

**TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING*
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA
PROVINSI BALI**



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

RIZKY AN

NPM: 22 03 046

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

**TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING*
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA
PROVINSI BALI**



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

RIZKY AN

NPM: 22 03 046

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

**TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING*
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA
PROVINSI BALI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

RIZKY AN

NPM. 2203046

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal 6 Agustus 2025

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III



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



Monica Amanda, M.Sc
NIP. 19860918 200812 2 001

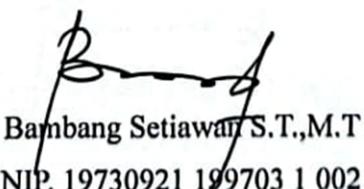


Febriansyah, S.T., M.T
NIP. 19890213 201001 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN E-TICKETING
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA
PROVINSI BALI**

Nama Mahasiswa/i : **RIZKY AN**

NPM : **2203046**

Program Studi : **Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang 6 Agustus 2025

Menyetujui

Pembimbing I



Sri Kelana, M.Pd.

NIP. 19821115 200912 1 004

Pembimbing II



Ir. Muhamad Fahmi Amrillah, S.T., M.T., IPP

NIP. 19950807 202203 1 003

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Rizky AN

NPM : 2203046

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **Pihak I** selaku penulisan asli karya ilmiah yang berjudul

“TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING* DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI”, 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 ke II** selaku pemegang Hak Cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, Agustus 2025

Pencipta

Pemegang Hak Cipta



(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

Rizky AN

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Rizky AN

NPM : 2203046

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis ini dengan judul :

TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING* DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI

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 2025

Pencipta



Rizky AN



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

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

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



SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME

Nomor : 54 / PD / 2025

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

Nama : Rizky AN
NPM : 2203046
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN E-TICKETING DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI

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

Palembang, 21 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan.,S.I.P

NIP. 199904222025211005

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis haturkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib dengan judul “*TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN E-TICKETING DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI*” dengan tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis juga meyakini bahwa dalam melakukan penyusunan KKW ini perlu adanya dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan kali ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Allah SWT. Tuhan yang Maha Esa
2. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko.,M.M., M,Mar,E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
3. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang yang telah memberikan materi serta wawasan dan seluruh pengendali taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang
4. Bapak Sri Kelana, M.Pd sebagai dosen pembimbing I yang telah memberikan ilmu, arahan dan bimbingan sehingga dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini
5. Bapak Ir. Muhamad Fahmi Amrillah, S.T., M.T., IPP selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk dapat memberikan saran dan masukan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib agar selesai
6. Yang paling utama, panutan hidupku Bapak Nofiansyah dan pintu surgaku Ibu Rini Kartika yang selalu mendoakan yang terbaik, yang selalu memberikan dukungan dari bebagai sisi dan selalu mewujudkan apapun yang diperlukan dan diinginkan sehingga penyusunan Kertas Kerja Wajib ini selesai.
7. Kepada adik adik yang tercinta, Nicco Agustio dan Nabilla Ceysa Arlianda yang telah memberikan dukungan dan bantuannya selama ini

8. Kepada Puri Hidayatul Anggraeni, seseorang yang tidak kalah pentingnya yang telah memberikan kebahagiaan dan dukungan dalam perjalanan menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib ini.
9. Bapak Dr. Ir. I Made Suraharta, S.T.,S.Si.T., M.T., IPM selaku Kepala BPTD Kelas II Bali
10. Bapak Robert Taufan N. R., ST, M.Si selaku Pengawas Satpel Pelabuhan Sampalan yang ada di Nusa Penida
11. Kepada kakak-kakak IKASDAP Provinsi Bali, dan kakak-kakak pegawai lainnya yang telah membantu secara langsung atau tidak langsung
12. Semua kakak asuh dan adik asuh perasuhan Sudirman yang telah memberikan dukungan selama ini
13. Rekan-rekan satu tim PKL dan Magang di BPTD Kelas II Bali
14. Rekan-rekan satu angkatan XXXIII Abhiseva Nawasena, adik tingkat angkatan XXXIV dan angkatan XXXV terimakasih atas doa dan bantuannya
15. Semua pihak yang secara langsung atau tidak langsung yang terlibat dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini masih banyak terdapat kekurangan dalam memaparkan hasil yang di dapat. Untuk segala kerendahan hati, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan.

Akhir kata, penulis berharap Proposal Judul ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca dan menjadi kontribusi positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang Transportasi untuk memajukan transportasi yang ada.

Palembang, Agustus 2025
Penulis

Rizky AN
NPT. 22 03 046

TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING* DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI

Rizky AN (2203046)

Dibimbing Oleh : Sri Kelana, M.Pd.

dan Ir. Muhammad Fahmi Amrillah, S.T., M.T., IPP.

ABSTRAK

Pelabuhan Nusa Penida adalah pelabuhan yang beroperasi di pulau Nusa Penida menuju Pulau Bali dengan lintasan Pelabuhan Nusa Penida menuju Pelabuhan Padang Bai. Pelabuhan Nusa Penida juga merupakan pelabuhan yang memiliki kapal jenis *Roro* dan hanya satu satunya yang ada di pulau Nusa Penida. Pada proses pembelian tiket di Pelabuhan Nusa Penida telah menggunakan sistem *E-Ticketing* menggunakan *website* Bali Santi. Tetapi dalam pemesanan tiket masih melalui loket tiket di pelabuhan. Adapun diperlukan juga mengetahui tingkat kesiapan bagi penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing*. Jenis penelitian ini menggunakan kuantitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data observasi, kuesioner dan dokumentasi.

Pengumpulan data dilakukan dengan observasi, dokumentasi yang dilakukan di Pelabuhan Nusa Penida dan melakukan penyebaran kuesioner kepada penumpang. Pada hasil observasi, meski sudah memiliki *website* dalam pemesanan tiket, penumpang hanya dapat memesan tiket melalui petugas di loket. Berdasarkan hasil dari Kuesioner, didapatkan untuk kesiapan penumpang secara umum sebesar 69%. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang siap dalam penerapan sistem *E-Ticketing* sesuai dengan Peraturan Meteri No 19 Tahun 2020. Diharapkan pihak penyelenggara dapat segera mempersiapkan terkait fasilitas yang mendukung dalam penggunaan sistem *E-Ticketing* di pelabuhan sehingga memudahkan bagi para penumpang.

Kata Kunci : *E-Ticketing, website, penumpang, kesiapan*

An Assessment of the Readiness for E-Ticketing Implementation at Nusa Penida Ferry Terminal, Bali Province

Rizky AN (2203046)

Supervised by: Sri Kelana, M.Pd.

and Ir. Muhammad Fahmi Amrillah, S.T., M.T., IPP.

ABSTACTION

Nusa Penida Port is a port operating on Nusa Penida Island, serving routes to Bali, specifically connecting Nusa Penida Port to Padang Bai Port. It is also the only port on the island that operates Roro-type vessels. The ticket purchasing process at Nusa Penida Port has adopted an E-Ticketing system through the Bali Santi website. However, ticket reservations are still mostly carried out manually at the port's ticket counter. Therefore, it is important to examine the readiness level of passengers in adopting the E-Ticketing system.

This study applies a descriptive quantitative approach, with data collected through observation, questionnaires, and documentation. Observations and documentation were conducted at Nusa Penida Port, while questionnaires were distributed to passengers. The results indicate that although a ticketing website is available, passengers can only purchase tickets directly through ticket counter staff. Based on the questionnaire findings, the overall passenger readiness level for E-Ticketing implementation is 69%. This indicates that passengers are generally prepared for the adoption of the E-Ticketing system, in line with Ministerial Regulation No. 19 of 2020. It is recommended that port authorities promptly prepare supporting facilities to ensure smoother implementation of the E-Ticketing system, thereby providing greater convenience for passengers.

Keywords: E-Ticketing, website, passengers, readiness

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTACTION	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Batasan Masalah	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori	10
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Desain Penelitian	23
B. Teknik Pengumpulan Data	29
C. Teknik Analisis Data	31
BAB IV ANALISIS DAN PERMASALAHAN	33
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	33
B. Analisis	62
C. Pembahasan	88

BAB V PENUTUP	91
A. Kesimpulan	91
B. Saran	92
DAFTAR PUSTAKA	94
LAMPIRAN	96

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian	23
Tabel 3. 2 Kriteria Penilaian	25
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Nusa Penida	34
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk per desa di Kecamatan Nusa Penida	35
Tabel 4. 3 Kekuatan dan Jenis Sinyal Internet di Kecamatan Nusa Penida	36
Tabel 4. 4 Izin Lintasan Kapal di Pelabuhan Mentigi Nusa Penida	38
Tabel 4. 5 <i>Ship Particular</i> KMP Nusa Jaya Abadi	39
Tabel 4. 6 Rekapitulasi Fasilitas Daratan Pelabuhan Nusa Penida	46
Tabel 4. 7 Rekapitulasi Fasilitas Perairan Pelabuhan Nusa Penida	52
Tabel 4. 8 Jadwal Keberangkatan	57
Tabel 4. 9 Tarif Penyeberangan	57
Tabel 4. 10 Kondisi Eksisting Penjualan Tiket	64
Tabel 4. 11 Uji Reliabilitas	68
Tabel 4. 12 Hasil Kuesioner Pengguna Jasa	70
Tabel 4. 13 Jawaban Ya Berdasarkan Jenis Kelamin	72
Tabel 4. 14 Jawaban Ya Berdasarkan Usia	74
Tabel 4. 15 Jawaban Ya Berdasarkan Tingkat Pendidikan	77
Tabel 4. 16 Jawaban Ya Berdasarkan Penghasilan	79
Tabel 4. 17 Jawaban Ya Berdasarkan Keperluan Perjalanan	82
Tabel 4. 18 Rekap Hasil Jawaban Ya	85
Tabel 4. 19 Rekap Hasil Jawaban Tidak	86
Tabel 4. 20 Nilai persentase Kesiapan Penumpang	87
Tabel 4. 21 Rekapan Persentase Keseluruhan Pertanyaan	88

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	28
Gambar 4. 1 Peta Wilayah Nusa Penida	33
Gambar 4. 2 KMP Nusa Jaya Abdi	39
Gambar 4. 3 Lapangan Parkir Antar/Jemput Penumpang	41
Gambar 4. 4 Perkantoran Pelayanan Jasa	42
Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat	43
Gambar 4. 6 Toilet/WC Pelabuhan	43
Gambar 4. 7 Pos Jaga Pelabuhan	44
Gambar 4. 8 Lampu Penerangan	44
Gambar 4. 9 Terminal Penumpang	45
Gambar 4. 10 Loket Tiket	45
Gambar 4. 11 Dermaga Pelabuhan Nusa Penida	49
Gambar 4. 12 <i>Cause Way</i> Pelabuhan Nusa Penida	49
Gambar 4. 13 <i>Trestle</i>	50
Gambar 4. 14 Ruang Kontrol <i>Movable Bridge</i>	50
Gambar 4. 15 <i>Catwalk</i>	51
Gambar 4. 16 <i>Bolder</i>	51
Gambar 4. 17 <i>Fender</i>	52
Gambar 4. 18 <i>Layout</i> Pelabuhan	53
Gambar 4. 19 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Bali	54
Gambar 4. 20 Data Produktivitas Keberangkatan Tahun 2020 – 2024	58
Gambar 4. 21 Data Produktivitas Kedatangan Tahun 2020-2024	59
Gambar 4. 22 Data Produktivitas 30 Hari	61
Gambar 4. 23 <i>Website</i> Bali Santi	62
Gambar 4. 24 Loket Pemesanan Tiket Elektronik	62
Gambar 4. 25 Pembayaran Tiket	63
Gambar 4. 26 Pencetakan Pas Naik (<i>Bording Pass</i>)	63
Gambar 4. 27 Hasil Uji Validitas Kesiapan Pengguna Jasa	67
Gambar 4. 28 Jenis Kelamin Responden	72
Gambar 4. 29 Usia Responden	74

Gambar 4. 30 Tingkat Pendidikan Responden	76
Gambar 4. 31 Penghasilan/Pendapatan Responden	79
Gambar 4. 32 Keperluan Perjalanan	82

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Akses Kuesioner	96
Lampiran 2 Hasil Kuesioner	97
Lampiran 3 R Tabel Distribusi	101
Lampiran 4 Uji Validitas	102
Lampiran 5 Uji Reliabilitas	102
Lampiran 6 Data Produktifitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir	103
Lampiran 7 Data Produktifitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir	103
Lampiran 8 Data Produktivitas Keberangkatan 30 Hari	104
Lampiran 9 Data Produktivitas Kedatangan 30 Hari	106
Lampiran 10 Dokumentasi Kegiatan	108
Lampiran 11 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Pasal 10	109

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan teknologi yang semakin pesat tidak bisa kita hindari, salah satunya ada pada bidang transportasi. Saat ini banyak sekali bagian pada bidang transportasi yang berkembang. Mulai dari transportasi yang ada di daratan hingga transportasi yang ada di udara. Salah satu sektor transportasi yang terkena dampak perkembangan ini adalah pelabuhan. Menurut Riske (2005) transportasi air dikategorikan menjadi dua, yaitu transportasi laut (*ocean transport*) dan transportasi air pedalaman (*inland water transport*). Transportasi air pedalaman meliputi penggunaan jalur sungai, danau, atau kanal, sedangkan transportasi laut mencakup pelayaran di samudera, laut, dan pelayaran pantai. Transportasi di perairan dapat memuat barang dan penumpang lebih banyak dan lebih murah dibanding dengan transportasi lainnya sehingga menunjang perkembangan ekonomi disuatu wilayah.

Pelabuhan Nusa Penida menjadi salah satu tempat penulis untuk melakukan penelitian pada Kertas Kerja Wajib (KKW) ini. Pelabuhan ini terletak di Kecamatan Nusa Penida, Kabupaten Klungkung yang memiliki peran penting sebagai penghubung utama antara Pulau Nusa Penida dan Pulau Bali untuk pengangkut penumpang, kendaraan dan hewan ternak. Rute lintasannya adalah Pelabuhan Nusa Penida (Pulau Nusa Penida) – Padang Bai (Pulau Bali). Pulau Nusa Penida juga terkenal akan pesona alam dan tempat wisatanya sehingga banyak masyarakat dari pulau Bali yang ingin datang ke pulau Nusa Penida. Dalam kegiatan di Pelabuhan Nusa Penida, penulis berfokus pada kondisi eksisting fasilitas dan kesiapan penumpang terkait penerapan sistem pembelian tiket secara elektronik. Penerapan sistem pembelian tiket ini merupakan salah satu kegiatan untuk transaksi di pelabuhan bagi masyarakat yang ingin menggunakan jasa pelabuhan.

Di pelabuhan Nusa Penida, *E-Ticketing* telah diterapkan dan diharapkan mampu mempermudah proses pembelian tiket, serta meningkatkan pengalaman penumpang. Sistem yang digunakan tersebut yaitu penggunaan *Website* Bali Santi yang ada di Pelabuhan Nusa Penida. Meskipun sistem *E-Ticketing* telah mulai diterapkan melalui website Bali Santi, dalam praktiknya, proses pemesanan tiket masih banyak dilakukan secara manual melalui loket di pelabuhan. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana sistem *E-Ticketing* tersebut telah berjalan dan bagaimana kesiapan pengguna jasa dalam menerima perubahan menuju sistem digital. Dalam mengetahui kondisi eksisting dan kesiapan penumpang terkait penerapan *E-Ticketing* ini dilandasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik.

Berdasarkan latar belakang di atas yang dibahas dalam penelitian yang dilakukan, maka penulis tertarik untuk membahas penelitian tersebut sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul “TINJAUAN KESIAPAN PENERAPAN *E-TICKETING* DI PELABUHAN PENYEBERANGAN NUSA PENIDA PROVINSI BALI”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan di atas, maka didapat rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana kondisi eksisting penjualan tiket secara elektronik di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida?
2. Bagaimana tingkat kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing* berdasarkan karakteristik responden di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang telah di buat, tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui kondisi eksisting penjualan tiket secara elektronik di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida.
2. Mengetahui tingkat kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing* berdasarkan karakteristik responden di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida.

D. Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini, terdapat manfaat penelitian yang ada, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, manfaat yang dihasilkan pada penelitian ini adalah :

- a. Bermanfaat bagi ilmu pengetahuan terkhususnya pada bidang teknik transportasi, pembangunan dan Sistem Informasi; dan
- b. Dapat dijadikan referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan sebagai pijakan dan dapat menjadi referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini memiliki manfaat bagi mahasiswa, khususnya dalam penyusunan Proposal Judul, sekaligus sebagai sarana untuk menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama menempuh pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Selain itu, penelitian ini juga berfungsi untuk memenuhi salah satu syarat akademik dalam penyelesaian program studi tersebut.

b. Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber referensi dalam proses pembelajaran dan pengajaran di Politeknik Transportasi SDP Palembang serta sebagai referensi yang dapat digunakan bagi lembaga pendidikan.

c. Bagi Penyedia Jasa

Bagi pihak pengelola pelabuhan penyeberangan, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dalam pengelolaan serta pengembangan pelabuhan, sehingga operasional sistem pembelian tiket dapat berjalan lebih efisien bagi masyarakat.

d. Bagi Pengguna Jasa

Apabila hasil penelitian ini dapat ditindaklanjuti dengan baik, maka diharapkan mampu memberikan manfaat serta meningkatkan kenyamanan pengguna jasa terhadap fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan.

E. Batasan Masalah

Supaya pokok permasalahan yang dibahas dalam Proposal Judul ini tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan yang telah di teliti, maka, diperlukan batasan masalah terhadap ruang lingkup penelitian, yaitu:

1. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Nusa Penida Provinsi Bali pada tahun 2025.
2. Penelitian dilakukan terhadap pengguna jasa yang memiliki usia diatas 17 tahun.
3. Penelitian ini meneliti terkait kondisi eksisting penjualan tiket di Pelabuhan Nusa Penida Provinsi Bali

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan menggunakan referensi pada penelitian terdahulu untuk menjadi acuan dan yang menunjang dalam melakukan penelitian terkait penerapan *E-Ticketing*, yaitu:

Penelitian yang dilakukan oleh Putri Sonia (2023) dengan tujuan menganalisa kesiapan pengguna jasa dan pihak penyelenggara pelabuhan terhadap implementasi tiket *online* di Pelabuhan Penyeberangan Taipa Provinsi Sulawesi Tengah yang merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik. Dalam penelitian tersebut dihasilkan kesiapan dan minat pengguna jasa dalam implementasi aplikasi tiket *online* dan menghasilkan suatu sistem informasi dalam bentuk aplikasi yang memudahkan dalam proses pembelian tiket secara *online*.

Selanjutnya penelitian yang sama juga dilakukan oleh Zahara (2024) yaitu menganalisis kesiapan pengguna jasa dan petugas pelabuhan terhadap sistem *Ticketing online* sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik di Pelabuhan Penyeberangan. Penelitian ini menghasilkan kesiapan dari pengguna jasa dalam penerapan sistem *ticketing online* terbukti berpengaruh positif dan ketidaksiapan dari petugas pelabuhan jika diterapkan sistem *ticketing online* untuk merealisasikannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik ini dengan menerapkan sistem *ticketing online* di Pelabuhan Penyeberangan.

Dan penelitian yang dilakukan oleh Rizya Gideon Lateka (2024) mengenai rancangan sistem tiket secara elektronik di pelabuhan

penyeberangan Kariangau Provinsi Kalimantan Timur yang bertujuan untuk mengetahui cara mengatasi antrian kendaraan dan mengetahui rancangan sistem tiket secara *online* di Pelabuhan Penyeberangan Kariangau. Hasil dalam penelitian ini adalah tidak perlu adanya penambahan loket untuk antrian kendaraan karena waktu pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Kariangau dinilai sesuai dan rancangan sistem tiket secara elektronik menghasilkan sebuah rancangan aplikasi bernama FerryNow.

Berdasarkan referensi yang diambil pada penelitian diatas, maka penelitian yang akan dilakukan di pelabuhan Nusa Penida ini adalah mengenai kesiapan penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kesesuaian penerapan *E-Ticketing* terhadap peraturan dan untuk mengetahui kesiapan penumpang. Sehingga nantinya dapat mendukung keberhasilan pelabuhan dalam menyelenggarakan pembelian tiket secara elektronik sesuai dengan peraturan PM 19 Tahun 2020.

2. Teori Pendukung

Pada penelitian yang dilakukan, harus memerlukan adanya teori pendukung pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini. Berikut ini beberapa teori yang terkait dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini:

a. Sistem Informasi Dalam Kegiatan Transportasi

Sistem informasi didefinisikan sebagai rangkaian komponen yang saling terhubung untuk mengumpulkan, mengolah, menyimpan, dan menyebarkan informasi guna mendukung pengambilan keputusan (Sidh, 2013). Sistem informasi dalam transportasi mengacu pada integrasi perangkat keras, perangkat lunak, dan jaringan komunikasi yang memungkinkan pengelolaan data terkait transportasi secara real-time, seperti sistem manajemen lalu lintas, pemantauan kendaraan, dan sistem pemesanan daring. Sistem ini mencakup perangkat keras, perangkat lunak, jaringan, serta data yang terintegrasi untuk mengoptimalkan pengelolaan transportasi, meningkatkan efisiensi, dan memberikan layanan yang

lebih baik kepada pengguna. Sistem informasi transportasi sering digunakan untuk:

- 1) Pengelolaan Operasional: Mengotomatisasi proses operasional, seperti penjadwalan kendaraan, pelacakan rute, dan pengelolaan lalu lintas secara real-time.
- 2) Sistem Pemesanan dan *E-Ticketing*: Memberikan kemudahan bagi pengguna untuk memesan tiket secara daring dan mengakses layanan transportasi dengan cepat.
- 3) Pelacakan dan Pemantauan: Memanfaatkan teknologi GPS (Global Positioning System) dan IoT (Internet of Things) untuk memantau lokasi kendaraan, jadwal keberangkatan, serta kondisi lalu lintas.
- 4) Pengambilan Keputusan: Mendukung analisis data untuk meningkatkan efisiensi rute, konsumsi bahan bakar, dan manajemen sumber daya.
- 5) Pelayanan Pelanggan: Memperbaiki pengalaman pengguna melalui pemberian informasi yang akurat dan layanan berbasis data seperti notifikasi keberangkatan atau perubahan jadwal.

