29	KMP. Seira	PT. Bukit Merapin Nusantara Line	11.607
30	KMP. Suki 2		5.008
31	KMP. Zoey	PT. Surya Timur Line	6.886
32	KMP. Rishel		6.747
33	KMP. Shalem		5.085
34	KMP. Tranship 1		8.410
35	KMP. Rajabasa 1	PT. Gunung Makmun Permai	5.149
36	KMP. HM Baruna 1	PT. Hasta Mitra Baruna	5.003
37	KMP. Raputra Jaya 888	PT. Raputra Jaya	5.110
38	KMP. Raputra Jaya 2888		5.578
39	KMP. BSP 1	PT. Tri Sumaja Lines	5.057
40	KMP. Salvatore		9.131
41	KMP. Nusa Jaya	PT. Putera Master Sarana Penyeberangan	5.324
42	KMP. Nusa Agung		5.730
43	KMP. Nusa Putera		13.863
44	KMP. Nusa Mulia		5.837
45	KMP. Mitra Nusantara	PT. Prima Eksekutif	5.813
46	KMP. Titian Nusantara		5.534
47	KMP. Royal Nusantara		6.034
48	KMP. Safira Nusantara	PT. Jembatan Nusantara	6.345
49	KMP. Farina Nusantara		5.025

No	Nama Kapal	Nama Perusahaan Pelayaran	GT
50	KMP. Titian Murni		5.011
51	KMP. Panorama Nusantara		7.965
52	KMP. SMS Mulawarman	PT. Sekawan Maju Sejahtera	5.030
53	KMP. SMS Sagita		8.968
54	KMP. Salvino	PT. Samudra Ferry	5.028
55	KMP. Labitra Karina		5.012
56	KMP. Wira Kencana	PT. Wira Jaya Logitama	5.684
57	KMP. Wira Artha		6.747
58	KMP. Wira Berlian		9.428
59	KMP. Royce 1	PT. Damai Lintas Bahari	6.913
60	KMP. Dorothy		6.747
61	KMP. Reinna		6.747
62	KMP. ALS Elisa	PT. Aman Lintas Samudra	6.913
63	KMP. ALS Elvina		6.913
64	KMP. Amarisa	PT. Naufal Brother Campany	9.521
65	KMP. Amadea		12.276
66	KMP. Mutiara Persada I	PT. Atosim Lampung Pelayaran	9.081

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Bakauheni (2025)

Jarak tempuh lintasan Bakauheni-Merak ditempuh dalam waktu ± 2 jam perjalanan

a. Fasilitas Sisi Daratan

Fasilitas yang tersedia bagi penumpang atau pengguna jasa untuk mempermudahkan kegiatan di pelabuhan. Beberapa fasilitas sisi daratan yang terdapat dipelabuhan penyeberangan Bakauheni adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 5 Fasilitas Daratan Bakauheni

No	Fasilitas Daratan	Luas	Jumlah
1	Terminal Penumpang	Eksekutif : 5.000m ² Reguler : 10.000 m ²	2 Unit
2	Penimbangan Kendaraan bermuatan	18 m ²	3 Unit
3	Gangway		1 Unit
4	Instansi Listrik	300 m ²	2 Unit
5	Akses Jalan/Jalur kereta api	-	-
6	Fasilitas Pemadam kebakaran		1 Unit
7	Kantor Asdp Bakauheni	709 m ²	1 Unit
8	Tempat tunggu kendaraan	3.500 m ²	2 Unit
9	Bunker	-	-

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry(PERSERO)Cabang Bakauheni (2025)

a) Lapangan parkir pengantar/penjemput

Lapangan parkir yang digunakan mobil atau ,motor untuk mengantar dan menjemput penumpang reguler ditampilkan pada Gambar 4.4.



Gambar 4. 4 Lapangan Parkir Bakauheni

b) Lapangan parkir siap muat

Lapangan parkir siap muat digunakan untuk tempat kendaraan menunggu untuk masuk kedalam kapal yang dapat dilihat pada gambar 4.5.



Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat

c) Ruang tunggu reguler

Ruang tunggu ini merupakan tempat penumpang reguler menunggu kapal, ruang tunggu di daerah reguler memiliki 2 ruang tunggu terpisah yaitu ruang tunggu 1 berada dibawah luasan besaran 3.130m dan ruang tunggu 2 berada di atas luasnya 2.870m yang dapat dilihat pada Gambar 4.6.



Gambar 4. 6 Ruang Tunggu Reguler

d) Kantor Admininitrasi

Kantor admininitrasi berfungsi sebagai pusat aktivitas penyeberangan yang bertujuan memberikan pelayanan bagi penguna jasa yang dapat dilihat pada Gambar 4.7.



Gambar 4. 7 Kantor Admininitrasi

e) Musala

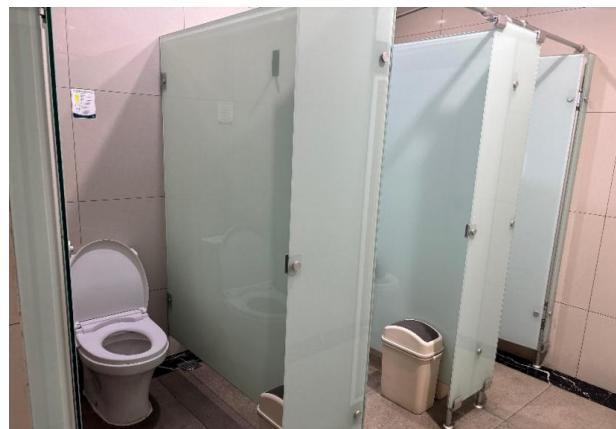
Musala adalah tempat ibadah bagi umat islam saat berada di area pelabuhan penyeberangan yaitu musala di pelabuhan Bakauheni ada di 3 tempat yaitu di anjungan mall,disamping kantor Cabang ASDP Bakauheni dan di terminal reguler dapat dilihat pada Gambar 4.8.



Gambar 4. 8 Musala Disamping Kantor

f) Toilet

Terdapat toilet di pelabuhan penyeberangan Bakauheni yang berada didekat musala dan didekat pencetakan tiket penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada Gambar 4.9.



g) Rumah Genset

Tersedianya Genset merupakan fasilitas penunjang yang berperan penting dalam mendukung kelancaran seluruh aktivitas pelabuhan, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 4.10



Gambar 4. 10 Rumah Genset

h) Instansi Air

Instansi air berfungsi sebagai tempat penyimpanan untuk mengalirkan kebutuhan air bersih di pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 4.11.



Gambar 4. 11 Instansi Air

b. Fasilitas perairan yang tersedia dipelabuhan penyeberangan Bakauheni.

Tabel 4. 6 Fasilitas Perairan

No	Fasilitas Perairan	Luas
1	<i>Bolder</i>	-
2	<i>Catwalk</i>	-
3	Rumah Mesin Side	4 m ²
4	Instansi Air	12 m ²
5	Dermaga 1	171,23m ²
	Dermaga 2	9,594 m ²
	Dermaga 3	13,965 m ²
	Dermaga 5	13,464 m ²
	Dermaga 6	13,464 m ²

Sumber : Kantor ASDP Cabang Bakauheni

a) Dermaga

Dermaga pada pelabuhan penyeberangan Bakauheni merupakan dermaga dengan tipe *Movable Bridge* di kontrol atau dikendalikan melalui rumah MB yang berada persis di dekat dermaga dapat dilihat pada Gambar 4.12



Gambar 4. 12 Dermaga

b) Rumah *Moveable Bridge*

Ruang tempat mesin power *Moveable Bridge* serta pengorasannya dapat dilihat pada Gambar 4.13.



Gambar 4. 13 Rumah *Moveable Bridge*

c) *Side Ramp*

merupakan jalan atau pintu tanjakan sisi yang secara signifikan, meningkatkan kapasitas permukaan dan pemanfaatan kapal, terutama pada kapal dengan beberapa tingkat dek yang posisinya lebih tinggi di bagian dalam kapal. *Side Ramp* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.14



Gambar 4. 14 Side Ramp

d) *Fender*

Fender adalah bumper yang berfungsi meredam benturan saat kapal merapat ke dermaga atau terguncang oleh gelombang *fender* di Pelabuhan penyeberangan Bakauheni. dapat dilihat pada Gambar 4.15



Gambar 4. 15 Fender

e) *Bolder*

Bolder adalah perangkat di pelabuhan yang digunakan untuk menambatkan kapal didermaga atau sebagai tempat mengikatkan tali kapal. *Bolder* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.16.