Dengan adanya sistem informasi ini dapat membantu masyarakat atau pengguna jasa dalam mengetahui waktu, lokasi dan memudahkan pemesanan pada layanan transportasi.

b. Operasional Pelabuhan Penyeberangan

Penelitian ini juga menggunakan teori pendukung seperti operasi pelabuhan penyeberangan. Pelabuhan penyeberangan merupakan fasilitas umum yang berfungsi menghubungkan transportasi darat antarpulau (Lilis & Rizki, 2022). Pelabuhan penyeberangan berfungsi sebagai pintu gerbang jalur penghubung darat antar pulau. Adapun beberapa poin yang akan dibahas yaitu:

1) Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 ayat (16) yang dimaksud dengan 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.

2) Transportasi

Transportasi menjadi kebutuhan penting karena kegiatan ekonomi, sosial, dan lainnya yang memerlukan peningkatan mobilitas penduduk serta sumber daya dengan cepat. Transportasi berfungsi sebagai sarana umum untuk memindahkan barang atau manusia dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Wahyusetyawati, E., 2017). Fungsi Utama dari transportasi yaitu:

- a) Mobilitas: Transportasi memungkinkan pergerakan manusia dan barang untuk memenuhi kebutuhan sosial, budaya, dan ekonomi.
- b) Efisiensi: Dengan transportasi yang baik, waktu dan biaya yang diperlukan untuk perpindahan dapat diminimalkan.
- c) Konektivitas: Transportasi menghubungkan berbagai wilayah, menciptakan integrasi antara daerah perkotaan, pedesaan, dan kawasan terpencil.

Transportasi menjadi salah satu infrastruktur utama yang mendukung aktivitas pembangunan, baik di sektor ekonomi, sosial, maupun politik. Dengan sistem transportasi yang efisien,

suatu wilayah dapat berkembang lebih cepat karena koneksi dan distribusi yang optimal.

3) Kapal

Dalam Pasal 1 ayat (8), kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya apung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, dan alat apung lainnya (UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Jenis-jenis kapal penyeberangan yang melayani transportasi antarwilayah yaitu:

a) Kapal Ro-Ro (*Roll-on/Roll-off*)

Kapal ini dirancang untuk mengangkut kendaraan dan penumpang dengan sistem bongkar muat langsung menggunakan ramp atau tanjakan. Hal itu dirancang untuk mempermudah akses keluar-masuk kendaraan seperti mobil, bus, atau truk.

b) Kapal Penumpang Konvensional

Kapal penumpang konvensional digunakan khusus untuk mengangkut penumpang tanpa fasilitas untuk kendaraan. Kapal ini biasanya beroperasi pada rute tertentu yang menghubungkan antardaratan.

c) Kapal Ferry

Kapal ini digunakan untuk melayani penyeberangan lintasan jarak pendek dengan jadwal teratur. Kapal Ferry sering digunakan untuk transportasi penumpang, kendaraan, dan barang di daerah perairan yang ramai.

d) Kapal Barang

Kapal barang dirancang khusus untuk mengangkut barang atau logistik dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Beberapa kapal barang juga ada yang memiliki fasilitas untuk mengangkut penumpang dalam jumlah tertentu.

c. Pelayanan Publik

Pelayanan publik adalah penyediaan layanan oleh instansi pemerintah atau swasta untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Dewi & Suparno, 2022). Pelayanan publik bertujuan memberikan kepuasan kepada masyarakat melalui penyediaan layanan yang berkualitas, efisien, dan efektif.

Ada tiga alasan mengapa pelayanan publik menjadi area strategis untuk memulai pengembangan dan penerapan inovasi di Indonesia, yaitu:

- 1) Pelayanan publik merupakan area di mana pemerintah, sebagai representasi negara, berinteraksi dengan lembaga nonpemerintah. Keberhasilan di bidang ini akan meningkatkan dukungan masyarakat terhadap suatu kinerja.
- 2) Pelayanan publik adalah area di mana berbagai aspek dapat diimplementasikan dengan mudah.
- 3) Pelayanan publik melibatkan kepentingan seluruh elemen, yaitu pemerintah, masyarakat, dan mekanisme pasar.
- 4)

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Pada penelitian yang dilakukan, terdapat dasar hukum yang diperlukan. Adapun dasar hukum tersebut yaitu:

- a. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Peubahan Ketiga Atas 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 20

Terminal adalah fasilitas penlabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau bertambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang dan/atau tempat bongkar muat barang.

4) 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.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket.

1) Pasal 1 ayat (8)

Tiket adalah suatu dokumen perjalanan yang dikeluarkan oleh suatu perusahaan yang berisi pelabuhan asal dan tujuan, tanggal, harga, data penumpang yang digunakan untuk melakukan perjalanan.

2) Pasal 2 ayat (1)

Penumpang angkutan penyeberangan terdiri dari:

- a) Penumpang pejalan kaki; dan
- b) Penumpang pada kendaraan.

3) Pasal 2 ayat (2)

Setiap penumpang angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki tiket.

4) Pasal 4

Tiket sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) dapat diperoleh pada:

- a) Loket penumpang pejalan kaki;
- b) Loket kendaraan penumpang; dan
- c) Tempat atau layanan tiket berbasis teknologi informasi.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggara Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik.

1) Pasal 2 ayat (1)

Penyelenggara tiket elektronik Angkutan Penyeberangan dilaksanakan oleh:

- a) Penyelenggara pelabuhan; atau
- b) Badan Usaha Pelabuhan.

2) Pasal 2 ayat (2)

Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas BPTD dan UPTD.

3) Pasal 3 ayat (1)

Penyelenggara tiket elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dapat bekerja sama dengan pihak lain.

4) Pasal 3 ayat (2)

Kerjasama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus berpedoman pada standar operasional prosedur dari penyelenggara tiket elektronik.

5) Pasal 3 ayat (3)

Penyelenggara tiket elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menetapkan standar operasional prosedur dalam penyelenggaraan tiket elektronik.

6) Pasal 4 ayat (1)

Penyelenggara tiket elektronik harus memberikan informasi perjalanan kepada pengguna jasa.

7) Pasal 4 ayat (2)

Informasi perjalanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a) Lintasan Dan Jadwal Kapal Angkutan Penyeberangan;
- b) Tarif sesuai dengan jenis dan golongan; dan
- c) Nama kapal.

8) Pasal 5 ayat (1)

Tiket elektronik Angkutan Penyeberangan dapat dipesan melalui:

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

9) Pasal 5 ayat (2)

Pemesanan tiket elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipesan paling lambat 2 (dua) jam sebelum jadwal keberangkatan

10) Pasal 5 ayat (3)

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

- a) nama;
- b) jenis kelamin;
- c) usia;
- d) alamat domisili;
- e) nomor kartu identitas, surat

paspor; dan izin mengemudi, atau nomor telepon

11) 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

12) Pasal 7 ayat (1)

Pembayaran Tiket sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat dilakukan secara:

- a) tunai; atau
- b) nontunai.

13) Pasal 7 ayat (2)

Pembayaran secara tunai sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) huruf a dilakukan di gerai retail yang telah bekerjasama dengan penyelenggara tiket elektronik.

14) Pasal 8 ayat (1)

Penerbitan Tiket Angkutan Penyeberangan dapat dilakukan melalui:

- a) elektronik; atau
- b) gerai retail.

15) Pasal 8 ayat (2)

Tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat data:

- a) nomor dan tanggal pemesanan;
- b) nama kapal pengangkut;
- c) nama penumpang;
- d) nomor kartu identitas, surat izin mengemudi, atau paspor; e
- e) nomor kendaraan;
- f) jenis kelamin;
- g) kode pemesanan (booking code) nomor Tiket;

- h) tempat, tanggal, dan waktu pemberangkatan di pelabuhan asal;
- i) pelabuhan tujuan;
- j) waktu tiba di pelabuhan; dan
- k) alamat layanan pengaduan pelanggan yang memuat nomor telepon, email, dan/atau situs web.

16) Pasal 8 ayat (3)

Selain data sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara tiket elektronik harus mencantumkan syarat dan ketentuan di Tiket sebagai bentuk perikatan antara penyelenggara tiket elektronik dan pengguna jasa.

17) Pasal 8 ayat (4)

Syarat dan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit memuat ketentuan:

- a) Pengangkut dapat menolak untuk mengangkut penumpang dalam hal nama penumpang yang tertera pada Tiket tidak sesuai dengan kartu identitas;
- b) Pengangkut dapat menolak untuk mengangkut kendaraan dalam hal golongan kendaraan yang tertera pada Tiket tidak sesuai dengan kendaraan pengangkut dapat menolak untuk mengangkut
- c) Kendaraan dalam hal nomor polisi kendaraan yang tertera pada Tiket tidak sesuai dengan kendaraan;
- d) Penumpang atau kendaraan dilarang membawa barang berbahaya dan terlarang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- e) Hak pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan yang baik.

18) Pasal 9 ayat (1)

Calon pengguna jasa harus mencetak Pas Naik (Boarding Pass) sebelum naik ke kapal.

19) Pasal 9 ayat (2)

Pencetakan Pas Naik (Boarding Pass) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan di mesin penjualan Tiket mandiri atau loket Tiket

d. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor SK.1272/AP.005/DRJD/2018 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik

1) Pasal 7 ayat (1)

Tiket Angkutan Penyeberangan dengan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dapat diperoleh melalui:

- a) pembelian tiket secara elektronik;
- b) secara langsung di pelabuhan penyeberangan dengan menggunakan:
 - (1) uang tunai;
 - (2) kartu langganan;
 - (3) uang elektronik; dan/ atau
 - (4) alat pembayaran elektronik lainnya yang sah.

2) Pasal 8h

Pembelian tiket secara elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a dapat dilakukan melalui website dan/atau mobile application yang dimiliki oleh:

- a) Penyelenggara Pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan untuk penjualan tiket secara terpadu;
- b) Badan Usaha Angkutan Penyeberangan untuk pelabuhan yang tidak melakukan penjualan tiket secara terpadu; dan/atau
- c) Pihak lain yang bekerja sama dengan Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, atau Badan Usaha Angkutan Penyeberangan.

2. Landasan Teori

Dalam penelitian ini, terdapat juga landasan teori yang berhubungan dengan objek penelitian, sehingga tidak terjadinya kekeliruan dalam penelitian yang akan dibahas. Adapun teori-teori yang akan dibahas, yaitu:

a. *E-Ticketing*

Menurut Purba (2021), *E-Ticketing* adalah sistem pencatatan penjualan tiket yang tidak menggunakan media kertas. Keunggulan *E-Ticketing* mencakup efisiensi waktu dan biaya, kemudahan integrasi data, dan fleksibilitas transaksi. Hal ini mempermudah integrasi data dan mendorong pengelolaan layanan yang lebih baik.

Implementasi sistem informasi pemesanan e-tiket dapat mempermudah proses penjualan tiket kepada pembeli tanpa memerlukan banyak waktu, serta mampu meningkatkan efektivitas dan efisiensi kinerja pegawai.

Adapun poin-poin yang akan dibahas dari *E-Ticketing* sebagai landasan teori pada penelitian ini yaitu:

1) *Website*

Website adalah alamat atau lokasi dalam internet di halaman *web*, umumnya membuat dokumen berbentuk *HTML* dan dapat berisi beberapa gambar atau foto grafis, teks, musik bahkan gambar yang bergerak. Dengan teknologi tersebut, informasi dapat di akses dengan mudah selama 24 jam dan dikelola oleh mesin (Rochmawati, I., 2019). *Website* dirancang untuk tujuan tertentu, seperti penyebaran informasi, pemasaran, layanan pelanggan, hingga transaksi *e-commerce*. Fungsi utama website meliputi:

- a) Penyediaan informasi,
- b) Komunikasi, hiburan, dan
- c) Transaksi bisnis.

2) Aplikasi *online*

Aplikasi adalah program siap pakai yang dapat menjalankan perintah-perintah dari pengguna untuk menghasilkan output yang lebih akurat sesuai dengan tujuan pembuatan aplikasi tersebut. Aplikasi berarti pemecahan masalah yang menggunakan salah satu teknik pengolahan data, biasanya berfokus pada komputasi yang diinginkan atau diharapkan, maupun pengolahan data sesuai kebutuhan (Abdurahman, H., Riswaya, A. R., & Id, A., 2014).

Aplikasi memiliki fungsi sebagai alat untuk mempermudah proses pengolahan data, meningkatkan efisiensi kerja, dan memberikan solusi sistematis untuk kebutuhan tertentu.

3) *QR Code*

QR Code (*Quick Response Code*) adalah gambar berbentuk matriks dua dimensi yang mampu menyimpan data di dalamnya. *QR Code* merupakan pengembangan dari barcode yang awalnya berbentuk satu dimensi menjadi dua dimensi. *QR Code* mampu menyimpan data dalam jumlah yang jauh lebih besar dibandingkan dengan barcode (Nugraha, M. P., & Munir, R., 2011).

QR Code biasa digunakan untuk menyimpan data berupa teks, baik itu numerik, alfanumerik, maupun kode biner. *QR Code* banyak digunakan untuk keperluan komersial, khususnya di Jepang, biasanya berisi tautan URL ke alamat tertentu atau sekadar teks berisi iklan, promosi, dan lain-lain.

QR Code banyak digunakan di berbagai sektor seperti pemasaran, pendidikan, transportasi, dan pembayaran digital karena fleksibilitas dan efisiensinya dalam menyampaikan informasi.

4) *Cashless*

Cashless merupakan salah satu produk yang diciptakan untuk memudahkan pelanggan melalui perangkat dan metode transaksi keuangan digital. Sistem ini banyak digunakan untuk mempercepat proses pembayaran, meningkatkan keamanan, dan mengurangi biaya operasional. Sistem ini menggunakan metode pembayaran elektronik seperti kartu kredit, kartu debit, atau aplikasi berbasis dompet digital (Marlina, L., Mundzir, A., & Pratama, H., 2020).

Cashless berfungsi sebagai alat pembayaran non-tunai yang memudahkan transaksi antara konsumen dan pedagang yang bukan penerbit uang elektronik tersebut. *E-money* terbagi menjadi dua jenis:

- a) Berbasis Chip (*e-money*): Nilai uang disimpan dalam chip pada kartu fisik.
- b) Berbasis Server (*e-wallet*): Nilai uang disimpan secara elektronik dalam server, diakses melalui aplikasi pada perangkat seperti smartphone.

b. Kuesioner

Kuesioner adalah alat pengumpulan data primer yang digunakan dalam metode survei untuk mendapatkan opini dari responden. Kuesioner dapat dimanfaatkan untuk mengumpulkan informasi pribadi, seperti sikap, opini, harapan, dan keinginan responden. Idealnya, semua responden bersedia mengisi kuesioner atau setidaknya memiliki motivasi untuk menyelesaikan pertanyaan maupun pernyataan yang tercantum dalam kuesioner penelitian (Pujiastuti, I., 2010).

Metode ini sering digunakan dalam penelitian kuantitatif maupun kualitatif. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan kuesioner berupa kuesioner tertutup untuk menggali informasi mengenai kesiapan penerapan sistem *ticketing online* di Pelabuhan Penyeberangan. Kuesioner diberikan langsung kepada pengguna jasa

dan juga diberikan kepada operator pelabuhan dengan melakukan penyebaran kuesioner.

1) Uji Validitas

Uji validitas adalah pengujian untuk menentukan apakah suatu alat ukur dapat dianggap valid (sahih) atau tidak. Alat ukur yang dimaksud di sini adalah pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner. Sebuah kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan-pertanyaan di dalamnya mampu mengungkapkan hal yang ingin diukur oleh kuesioner tersebut (Janna, N. M., & Herianto, H., 2021). Validitas uji bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana sebuah instrumen pengukuran dapat menghasilkan data yang valid atau sesuai dengan harapan.. Menurut Sugiyono (2017:184), derajat kebebasan (df) dalam uji Korelasi Product Momen adalah $n-2$ karena menggunakan 2 variabel yaitu kesiapan penumpang (x) terhadap penerapan *E-Ticketing* (y). Sehingga r tabel yang digunakan adalah tabel r *Product Moment* dengan $df = n-2$. Untuk tingkat signifikansi pada r tabel menggunakan tingkat signifikasi 2 arah karena 2 variabel hanya menyatakan hubungan (tidak diketahui positif/negatif). Instrumen atau item pertanyaan dinyatakan valid jika nilai r hitung \geq r tabel (pada tingkat signifikansi 0,05) , yang menunjukkan adanya korelasi signifikan terhadap skor total.

2) Uji Reliabilitas

Menurut Amanda, L., Yanuar, F., & Devianto, D (2019), uji reliabilitas adalah Pengujian indeks yang menunjukkan tingkat keandalan atau keterpercayaan suatu alat pengukur. Menurut Nugraha, Putri, & Gupro (2024) untuk mengetahui reliabilitas digunakan metode *alpha cronbach* untuk menguji apakah butir pertanyaan reliable dengan batasan nilai 0,60. Sekaran (1992) menyebutkan, nilai di bawah 0,60 dianggap kurang baik, nilai diatas 0,70 dianggap wajar, dan nilai di atas 0,80 dianggap baik. Pengujian ini didapat dengan bantuan *Software SPSS*

c. Populasi dan Sampel

1) Populasi

Menurut Sugiyono (2013), mendefinisikan populasi Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Data populasi pelabuhan yang diambil yaitu dari 5 tahun terakhir digunakan untuk menganalisis tren dan pola pertumbuhan pelabuhan. Dengan melihat data historis selama 5 tahun, kita bisa mendapatkan gambaran yang lebih jelas tentang bagaimana populasi pelabuhan berubah dari waktu ke waktu, termasuk faktor-faktor yang mempengaruhinya.

2) Sampel

Menurut Sugiyono (2013), sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Sampel diambil dari sebagian populasi penelitian yang mewakili keseluruhan populasi.

d. Model *Skoring*

Menurut Sihotang (2016), Model (sistem) skoring atau Weighted Linear Combination (WLC) digunakan untuk merepresentasikan tingkat kedekatan, keterkaitan, atau beratnya dampak tertentu pada suatu fenomena secara spasial. Pada penelitian ini, teknik skoring digunakan untuk mengetahui persentase tingkat kesiapa dari hasil jawaban kuesioner yang menggunakan skala *guttmen*. Menurut pranatawijaya, Widiatry, Priskilla dan Putra (2019), untuk mengetahui persentase dari kuesioner, dihitung dari total jawaban Ya hasil dari kuesioner yang telah disebar ke

penumpang. Berikut adalah rumus teknik *skoring* untuk skala *guttman* adalah sebagai Berikut.

$$P = \frac{\Sigma x}{\Sigma x_1} \times 100\% \quad (2.1)$$

Ket :

P = Persentase Nilai

Σx = Total Skor Jawaban Ya

Σx_1 = Skor Maksimal

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama Praktik Kerja Lapangan yang berlangsung selama 4 (empat) bulan, yaitu mulai pada tahun 2025, bertempat di Pelabuhan Penyeberangan.

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Februari				Maret				April				Mei				Juni	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
1.	Laporan ke Instansi PKL																		
2.	Pelaksanaan PKL dan Magang																		
3.	Observasi dan Identifikasi Masalah																		
4.	Pengumpulan dan Penyusunan Data																		
5.	Presentasi di Instansi PKL																		
6.	Mahasiswa Pulang PKL dan Magang																		

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan kuantitatif deskriptif. Analisis deskriptif kuantitatif adalah metode statistik yang bertujuan untuk menggambarkan, merangkum, dan menganalisis data berbentuk kuantitatif (Aziza, N., 2023). Pendekatan ini sangat cocok digunakan dalam penelitian yang membutuhkan generalisasi, pengukuran objektif, dan pengujian hubungan antarvariabel.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen ini digunakan sebagai alat pengumpul data yang dapat berbentuk test, angket/kuesioner, untuk pedoman wawancara atau observasi. Sebelum instrumen digunakan untuk pengumpulan data, maka instrumen penelitian harus terlebih dulu diuji validitas dan reliabilitasnya (Sugiyono, 2013).

Pada penelitian kuantitatif deskriptif, teori yang digunakan harus sudah jelas, karena teori tersebut berperan dalam memperjelas masalah yang diteliti, menjadi dasar perumusan hipotesis, serta menjadi acuan dalam menyusun instrumen penelitian. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a. Kuesioner menjadi pilihan yang lebih populer dibandingkan instrumen lainnya. Pada penelitian ini, kuesioner berbentuk pertanyaan tertutup yang disusun secara digital menggunakan Google Form. Penyebaran kuesioner dilakukan kepada 100 responden dengan link atau memanfaatkan QR Code untuk mempermudah akses dan distribusi.
- b. SPSS merupakan program aplikasi dengan kemampuan analisis statistik yang tinggi serta sistem manajemen data berbasis grafis. Program ini menggunakan menu deskriptif dan kotak dialog sederhana, sehingga memudahkan pengguna dalam mengoperasikannya. SPSS versi 25 banyak dimanfaatkan dalam berbagai penelitian pemasaran, pengendalian dan peningkatan mutu (quality improvement), serta penelitian ilmiah lainnya (Basuki, A. T., 2014).

c. Skala Guttman adalah skala yang hanya menyediakan dua pilihan jawaban, misalnya ya–tidak, baik–jelek, pernah–belum pernah, dan lain-lain (Bahrin, Alifah, & Mulyono, 2018). Oleh karena itu data yang dihasilkan adalah data nominal, dimana jawaban positif diberi nilai 1 dan negatif diberi nilai 0. Penelitian ini menggunakan Skala *guttman* dengan YA= 1 dan TIDAK= 0.

Tabel 3. 2 Kriteria Penilaian

Kriteria	Indek Penilaian
Ya	1
Tidak	0

4. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Pada penelitian ini, populasi dihitung dari banyaknya penumpang yang ada di Pelabuhan Nusa Penida. Populasi dalam penelitian ini yaitu jumlah produktifitas pada kedatangan dan keberangkatan penumpang 5 tahun terakhir yaitu total 274.868 jiwa.

b. Sampel

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah non probability sampling, di mana peneliti tidak memberikan peluang yang sama kepada setiap anggota populasi untuk terpilih menjadi sampel (Sugiyono, 2018:84). Pengambilan sampel menggunakan rumus *slovin*. Contoh dalam pengambilan sampel menggunakan rumus *slovin*, didapatkan ukuran sampel minimum adalah

$$n = \frac{N}{1+N(E^2)} \quad (3.1)$$

$$n = \frac{274.868}{1+2.74.868(0,01)}$$

$$n = 99,96$$

$$n = 100$$

Keterangan:

$$n = \text{ukuran sampel} = 99,96 / 100$$

$$N = \text{Ukuran Populasi} = \text{orang}$$

E = persen kelonggaran tidak pasti karena pengambilan sampel masih ditolerir, maksimum 10% = 0,1

Jadi, total sampel Penumpang yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 sampel. Menurut Nugraha, Putri dan Gupron (2024) yang mengacu pada pendapat Sugiyono dalam penelitian, jumlah sampel yang ideal dianjurkan berada pada rentang 30 sampai 500. Dengan berpedoman pada teori tersebut, peneliti memilih 100 orang sebagai responden.

5. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif, karena menggunakan dua sumber data pada penelitian ini, yaitu:

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber aslinya. Teknik pengumpulan data primer meliputi wawancara, observasi, dan diskusi terfokus (Fadilla, A. R., & Wulandari, P. A., 2023). Data primer ini dikumpulkan oleh penulis dalam pelaksanaan survey di pelabuhan tersebut. Dalam penelitian ini, data primer didapatkan dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap pihak operator yang bertugas operasional dan pengguna jasa Pelabuhan Penyeberangan. Adapun data primer didapatkan dari pengisian kuesioner yang dibagikan. Yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini yaitu:

- 1) Observasi pada Pelabuhan Nusa Pendia
- 2) Kuesioner dalam bentuk *google form* yang disebarluaskan kepada masyarakat atau penumpang di pelabuhan
- 3) Data produktivitas pelabuhan penyeberangan

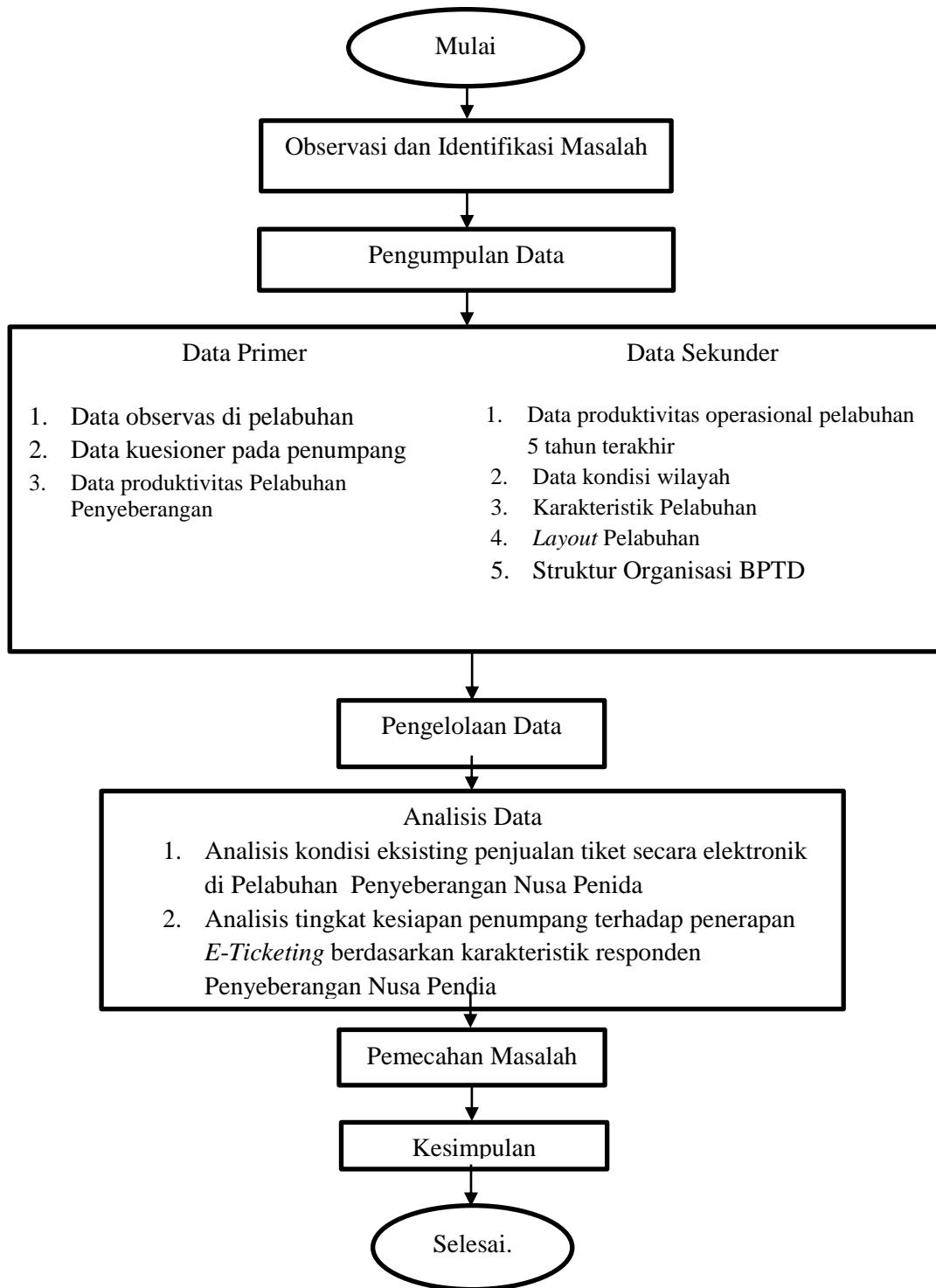
b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung dari objek penelitian. Data ini berupa informasi yang telah tersedia dan dikumpulkan oleh pihak lain melalui berbagai metode, baik untuk tujuan komersial maupun nonkomersial (Fadilla, A. R., & Wulandari, P. A., 2023). Data sekunder ini dihasilkan dari pengumpulan yang bersumber dari data yang ada di instansi terkait dan dari sumber lainnya yang masih berhubungan. Data ini dapat berbentuk dokumentasi atau data laporan yang sudah tersedia. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah:

- 1) Data kondisi instansi atau perusahaan yang sudah ada
- 2) Data karakteristik kapal yang ada pada pelabuhan
- 3) Data produktivitas Pelabuhan Penyeberangan 5 tahun terakhir

6. Bagan Alir Penelitian

Untuk memastikan bahwa tujuan penelitian ini tercapai dengan baik dan terarah, maka disusunlah sebuah alur penelitian yang jelas dan sistematis. Alur penelitian ini dirancang untuk membantu penulis dalam mengikuti tahapan-tahapan yang telah ditentukan, sehingga proses penelitian dapat berlangsung dengan lancar dan sesuai dengan rencana. Dengan adanya alur penelitian ini, diharapkan setiap langkah dalam penelitian dapat dilakukan dengan tepat, meminimalkan kesalahan, dan memaksimalkan efektivitas penelitian. Bagan alir penelitian yang menggambarkan tahapan-tahapan dalam penelitian ini.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

a. Metode Observasi

Metode observasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat kondisi atau perilaku objek yang menjadi fokus pengamatan (Hasibuan, M. P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U., 2023). Data yang didapatkan berupa fasilitas pendukung dari penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan dalam penyesuaianya dengan peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020.

b. Metode Kuesioner

. Kuesioner digunakan untuk memperoleh data dari subjek penelitian secara efisien, terutama ketika jumlah responden cukup besar dan penyebarannya luas (sugiyono, 2013). Metode ini dilakukan dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan kepada responden. Pada penelitian yang dilakukan ini, kuesioner menggunakan pertanyaan tertutup dengan menggunakan skala *guttman* yaitu jawaban Ya dan Tidak. Kuesioner akan diberikan kepada penumpang yang ada di pelabuhan. Hasil yang didapatkan dari metode ini adalah tingkat kesiapan penumpang dalam penerapan *E-Ticketing*. (kuesioner ditampilkan)

c. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan sumber non manusia yang dapat dianalisis secara berulang-ulang tanpa mengalami perubahan. Teknik ini digunakan untuk mencari data atau informasi mengenai hal hal berupa catatan, buku-buku cetak, artikel, serta jurnal untuk mendukung pelaksanaan terkait rumusan masalah penelitian. Dokumentasi berguna untuk mengecek data yang telah terkumpul (Darmansyah, dkk., 2018; Masrohati, 2020).

Metode dokumentasi dilakukan pada penelitian ini agar dapat mengumpulkan data yang diinginkan. Penulis mengumpulkan data dengan melakukan pencatatan dan yang diperlukan untuk memperoleh informasi yang mendukung dalam penelitian.

2. Data Sekunder

Untuk mendapatkan data sekunder, maka metode yang digunakan yaitu:

a. Metode Kepustakaan

Menurut Sugiyono (2013), Studi kepustakaan berkaitan dengan analisis teori dan referensi lain yang relevan dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang dalam konteks sosial yang sedang diteliti. Metode ini digunakan untuk memperkaya landasan teori dan mendukung analisis dalam penelitian. Data didapat dari sumber pustaka dan materi tertulis terkait permasalahan yang akan dibahas. Data data yang akan dikumpulkan seperti dari jurnal, artikel, atau buku catatan yang sesuai apa yang diteliti.

b. Metode Institusional

Menurut referensi dari KKW sebelumnya, metode ini digunakan untuk memperoleh data sekunder adalah dengan mempelajari dokumen resmi yang dimiliki oleh institusi terkait. Metode institusional dilakukan dengan memperoleh data dari instansi atau perusahaan yang menjadi tempat penelitian. Data ini dapat diperoleh dari:

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)
- 2) Badan Pusat Statistik (BPS)

Dengan metode ini diharapkan dapat membantu mengumpulkan data seperti Daftar Produktivitas Pelabuhan dalam 5 tahun terakhir, daftar kapal yang beroperasi, data kondisi wilayah, karakter pelabuhan dan struktur organisasi yang ada.

C. Teknik Analisis Data

Pada penelitian dengan jenis kuantitatif, perlu dilakukan pengelolan data seperti berbentuk angka yang diperoleh melalui survei berbentuk kuesioner untuk mengetahui persentase kesiapan . Analisis yang diterapkan untuk melakukan penelitian pada lokasi penelitian adalah teknik *skoring* dengan skala *guttman*.

1. Analisis Kondisi Eksisting Penjualan Tiket Secara Elektronik di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida dengan Obsevasi

Dalam penelitian ini, metode observasi digunakan untuk menilai kondisi aktual penjualan tiket di Pelabuhan Nusa Penida. Teknik ini dilakukan dengan mengamati secara langsung dan mencatat kondisi maupun perilaku objek yang menjadi fokus penelitian (Hasibuan, M. P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U., 2023). Data yang diperoleh meliputi fasilitas pendukung penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan serta kesesuaianya dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020.

2. Analisis tingkat kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing* berdasarkan karakteristik Menggunakan Teknik *Skoring* dengan skala *guttman*.

Pada penelitian yang dilakukan ini, data yang digunakan dari hasil observasi dan kuesioner yang telah disebarluaskan diperoleh hasil pengukuran adalah siap – tidak siap. Kuesioner yang digunakan skala *guttmen* yang memberikan jawaban Ya dan Tidak. Menurut pranatawijaya, Widiatry, Priskilla dan Putra (2019), untuk mengetahui persentase jawaban Ya dari hasil kuesioner adalah dengan perhitungan sebagai berikut.

$$P = \frac{\Sigma x}{\Sigma x_1} \times 100\% \quad (3.2)$$

Ket :

P = Persentase Nilai

Σx = Total Skor Jawaban Ya

Σx_1 = Skor Maksimal

Dengan dilakukan perhitungan menggunakan teknik skoring dengan skala *guttman*, didapatkan hasil persentase dari kuesioner tentang siap atau tidak siap dari penumpang terkait penerapan sistem *E-Ticketing* yang berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggara Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik. Pada referensi dari Purboyo, Budi, & Triwahyuni (2020), menunjukkan kategori rentang pengukuran 0% sampai 50% disebut dengan “tidak siap” , untuk rentang pada 50% digunakan sebutan “tidak siap dan mendekati siap” sedangkan untuk rentang 50% sampai 100% maka digunakan sebutan “siap”

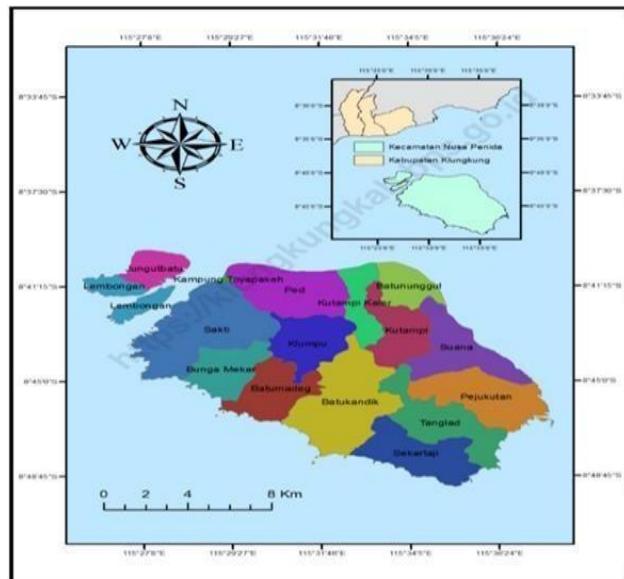
BAB IV

ANALISIS DAN PERMASALAHAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Gambar Lokasi Penelitian

a. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Nusa Penida

Sumber: Nusa Penida Dalam Angka (2024)

Berdasarkan BPS Kabupaten Kelungkung (2024), secara geografis, Nusa Penida terletak pada koordinat $115^{\circ}27'47,6''$ BT - $115^{\circ}37'41,8''$ BT. Pulau yang lebih dikenal oleh masyarakat lokal Kabupaten Klungkung ini memiliki garis pantai sekitar 90 km, daratan seluas 20 km, serta Kepulauan Nusa Penida seluas 70 km. Potensi ekonomi maritimnya cukup besar, terutama dalam budidaya rumput laut dan penangkapan ikan. Secara topografi, permukaan tanah di wilayah ini umumnya tidak rata, bergelombang, dan didominasi oleh bukit-bukit terjal yang kering dan tandus, dengan hanya sebagian kecil yang berupa dataran rendah.

b. Luas Wilayah

Menurut BPS Kabupaten Kelungkung (2024), secara keseluruhan Kecamatan Nusa Penida memiliki luas daratan yang mencapai 202,84 km². Wilayah ini terdiri dari beberapa desa dengan luas yang bervariasi. Desa Batukandik merupakan desa dengan wilayah terluas di kecamatan ini, mencakup area sebesar 21,66 km² atau sekitar 10,68 persen dari total luas Kecamatan Nusa Penida. Di sisi lain, wilayah dengan luas terkecil adalah Denpasar, yang hanya memiliki luas sekitar 0,65 km² atau sekitar 0,32 persen dari total luas kecamatan. Perbedaan luas wilayah ini mencerminkan beragamnya kondisi geografis di Kecamatan Nusa Penida. Adapun beberapa desa yang tersebar di Kecamatan Nusa Penida sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Nusa Penida

Desa	Luas Km (Km ²)	Persentase Terhadap Luas Wilayah (%)
Sakti	13,16	6,49
Bunga Mekar	19,73	9,73
Batu Madeg	13,56	6,69
Klumpu	13,58	6,69
Batu Kandik	21,66	10,68
Sekartaji	15,39	7,59
Tanglad	15,24	7,51
Pejukutan	10,84	5,34
Sauna	10,42	5,14
Batununggul	13,45	6,63
Kutampi	13,14	6,48
Kutampi Kaler	10,75	5,3
Ped	21,15	10,43
Kampung	0,65	0,32

Desa	Luas Km (Km ²)	Persentase Terhadap Luas Wilayah (%)
Toyapakeh		
Lembongan	6,15	3,03
Jungutbatu	3,97	1,96
Nusa Penida	202,84	100

Sumber : Nusa Penida Dalam Angka (2024)

c. Kependudukan

Salah satu faktor utama yang mendorong peningkatan perekonomian di suatu wilayah adalah kualitas sumber daya manusia, yaitu penduduk yang menetap dan beraktivitas di wilayah tersebut. Sebagai elemen paling penting dalam proses pembangunan, sumber daya manusia memiliki peran strategis dalam menentukan kemajuan suatu daerah. Oleh karena itu, pemerintah perlu memberikan perhatian khusus terhadap laju pertumbuhan penduduk agar tetap terkendali.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik (BPS), persentase penduduk dari jenis kelamin yang ada di provinsi bali tahun 2024 mencapai 50,37% untuk laki-laki dan 49,63 untuk perempuan. Adapun jumlah penduduk yang ada di kecamatan Nusa Penida Kabupaten Kelungkung sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk per desa di Kecamatan Nusa Penida

Desa/Kelurahan	Penduduk (Jiwa)		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Sakti	2.411	2.372	4.783
Batumadeg	1.619	1.495	3.114
Klumpu	2.590	2.499	5.089
Batukandik	2.944	2.777	5.721
Sekartaji	1.091	1.008	2.099
Tanglad	1.444	1.461	2.905

Desa/Kelurahan	Penduduk (Jiwa)		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Suana	2.177	2.174	4.351
Batununggul	2.927	2.951	5.878
Kutampi	1.871	1.832	3.705
Ped	2.729	2.708	5.437
Kampung Toyapakeh	420	412	832
Lembongan	2.623	2.661	5.287
Jungutbatu	2.033	2.000	4.033
Pejukutan	1.805	1.860	3.665
Kutampi Kaler	1.834	1.852	3.686
Bunga Mekar	2.029	1.971	4.000
Nusa Penida	32.547	32.033	64.580

Sumber: Nusa Penida dalam angka (2024)

d. Media Teknologi Internet

Saat ini, teknologi bertumbuh cepat dan masyarakat harus mengikuti perubahan yang ada. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), persentase penduduk berumur 5 tahun ke atas yang telah menguasai teknologi telpon seluler/Nirkabel dalam 3 tahun terakhir di Provinsi Bali 2024 berdasarkan jenis kelaminnya 81,81% dari laki-laki dan 68,64% dari perempuan. Di Kabupaten Klungkung sebesar 76,46% dari laki-laki dan 61,93% dari perempuan.

Adapun kekuatan sinyal yang ada di daerah Kecamatan Nusa Penida Kabupaten Klungkung yaitu:

Tabel 4. 3 Kekuatan dan Jenis Sinyal Internet di Kecamatan Nusa Penida

Desa/Kelurahan	Kekuatan Sinyal Telpon Seluler	Jenis Sinyal Internet Telpon Seluler
Sakti	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Batumadeg	Sinyal lemah	3G/H/H+/EVDO

Desa/Kelurahan	Kekuatan Sinyal Telpon Seluler	Jenis Sinyal Internet Telpon Seluler
Klumpu	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Batukandik	Sinyal sangat kuat	3G/H/H+/EVDO
Sekartaji	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Tanglad	Sinyal sangat kuat	3G/H/H+/EVDO
Suana	Sinyal sangat kuat	4G/LTE
Batununggul	Sinyal kuat	4G/LTE
Kutampi	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Ped	Sinyal sangat kuat	3G/H/H+/EVDO
Kampung Toyapakeh	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Lembongan	Sinyal kuat	4G/LTE
Jungutbatu	Sinyal lemah	3G/H/H+/EVDO
Pejukutan	Sinyal sangat kuat	4G/LTE
Kutampi Kaler	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Bunga Mekar	Sinyal kuat	3G/H/H+/EVDO
Nusa Penida		

Sumber: Nusa Penida dalam angka (2024)

e. Batas Administrasi

Provinsi Bali memiliki wilayah daratan yang mencakup luas sekitar 17.136 km². Secara administratif, Provinsi Bali terbagi menjadi sembilan kabupaten. Jika ditinjau dari letak geografisnya, Provinsi Bali memiliki batas-batas administratif yang jelas. Salah satu wilayah yang termasuk dalam provinsi ini adalah Pulau Nusa Penida, yang dikelilingi oleh berbagai perairan.

Batas administratif Pulau Nusa Penida meliputi wilayah di sebelah utara yang berbatasan dengan Selat Badung, sedangkan di sebelah timur berbatasan langsung dengan perairan luas Samudra Hindia. Sementara itu, di bagian selatan, pulau ini juga berbatasan dengan Samudra Hindia, dan di bagian barat berbatasan kembali dengan Selat Badung.