Gambar 4. 16 *Bolder*

f) *Catwalk*

Catwalk adalah jembatan penghubung dari dermaga untuk menuju dolphin atau mooring. *Catwalk* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.17.



Gambar 4. 17 *Catwalk*

g) *Gangway*

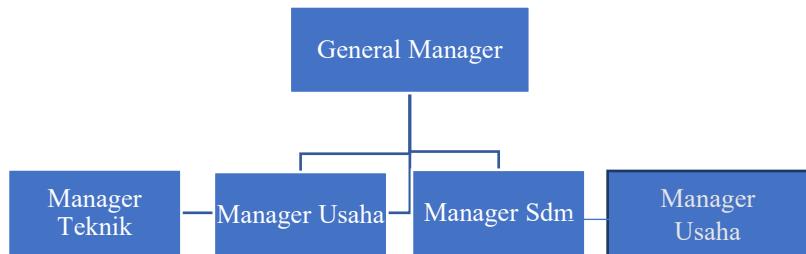
Gangway adalah jembatan untuk jalan penumpang yang akan keluar atau masuk ke kapal. *Gangway* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.18



Gambar 4. 18 Gangway

6. Instansi Pembina Transportasi

Struktur Organisasi Cabang PT ASDP INDONESI FERRY(PERSERO) Struktur organisasi adalah rangkaian pembagian tugas dan fungsi pada masing-masing bagian. Maka dari itu struktur organisasi sangat pentin untuk memperjelas kedudukan, tugas, dan fungsinya masing masing. PT ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) memiliki struktur organisasi sebagai berikut:



Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PASERO) Cabang Bakauheni

- a. ASDP Bakauheni yaitu singkatan dari angkutan sungai, danau, dan penyeberangan pada 27 Maret 1973. Kemudian, ASDP Bakauheni menjadi bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan menjadi unit pelaksana(UPT) di bawah kantor wilayah VII Departemen Perhubungan Provinsi Lampung pada tahun 1981-1983.
- b. PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero)Cabang Bakauheni dipimpin oleh General Manajer yang dibawahi
 - 1) Manager Usaha

- 2) Manager Teknik
 - 3) Manager SDM dan Umum
 - 4) Nahkoda
 - 5) Pengendali Dokumen
- c. Tugas pokok dan fungsi Bidang Organisasi dan Tata Kerja PT.ASDP Indonesia Ferry (PASERO) Cabang Bakahueni.
- a) Manager Usaha pada organisasi Cabang Model Isebagaimana dimaksud ayat (1) huruf a yang membawahi:
 - 1) Asistant Manager Usaha Penyeberangan, didukung oleh staf yang membidangi Usaha Penyeberangan.
 - 2) Assistant Manager Usaha Pelabuhan, yang membawahi:
 - 3) Supervisor Pelabuhan dan Penyeberangan yang bertanggung jawab terhadap kegiatan operasional di lapangan yang membawahi:
 - 4) Assistant Supervisor pelabuhan dan penyeberangan, didukung oleh staf yang membidangi Operasional Layanan Pelabuhan dan Penyeberangan
 - 5) Bagian Usaha yang didukung oleh staf yang membidangi Usaha Pelabuhan
 - 6) Assistant Manager Aneka Usaha Jasa dan Kerja sama, yang membawahi::
 - a) Supervisor Property, didukung oleh staf yang membidangi proety,
 - b) Supervisor Non Property, didukung oleh staf yang membidangi Non Property.
- Assistant Manager Port and ShipTraffic Contorl (PSTC), yang membawahi
- c) Supervisor Ship Traffic Control(STC), didukung oleh staf yang membidangin Traffic Control(STC)
 - d) Supervisor Ship Traffic Control (STC),didukung oleh staff yang membidangi Ship Traffic Control(STC).
 - e) Manager Teknik pada Organisasi Cabang Model I sebagaimana dimaksud ayat(1) huruf b pasal ini membawahi:

- a. Assistant Manager Teknik Kapal, didukung oleh staf yang membidangi pemeliharaan Armada.
 - b. Assistant Manager Teknik pelabuhan,didukung oleh staf yang membidangi pemeliharaan pelabuhan.
 - f) Manager SDM dan Umum pada Organisasi Cabang Model I sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf c pasal ini mwmbawahi:
 - a. Assistant Manager SDM,didukung oleh staf yang membidangi SDM.
 - b. Assistant Manager Umum, didukung oleh staf yang membidangi Umum ;dan
 - c. Assistant Manager Hubungan Masyarakat, didukung oleh staf yang membidangi Hubungan Masyarakat.
 - g) Nahkoda pada organisasi Cabang Model sebagaimana dimaksud ayat (1) Huruf di pasal ini merupakan jabatan tertinggi di atas kapal yang dalam pelaksanaan tugasnya berkoodinasi dengan Manager terkait di Cabang.
 - h) Pengendali dokumen Cabang Model I sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf e pasal ini bertugas melaksanakan kegiatan kesehatan, keselamatan, keamanan dan lingkungan (K3L) terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Dalam pelaksanaan tugasnya dapat didukung oleh staf yg membidangi Operasional pengendali dokumen.
 - i) Bagan Organisasi Cabang Model I sebagaimana dimaksud pada pasal ini sebagaimana tercantum pada **Lampiran II** Keputusan Direksi ini. Pasal 7 Organisasi Kantor Cabang Model II sebagaimana dimaksud pada pasal 5 ayat (1) huruf b terdiri dari general Manager Cabang yang membawahi:
 - a. Manager Usaha;
 - b. Manager Teknik;
 - c. Manager SDM dan SCM;
7. Produktifitas Angkutan
- a. Produktifitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun

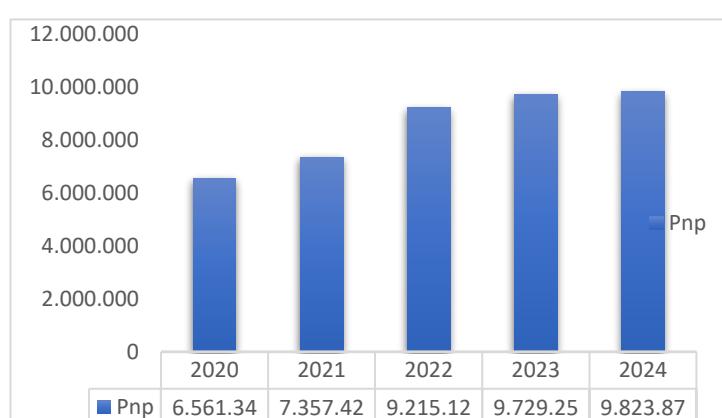
Berdasarkan data yang didapatkan dari kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (pesero) Bakauheni di dapatkan data produktifitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir.

Tabel 4. 7 Produktivitas 5 Tahun Terakhir

Uraian	Tahunan				
	2020	2021	2022	2023	2024
Trip	34.149	35.601	37.283	35.587	37.435
Penumpang Dewasa	577.326	314.639	448.045	598.843	599.306
Penumpang Anak-Anak	13.392	4.577	6.361	11.106	11.698
Total	590.718	319.216	454.406	611.614	615.034
Kendaraan(Unit)					
GOL.I	527	199	331	437	597
GOL.II	219.848	186.433	260.694	326.006	355.265
GOL.III	783	895	626	969	1.103
GOL.IV A	568.737	684.664	843.996	892.165	852.806
GOL.IV B	204.483	201.751	207.235	180.977	190.777
GOL.V A	11.715	13.604	16.709	16.322	16.082
GOL.V B	379.391	417.915	457.244	457.423	453.238
GOL.VI A	47.585	60.654	81.985	85.770	89.252
GOL.VI B	310.612	353.874	368.105	342.956	368.598
GOL.VII	141.913	187.900	209.842	202.978	232.138
GOL.VIII	18.745	23.275	25.502	24.303	29.514
GOL.IX	3.305	4.428	6.236	6.219	6.260
	1.907.644	2.135.592	2.478.505	2.536.525	2.595.630

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PASERO) Cabang Bakauheni

1) Grafik Produktifitas Penumpang 5 Tahun terakhir.