Berdasarkan dari posisi geografi, Kabupaten Klungkung memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- 1) Sebelah Utara : Laut Bali/Laut Jawa
- 2) Sebelah Timur : Selat Lombok
- 3) Sebelah Selatan : Samudera Indonesia
- 4) Sebelah Barat : Kabupaten Gianyar, Kabupaten Bangli

2. Sarana Transportasi

Sarana angkutan penyeberangan memiliki peran penting dalam mendukung pelayanan serta kinerja pelabuhan penyeberangan. Hal ini juga berlaku bagi Pelabuhan Nusa Penida, di mana keberadaan sarana yang memadai menjadi faktor utama dalam kelancaran operasional pelabuhan. Dengan tersedianya sarana transportasi yang memadai dan berfungsi dengan baik, arus lalu lintas penumpang, kendaraan, serta barang dapat bergerak dengan lancar. Hal ini diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan aktivitas perekonomian di kawasan tersebut.

Terdapat satu kapal *Ferry/Roro* yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida, yaitu KMP. Nusa Jaya Abadi, yang melayani rute Nusa Penida – Padang Bai

Tabel 4. 4 Izin Lintasan Kapal di Pelabuhan Mentigi Nusa Penida

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Berat	Lintasan
1	Nusa Jaya Abadi	Pemerintah Provinsi Bali	629 GT	Nusa Penida- Padang Bai

Sumber : Badan Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali (2025)

Adapun spesifikasi kapal *ro-ro* yang sedang beroperasi di Pelabuhan Nusa Penida sebagai berikut:



Gambar 4. 2 KMP Nusa Jaya Abdi

KMP Nusa Jaya Abadi merupakan kapal dengan bobot 629 Gross Tonnage (GT) yang memiliki kapasitas angkut penumpang hingga 200 orang serta mampu mengangkut sebanyak 17 unit kendaraan. Berikut ini adalah gambar KMP. Nusa Jaya Abadi beserta informasi lengkap mengenai spesifikasi kapal (*ship particular*):

Tabel 4. 5 *Ship Particular* KMP Nusa Jaya Abadi

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	Nusa Jaya Abadi
Call Sign/Panggilan	Y C P E
Tipe Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 629 GT
Pemilik	Pemerintah Provinsi Bali
Galangan Pembuatan	PT Pal Indonesia
Tahun Pembuatan	2006
Klasifikasi Kapal	Adpel Utama Benoa Bali
Kecepatan Kapal	9 knot
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	39,50 meter
Panjang (LBP)	32,50 meter
Lebar Kapal	11,60 meter
Dalam (h)	3,00 meter
Draft Kapal	1,80 meter

Uraian	Keterangan
Permesinan	
Mesin Utama	Baudouin
Tipe	12 M 26.2-A225
Tenaga Kuda/PK	2x1100 HP
RPM	1900
Mesin Bantu	Dongfeng Cummins
Tipe	6 BTA5.9-GM100
Tenaga	2 x 136 HP
Kapasitas Muat	
Jumlah Awak Kapal	18 orang
Jumlah Penumpang	150 orang
Kendaraan	17 unit

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat (2025)

3. Prasarana Transportasi

Dalam melakukan kegiatan operasional di pelabuhan, prasarana harus di sediakan dengan baik untuk menunjang kenyamanan dalam memberikan pelayanan pada pengguna jasa dan meningkatkan kinerja pada Pelabuhan. Oleh karena itu, BPTD Kelas II Bali bertanggung jawab terhadap pengolaan Pelabuhan Nusa Penida. Prasarana yang ada di pelabuhan Nusa Penida yaitu:

a. Fasilitas Sisi Darat di Pelabuhan Nusa Penida

Adapun beberapa fasilitas daratan yang telah disediakan di Pelabuhan Nusa Penida adalah sebagai berikut:

1) Lapangan Parkir Antar/Jemput Penumpang

Pada Pelabuhan Nusa Penida, terdapat lapangan parkir antar/jemput dengan luas $485,7 \text{ m}^2$ yang berfungsi untuk tempat parkir kendaraan di Pelabuhan Nusa Penida. Lapangan parkir saat ini disediakan sebagai area parkir siap muat kendaraan dan tempat parkir karyawan.



Gambar 4. 3 Lapangan Parkir Antar/Jemput Penumpang

2) Perkantoran Untuk Kegiatan Pemerintahan dan Pelayanan Jasa

Untuk memastikan operasional sebuah pelabuhan penyeberangan berjalan dengan lancar dan efisien, diperlukan manajemen yang baik. Dalam mendukung sistem manajemen tersebut, dibutuhkan keberadaan sebuah bangunan yang berfungsi sebagai pusat kendali operasional, yaitu kantor administrasi.

Salah satu pelabuhan yang mengimplementasikan sistem ini adalah Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida, yang berada di bawah pengelolaan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Bali. Semua proses administrasi yang berkaitan dengan operasional Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida dilakukan dan dikelola di kantor administrasi ini. Untuk menunjang fungsinya sebagai pusat kegiatan administratif dan pelayanan, kantor ini dibangun dengan luas mencapai 523,3 m², sehingga dapat menampung berbagai kebutuhan operasional dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan kepada para pengguna jasa penyeberangan.



Gambar 4. 4 Perkantoran Pelayanan Jasa

3) Parkir Kendaraan Siap Muat

Area parkir yang ada diperuntukkan bagi kendaraan di pelabuhan sebagai tempat menunggu sebelum memasuki kapal. Tempat ini sering disebut sebagai lapangan parkir siap muat, di mana kendaraan yang telah melewati pemeriksaan di pos pemeriksa manifest akan menjalani pengecekan ulang sebelum akhirnya diizinkan naik ke kapal. Petugas di area ini juga bertanggung jawab untuk memastikan kendaraan yang masuk sesuai dengan daftar manifes dan telah memenuhi semua persyaratan sebelum diizinkan naik ke kapal.

Dengan adanya lapangan parkir siap muat, kendaraan dapat tertata dengan lebih terorganisir, sehingga menghindari kemacetan atau penumpukan yang dapat menghambat proses bongkar muat kapal. Lapangan parkir siap muat ini memiliki luas mencapai 1.033 m², sehingga dapat menampung sejumlah kendaraan yang tengah bersiap untuk proses pemuatan ke dalam kapal.



Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat

4) Toilet/WC

Pada Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida tersedia dua unit toilet yang masing-masing memiliki luas 4,5 meter persegi. Kedua toilet tersebut terletak di area belakang ruang tunggu, sehingga dapat digunakan oleh para penumpang dan pengunjung yang membutuhkan fasilitas tersebut sebelum atau setelah perjalanan mereka.



Gambar 4. 6Toilet/WC Pelabuhan

5) Pos Jaga Pelabuhan

Pos Jaga yang terletak di Pelabuhan Mentigi, Nusa Penida, memiliki peran penting dalam memastikan keamanan dan ketertiban di area pelabuhan, baik dalam kondisi normal maupun saat terjadi kepadatan. Dengan luas mencapai 35 meter, pos ini menjadi pusat koordinasi bagi petugas dalam menjaga kelancaran arus penumpang serta kendaraan yang keluar masuk pelabuhan,

sehingga menciptakan lingkungan yang aman dan tertib bagi para pengguna jasa pelabuhan. Pos jaga dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 4. 7 Pos Jaga Pelabuhan

6) Lampu Penerangan

Di Pelabuhan Nusa Penida terdapat juga beberapa lampu penerangan yang tersedia. Kondisi lampu penerangan yang ada cukup baik dan tersebar dengan jumlah 8 titik di seluruh area Pelabuhan Nusa Penida. Adapun lampu yang ada di Pelabuhan Nusa Penida dapat dilihat di salah satu contoh gambar 4.8 di bawah ini.



Gambar 4. 8 Lampu Penerangan

7) Terminal Penumpang

Terminal penumpang menjadi fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Nusa penida agar penumpang dapat beristirahat dengan nyaman sambil menunggu proses keberangkatan. Di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida, ruang tunggu memiliki luas 119,6 m² dan dilengkapi dengan 48 kursi, yang bertujuan

untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang selama menunggu jadwal keberangkatan kapal.



Gambar 4. 9 Terminal Penumpang

8) Loket Tiket

Loket penumpang yang ada di Pelabuhan Nusa Penida disediakan bagi penumpang untuk melakukan pembelian tiket sebelum keberangkatan. Loket penjualan tiket ini berlokasi di bagian depan ruang tunggu dan terdiri dari dua jalur. Loket tiket ini memiliki luas $8,7 \text{ m}^2$. berikut gambar loket penjualan tiket yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.



Gambar 4. 10 Loket Tiket

Adapun inventaris tentang Fasilitas sisi daratan di Pelabuhan Nusa Penida adalah sebagai berikut

Tabel 4. 6 Rekapitulasi Fasilitas Daratan Pelabuhan Nusa Penida

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi		Ket.
		P	L	T			Sesuai	Tidak Sesuai	
1	Gedung Kantor	26,7	19,6		523,3	m ²	-		-
2	Lapangan Parkir Siap Muat	34,6	29,8		1.033	m ²		-	Tidak terdapat rambu pemisah jenis kendaraan dan golongan
3	Lapangan Parkir Antar/Jemput	22,7	21,4		485,7	m ²		-	Tidak terdapat rambu pemisah jenis kendaraan dan golongan
4	Pos Penjagaan	7	5		35	m ²	-		
5	Tanki Air bersih	6	6		6	unit	-		-
6	Tanki BBM	-	-	-	-	Ton	-	-	Belum Tersedia
7	Toilet	2,25	2	2,7	4,5	Buah	-		-
8	Jembatan Timbang	-	-	-	-	Buah		-	Tidak Tersedia
9	Lampu Penerangan				8	Titik	-		-

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi		Ket.
		P	L	T			Sesuai	Tidak Sesuai	
10	Loket Tiket	2,64	3,3	2,7	8,7	m^2	-		-
11	Ruang Tunggu	13,6	8,8		119,6	m^2		-	Memiliki 48 kursi
12	Listrik	-	-	-	30.000	KVA/watt	-		-
13	Pura	5	6		30	m^2		-	Kondisi kurang terawat sehingga jarang digunakan
14	Ruang Menyusui	-	-	-	-			-	Belum tersedia
15	Pintu Gerbang	5	-	-	5	m^2	-	-	-
16	Gudang	3,1	6,1	2,7	18,9		-		-
17	Pemadam Api	-	-	-	-	Kg/unit	-	-	Belum tersedia fasilitas pemadam kebakaran
18	Jalur Hijau	-	-	-	-	m^2	-	-	Belum tersedia
19	Fasilitas Usaha Penunjang								
	a. Kantin	-	-	-	-	Unit		-	Belum tersedia
	b. Wartel	-	-	-	-	Unit		-	Belum tersedia
	C. ATM	-	-	-	-	Unit		-	Belum tersedia

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi		Ket.
		P	L	T			Sesuai	Tidak Sesuai	
20	Akses Jalan								
	a. Menuju Pelabuhan				1.100	m	-		-
	b. Damalm Pelabuhan				300	m	-		-
21	Gangway	-	-		-	m^2		-	Belum tersedia

Sumber:(I Putu,2024)

Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida telah memiliki fasilitas daratan yang cukup lengkap, seperti gedung operasional, akses jalan, lapangan parkir terbagi dua (siap muat dan antar/jemput), serta ruang tunggu. Fasilitas pendukungnya mencakup lampu penerangan, loket tiket, pos penjagaan, pura, dan toilet. Namun, pelabuhan ini belum dilengkapi dengan tangki BBM, bunker, gangway, dan jembatan timbang.

b. Fasilitas Perairan di Pelabuhan Nusa Penida

Di pelabuhan Nusa Penida juga terdapat fasilitas dari sisi perairannya. Berikut adalah fasilitas sisi perairan yang tersedia yaitu:

1) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida merupakan salah satu pelabuhan yang dilengkapi dengan dermaga berjenis *Movable Bridge* (MB). Pelabuhan ini memiliki satu *Movable Bridge* dengan luas masing-masing $120 m^2$ yang secara khusus dioperasikan untuk kapal jenis Ro-Ro (Roll-on/Roll-off). Dermaga ini dirancang untuk mendukung kelancaran arus kendaraan dan penumpang yang menggunakan kapal Ro-Ro sebagai moda transportasi utama. Berikut adalah gambar dermaga yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.



Gambar 4. 11 Dermaga Pelabuhan Nusa Penida

2) *Cause Way*

Di Pelabuhan Nusa Penida terdapat *caus way* dengan lahan sepanjang 56 m yang berfungsi untuk jalan penghubung atau dipakai sebagai akses menuju dermaga sekaligus jalur kendaraan untuk masuk dan keluar kapal. Berikut gambar *cause way* yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.



Gambar 4. 12 *Cause Way* Pelabuhan Nusa Penida

3) *Trestle*

Trestel yang ada di Pelabuhan Nusa Penida memiliki panjang 12,5 m yang berfungsi sebagai jalan akses dari daratan menuju *jetty* atau sebaliknya. *Trestle* ini memisahkan yg berfungsi untuk memisahkan jalur kendaraan yang akan naik dan turun kapal. Berikut gambar *trestle* yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.



Gambar 4. 13 *Trestle*

4) Ruang Kontrol *Movable Bridge*

Pengoperasian jembatan bergerak dilakukan oleh petugas khusus yang telah ditunjuk oleh pengelola pelabuhan untuk memastikan penggunaannya sesuai prosedur. Untuk mendukung kelancaran operasional dan kenyamanan petugas, disediakan pula rumah movable bridge dengan luas 12,5 m² sebagai ruang kontrol dan tempat istirahat bagi petugas yang bertugas. Adapun ruang kontrol yang ada di Pelabuhan Nusa Penida dapat di lihat pada gambar berikut ini.



Gambar 4. 14 Ruang Kontrol *Movable Bridge*

5) *Catwalk*

Di Pelabuhan Nusa Penida memiliki *Catwalk* dengan panjang 6,6 meter yang menghubungkan dermaga dengan *mooring dolphin*. Fasilitas ini digunakan petugas untuk mengakses bolder saat proses sandar dan lepas sandar kapal. Berikut gambarnya.



Gambar 4. 15 *Catwalk*

6) *Bolder*

Bolder yang ada di pelabuhan Nusa Penida di pasang di setiap sisi dermaga yang berjumlah 5 buah. *Bolder* ini bertujuan untuk melindungi kapal dari gelombang, angin dan ombak besar. Berikut gambar *bolder* yang ada di pelabuhan



Gambar 4. 16 *Bolder*

7) *Fender*

Pelabuhan Nusa Penida memiliki *fender* berjumlah 10 unit yang berfungsi untuk meredam energi kinetik kapal ketika kapal membentur dermaga, sehingga dermaga dan kapal terhindar dari kerusakan akibat benturan. *Fender* yang ada di Pelabuhan Nusa Penida dapat di lihat dari gambar berikut ini.



Gambar 4. 17 *Fender*

Adapun Inventaris dari Fasilitas sisi perairan yang ada di Pelabuhan Nusa Penida adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Rekapitulasi Fasilitas Perairan Pelabuhan Nusa Penida

No	Jenis Fasilitas	Dimensi			Vol	Satuan	Kondisi	
		P	L	T			Sesuai	Tidak Sesuai
1	<i>Trestle</i>	12,5	5,5		68,75	m	-	
2	Catwalk	6	1,1		6,6	m	-	
3	Movable Bridge	15	8		120	m ²	-	
	Kapasitas				40	Ton	-	
4	<i>Fender</i>				10	Unit	-	
5	<i>Frontal Frame</i>				10	Buah	-	
6	<i>Bolder</i>				5	Buah	-	
7	Rambu Suar	-	-	-	2	Unit	-	
8	Ruang Kontrol MB I	3,5	3,57	2,6	12,5	m ²	-	
9	Gendet MB I				500V	KVA	-	
10	Genset MB II				500V	KVA	-	

Sumber: (I Putu, 2024)

Fasilitas perairan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida tergolong cukup lengkap dan mampu mendukung operasional pelabuhan dengan baik. Secara umum, seluruh fasilitas perairan tersebut berada dalam kondisi yang layak dan dapat digunakan sebagaimana mestinya. Namun, terdapat kerusakan pada catwalk yang memerlukan perbaikan segera guna menghindari potensi risiko bagi petugas kapal saat menjalankan tugas mereka. Perbaikan ini penting dilakukan demi menjaga keselamatan dan kelancaran operasional di pelabuhan.

4. Layout Pelabuhan



Gambar 4. 18 *Layout* Pelabuhan

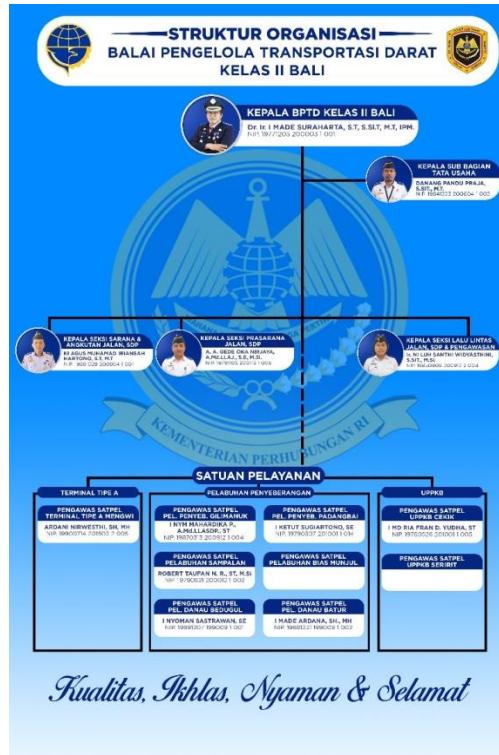
Sumber: (Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali, 2024)

Berdasarkan gambar tersebut menunjukkan bahwa pengguna jasa hanya dapat masuk ke kapal melalui jalur *Movable Bridge*. Oleh karena belum adanya *gangway*, penumpang harus melewati *Movable Bridge* secara bergantian dengan kendaraan yang akan masuk juga ke kapal. Untuk *Movable Bridge* hanya tersedia satu di Pelabuhan Nusa Penida.

Hal ini dapat menimbulkan terjadinya antrian yang panjang karena penumpang dan pengguna kendaraan saling bergantian untuk masuk ke kapal melewati satu jalur yaitu di *Movable Bridge* yang telah disediakan di Pelabuhan Nusa Penida.

5. Instansi Pembina Transportasi

a. Struktur Organisasi



Gambar 4. 19 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Bali

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Kelasi II Bali, 2025

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Provinsi Bali adalah sebuah instansi yang memiliki tanggung jawab dalam pengawasan terhadap layanan Angkutan Penyeberangan di wilayah Provinsi Bali. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, BPTD Kelas II Provinsi Bali berperan dalam memastikan kelancaran, keamanan, dan kepatuhan operasional angkutan penyeberangan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Untuk menjalankan tugas dan fungsinya secara optimal, BPTD Kelas II Provinsi Bali memiliki struktur organisasi yang tersusun secara sistematis. Adapun susunan struktur organisasi yang terdapat di dalamnya adalah sebagai berikut:

b. Tugas dan Wewenang

1) Kepala BPTD

Kepala BPTD memiliki tugas untuk melaporkan hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat secara berkala atau sesuai kebutuhan. Selain itu, ia juga wajib menyusun analisis jabatan, pemetaan jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi, dan evaluasi jabatan di lingkungan BPTD untuk memastikan efektivitas dan kualitas kinerja.

2) Sub Bagian Tata Usaha

Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas menyusun bahan rencana, program, dan anggaran serta mengelola administrasi, kepegawaian, keuangan, hukum, hubungan masyarakat, evaluasi, dan pelaporan untuk mendukung kelancaran operasional.

3) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan memiliki tanggung jawab dalam menyiapkan bahan terkait pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, serta pengawasan terminal penumpang tipe A dan terminal barang, serta UPPKB. Selain itu, seksi ini juga menangani kalibrasi peralatan pengujian kendaraan bermotor, pemeriksaan rancang bangun angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, termasuk pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

4) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki tanggung jawab dalam menyiapkan bahan terkait manajemen serta rekayasa lalu lintas jalan nasional, sekaligus melakukan pengawasan terhadap angkutan lintas negara, antar kota, maupun angkutan barang, serta menegakkan peraturan melalui penyidikan dan usulan sanksi. Selain itu, seksi ini berperan dalam

meningkatkan kinerja dan keselamatan lalu lintas serta mengawasi tarif angkutan jalan agar sesuai dengan regulasi.

5) Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis

Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial serta Perintis bertugas menyusun, mengelola, dan mengawasi pembangunan, pemeliharaan, serta peningkatan pelabuhan penyeberangan. Selain itu, seksi ini mengatur, mengendalikan, dan mengawasi angkutan sungai, danau, serta penyeberangan, menjamin keamanan dan ketertiban, serta menangani pelanggaran peraturan lalu lintas perairan. Tugas lainnya mencakup peningkatan keselamatan, pelayanan kepelabuhanan, pengusulan tarif dan jadwal angkutan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan yang belum dikelola secara komersial.

6) Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional bertanggung jawab dalam melaksanakan berbagai kegiatan yang sesuai dengan tugas dan peran masing-masing jabatan fungsional, sebagaimana telah diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

7) Satuan Pelayanan

Satuan pelayanan yaitu unit kerja yang beroperasi di bawah koordinasi dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala BPTD. Satuan ini menjalankan tugasnya sesuai dengan arahan serta penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD, dengan tujuan memastikan kelancaran dan efektivitas pelayanan yang menjadi tanggung jawabnya.