Gambar 4. 19 Grafik Produktifitas 5 Tahun Terakhir

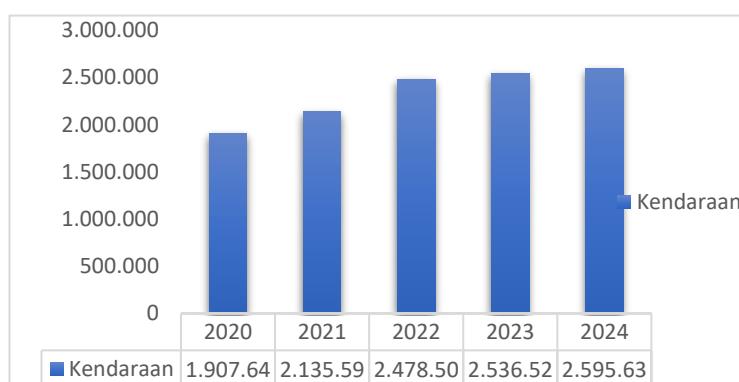
Selama lima tahun terakhir, produktifitas penumpang dan kendaraan pada layanan penyeberangan menunjukkan tren dinamis, dengan peningkatan signifikan setelah melewati masa pademi covid-19 pada tahun 2020

Pada tahun 2020, jumlah total penumpang (dewasa dan anak-anak) tercatat sebanyak 590.718 orang dengan trip kapal sebanyak 34.149. Namun, akibat pademi dan pembatasan mobilitas, terjadi penurunan dratis jumlah penumpang, terutama terlihat pada tahun 2021 yang hanya mencapai 319.216 penumpang, turun lebih banyak dari tahun 2020 sebelumnya.

Pemulihan mulai terlihat di tahun 2022, dengan total penumpang meningkat menjadi 454.406. Tren ini terus berlanjut hingga tahun 2023 dan 2024, di mana jumlah penumpang masing-masing mencapai 611.614 dan 615.034, bahkan melampaui angka sebelum pademi. Hal ini menunjukkan adanya pemulihan yang kuat, didorong oleh pelonggaran kebijakan perjalanan dan peningkatan layanan digital pemesanan tiket online.

Dari sisi jumlah trip kapal, terjadi peningkatan dari 34.149 (2020) menjadi 37.435 (2024), mencerminkan peningkatan permintaan dan intensitas operasional kapal.

2) Grafik Produktifitas Kendaraan 5 Tahun terakhir



Gambar 4. 20 Grafik Produktifitas Kendaraan 5 Tahun Terakhir

Produktifitas Kendaraan selama 5 tahun terakhir menunjukkan tren positif. Total kendaraan yang menyeberang meningkat dari 1.907.644 menjadi 2.595.630 unit pada tahun 2024.

Tren ini menunjukkan bahwa pertumbuhan aktivitas ekonomi dan mobilitas logistik turut mendongkrak volume kendaraan penyeberangan. Peningkatan jumlah kendaraan pribadi juga mengindikasikan perefensi masyarakat terhadap transportasi darat selama dan pasca-pandemi.

Secara keseluruhan data lima tahun terakhir mencerminkan pemulihan dan pertumbuhan produktifitas penumpang dan kendaraan yang konsisten. Hal ini menandakan bahwa sektor transportasi penyeberangan semakin adaptif dan responsif terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi maupun perkembangan teknologi.

B. Hasil Penelitian

Sebagaimana telah dijelaskan mengenai permasalahan yang ada, penulis berupaya menganalisis permasalahan sehingga dapat ditarik kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah. Untuk hal ini penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2020 tentang Penerapan System Aplikasi Ferizy dan Peraturan Menteri 63 Tahun 2013 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni. Berikut ini adalah data produktifitas pelabuhan Bakauheni selama bulan januari sampai bulan april tahun 2025.