6. Data Produktivitas Pelabuhan

Berikut adalah data produktivitas yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.

a. Jadwal dan Tarif Penyeberangan

Pelabuhan Nusa Penida memiliki jadwal yang telah ditentukan dalam seminggu. Adapun jadwal keberangkatan dan tarif yang ditetapkan adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 8 Jadwal Keberangkatan

Lintasan	Jam		Hari
	Datang	Berangkat	
Nusa Penida – Padang Bai	07.00	08.00	Senin - Sabtu
	11.30	12.00	
	07.00	08.00	Minggu

Sumber: Pelabuhan Nusa Penida

Pelabuhan Nusa Penida telah menetapkan tarif bagi pengguna jasa. Berikut adalah tarif yang ada di Pelabuhan Nusa Penida adalah sebagai berikut

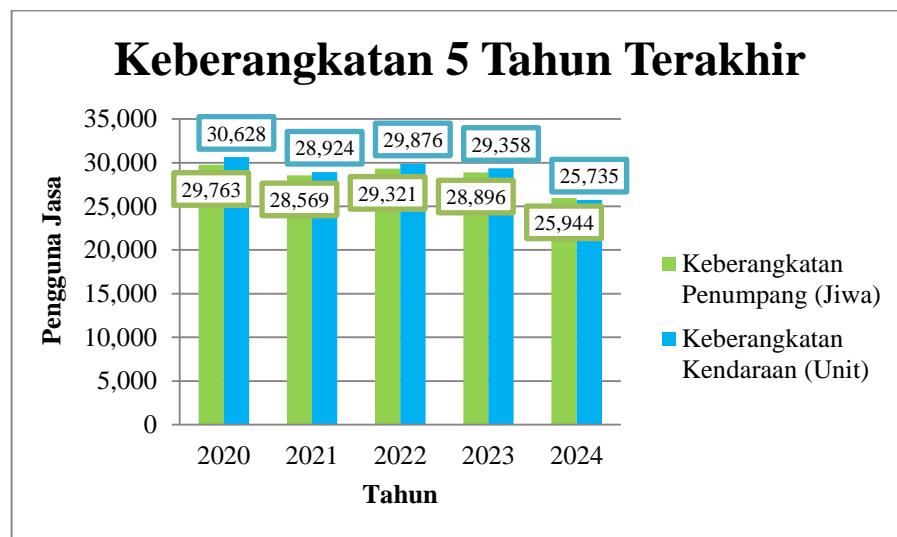
Tabel 4. 9 Tarif Penyeberangan

Jenis Muatan	Tarif / Penumpang
Penumpang	
Anak-anak	Rp 21.200 / Orang
Dewasa	Rp 29.200 / Orang
Kendaran	
Golongan I	Rp 28.200 / Unit
Golongan II	Rp 56.200 / Unit
Golongan III	Rp 94.200 / Unit
Golongan IV a	Rp 331.800 / Unit
Golongan IV b	Rp 279.200 / Unit
Golongan V a	Rp 596.200 / Unit
Golongan V b	Rp 502.400 / Unit
Golongan VI a	Rp 984.400 / Unit
Golongan VI b	Rp 739.400 / Unit
Golongan VII	Rp 1.298.400 / Unit
Golongan VIII	Rp 1.906.400 / Unit
Hewan	
Hewan: Kerbau, Sapi, Kuda dan sejenisnya	Rp 10.000 / Ekor
Hewan: Kambing, Babi dan sejenisnya	Rp 5.000 / Ekor
Hewan: Unggas	Rp 2.000 / Ekor

Sumber: Pelabuhan Nusa Penida

b. Produktifitas Angkutan 2020 – 2024

Pada diagram batang berikut, menunjukkan data produktivitas keberangkatan penumpang serta kendaraan dalam waktu 5 tahun terakhir (2020 – 2024) di Pelabuhan Nusa Penida.

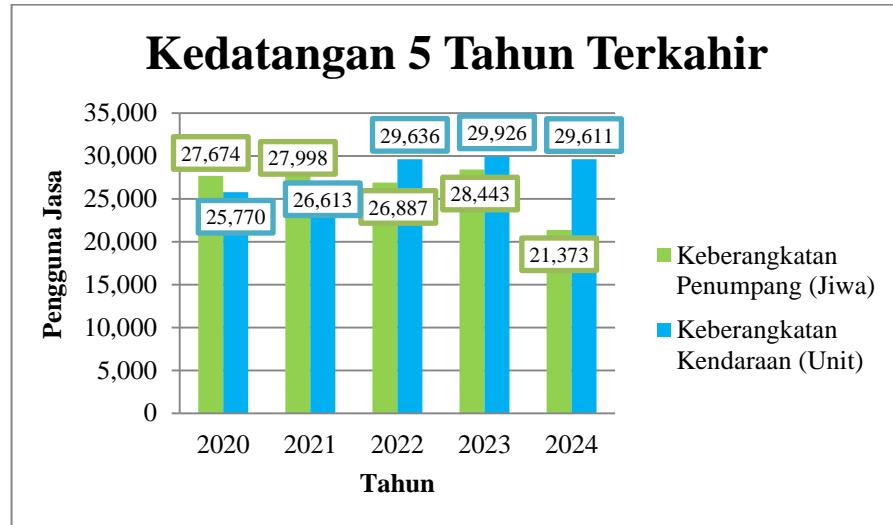


Gambar 4. 20 Data Produktivitas Keberangkatan Tahun 2020 – 2024

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali (2025)

Sesuai dengan gambar diagram batang di atas tentang data produktivitas 5 tahun terakhir, keberangkatan penumpang dan kendaraan terbanyak di Pelabuhan Nusa Penida terjadi pada tahun 2020 yaitu untuk penumpang sekitar 29.763 jiwa dan kendaraan 30.628 unit. Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan terkecil terjadi pada tahun 2024 dengan jumlah penumpang sekitar 25.944 jiwa dan kendaraan 25.735 unit.

Berikut ini juga merupakan diagram batang untuk menunjukkan data produktivitas kedatangan 5 tahun terakhir di Pelabuhan Nusa Penida.



Gambar 4. 21 Data Produktivitas Kedatangan Tahun 2020-2024

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali (2025)

Dalam diagram batang data produktivitas 5 tahun terakhir di Pelabuhan Nusa Penida, jumlah kedatangan terbanyak adalah pada tahun 2023 dengan jumlah penumpang sekitar 28.443 jiwa dan kendaraan sebanyak 29.926 unit. Produktivitas kedatangan yang paling sedikit pada tahun 2024 dengan jumlah penumpang sekitar 21.373 jiwa dan kendaraan sebanyak 29.611 unit.

Keterangan

- Golongan I :Sepeda
- Golongan II :Sepeda motor kurang dari 500 cc dan gerobak dorong
- Golongan III :Sepeda motor besar yang memiliki kapasitas lebih dari 500 cc da kendaraan roda tiga
- Golongan IV A :Kendaraan bermotor untuk penumpang berupa mobil jeep, sedan, minibus, dengan ukuran panjang sampai dengan 5 meter
- Golongan IV B :Mobil barang berupa mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup, dan mobil barang kabin ganda (double

cabin) dengan panjang sampai dengan 5 meter

Golongan V A :Kendaraaan bermotor untuk penumpang berupa mobil bus dengan panjang lebih dari 5 meter

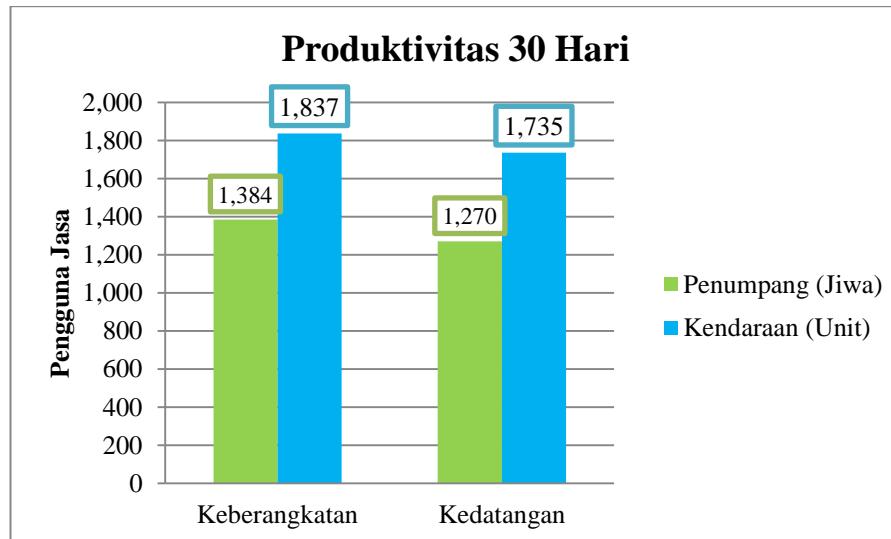
Golongan VI B :Mobil barang (truk)/tangki ukuran sedang dengan panjang lebih dari 5 meter sampai dengan 7 meter dan sejenisnya, dan mobil penarik tanpa gandengan

Golongan VII :Mobil barang (truk) tronton, mobil tangki, mobil penarik berikut gandengan seta kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter

Golongan VIII :Mobil barang (truk) tronton, mobil tangki, kendaraan alat berat, dan mobil penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 12 meter sampai dengan 16 meter

Golongan IX :Mobil barang (truk) tronton, mobil tangki, kendaraan alat berat, dan mobil penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 16 meter.

Adapun data produktivitas 30 hari yang didapatkan selama penelitian di Pelabuhan Nusa Penida dapat dilihat pada diagram di bawah ini



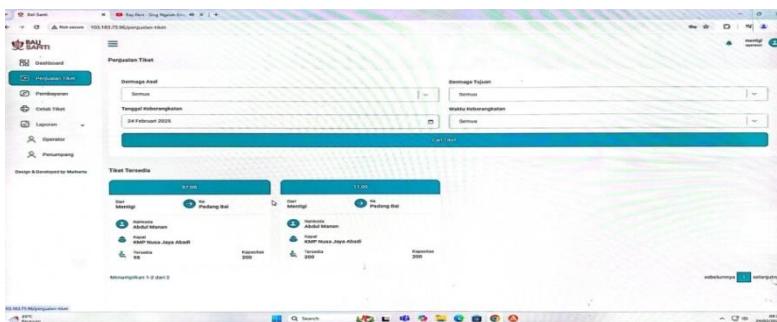
Gambar 4. 22 Data Produktivitas 30 Hari

Pada diagram batang di atas menunjukkan banyaknya penumpang dan kendaraan dari keberangkatannya dan juga kedatangannya. Dapat dilihat bahwa data terbanyak dari penumpang dan kendaraan yaitu pada saat keberangkat dengan jumlah penumpang sebanyak 1.384 dan kendaraan total 1.837. pengambilan data ini di laksanakan pada tanggal 21 Februari 2025 sampai dengan tanggal 22 Maret 2025. Data lebih lengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

B. Analisis

1. Analisis Kondisi Eksisting Penjualan Tiket Secara Elektronik di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida

Berikut adalah kondisi eksisting penjualan tiket terkait penerapan *E-Ticketing* yang ada di Pelabuhan Nusa Penida.



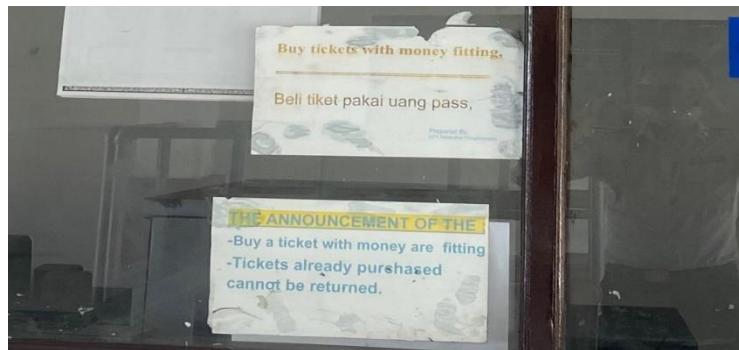
Gambar 4. 23 Website Bali Santi

Pelabuhan Nusa Penida, telah menerapkan sistem *E-Ticketing*. Pada penerapannya, Pelabuhan Nusa Penida menggunakan *website* Bali Santi. Penyelenggaraan tiket ini bekerja sama dengan pihak lain yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Kelungkung. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020 pada pasal 3 ayat 1 bawah penyelenggaraan tiket elektronik dapat bekerja sama dengan pihak lain. *Website* ini juga berjalan dengan baik untuk pemesanan tiket penumpang. Tetapi dalam penerapannya, *website* ini hanya dapat digunakan oleh petugas saja. Sehingga penumpang yang ingin membeli tiket hanya bisa melalui petugas yang ada di loket pada Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida. ini dapat memungkinkan terjadinya antrian panjang, meski produktivitas pada pelabuhan tidak begitu tinggi.



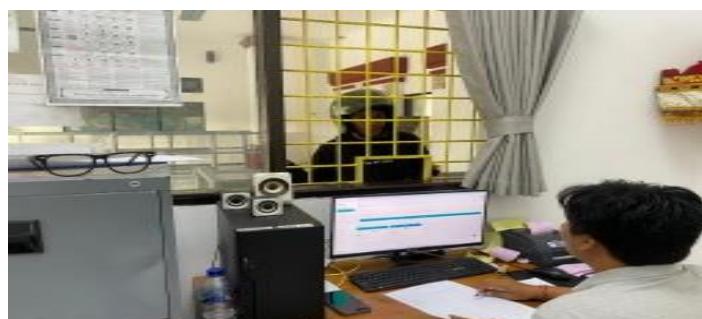
Gambar 4. 24 Loket Pemesanan Tiket Elektronik

Pemesanan tiket telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020 pada pasal 5 ayat 1. Di Pelabuhan Nusa Penida, tiket elektronik angkutan penyeberangan hanya dapat dipesan melalui petugas yang ada di loket pelabuhan yang menyediakan sistem elektronik. Loket yang menyediakan tempat pemesanan tiket elektronik tersebut dalam kondisi yang baik dan proses yang cepat sehingga jarang terjadi antrian panjang. Adapun untuk pembayarannya telah diinformasikan kepada penumpang yang akan memesan tiket di pelabuhan.



Gambar 4. 25 Pembayaran Tiket

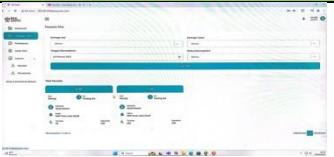
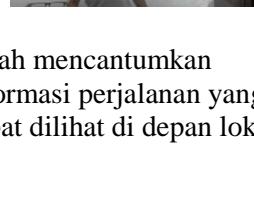
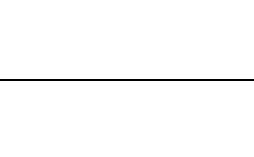
Untuk pembayaran dalam pemesanan tiket telah diatur juga pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020 pada pasal 7. Di Pelabuhan Nusa Penida, telah memberikan infomasi tentang pembayaran tiket yang dapat dilakukan secara tunai. Infomasi sudah diberikan secara jelas dalam bahasa indonesia dan bahasa inggris untuk para penumpang. Penumpang hanya dapat membayar menggunakan uang tunai saja dan belum menyediakan sistem pembayaran secara non tunai. Ini dapat menghambat efisiensi dalam proses pembelian tiket di pelabuhan nantinya. Adapun untuk mencetak pas naik (*bording pass*) di Pelabuhan Nusa Penida.

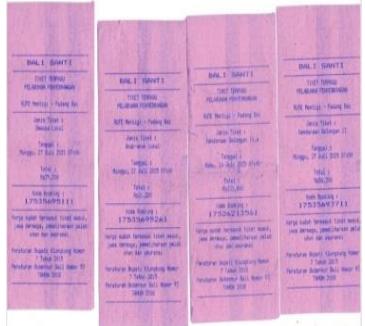


Gambar 4. 26 Pencetakan Pas Naik (*Bording Pass*)

Terkait Bording Pass telah diatur pada Peraturan Menteri PM 19 Tahun 2020 di pasal 9. Pada Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida, pencetakan pas naik (*Bording Pass*) hanya dapat dilakukan di loket tiket yang ada di pelabuhan sebelum naik ke kapal. Hal ini juga nantinya dapat menyebabkan antrian panjang meski produktivitas di pelabuhan tidak terlalu besar.

Tabel 4. 10 Kondisi Eksisting Penjualan Tiket

No	Item-item sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020	Kondisi eksisting di Pelabuhan Nusa Penida
1.	Penyelenggaraan Tiket Elektronik (Pasal 3 Ayat 1)	Bekerja sama dengan pihak lain ✓ 
2.	Informasi Perjalanan (Pasal 4 ayat 1)	a. Lintasan dan jadwal kapal Angkutan Penyeberangan ✓ 
		b. Tarif sesuai dengan jenis dan golongan ✓ 
		c. Nama kapal ✓ 
3.	Pemesanan Tiket Elektronik (Pasal 5 ayat 1)	a. Aplikasi berbasis teknologi informasi atau situs web ✓ 

No	Item-item sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020	Kondisi eksisting di Pelabuhan Nusa Penida	
	<p>b. Tempat penjualan Tiket yang menyediakan sistem elektronik</p> <p>c. Mesin penjualan Tiket mandiri.</p>	 <p>Pembelian tiket hanya dapat dipesan melalui tempat penjual tiket atau di loket tiket</p>	
4.	Pembayaran menggunakan fasilitas yang bekerja sama dengan penyelenggara jasa sistem pembayaran (Pasal 6)	<p>a. Sudah</p> <p>b. Belum</p>	<p>Belum adanya kerjasama untuk penyelenggaraan jasa sistem pembayaran</p>
5.	Pembayaran Tiket (Pasal 7 ayat 1)	<p>a. Tunai</p> <p>b. Nontunai</p>	<p>Pembayaran hanya bisa secara tunai</p>
6.	Data di Tiket (Pasal 8)	<p>a. Nomor dan tanggal pemesanan</p> <p>b. Nama kapal pengangkut</p> <p>c. Nama penumpang</p> <p>d. Nomor kartu identitas, surat izin mengemudi, atau paspor, e nomor kendaraan</p> <p>e. Nomor kendaraan</p> <p>f. Jenis kelamin</p>	 <p>Data yang ada di tiket hanya memuat</p> <ul style="list-style-type: none"> • rute perjalanan, • jenis tiket seperti penumpang (dewasa/anak-anak) dan kendaraan (sesuai golongan), • tanggal pemesanan, • total harga tiket,

No	Item-item sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020	Kondisi eksisting di Pelabuhan Nusa Penida	
	g. Kode pemesanan (booking code) nomor tiket	✓	<ul style="list-style-type: none"> • kode booking, • keterangan pada tiket (harga sudah termasuk tiket masuk, jasa dermaga, pemeliharaan pelabuhan dan asuransi) dan • peraturan terkait tiket tersebut. Belum terdatanya penumpang di kendaraan roda 4
	h. Tempat, tanggal, dan waktu pemberangkatan di pelabuhan asal	✓	
	i. Pelabuhan tujuan	✓	
	j. Waktu tiba di pelabuhan		
	k. Alamat layanan pengaduan pelanggan yang memuat nomor telpon, email, dan/atau situs web.		
6.	Pencetakan Pas Naik (Boarding Pass) (Pasal 9 ayat 2)	a. Mesin penjual tiket	 <p>Loket berada di dalam pelabuhan</p>
		b. Loket tiket	

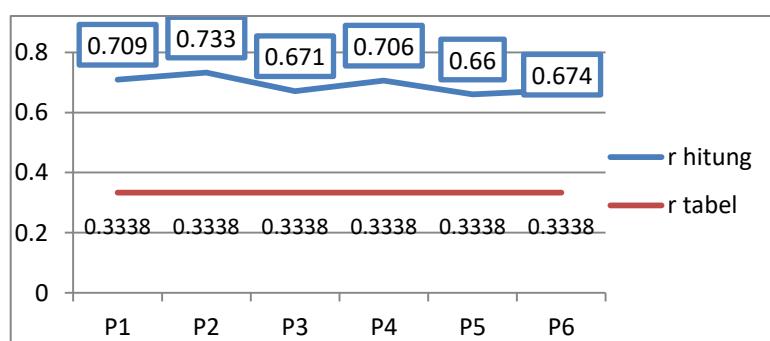
Pada tabel diatas menunjukkan bahwa, kondisi eksisting terkait penjualan tiket di pelabuhan Nusa Penida telah memuat beberapa hal yang perlu dipersiapkan untuk penerapan *E-Ticketing* berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik. Meski begitu, masih ada beberapa komponen yang belum tersedia terkait penerapan *E-Ticketing* tersebut sehingga penumpang masih memesan tiket melalui petugas yang ada di loket tiket. Hal ini perlu di perhatikan oleh petugas pelabuhan, agar dapat mengoptimalkan produktivitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida.

2. Analisis Tingkat Kesiapan Penumpang Terhadap Penerapan *E-Ticketing* berdasarkan Karakteristik di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida.
 - a. Uji Validitas dan Reliabilitas Kuesioner.

Untuk mengetahui tingkat kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing*, dilakukan survei ke penumpang dengan kuesioner. Langkah pertama yang akan dilakukan sebelum menyebarkan kuesioner adalah dengan menguji validitas dan reliabilitas kuesioner. Menurut Nugraha, Putri dan Gupron (2024), merujuk pada pendapat Sugiyono, menyarankan bahwa ukuran sampel dalam suatu penelitian sebaiknya berada dalam kisaran 30 hingga 500 responden. Dengan dasar ini sampel untuk menguji valid dan reliabel kuesioner sebanyak 35 responden.

1) Uji Validitas

Uji validitas dalam kuesioner ini digunakan untuk mengukur dan menentukan apakah suatu alat ukur dapat dianggap valid (sahih) atau tidak. Dalam hal ini alat ukurnya adalah kuesioner. Pengujian dapat dilakukan dengan SPSS. Yang digunakan untuk r tabelnya adalah r tabel *Product Moment* dengan $df = n-2$. Instrumen dinyatakan valid jika r hitung $\geq r$ tabel (uji dua arah, signifikansi 0,05). Berikut merupakan hasil uji validitas kesiapan penumpang pada grafik garis di bawah ini.



Gambar 4. 27 Hasil Uji Validitas Kesiapan Pengguna Jasa
Sumber: SPSS Versi 25

Berdasarkan hasil uji validitas yang dilakukan, terlihat seluruh item pertanyaan terkait kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing* dari 35 responden untuk 6 pertanyaan

memiliki nilai r hitung yang lebih besar dari r tabel (r tabel = 0,3338) yang dapat di lihat pada garis r hitung yang lebih tinggi dari r tabel pada grafik garis di atas. Nilai korelasi tertinggi tercatat pada Pernyataan 2 dengan nilai 0,733, sementara nilai terendah pada Pernyataan 5 dengan nilai 0,660, namun seluruhnya tetap berada di atas nilai batas minimum yang ditentukan. Dengan demikian, seluruh item dalam instrumen kuesioner layak digunakan dalam penelitian karena dapat mengukur variabel yang dimaksud secara tepat.

2) Uji Reabilitas

Sebuah instrumen dikatakan reliabel jika mampu menghasilkan data yang akurat, dapat dipercaya, dan sesuai dengan kenyataan. Secara umum, reliabilitas dianggap memadai apabila nilai *Cronbach's Alpha* melebihi 0,60 (Nugraha, Putri, & Gupro, 2024). Untuk mengukur reliabilitas instrumen, dilakukan uji statistik *Cronbach's Alpha* menggunakan SPSS.

Tabel 4. 11 Uji Reliabilitas

Variabel	Minimal reliabilitas	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	kesimpulan
Penumpang	0,60	0,825	reliabel

Sumber: SPSS Versi 25

Berdasarkan hasil uji reliabilitas, didapatkan nilai *Cronbach's Alpha* pada penumpang adalah 0,825, yang kemudian dibandingkan dengan minimal reliabilitas sebesar 0,60. Dalam analisis reliabilitas, suatu Instrument dikatakan *reliable* atau memiliki reliabilitas yang baik apabila nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,60. Nilai 0,825 menunjukkan bahwa tingkat konsistensi dan kestabilan dari instrumen atau kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini berada dalam kategori tinggi dan dianggap wajar karena telah melebihi dari 0,70. Berdasarkan hasil ini, dapat disimpulkan bahwa semua item dalam instrumen penelitian ini memiliki hubungan yang erat dan mengukur konstruk

yang sama secara konsisten. Hal ini menjadi dasar yang kuat bagi peneliti untuk melanjutkan ke tahap analisis data, karena kualitas alat ukur sudah terbukti dapat diandalkan. .

b. Jumlah Responden

Setelah melakukan uji validitas dan reliabilitas pada alat ukur yaitu kuesioner, maka dapat dilakukan penyebaran kuesioner ke responden sebenarnya

1) Populasi

Populasi untuk menentukan sampel menggunakan produktivitas 5 tahun terakhir di pelabuhan. Pemilihan populasi dalam rentang 5 tahun terakhir dilakukan agar data yang digunakan tetap relevan dan mencerminkan kondisi aktual di pelabuhan, khususnya dalam mengkaji kesiapan penerapan sistem *E-Ticketing*. Populasi yang didapatkan dalam 5 tahun terakhir sebanyak 274.868 orang di Pelabuhan Nusa Penida.

2) Sampel

Untuk menetukan sampel dalam penyebaran kuesioner, digunakan rumus *slovin*. Dengan ini sampel akan didapatkan dari populasi 5 tahun terakhir yaitu 274.868 orang adalah sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1+N(E^2)} \quad (3.1)$$

$$n = \frac{274.868}{1 + 274.868(0,01)}$$

$$n = 99,96$$

$$n = 100$$

Keterangan:

$$n = \text{ukuran sampel} = 99,96 / 100$$

$$N = \text{Ukuran Populasi} = 274.868 \text{ orang}$$

E = persen kelonggaran tidak pasti karena pengambilan sampel masih ditolerir, maksimum 10% = 0,1

Dengan rumus ini didapatkan sampel yang akan digunakan dari populasi 5 tahun terakhir adalah 100 responden.

c. Hasil Jawaban Kuesioner Penumpang

Pada kuesioner untuk 100 penumpang, 6 pertanyaan ini disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2020 untuk nantinya dapat menerapkan sistem *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida. Kuesioner ini menggunakan jenis pertanyaan tertutup dengan jawaban dengan pilihan YA dan TIDAK yang harus di jawab oleh setiap responden.

Pengisian kuesioner dilakukan dengan menyebar *QR Code* atau link dari *Google form*. Hasil jawaban penumpang dapat dilihat pada tabel 4. 12 berikut.

Tabel 4. 12 Hasil Kuesioner Pengguna Jasa

Jawaban Pengguna Jasa			
No.	Pertanyaan	Ya (orang)	Tidak (orang)
1	Apakah Anda memahami penggunaan layanan transaksi digital pada Hp atau <i>smartphone</i> ?	72	28
2	Jika Anda menjawab Ya dari point nomor 1, apakah layanan transaksi digital tersebut termasuk pembelian tiket elektronik?	70	30
3	Apakah Anda pernah menggunakan moda transportasi penyeberangan seperti kapal di Pelabuhan dengan pemesanan online?	67	33
4	Apakah Anda siap jika pemesanan tiket di pelabuhan diterapkan sepenuhnya dengan sistem online?	72	28
5	Apakah Anda siap jika pembayaran tiket diterapkan juga dengan sistem pembayaran non tunai ?	66	34
6	Apakah anda tahu bahwa Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida sudah menerapkan sistem <i>E-Ticketing</i> dengan website Bali Santi?	68	32
Total		415	185

Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah diisi oleh pengguna jasa tersebut, dapat dilihat bahwa penumpang sudah banyak mengetahui sistem *E-Ticketing* dan memahami penerapan tersebut di pelabuhan. Butir pertanyaan 1 memiliki skor yang lebih tinggi dari

pada butir pertanyaan yang lain dengan skor sebesar 72 orang yang menjawab Ya. Artinya penumpang lebih cenderung memiliki kesiapan yang tinggi pada pertanyaan 1. Butir pertanyaan yang memiliki skor yang paling rendah ada pada butir pertanyaan 5 sebesar 66 orang yang menjawab Ya. Artinya pada pertanyaan ke 5, penumpang cenderung kurang siap berdasarkan pertanyaan tersebut.

Pada jumlah total dari ke enam pertanyaan tersebut, kebanyakan orang menjawab Ya dengan total 415 dari pada yang menjawab tidak dengan total 185. Dari sini dapat disimpulkan bahwa penumpang cenderung memiliki kesiapan dalam penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan.

Perhitungan menggunakan teknik *skoring* dilakukan pada hasil jawaban kuesioner dari penumpang untuk mengetahui persentase nilai dari penumpang terhadap kesiapan penerapan sistem *E-Ticketing* di pelabuhan. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$P = \frac{\sum x}{\sum x_1} \times 100\% \quad (3.2)$$

Ket :

P = Persentase Nilai

$\sum x$ = Total Skor Jawaban Ya

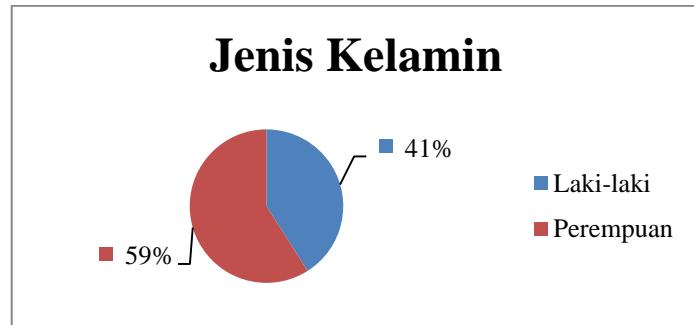
$\sum x_1$ = Skor Maksimal

Berikut adalah hasil kuesioner untuk mengetahui tingkat kesiapan responden berdasarkan karakteristiknya.

1) Hasil Jawaban Berdasarkan Karakteristik Responden

Pada pengisian kuesioner, terdapat 100 responden dari penumpang di Pelabuhan Nusa Penida. Berikut adalah hasil jawaban berdasarkan karakteristik penumpang tersebut.

a) Jenis Kelamin



Gambar 4. 28 Jenis Kelamin Responden

Pada gambar di atas menunjukkan bahwa responden cenderung lebih banyak perempuan dengan 59% atau 59 dari 100 responden . Sedangkan laki-laki lebih sedikit karena hanya 41% atau 41 dari 100 responden. Dapat disimpulkan bahwa kebanyakan penumpang di pelabuhan atau responden yang menjawab kuesioner adalah perempuan dari pada laki-laki dengan selisih 18% atau 18 dari 100 responden di Pelabuhan Nusa Penida.

Tabel 4. 13 Jawaban Ya Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total
Laki-Laki	31	27	28	30	26	26	168
Perempuan	41	43	39	42	40	42	247
Total	72	70	67	72	66	68	415

Berdasarkan jenis kelamin, total skor terbanyak responden yang menjawab Ya adalah 247 dari jenis kelamin perempuan dari 415 jawaban Ya. Sedangkan total skor jawaban dari laki-laki sebanyak 168 dari 415 yang menjawab Ya. Selisih total skor jawaban mereka adalah 79.

Pada Tabel 4. 13 yang telah dijelaskan, bahwa total skor terbanyak ada pada jenis kelamin perempuan dengan total skor jawaban Ya dari 59 responden perempuan adalah 247 yang menjawab Ya. Dengan ini perempuan menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total
Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{247}{600} \times 100\%$$

$$P = 41,1\%$$

$$P = 41\%$$

Artinya secara keseluruhan, 41% dari keseluruhan jawaban responden (600) berasal dari perempuan yang menjawab Ya.

Untuk total skor yang terendah ada pada jenis kelamin laki-laki dengan total skor jawaban Ya dari 41 responden laki-laki adalah 168 yang menjawab Ya. Dengan ini laki-laki menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total
Keseluruhan jawaban (600)

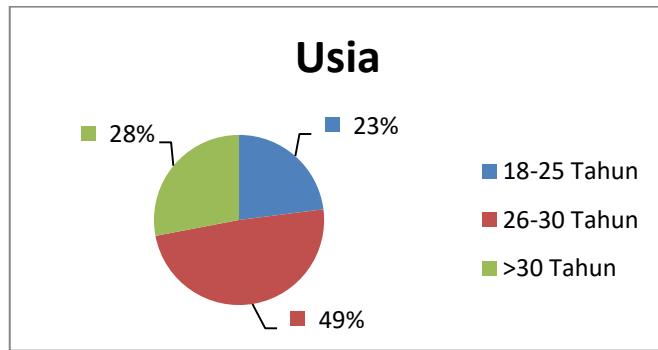
$$P = \frac{168}{600} \times 100\%$$

$$P = 28\%$$

Artinya secara keseluruhan, jika total skor jawaban Ya dari laki-laki dibandingkan dengan total keseluruhan jawaban di kuesioner (600), maka 28% dari keseluruhan jawaban responden (600) berasal dari laki-laki yang menjawab Ya.

b) Usia Responden

Responden yang mengisi kuesioner memiliki usia yang berbeda-beda. Usia setiap responden dapat dilihat pada tabel berikut



Gambar 4. 29 Usia Responden

Dari gambar di atas menunjukkan usia masing-masing responden. Sebanyak 23 responden (23%) berada pada rentang usia 18–25 tahun, yang menunjukkan bahwa sebagian kecil dari responden berada pada usia remaja. Kelompok usia terbanyak berasal dari rentang usia 26–30 tahun, yaitu sebanyak 49 orang atau setara dengan 49% dari keseluruhan responden. Sementara itu, sebanyak 28 responden (28%) berada dalam kelompok usia di atas 30 tahun. Distribusi ini menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada usia produktif, yakni kelompok usia 26–30 tahun dan di atas 30 tahun, yang secara keseluruhan mencakup 77% dari total responden. Hal ini menjadi penting karena kelompok usia produktif umumnya memiliki kapasitas pemahaman, pengalaman, dan peran yang lebih aktif dalam melakukan kegiatan seperti pemesanan tiket secara elektronik di pelabuhan.

Tabel 4. 14 Jawaban Ya Berdasarkan Usia

Usia	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total
18-25 Tahun	14	13	15	14	14	14	84
26-30 Tahun	38	37	35	40	35	35	220
>30 Tahun	20	20	17	18	17	19	111
Total	72	70	67	72	66	68	415

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa, usia yang paling banyak menjawab kuesioner ini adalah usia 26–30 tahun dengan total skor 220 dari 415 yang menjawab Ya. Umur > 30 tahun memiliki total skor 111 dari 415 yang menjawab

Ya. Sedangkan yang paling sedikit ada pada umur 18-25 tahun dengan total skor 84 dari 415 yang menjawab Ya. Ini juga membuktikan bahwa usia di 26-30 tahun lebih cenderung siap dari pada 18-25 tahun. Faktor lain di karenakan responden yang terbanyak pada kuesioner ini ada pada usia 26-30 tahun.

Berdasarkan Tabel 4. 14 didapatkan bahwa Usia paling banyak dari total skor jawaban Ya ada pada usia 26 sampai 30 tahun dengan total skor 220 yang menjawab Ya dari 49 responden. Dengan ini responden dengan usia 26 sampai 30 tahun menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total

Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{220}{600} \times 100\%$$

$$P = \mathbf{36,6\%}$$

$$P = \mathbf{37\%}$$

Berdasarkan hasil ini, menunjukan bahwa total skor jawaban Ya dari responden usia 26 sampai 30 tahun dibandingkan dengan total keseluruhan jawaban di kuesioner (600), maka 37% dari keseluruan jawaban responden (600) berasal dari responden usia 26 sampai 30 tahun yang menjawab Ya.

Untuk total skor paling sedikit dibandingkan dengan kategori usia lainnya di kuesioner ada pada usia 18 sampai 25 tahun dengan 84 total skor jawaban Ya dari 23 responden. Dengan ini, responden dari usia 18 sampai 25 tahun menyumbang jawaban ya adalah:

- Jika dibandingkan Total

Keseluruhan jawaban (600)

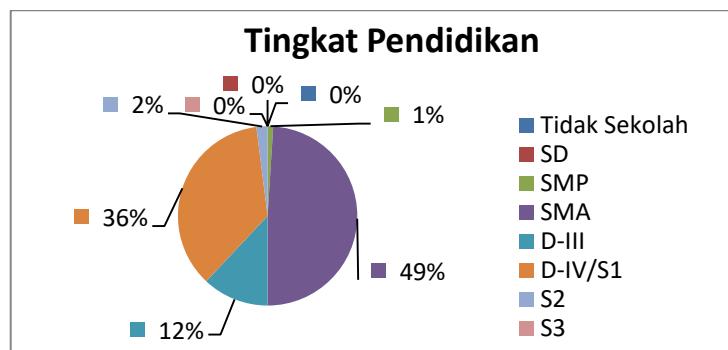
$$P = \frac{84}{600} \times 100\%$$

$$P = \mathbf{14\%}$$

Dari hasil perhitungan diatas menunjukan bahwa secara keseluruhan, ada sekitar 14% dari keseluruan jawaban responden (600) berasal dari usia 18 sampai 25 tahun yang menjawab Ya.

c) Tingkat Pendidikan

Adapun responden yang menjawab kuesioner memiliki tingkat pendidikan yang berbeda beda yaitu sebagai berikut.



Gambar 4. 30 Tingkat Pendidikan Responden

Berdasarkan hasil gambar diatas, mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan SMA sebanyak 49 orang (49%), diikuti oleh lulusan D-IV/S1 sebanyak 36 orang (36%), serta lulusan D-III sebanyak 12 orang (12%). Adapun responden dengan tingkat SMP hanya 1 orang (1%) dan lulusan S2 sebanyak 2 orang (2%). Sementara itu responden yang tidak sekolah, tingkat pendidikan SD dan S3 tidak ada pada data kuesioner ini, artinya responden tidak memiliki tingkat pendidikan di kategori tersebut.

Komposisi ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden telah menempuh pendidikan menengah ke atas, yang secara teoritis berpengaruh signifikan terhadap tingkat penerimaan dan kesiapan terhadap sistem berbasis digital seperti *E-Ticketing*.

Tabel 4. 15 Jawaban Ya Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total
Tidak Sekolah	0	0	0	0	0	0	0
SD	0	0	0	0	0	0	0
SMP	0	0	0	0	0	0	0
SMA	32	33	34	33	31	33	196
D-III	12	11	9	11	12	9	64
D-IV/S1	26	24	23	26	22	25	146
S2	2	2	1	2	1	1	9
S3	0	0	0	0	0	0	0
Grand Total	72	70	67	72	66	68	415

Berdasarkan tabel diatas menunjukan bahwa pendidikan terbanyak yang menjawab Ya ada pada tingkat pendidikan SMA dengan total skor 192 dari 415 yang menjawab Ya. Tingkat pendidikan yang memiliki selisih yang sedikit dengan Tingkat pendidikan SMA adalah pada lulusan D-IV/S1 dengan total skor 146 dari 415 yang menjawab Ya. Disusul oleh lulusan D-III dengan total skor 64 dari 415 yang menjawab Ya. Adapun tingkat pendidikan SMP yang hanya memiliki 1 responden menjawab Ya dengan total skor 0, artinya semua pertanyaan dijawab Tidak. Untuk yang menjawab Ya paling sedikit adalah S2 dengan total skor hanya 9 yang menjawab Ya. Sedangkan untuk tingkat pendidikan yang tidak memiliki skor jawaban Ya ada pada tingkat pendidikan di tidak sekolah, SD dan S3 dikarenakan tidak memiliki responden yang menjawab kuesioner tersebut.

Berdasarkan Tabel 4. 15 didapatkan bahwa responden terbanyak berdasarkan tingkat pendidikan ada pada lulusan SMA sebanyak 49 responden dan untuk total skor jawaban Ya terbanyak juga pada tingkat pendidikan SMA dengan total skor 196 yang menjawab Ya. Dengan ini, responden dengan tingkat pendidikan SMA menyumbang jawabn Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total
Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{196}{600} \times 100\%$$

$$P = \mathbf{32,6\%}$$

$$P = \mathbf{33\%}$$

Dari hasil tersebut didapatkan bahwa jika total keseluruhan jawaban (600) dibandingkan dengan total skor jawaban Ya dari responden lulusan SMA didapatkan sekitar 33% dari keseluruhan jawaban di kuesioner.

Untuk tingkat pendidikan, skor total paling sedikit dibandingkan kategori lainnya ada pada tingkat pendidikan responden ada pada tingkat pendidikan SMP yang hanya memiliki 1 responden tetapi tidak ada kuesioner yang di jawab, sehingga total skor jawaban Ya adalah 0. Adapun lebih tinggi diatas SMP adalah lulusan S2 dengan total skor 9 dari 415 yang menjawab Ya. Dengan ini, responden dengan tingkat pendidikan D-III menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total
Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{9}{600} \times 100\%$$

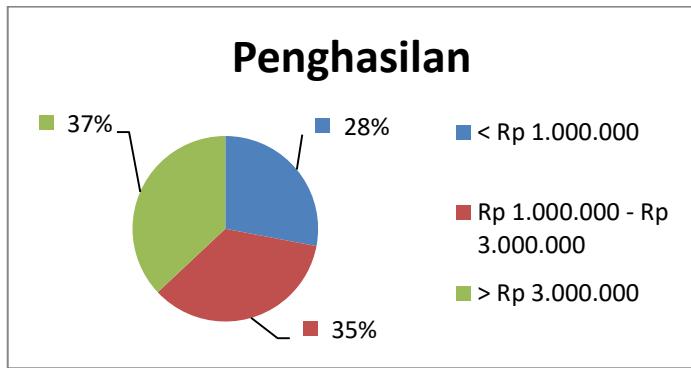
$$P = \mathbf{1,5\%}$$

$$P = \mathbf{2\%}$$

Dari hasil perhitungan ini didapat bahwa jika total jawaban (600) dibandingkan dengan total skor jawaban Ya pada tingkat pendidikan D-III sekitar 2% dari keseluruhan jawaban.

d) Penghasilan/Pendapatan Responden

Pada 100 responden yang menjawab kuesioner ini memiliki perbedaan pada penghasilannya. Berikut adalah penghasilan dari responden.



Gambar 4. 31 Penghasilan/Pendapatan Responden

Berdasarkan penghasilan responden, diketahui bahwa responden terbanyak dalam kuesioner ini ada pada yang memiliki penghasilan lebih dari Rp 3.000.000 sebanyak 37 orang (37%). Responden dengan penghasilan diantara Rp1.000.000 sampai Rp 3.000.000 sebanyak 35 orang (35%). Selisi diantara mereka hanya 2 orang (2%). Sedangkan responden yang paling sedikit yang memiliki penghasilan dibawah Rp 1.000.000 sebanyak 28 orang (28%).

Dapat disimpulkan bahwa dari 100 responden, kebanyakan yang menjawab kuesioner berada pada penghasilan penghasilan lebih dari Rp 3.000.000, sedangkan responden yang paling sedikit berada pada pengahsilan dibawah Rp 1.000.000. Artinya responden yang memiliki tingkat ekonomi yang lebih tinggi cenderung memiliki akses yang lebih baik terhadap teknologi, pendidikan dan informasi.