1) Perhitungan kesalahan data penumpang salah input golongan kendaraan.

PT.ASDP Indonesia Ferry (PASERO) telah mengembangkan aplikasi Ferizy sebagai sistem pemesanan tiket pada aplikasi Ferizy di penginputan data kendaraan, dilakukan oleh pengguna jasa. Namun, berdasarkan hasil evaluasi dan analisis data, penggunaan aplikasi Ferizy di pelabuhan Bakauheni, ditemukan adanya kesalahan penginputan golongan kendaraan oleh pengguna yang cukup banyak. Kesalahan ini mencakup pengisian jenis golongan kendaraan, contohnya golongan VIB kendaraan barang (mobil/truk barang/tangki, kereta penarik dengan gandengan) memiliki panjang $>10m$ namun kenyataannya pengguna menggunakan

Kendaraan barang yang memiliki panjang <7m yang seharusnya kendaraan tersebut golongan VB data yang didapatkan Selama bulan januari sampai bulan april tahun 2025 terdapat sebanyak 1.013 Unit, Kendaraan pengguna melakukan kesalahan dalam penginputan golongan kendaraan. Kesalahan ini berdampak langsung terhadap gerbang pelabuhan(e-gate), untuk mengetahui kesalahan golongan yaitu petugas e-gate melihat dari ukuran kendaraan yang mempunyai panjang berbeda-berbeda menggunakan alat ukur dimensi, bahkan jika ragu petugas langsung menggunakan alat ukur meteran untuk memastikan panjang kendaraan.

ketika terjadi kesalahan input golongan lebih rendah pengguna harus naik golongan dan membayar kekurangan harga menggunakan kartu e-toll sebaliknya ketika turun golongan uang pengguna jasa akan dikembalikan melalui rekening transaksi pembelian tiket awal dalam jangka waktu 30 hari dengan mencantumkan identitas penumpang atau kendaraan yang sesuai tiket. Proses pengguna jasa salah golongan tetapi tidak bersedia menambahkan uang, pengguna jasa harus keluar pelabuhan sehingga menyebabkan antrian panjang bisa menghabiskan waktu 5 sampai 10 menit.

Berikut tabel rekapitulasi kesalahan input golongan kendaraan selama bulan januari sampai bulan april tahun 2025.

Tabel 4. 8 Presentase kesalahan input

No	Bulan	Total Kendaraan	Kesalahan Penginputan	Presentase
1	Januari	850.309	296	0,34%
2	Februari	959.266	201	0,20%
3	Maret	833.663	222	0,26%
4	April	737.143	294	0,39%
	Jumlah	3.380,381	1.013	

Berdasarkan data diatas rekapitulasi bulanan, terlihat adanya kesalahan penginputan data golongan kendaraan selama periode januari hingga april. Total kendaraan yang tercatat 3.380.381 unit, dengan jumlah kesalahan input sebanyak 1.013 kasus.

Pada bulan januari, dari 850.309 kendaraan tercatat 296 kesalahan input dengan presentase sebesar 0,34%. Bulan februari mencatat jumlah

kendaraan terbanyak yaitu 959.266 unit, namun kesalahan input menurun menjadi 201 kasus atau sekitar 20%, menunjukkan perbaikan akurasi penginputan dibanding bulan sebelumnya. Pada bulan maret, menjadi 222 kesalahan dari 833.663 kendaraan, dengan tingkat kesalahan 0,26%. Sementara itu, pada bulan april, meskipun total kendaraan yang tercatat lebih rendah yaitu 737.143 unit, jumlah kesalahan cukup tinggi yaitu 294 kasus, menghasilkan persentase kesalahan tertinggi di antara keempat bulan yaitu 0,39% secara keseluruhan, tingkat kesalahan input data masih tergolong 0,30% dari total kendaraan. Namun demikian, angka kesalahan ini menunjukkan perlunya evaluasi dan peningkatan akurasi sistem input data, baik dari sisi aplikasi maupun dari ketelitian petugas dilapangan.