Tabel 4. 16 Jawaban Ya Berdasarkan Penghasilan

Penghasilan/Pendapatan	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total
< Rp 1.000.000	17	18	19	18	19	18	109
Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	28	26	25	29	25	25	158
> Rp 3.000.000	27	26	23	25	22	25	148
Total	72	70	67	72	66	68	415

Berdasarkan tabel diatas, menunjukan bahwa total jawaban Ya berdasarkan penghasilan responden ada pada yang memiliki penghasilan antara Rp 1.000.000 sampai Rp. 3.000.000 dengan total skor 158 dari 415 yang menjawab Ya.

Pada responden yang berpenghasilan diatas Rp 3.000.000 lebih sedikit dengan total skor 148 dari 415 yang menjawab Ya. Selisih total skor mereka adalah 10 yang menjawab Ya. Sedangkan yang paling sedikit ada pada responden berpenghasilan di bawah Rp 1.000.000 dengan total skor 109 dari 415 yang menjawab Ya.

Dapat disimpulkan bahwa, meski responden terbanyak ada pada yang berpenghasilan diatas Rp 3.000.000 tidak menjamin bahwa responden memiliki kesiapan yang tinggi dibandingkan yang lain. Ini dibuktikan pada responden yang berpenghasilan antara Rp 1.000.000 sampai Rp. 3.000.000 memiliki total skor jawaban Ya terbanyak, padahal jumlah respondennya lebih sedikit 2 orang dengan yang berpenghasilan diatas Rp 3.000.000. Untuk responden berpenghasilan di bawah Rp 1.000.000 memang yang paling sedikit total skor jawaban Ya karena ekonomi berpengaruh pada kesiapan dalam penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan dan juga respondenya lebih sedikit dari pada yang lainnya.

Berdasarkan Tabel 4. 16 didapatkan bahwa responden terbanyak berdasarkan penghasilan ada pada responden yang berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai Rp 3.000.000 sebanyak 35 responden dan untuk total skor jawaban Ya terbanyak juga pada responden yang berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai Rp 3.000.000 dengan total skor 158 yang menjawab Ya. Dengan ini, responden dengan penghasilan Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000 menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total

Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{158}{600} \times 100\%$$

$$P = 26,3\%$$

$$P = 26\%$$

Dengan hasil yang telah dihitung tersebut, artinya menunjukan bahwa total skor jawaban Ya dari responden responden yang berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai Rp 3.000.000 dibandingkan dengan total keseluruhan jawaban di kuesioner (600), maka 26% dari keseluruan jawaban responden (600) berasal dari responden responden yang berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai Rp 3.000.000 yang menjawab Ya.

Adapun kategori terendah berdasarkan karakteristik penghasilan responden ini adalah dari responden yang berpenghasilan dibawah Rp 1.000.000 dengan total skor 109 dari 415 yang menjawab Ya. Dengan ini, responden dengan penghasilan dibawah Rp 1.000.000 menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total

Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{109}{600} \times 100\%$$

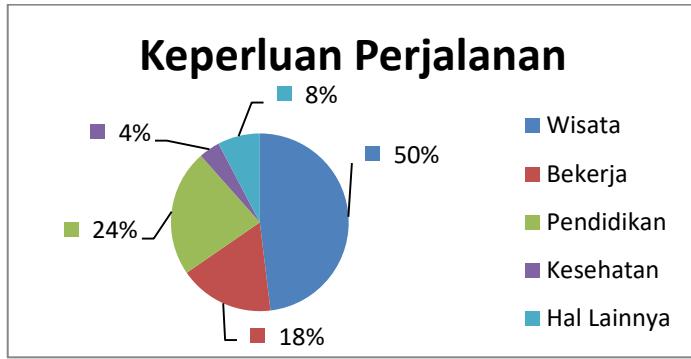
$$P = 18,1\%$$

$$P = 18\%$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, didapatkan bahwa jika total keseluruhan jawabn (600) dibandingkan dengan total skor jawaban Ya dari responden berpenghasilan dibawah Rp 1.000.000 yaitu sekitar 18% dari keseluruhan jawaban di kuesioner.

e) Keperluan Perjalanan

Responden juga memiliki perbedaan berdasarkan keperluan perjalanananya berdasarkan hasil dari kuesioner.



Gambar 4. 32 Keperluan Perjalanan

Berdasarkan gambar diatas menunjukan bahwa responden memiliki keperluan perjalanan yang beragam. Responden terbanyak ada pada keperluan perjalanan untuk wisata yang berjumlah 50 orang (50%). Keperluan perjalanan untuk pendidikan sebanyak 24 orang (24%). Untuk keperluan perjalanan bekerja sebanyak 18 orang (18%). Responden keperluan perjalanan untuk hal lainnya sebanyak 8 orang (8%) dan responden yang paling sedikit ada pada keperluan perjalanan untuk kesehatan sebanyak 4 orang (4%).

Artinya dari 100 responden, kebanyakan berdasarkan dari keperluan perjalanan adalah untuk wisata sebanyak setengah (50%) dari 100 responden karena pulau Nusa Penida memang merupakan salah satu tempat wisata yang ada di Bali. Sedangkan keperluan perjalanan paling sedikit adalah untuk kesehatan sebanyak 4 orang karena di Nusa Penida sendiri memiliki tempat layanan kesehatan dan jarang bagi penumpang untuk menyeberang ke Pulau Bali untuk kesehatan (melakukan pengobatan).

Tabel 4. 17 Jawaban Ya Berdasarkan Keperluan Perjalanan

Keperluan Perjalanan	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total
Wisata	38	37	36	40	36	35	222
Bekerja	14	12	12	11	12	12	73
Pendidikan	12	11	12	13	11	13	72
Kesehatan	4	4	3	3	3	2	19
Hal lainnya	4	6	4	5	4	6	29
Grand Total	72	70	67	72	66	68	415

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa keperluan perjalanan untuk wisata memiliki adalah yang terbanyak yang memiliki total skor 222 dari 415 yang menjawab Ya. Disusul oleh keperluan perjalanan untuk bekerja total skor 73, pendidikan total skor 72, dan hal lainnya total skor 29 dari 415 yang jawaban Ya. Sedangkan total skor menjawab Ya dari keperluan perjalanan yang paling sedikit ada pada kesehatan dengan total skor 19 dari 415 yang menjawab Ya.

Artinya keperluan perjalanan yang memiliki kesiapan terhadap penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan ada pada keperluan perjalanan wisata karena telah terbiasa dengan sistem transaksi digital untuk berwisata. Ini juga dipengaruhi karena responden yang lebih banyak berdasarkan kategori keperluan perjalanan adalah untuk wisata. Sedangkan keperluan perjalanan untuk kesehatan cenderung memiliki kesiapan yang lebih rendah karena keperluan untuk menggunakan layanan di pelabuhan pada saat keadaan darurat seperti saat memerlukan pengobatan yang mengharuskan untuk menyeberang dari Nusa Penida ke Bali. Hal ini juga dipengaruhi karena responden yang sedikit di kuesioner ini untuk kategori kesehatan.

Pada Tabel 4. 17 yang telah dijelaskan, bahwa total skor terbanyak ada pada keperluan perjalanan untuk wisata dengan total skor jawaban Ya dengan 50 responden adalah 222 yang menjawab Ya. Dengan ini perempuan menyumbang jawaban Ya adalah:

- Jika dibandingkan Total
Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{222}{600} \times 100\%$$

$$P = 37\%$$

Dari hasil tersebut didapatkan bahwa, jika total keseluruhan jawaban (600) dibandingkan dengan total skor jawaban Ya dari keperluan perjalanan untuk wisata didapatkan sekitar 37% dari keseluruhan jawaban di kuesioner. Sedangkan jika dibandingkan dengan semua responden yang menjawab Ya (415), maka ada sekitar 53% adalah responden keperluan perjalanan untuk wisata.

Untuk kategori terendah berdasarkan karakteristik keperluan perjalanan untuk jawaban Ya adalah dari kesehatan dengan total skor 19 dari 415 yang menjawab Ya. Dengan ini, responden dengan keperluan perjalanan untuk kesehatan menyumbang jawaban Ya adalah

- Jika dibandingkan Total

Keseluruhan jawaban (600)

$$P = \frac{19}{600} \times 100\%$$

$$P = 3,1\%$$

$$P = 3\%$$

Artinya secara keseluruhan, jika total skor jawaban (600) dibandingkan dengan total skor jawaban Ya dari responden dengan keperluan perjalanan kesehatan sekitar 3%.

Berikut adalah tabel hasil dari setiap jawaban “Ya” di kuesioner berdasarkan karakteristik responden jika dibandingkan dengan jumlah keseluruhan Jawaban (600).

Tabel 4. 18 Rekap Hasil Jawaban Ya

Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600) dari 100 responden										
No	Karakteristik Responden	Kategori	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total	Persentase
1.	Jenis Kelamin	Laki-laki	31	27	28	30	26	26	168	28%
		Perempuan	41	43	39	42	40	42	247	41,16%
	Total		72	70	67	72	66	68	415	69%
2.	Usia	18-25 Tahun	14	13	15	14	14	14	84	14%
		26-30 Tahun	38	37	35	40	35	35	220	36,6%
		>30 Tahun	20	20	17	18	17	19	111	18,5%
	Total		72	70	67	72	66	68	415	69%
3.	Tingkat Pendidikan	Tidak sekolah	0	0	0	0	0	0	0	0%
		SD	0	0	0	0	0	0	0	0%
		SMP	0	0	0	0	0	0	0	0%
		SMA	32	33	34	33	31	33	196	32,6%
		D-III	12	11	9	11	12	9	64	10,6%
		D-IV/S1	26	24	23	26	22	25	146	24,3%
		S2	2	2	1	2	1	1	9	1,5%
		S3	0	0	0	0	0	0	0	0%
	Total		72	70	67	72	66	68	415	69%
4.	Penghasilan/ Pendapatan	< Rp 1.000.000	17	18	19	18	19	18	109	18,16%
		Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	28	26	25	29	25	25	158	26,3%
		> Rp 3.000.000	27	26	23	25	22	25	148	24,6%
	Total		72	70	67	72	66	68	415	69%
5.	Keperluan Perjalanan	Wisata	38	37	36	40	36	35	222	37%
		Bekerja	14	12	12	11	12	12	73	12,16%
		Pendidikan	12	11	12	13	11	13	72	12%
		Kesehatan	4	4	3	3	3	2	19	3,16%
		Hal lainnya	4	6	4	5	4	6	29	4,8%
	Total		72	70	67	72	66	68	415	69%
Jumlah keseluruhan jawaban = 600										

Berikut adalah tabel hasil dari jawaban “Tidak” di kuesioner berdasarkan karakteristiknya jika dibandingkan dengan jumlah keseluruhan Jawaban (600).

Tabel 4. 19 Rekap Hasil Jawaban Tidak

Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600) dari 100 responden										
No	Karakteristik Responden	Kategori	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total	Persentase
1.	Jenis Kelamin	Laki-laki	10	14	13	11	15	15	78	13%
		Perempuan	18	16	20	17	19	17	107	17,83
	Total		28	30	33	28	34	32	185	31%
2.	Usia	18-25 Tahun	9	10	8	9	9	9	54	9%
		26-30 Tahun	11	12	14	9	14	14	74	12,3%
		>30 Tahun	8	8	11	10	11	9	57	9,5%
	Total		28	30	33	28	34	32	185	31%
3.	Tingkat Pendidikan	Tidak sekolah	0	0	0	0	0	0	0	0%
		SD	0	0	0	0	0	0	0	0%
		SMP	1	1	1	1	1	1	6	1%
		SMA	17	16	15	16	18	16	98	16,3%
		D-III	0	1	3	1	0	3	8	1,3%
		D-IV/S1	10	12	13	10	14	11	70	11,6%
		S2	0	0	1	0	1	1	3	0,5%
		S3	0	0	0	0	0	0	0	0%
	Total		28	30	33	28	34	32	185	31%
4.	Penghasilan/ Pendapatan	< Rp 1.000.000	11	10	9	10	9	10	59	9,8%
		Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	7	9	10	6	10	10	52	8,6%
		> Rp 3.000.000	10	11	14	12	15	12	74	12,3%
	Total		28	30	33	28	34	32	185	31%
5.	Keperluan Perjalanan	Wisata	12	13	14	10	14	15	78	13%
		Bekerja	4	6	6	7	6	6	35	5,8%
		Pendidikan	8	9	8	7	9	7	48	8%
		Kesehatan	0	0	1	1	1	2	5	0,83%
		Hal lainnya	4	2	4	3	4	2	19	3,16%
	Total		28	30	33	28	34	32	185	31%
Jumlah keseluruhan jawaban = 600										

Dari tabel diatas menunjukan hasil jawaban Ya dan Tidak yang telah dijawab oleh 100 responden berdasarkan karakteristiknya. Ini membuktikan bahwa kesiapan responden

terkait penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida dipengaruhi oleh karakteristik dari penumpang itu sendiri.

2) Kesiapan penumpang secara umum terhadap penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida Menggunakan Teknik *Skoring*

Berikut ini adalah analisis kesiapan dari pertanyaan (P) penumpang dalam kesiapan penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida.

Tabel 4. 20 Nilai persentase Kesiapan Penumpang

Item Pertanyaan (P) Penumpang	Jawaban Ya (Orang)	Jawaban Tidak (Orang)
P1	72	28
P2	70	30
P3	67	33
P4	72	28
P5	66	34
P6	68	32
Total	415	185

Pada tabel tersebut diperoleh hasil jawaban “Ya” dan “Tidak” dari penumpang, maka proses dilanjutkan dengan perhitungan menggunakan teknik *skoring skala Guttman* dengan skor maksimal Ya 600 adalah:

- Persentase Jawaban Ya

$$P = \frac{415}{600} \times 100\%$$

$$P = 69,1\%$$

$$P = 69\%$$

- Persentase Jawaban Tidak

$$\bullet \quad P = \frac{185}{600} \times 100\%$$

$$\bullet \quad P = 30,8\%$$

$$\bullet \quad P = 31\%$$

0%-----31%-----50%-----69%-----100%

Menurut pranatawijaya, Widiatry, Priskilla dan Putra (2019) bahwa berdasarkan analisis skala *guttman*, titik kesiapan diatas 50% dan disini diapatkan yaitu 69%, maka penumpang dapat dinyatakan telah mendekati “Siap” terkait

penerapan sistem *E-Ticketing* yang lebih baik sesuai dengan peraturan.

Berikut adalah persentase dari setiap butir pertanyaan di semua jawaban Ya jika dibandingkan dengan keseluruhan total jawaban dari 100 responden dengan teknik *skoring* untuk skala *guttman*.

Tabel 4. 21 Rekapan Persentase Keseluruhan Pertanyaan

Jawaban	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Total	Persentase
Ya	72	70	67	72	66	68	415	69%
Tidak	28	30	33	28	34	32	185	31%
Total	100	100	100	100	100	100	600	100%

C. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis dari kesiapan penumpang yang dilakukan terdapat penerapan *E-Ticketing* di pelabuhan tersebut, di dapatkan bahwa:

1. Kondisi eksisting fasilitas pembelian tiket di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida cukup baik untuk penyelenggarakan tiket secara elektronik berdasarkan Peraturan Menteri PM 19 Tahun 2020. Pelabuhan Nusa Penida telah memiliki *website* untuk pemesanan tiket, yaitu menggunakan *website* Bali Santi. Pemesanan tiket elektronik ini dilakukan melalui loket tiket yang menyediakan sistem elektronik tersebut. Informasi perjalanan dan sistem pembayaran juga telah disediakan di pelabuhan yang terdapat di depan loket dan pencetakan pas naik (*boarding pass*) juga dilakukan di loket tiket. Tetapi masih ada beberapa komponen yang belum di lengkapi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020
2. Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebarluaskan ke penumpang, didapatkan tingkat kesiapan secara umum dengan teknik *skoring* sebesar 69%. Oleh karena itu, penumpang dapat dinyatakan “Siap” terhadap penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida. Adapun tingkat kesiapan berdasarkan karakteristik pada penumpang berdasarkan jenis kelamin dan usia.

- a. Pada karakteristik jenis kelamin, responden terbanyak ada pada perempuan sebanyak 59 orang (59%) sedangkan laki-laki sebanyak 41 orang (41%). Perempuan menyumbang jawaban Ya dengan total skor 247 dan laki-laki sebanyak 168. Jika dibandingkan dengan total keseluruhan jawaban (600) maka sekitar 41% perempuan yang menjawab Ya dan 28% dari laki laki.
- b. Berdasarkan usianya, responden terbanyak ada pada usia 26 sampai 30 tahun sebanyak 49 orang (49%). Penyumbang jawaban Ya berdasarkan usia dari 100 responden untuk 6 pertanyaan di kuesioner adalah pada usia 26 sampai 30 tahun sebanyak 222 dan usia paling sedikit menyumbang jawaban Ya ada pada usia 18 sampai 25 tahun dengan total skor jawaban Ya hanya 84. Jika dibandingkan dengan total keseluruhan jawaban (600), maka persentase terbesar ada pada usia 26 sampai 30 tahun sekitar 37% dan paling terkecil di usia 18 sampai 25 tahun sekitar 14% yang menjawab Ya.
- c. Bedasarkan tingkat pendidikan, responden terbanyak ada pada tingkat pendidikan SMA sebanyak 49 responden (49%) dan paling sedikit ada pada tingkat pendidikan SMP yang hanya 1 responden. Penyumbang jawaban Ya berdasarkan tingkat pendidikan ada pada tingkat pendidikan SMA dengan total skor jawaban Ya sebanyak 196. Sedangkan yang paling sedikit adalah tingkat pendidikan SMP dengan total skor jawaban Ya adalah 0 karean hanya 1 responden dan tidak ada yang dijawab Ya dari kuesioner. Untuk total skor yang menjawab Ya paling sedikit adalah S2 sebanyak 9. Jika dibandingkan total keseluruhan jawaban (600), maka persentase terbesar ada pada tingkat pendidikan SMA sekitar 33% dan paling kecil adalah tingkat pendidikan S2 yang hanya 2%.
- d. Berdasarkan penghasilan/pendapatan, responden terbanyak pada responden yang berpenghasilan diatas Rp 3.000.000 sebanyak 37 orang dan yang paling sedikit ada pada responden berpenghasilan dibawah Rp 1.000.000 sebanyak 28 orang. Penyumbang jawaban Ya terbanyak ada pada responden berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai

Rp 3.000.000 dengan total skor jawaban Ya sebesar 158 dan yang terkecil adalah responden dengan penghasilan dibawah Rp 1.000.000 sebanyak 109 total skor jawaban Ya. Jika dibandingkan keseluruhan total skor jawaban (600), maka persentase terbesar pada responden berpenghasilan Rp 1.000.000 sampai Rp 3.000.000 sekitar 26% dan yang paling sedikit adalah responden dengan penghasilan dibawah Rp 1.000.000 sekitar 18%.

- e. Berdasarkan keperluan perjalanan, responden terbanyak ada pada keperluan perjalanan untuk wisata sebanyak 50 orang, dan yang paling sedikit adalah responden dengan keperluan perjalanan untuk kesehatan. Sebanyak 4 orang. Penyumbang jawaban Ya terbanyak ada pada responden dengan keperluan perjalanan untuk wisata dengan total skor jawaban Ya adalah 222 dan paling sedikit responden dengan keperluan perjalanan untuk kesehatan dengan total skor sebanyak 19 jawaban Ya. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600), maka presentase terbesar pada responden dengan keperluan perjalanan untuk wisata sekitar 37% dan paling sedikit adalah responden dengan keperluan perjalanan untuk kesehatan sekitar 3%.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dalam penelitian kesiapan di Pelabuhan Nusa Pendia, maka dapat diambil kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Pada Pelabuhan Nusa Pendia, telah menerapan sistem *E-Ticketing* dengan menggunakan *website* Bali Santi. Penerapan sistem *E-Ticketing* dengan Bali Santi di Pelabuhan Nusa Penida ini masih belum diterapkan secara optimal karena belum bisa dijadikan tempat pemesanan oleh penumpang. *Website* ini hanya bisa digunakan oleh petugas saja, sehingga penumpang hanya bisa memesan tiket di loket pada pelabuhan. Sistem pembayaran yang disediakan hanya menggunakan uang tunai dan semua informasi tentang pemesanan dan perjalanan ada didepan loket tiket.
2. Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebarluaskan kepada 100 responden, tingkat kesiapan penumpang terhadap penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida mencapai 69%, yang menunjukkan bahwa penumpang secara umum siap untuk menerima sistem digital ini. Tingkat kesiapan ini dianalisis lebih lanjut berdasarkan karakteristik responden:
 - a. Jenis kelamin: Responden perempuan lebih banyak 59 orang. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600), yang terbanyak menjawab Ya adalah perempuan sekitar 41% dibandingkan dengan laki laki.
 - b. Usia: Kelompok usia 26–30 tahun lebih banyak 49 orang. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600), yang terbanyak menjawab Ya adalah responden usia 26-30 tahun sekitar 37% dibandingkan kategori lainnya.
 - c. Tingkat pendidikan: responden tingkat pendidikan SMA lebih banyak 49 orang. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban

(600), yang terbanyak adalah responden dengan tingkat pendidikan SMA sekitar 33% dibandingkan kategori lainnya.

- d. Penghasilan: responden dengan penghasilan diatas Rp 3.000.000 lebih banyak 37 orang. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600), yang terbanyak menjawab Ya adalah responden penghasilan Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000 sekitar 26% dibandingkan kategori lainnya.
- e. Keperluan perjalanan: responden keperluan perjalanan untuk wisata lebih banyak 50 orang. Jika dibandingkan dengan keseluruhan jawaban (600), yang terbanyak menjawab Ya adalah responden dengan keperluan perjalanan untuk wisata sekitar 37% dibandingkan kategori lainnya.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida memiliki dukungan yang kuat dari penumpang, terutama dari kelompok usia muda, perempuan, berpendidikan menengah, dan tujuan wisata, sehingga implementasi sistem ini layak untuk segera dioptimalkan.

B. Saran

Adapun saran membangun yang didapat berdasarkan analisis dalam penelitian di Pelabuhan Nusa Penida terkait masalah dan kesimpulan yang telah didapatkan adalah sebagai berikut:

1. Pada Pelabuhan Nusa Penida, pihak pengelola pelabuhan sebaiknya segera mengoptimalkan sistem *E-Ticketing* yang ada untuk digunakan oleh penumpang berlandaskan Peraturana Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2020. Seperti pada *website* Bali Santi yang sudah diterapkan agar bisa diakses penumpang untuk memesan tiket sendiri. Diperlukan penyediaan sarana dan prasarana pendukung seperti mesin penjual tiket mandiri, jaringan internet yang stabil, serta petunjuk penggunaan yang jelas dan mudah dipahami oleh penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Nusa Penida .
2. Penumpang perlu mempersiapkan diri terkait penerapan sistem *E-Ticketing* baik dari sisi perlengkapan maupun pengetahuan dalam proses

pemesanan tiket secara *online*. Diharapkan mulai membiasakan diri dengan sistem digital, khususnya dalam penggunaan *E-Ticketing* agar nantinya proses pembelian tiket menjadi lebih mudah, cepat, dan efisien. Disarankan agar penumpang proaktif dalam mencari informasi terkait cara penggunaan *E-Ticketing*, termasuk melalui internet, atau petugas yang tersedia. Bagi penumpang yang belum terbiasa dengan teknologi, sebaiknya tidak ragu untuk meminta bantuan atau mengikuti sosialisasi terkait digitalisasi sekarang ini, agar dapat memanfaatkan sistem ini secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

Abdurahman, H., Riswaya, A. R., & Id, A. (2014). Aplikasi pinjaman pembayaran secara kredit pada bank yudha bhakti. *Jurnal Computech & Bisnis*, 8(2), 61-69.

Amanda, L., Yanuar, F., & Devianto, D. (2019). Uji validitas dan reliabilitas tingkat partisipasi politik masyarakat kota Padang. *Jurnal Matematika UNAND*, 8(1), 179-188.

Aziza, N. (2023). Metodologi penelitian 1: deskriptif kuantitatif. Bandung: Media Sains Indonesia.

Fadilla, A. R., & Wulandari, P. A. (2023). Literature review analisis data kualitatif: tahap pengumpulan data. *Mitita Jurnal Penelitian*, 1(3), 34-46.

Hasibuan, M. P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U. (2023). Analisis pengukuran temperatur udara dengan metode observasi. *Jurnal Garuda Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 8-15.

Janna, N. M., & Herianto, H. (2021). Konsep uji validitas dan reliabilitas dengan menggunakan SPSS.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Nomor PM 28 tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2018. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.1272/AP.005/DRJD/2018 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2020. Peraturan Menteri Nomor PM 19 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik.

Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.

Marlina, L., Mundzir, A., & Pratama, H. (2020). Cashless Dan Cardless Sebagai Perilaku Transaksi Di Era Digital: Suatu Tinjauan Teoretis Dan Empiris. *Jurnal Co Management*, 3(2), 533-542.

Nugraha, E. D., Putri, I. A. J., & Gupron, A. K. (2024). Pengaruh Kualitas E-Ticketing terhadap Kepuasan Konsumen PT ASDP Cabang Ketapang Banyuwangi. *Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 3(3), 154-168.

Nugraha, M. P., & Munir, R. (2011). Pengembangan Aplikasi QR Code Generator dan QR Code Reader dari Data Berbentuk Image. In *Informatics National Conference* (pp. 148-149).

President Republik Indonesia. (2024). Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Purba, M. M. (2021). Pemesanan Tiket Kereta Api Online (E-Ticketing) Menggunakan Aplikasi KAI Access. JSI (Jurnal sistem Informasi) Universitas Suryadarma, 6(2), 175-194.

Purboyo, Budi, D., & Triwahyuni, S. N. (2020). Modul Statistika Terapan. Palembang: Poltektrans SDP Palembang

Raise, U., & Abdi. (2011). Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi: Teori dan Aplikasi. Bandung: Alfabeta.

Riske, A, 2005. Persepsi Calon Pengguna dan Penentu Kebijakan terhadap Rencana Pengoperasian Angkutan Sungai DKI Jakarta. Tugas Akhir Program Sarjana Departemen Teknik Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan : Institut Teknologi Bandung.

Rochmawati, I. (2019). Analisis user interface situs web iwearup. com. Com. Visualita, 7(2), 31-44.

Sidh, R. (2013). Peranan brainware dalam sistem informasi manajemen. Jurnal Computech & Bisnis, 7(1), 19-29.

Sihotang, D. M. (2016). Metode Skoring dan Metode Fuzzy dalam penentuan zona resiko malaria di Pulau Flores. Jurnal Nasional Teknik Elektro dan Teknologi Informasi, 5(4), 302-308.

Sugiyono, D. (2013). Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D.

Wahyusetyawati, E. (2017). Dilema pengaturan transportasi online. Jurnal RechtsVinding. ISSN, 2089-9009.

Widjatmoko, E. N., Setiawan, B., & Gading, C. A. (2025). Efektivitas Penerapan E-Ticketing dan Cashless Payment di Terminal Ferry Telaga Punggur Dalam Peningkatan Layanan Pembelian Tiket. IWJ: Inland Waterways Journal, 7(1).

LAMPIRAN

Lampiran 1 Akses Kuesioner

Kesiapan Penerapan *E-Ticketing* di Pelabuhan Nusa Penida



<https://forms.gle/RRTQKSuErXPaxMMt5>

Cara :

- Gunakan kamera HP untuk diarahkan pada barcode di atas
- Atau bisa scan melalui google dan aplikasi pendukung scanner
- Bisa juga lewat link yang dibagikan

Lampiran 2 Hasil Kuesioner

No	Tingkat Pendidikan	Jenis Kelamin	Usia	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Penghasilan/ Pendapatan	Keperluan Perjalanan
1	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Kesehatan
2	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	0	0	0	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
3	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
4	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
5	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
6	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	0	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
7	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
8	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
9	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
10	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	0	0	1	0	0	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
11	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	0	0	1	0	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
12	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
13	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	0	1	1	1	1	0	> Rp 3.000.000	Wisata
14	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
15	SMA	Laki-Laki	>30 Tahun	1	0	0	0	1	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
16	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	0	1	0	1	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
17	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
18	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	0	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
19	SMA	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
20	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
21	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
22	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
23	S2	Perempuan	>30 Tahun	1	1	0	1	1	1	> Rp 3.000.000	Kesehatan
24	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
25	SMA	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	0	0	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
26	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	0	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata

No	Tingkat Pendidikan	Jenis Kelamin	Usia	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Penghasilan/ Pendapatan	Keperluan Perjalanan
27	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	0	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
28	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	1	0	1	1	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
29	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	0	0	0	0	0	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
30	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	0	1	0	0	0	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
31	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Wisata
32	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	0	1	0	1	0	< Rp 1.000.000	Wisata
33	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
34	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	0	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
35	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	0	1	1	0	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
36	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	0	0	1	0	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
37	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	0	1	0	0	0	0	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
38	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	0	0	0	0	0	0	> Rp 3.000.000	Wisata
39	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	0	1	0	0	0	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
40	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Wisata
41	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	1	1	1	0	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
42	S2	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	1	0	0	> Rp 3.000.000	Kesehatan
43	SMA	Laki-Laki	>30 Tahun	0	0	0	0	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
44	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	0	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
45	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	0	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
46	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
47	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	0	1	0	< Rp 1.000.000	Kesehatan
48	SMA	Laki-Laki	>30 Tahun	0	1	1	1	1	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
49	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
50	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
51	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	0	1	1	1	0	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
52	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
53	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja

No	Tingkat Pendidikan	Jenis Kelamin	Usia	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Penghasilan/ Pendapatan	Keperluan Perjalanan
54	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	0	1	> Rp 3.000.000	Wisata
55	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	0	1	0	1	1	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
56	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	1	> Rp 3.000.000	Wisata
57	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
58	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	0	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
59	D-III	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
60	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	0	0	1	1	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
61	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	0	> Rp 3.000.000	Wisata
62	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	0	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Wisata
63	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	0	1	0	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
64	SMA	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	0	0	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
65	SMA	Laki-Laki	>30 Tahun	1	0	0	1	0	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
66	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
67	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	0	1	0	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
68	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	1	> Rp 3.000.000	Wisata
69	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	0	1	> Rp 3.000.000	Wisata
70	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
71	D-IV/S1	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
72	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
73	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	0	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
74	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	0	0	0	0	0	0	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
75	D-IV/S1	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
76	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	0	0	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
77	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	0	0	0	0	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
78	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	1	0	1	1	0	1	> Rp 3.000.000	Wisata
79	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	0	0	0	1	1	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
80	D-III	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	0	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata

No	Tingkat Pendidikan	Jenis Kelamin	Usia	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Penghasilan/ Pendapatan	Keperluan Perjalanan
81	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	0	1	0	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
82	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
83	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	0	1	1	1	< Rp 1.000.000	Wisata
84	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	0	1	1	0	1	0	< Rp 1.000.000	Wisata
85	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	0	0	0	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
86	D-IV/S1	Perempuan	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
87	D-IV/S1	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Hal lainn1
88	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	0	0	0	0	0	< Rp 1.000.000	Pendidikan
89	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	0	1	0	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
90	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	0	1	0	1	1	> Rp 3.000.000	Wisata
91	SMP	Perempuan	>30 Tahun	0	0	0	0	0	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
92	D-IV/S1	Perempuan	26-30 Tahun	0	0	0	1	0	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
93	D-IV/S1	Laki-Laki	>30 Tahun	0	0	0	0	0	0	> Rp 3.000.000	Bekerja
94	SMA	Perempuan	18-25 Tahun	1	1	1	1	0	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
95	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	0	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan
96	D-IV/S1	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	0	0	1	0	0	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
97	D-IV/S1	Laki-Laki	>30 Tahun	1	1	1	1	1	1	> Rp 3.000.000	Bekerja
98	SMA	Perempuan	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
99	SMA	Laki-Laki	26-30 Tahun	1	1	1	1	1	1	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	Wisata
100	SMA	Laki-Laki	18-25 Tahun	1	1	1	1	1	1	< Rp 1.000.000	Pendidikan

Lampiran 3 R Tabel Distribusi

Tabel r untuk df = 5 - 80

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9345	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9569
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7439
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2915	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896

29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2915	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066

Lampiran 4 Uji Validitas

		Correlations						
		Pertanyaan 1	Pertanyaan 2	Pertanyaan 3	Pertanyaan 4	Pertanyaan 5	Pertanyaan 6	TOTAL
Pertanyaan 1	Pearson Correlation	1	.548**	.602**	.306	.289	-.230	.709**
	Sig. (2-tailed)		.001	.000	.074	.092	.184	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
Pertanyaan 2	Pearson Correlation	.548**	1	.289	.401*	.366*	-.014	.733**
	Sig. (2-tailed)	.001		.092	.017	.031	.934	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
Pertanyaan 3	Pearson Correlation	.602**	.289	1	.447**	.419*	-.359*	.671**
	Sig. (2-tailed)	.000	.092		.007	.012	.034	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
Pertanyaan 4	Pearson Correlation	.306	.401*	.447**	1	.401*	-.012	.706**
	Sig. (2-tailed)	.074	.017	.007		.017	.946	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
Pertanyaan 5	Pearson Correlation	.289	.366*	.419*	.401*	1	-.141	.660**
	Sig. (2-tailed)	.092	.031	.012	.017		.418	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
Pertanyaan 6	Pearson Correlation	-.230	-.014	-.359*	-.012	-.141	1	.074
	Sig. (2-tailed)	.184	.934	.034	.946	.418		.674
	N	35	35	35	35	35	35	35
TOTAL	Pearson Correlation	.709**	.733**	.671**	.706**	.660**	.674	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		
	N	35	35	35	35	35	35	35

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 5 Uji Reliabilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.825	6

Lampiran 6 Data Produktifitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
PENUMPANG					
Penumpang	29.763	28.659	29.321	28.896	25.944
KENDARAAN					
Golongan I	0	0	0	0	0
Golongan II	19.971	18.523	18.814	18.381	15.953
Golongan III	0	0	0	0	0
Golongan IV A	5.080	4.920	5.151	5.202	2.109
Golongan IV B	4.541	4.488	4.862	4.728	4.122
Golongan V A	12	0	17	21	6
Golongan V B	1.036	993	1.032	1.026	3.545
Golongan VI A	0	0	0	0	0
Golongan VI B	0	0	0	0	0
Golongan VII	0	0	0	0	0
Golongan VIII	0	0	0	0	0
Golongan IX	0	0	0	0	0
Jumlah	30.628	28.924	29.876	29.358	25.735
Trip	742	742	768	736	677

Lampiran 7 Data Produktifitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
PENUMPANG					
Penumpang	27.674	27.998	26.887	28.443	21.373
KENDARAAN					
Golongan I	0	0	0	0	0
Golongan II	16.778	17.667	17.078	18.002	17.106
Golongan III	0	0	0	0	2
Golongan IV A	3.974	4.077	6.055	4.897	2.330
Golongan IV B	3.962	3.990	5.568	5.760	5.125
Golongan V A	11	3	14	19	10
Golongan V B	1.045	876	921	1.251	4.991
Golongan VI A	0	0	0	0	0
Golongan VI B	0	0	0	0	47
Golongan VII	0	0	0	0	0
Golongan VIII	0	0	0	0	0
Golongan IX	0	0	0	0	0
Jumlah	25.770	26.613	29.636	29.926	29.611
Trip	1.215	1.213	2.968	1.795	1.256

Lampiran 8 Data Produktivitas Keberangkatan 30 Hari

No	Hari/Tanggal	Trip	Punggawa (Org)	Jumlah Kendaran	Kendaran									
					Gol I	Gol II	Gol III	Gd A	Gd B	Gd A	Gd B	Gd VII	Gd VIII	Gd IX
1	Jumat, 11 Februari 2025	2	32	59	0	22	0	2	17	0	18	0	0	0
2	Sabtu, 12 Februari 2025	2	44	60	0	24	0	5	12	0	19	0	0	0
3	Minggu, 13 Februari 2025	1	43	44	0	26	0	6	4	0	8	0	0	0
4	Senin, 14 Februari 2025	2	59	78	0	42	0	1	19	0	16	0	0	0
5	Selasa, 15 Februari 2025	2	80	73	0	34	0	0	22	0	17	0	0	0
6	Rabu, 16 Februari 2025	2	57	69	0	36	0	1	15	0	17	0	0	0
7	Kamis, 17 Februari 2025	2	53	68	0	30	0	1	20	0	17	0	0	0
8	Jumat, 18 Februari 2025	1	34	38	0	18	0	1	11	0	8	0	0	0
9	Sabtu, 01 Maret 2025	2	63	77	0	43	0	5	12	0	17	0	0	0
10	Minggu, 02 Maret 2025	1	43	40	0	21	0	3	8	0	8	0	0	0
11	Senin, 03 Maret 2025	2	59	59	0	31	0	4	17	0	7	0	0	0
12	Selasa, 04 Maret 2025	2	34	57	0	19	0	4	18	0	16	0	0	0
13	Rabu, 05 Maret 2025	2	30	63	0	25	0	3	19	0	16	0	0	0
14	Kamis, 06 Maret 2025	2	29	59	0	20	0	1	21	0	17	0	0	0
15	Jumat, 07 Maret 2025	2	46	66	0	28	0	0	22	0	16	0	0	0

No.	Hari/Tanggal	Tujuan (Org)	Jumlah Kendaraan	Kendaraan											
				Gal I	Gal II	Gal III	Gal A	Gal B	Gal A	Gal B	Gal A	Gal B	Gal VII	Gal VIII	Gal IX
16	Sabtu, 08 Maret 2025	2	26	61	0	23	0	1	20	0	17	0	0	0	0
17	Minggu, 09 Maret 2025	1	58	46	0	28	0	1	9	0	8	0	0	0	0
18	Senin, 10 Maret 2025	2	70	80	0	44	0	3	17	0	16	0	0	0	0
19	Selasa, 11 Maret 2025	2	25	58	0	20	0	6	16	0	16	0	0	0	0
20	Rabu, 12 Maret 2025	2	40	70	0	31	0	2	20	0	17	0	0	0	0
21	Kamis, 13 Maret 2025	2	35	62	0	22	0	1	22	0	17	0	0	0	0
22	Jumat, 14 Maret 2025	2	36	55	0	20	0	1	18	0	16	0	0	0	0
23	Sabtu, 15 Maret 2025	2	38	64	0	28	0	2	16	0	18	0	0	0	0
24	Minggu, 16 Maret 2025	1	35	41	0	22	0	1	10	0	8	0	0	0	0
25	Senin, 17 Maret 2025	2	57	74	0	37	0	3	18	0	16	0	0	0	0
26	Selasa, 18 Maret 2025	2	36	58	0	22	0	3	17	0	16	0	0	0	0
27	Rabu, 19 Maret 2025	2	39	52	0	15	0	1	18	0	18	0	0	0	0
28	Kamis, 20 Maret 2025	2	46	72	0	33	0	7	15	0	17	0	0	0	0
29	Jumat, 21 Maret 2025	2	51	69	0	32	0	3	19	0	15	0	0	0	0
30	Sabtu, 22 Maret 2025	2	66	65	0	31	0	4	14	0	16	0	0	0	0

Lampiran 9 Data Produktivitas Kedatangan 30 Hari

No.	Hari/Tanggal	Trip	Punggawa (Org)	Jumlah Kendaraan	Kendaraan												
					Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII	Gol VIII	Gol IX	Gol X	Gol XI	Gol XII	
1	Jumat, 21 Februari 2025	2	51	45	0	18	0	2	12	0	13	0	0	0	0	0	0
2	Sabtu, 22 Februari 2025	2	39	37	0	20	0	4	17	0	16	0	0	0	0	0	0
3	Minggu, 23 Februari 2025	1	31	32	0	34	0	7	3	0	8	0	0	0	0	0	0
4	Senin, 24 Februari 2025	2	48	80	0	39	0	2	19	0	20	0	0	0	0	0	0
5	Selasa, 25 Februari 2025	2	45	79	0	40	0	0	26	0	13	0	0	0	0	0	0
6	Rabu, 26 Februari 2025	2	38	32	0	26	0	1	15	0	10	0	0	0	0	0	0
7	Kamis, 27 Februari 2025	2	57	51	0	21	0	2	17	0	11	0	0	0	0	0	0
8	Jumat, 28 Februari 2025	1	24	46	0	29	0	2	9	0	6	0	0	0	0	0	0
9	Sabtu, 01 Maret 2025	2	61	64	0	31	0	4	16	0	13	0	0	0	0	0	0
10	Minggu, 02 Maret 2025	1	42	33	0	15	0	4	9	0	5	0	0	0	0	0	0
11	Senin, 03 Maret 2025	2	46	50	0	28	0	2	16	0	4	0	0	0	0	0	0
12	Selasa, 04 Maret 2025	2	39	60	0	25	0	3	15	0	17	0	0	0	0	0	0
13	Rabu, 05 Maret 2025	2	52	59	0	19	0	3	22	0	15	0	0	0	0	0	0
14	Kamis, 06 Maret 2025	2	31	62	0	23	0	2	25	0	12	0	0	0	0	0	0
15	Jumat, 07 Maret 2025	2	44	67	0	16	0	0	19	0	12	0	0	0	0	0	0

No.	Hari/Tanggal	Trip	Punggawa (Org)	Jumlah Kendaraan	Kendaraan												
					Gal I	Gal II	Gal III	Gd A	Gd B								
16	Sabtu, 04 Maret 2025	2	27	54	0	17	0	2	22	0	13	0	0	0	0	0	0
17	Minggu, 05 Maret 2025	1	41	23	0	12	0	0	5	0	6	0	0	0	0	0	0
18	Senin, 10 Maret 2025	2	67	66	0	37	0	2	14	0	13	0	0	0	0	0	0
19	Selasa, 11 Maret 2025	2	35	69	0	31	0	5	16	0	17	0	0	0	0	0	0
20	Rabu, 12 Maret 2025	2	48	69	0	37	0	3	14	0	12	0	0	0	0	0	0
21	Kamis, 13 Maret 2025	2	49	66	0	28	0	2	22	0	14	0	0	0	0	0	0
22	Jumat, 14 Maret 2025	2	29	65	0	25	0	2	21	0	17	0	0	0	0	0	0
23	Sabtu, 15 Maret 2025	2	33	49	0	19	0	2	13	0	15	0	0	0	0	0	0
24	Minggu, 16 Maret 2025	1	36	50	0	32	0	1	8	0	9	0	0	0	0	0	0
25	Senin, 17 Maret 2025	2	50	49	0	33	0	2	14	0	12	0	0	0	0	0	0
26	Selasa, 18 Maret 2025	2	42	59	0	24	0	4	15	0	16	0	0	0	0	0	0
27	Rabu, 19 Maret 2025	2	31	59	0	20	0	2	19	0	18	0	0	0	0	0	0
28	Kamis, 20 Maret 2025	2	47	75	0	38	0	3	18	0	16	0	0	0	0	0	0
29	Jumat, 21 Maret 2025	2	34	58	0	23	0	2	16	0	17	0	0	0	0	0	0
30	Sabtu, 22 Maret 2025	2	53	67	0	35	0	4	15	0	13	0	0	0	0	0	0

Lampiran 10 Dokumentasi Kegiatan



Lampiran 11 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 19 Tahun 2020 Pasal 10 Tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan secara Elektronik

Pasal 10

Pelaksanaan penyelenggaraan Tiket secara elektronik selain lintas Merak-Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk dilakukan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Peraturan Menteri ini mulai berlaku.