Tabel 4. 9 Aspek Yang Dianalisis

No	Aspek yang dianalisis	Ketentuan pm 19 th 20220	penerapan di aplikasi Ferizy	Kesesuaian	Masukan
1	Digitalisasi sistem pembelian Tiket	Pembelian tiket dilakukan secara daring(online) untuk memudahkan pengguna jasa.	Tiket dapat dibeli melalui aplikasi Ferizy dan website resmi.	sesuai	Perlu sosialisasi lebih lanjut ke pengguna awam.
2	Pengisian Data Kendaraan dan Penumpang	Pengguna wajib mengisi data sesuai dokumen resmi kendaraan dan	Ada fitur input data, namun banyak kesalahan pengguna dalam memilih golongan.	Kurang sesuai	Perlu validasi otomatis dan notifikasi kesalahan input.

No	Aspek yang dianalisis	Ketentuan pm 19 th 20220	penerapan di aplikasi Ferizy	Kesesuaian	Masukan
		identitas penumpang			
3	Kemudahan akses bagi pengguna	Aplikasi harus mudah diakses dan digunakan oleh semua kalangan masyarakat.	Tampilan cukup ramah, namun membingungkan bagi sebagian pengguna baru	Cukup sesuai	Perlu penyederhanaan tampilan dan Panduan pengguna di awal.

- 2) Peraturan Menteri Nomor 19 Tahun 2020 tentang penyelenggaraan tiket angkutan penyeberangan secara elektronik mengamatkan bahwa seluruh proses pembelian tiket angkutan penyeberangan harus dilakukan secara digital melalui sistem elektronik yang handal, transparan, aplikasi Ferizy bertujuan untuk mengurangi atrian fisik meningkatkan efisiensi pelayanan, namun dalam pelaksanaan, masih ditemukan sejumlah permasalahan terkait kesesuaian antara aturan dan penerapan sistem aplikasi Ferizy, khususnya dalam proses pembelian tiket. Beberapa pengguna mengalami kesulitan dalam mengakses aplikasi karena keterbatasan sinyal diwilayah tertentu, ketidak sesuaian informasi kendaraan dengan yang tertera disistem.



Gambar 4. 21 Aplikasi Ferizy

C. Pembahasan

Dalam proses pembelian tiket penyeberangan melalui aplikasi Ferizy, masih ditemukan kesalahan penginputan golongan kendaraan sebanyak 1.013Unit. Golongan kendaraan yang paling banyak kesalahan yaitu, naik golongan kendaraan sebanyak 783 unit sedangkan turun golongan 230 unit dari bulan januari sampai bulan april tahun 2025.

Setelah penulis mewawancarai salah satu pengguna yang salah dalam penginputan golongan kendaraan, di sebabkan karena pengguna lalai dalam pemilihan golongan kendaraan sedangkan disisi petugas banyaknya pengguna yang tidak mengerti tentang golongan kendaraan yang menyebabkan suatu hambatan yang berpengaruh cukup besar di tollgate membuat mobil yang lain menunggu sekitar 5 atau 10 menit.

1. Dari hasil evaluasi, sistem aplikasi Ferizy saat ini masih bergantung pada keakuratan input dari pengguna. Hal ini menjadi titik rawan kesalahan karena tidak semua pengguna memahami regulasi/ dasar hukum yang mengatur klasifikasi golongan kendaraan. Namun dibutuhkan fitur tambahan lain panduan interaktif saat pembelian tiket.

Melalui hasil temuan di lapangan, evaluasi terhadap sistem aplikasi Ferizy menunjukkan bahwa aplikasi ini masih perlu penyempurnaan terutama dalam aspek penginputan data, aplikasi seharusnya dapat mengakses data kendaraan berdasarkan nomor polisi yang diinput oleh pengguna, sehingga sistem secara otomatis dapat mengidentifikasi golongan kendaraan dengan benar.

2. Perlunya fitur verifikasi otomatis untuk mengurangi kesalahan input. Ketika pengguna memasukan data kendaraan, sistem harus memberikan konfirmasi sistematis apakah golongan yang dipilih sudah sesuai atau belum. Dengan melakukan evaluasi dan perbaikan pada aspek-aspek tersebut, diharapkan aplikasi Ferizy dapat memberikan pelayanan yang lebih akurat, sehingga mendukung kelancaran proses penyeberangan dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sektor transportasi laut.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey serta hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti, maka dari analisis yang ada dapat disimpulkan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) adalah sebagai berikut

1. Berdasarkan hasil penelitian jumlah kesalahan penginputan golongan kendaraan pada bulan Januari sampai bulan April tahun 2025 sebanyak 1,013Unit
2. Berdasarkan hasil yang penulis dapat sebagai tindak lanjut, agar dilakukan perbaikan pada system validasi Ferizy dengan menambahkan fitur auto-verifikasi golongan kendaraan berdasarkan nomor polisi yang diinput. Selain itu, perlu adanya terkait golongan kendaraan dan pentingnya ketelitian saat menginput data.
 - 1) Kurangnya pemahaman pengguna terhadap klasifikasi golongan kendaraan sesuai Peraturan Menteri 19 tahun 2020
 - 2) Tidak adanya sistem verifikasi otomatis berbasis data kendaraan (misalnya pelat nomor yang terhubung dengan data samsat)

B. Saran

1. Diharapkan dilakukan perbaikan pada sistem Aplikasi Ferizy dengan menambahkan fitur auto-verifikasi golongan kendaraan pada saat membuat akun, ada verifikasi dari admin Ferizy melalui bukti upload foto kendaraan.
2. Diharapkan aplikasi Ferizy menyediakan mode pengguna sederhana atau bantuan interaktif, khususnya bagi pengguna yang kurang terbiasa dengan teknologi, agar pembelian tiket bisa dilakukan secara mandiri, perlunya penyuluhan kepada pengguna jasa penyeberangan, baik melalui media social, Pelabuhan, maupun pos informasi, agar masyarakat paham penggunaan aplikasi Ferizy secara benar dan sesuai aturan.

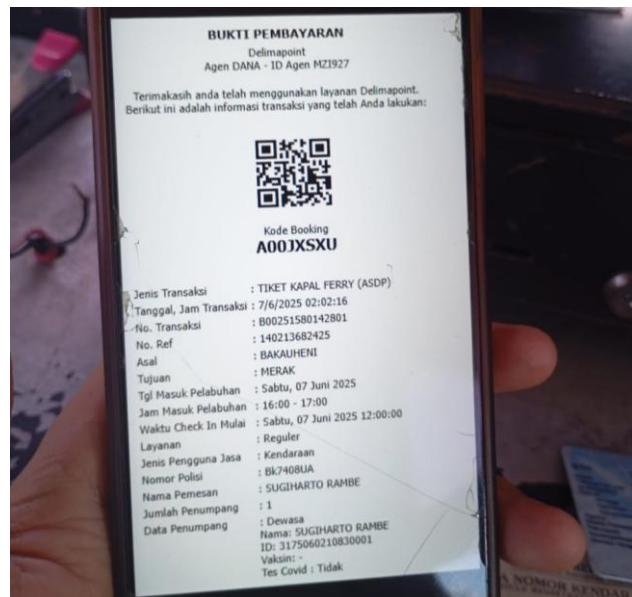
DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2021). Peraturan BPS Nomor 1 Tahun 2021 *tentang Kode dan Nama Wilayah Kerja Statistik Tahun 2020* tanggal 25 Mei 2021. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Desder, G. (2015). *Manajemen Sumber*. Jakarta: Salemba Empat
- Halek, M. Pd. (2020). *Sistem Transportasi: Teori dan Aplikasi* Makasar :CV Sah Media
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2020 *tentang Penyelenggaraan Tiket Secara Elektronik pada Angkutan Penyeberangan*. Jakarta: Kemenhub
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2013 *tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan*. Jakarta: Kemenhub.
- Meleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Perhubungan, P. M. (2019, September 11). *Peraturan Menteri Perhubungan*. Retrieved from Peraturan .bpk.go.id.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). (2023). *Profil dan informasi layanan aplikasi Ferizy*. <https://www.ferizy.com>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kesalahan dalam pembelian tiket





Lampiran 2 Alat Ukur Kendaraan





