

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91
TAHUN 2021 PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
KETAPANG PROVINSI JAWA TIMUR**



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

MUHAMMAD FATHIN
NPM. 22 03 061

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

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91
TAHUN 2021 PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
KETAPANG PROVINSI JAWA TIMUR**



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

MUHAMMAD FATHIN
NPM. 22 03 061

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

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91 TAHUN 2021
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG PROVINSI JAWA
TIMUR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD FATHIN
NPT. 2203061

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Kertas Kerja Wajib
Pada tanggal Juli 2025

Menyetujui,

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Vita Permatasari, S.T., M.Si.
NIP. 19820813 200212 2 003



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



Ferdinand Pusriansyah, S.H., M.Si.
NIP. 19820310 200312 1 003

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 : EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91
TAHUN 2021 PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
KETAPANG PROVINSI JAWA TIMUR

Nama : MUHAMMAD FATHIN

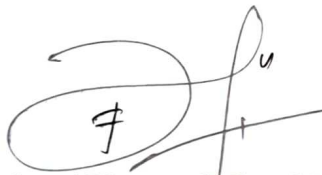
NPM : 2203061

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Juli 2025
Menyetujui,

Pembimbing I



Febriyanti Himmatul Ulya, S.Pd., M.Si.
NIP. 19930208 202203 2 007

Pembimbing II



Aulia Ika Atika, M.Pd.
NIP. 19920125 202321 2 036

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Fathin

NPM : 2203061

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **Pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Provinsi Jawa Timur, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Poltektrans SDP Palembang

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

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

Palembang, Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Pencipta



(Muhammad Fathin)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Fathin

NPM : 2203061

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa kertas kerja wajib yang saya tulis dengan judul

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91 TAHUN 2021
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG PROVINSI JAWA
TIMUR**

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

Palembang, Juli 2025

Penulis



(Muhammad Fathin)



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 : 16 / PD / 2025

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

Nama : Muhammad Fathin
NPM : 2203061
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Provinsi Jawa Timur

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 16% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Cleareance Out* Wisuda.

Palembang, 12 Agustus 2025

Verifikator



Kurniawan.,S.IP

NIP. 199904222025211005



KATA PENGANTAR

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

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

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan bantuan selama penyusunan Kertas Kerja Wajib, antara lain kepada:

1. Orang tua dan keluarga atas doa dan dukungan yang selalu menguatkan.
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E., selaku Direktur Poltektrans SDP Palembang.
3. Bapak Yani Andrianto, selaku General Manager PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
4. Bapak Dwi Piet Haryanto, selaku Manajer Usaha Pelabuhan Ketapang.
5. Bapak Ryan Dewangga, selaku Manajer Usaha Pelabuhan Gilimanuk.
6. Bapak Bayu Kusumo Nugroho, S.ST., M.T, selaku Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Ketapang.
7. Ibu Febriyanti Himmatul Ulya, S. Pd., M. Si. selaku Dosen Pembimbing I.
8. Ibu Aulia Ika Atika, M. Pd. selaku Dosen Pembimbing II.
9. Jajaran dosen, pegawai, serta pengasuh Poltektrans SDP Palembang atas bimbingan dan fasilitas yang telah diberikan selama masa studi dan penyusunan KKW.

10. Seluruh jajaran PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang atas kesempatan dan dukungan selama kegiatan PKL berlangsung.
11. Kakak-kakak alumni IKASDAP Jawa Timur dan Bali atas bantuan serta arahan yang sangat membantu.
12. Segenap pihak lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan dukungan secara langsung maupun tidak langsung.

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

Palembang, Juli 2025

Penyusun

***EVALUATION OF ZONING SYSTEM IMPLEMENTATION BASED ON
MINISTER OF TRANSPORTATION REGULATION NUMBER 91 OF 2021
AT KETAPANG FERRY PORT, EAST JAVA PROVINCE***

Muhammad Fathin (NPM. 22 03 061)

Supervised by: Febriyanti Himmatul Ulya, S.Pd.,M.Si. and Aulia Ika Atika, M.Pd.

ABSTRACT

Ketapang Ferry Port is one of the busiest ports in Indonesia serving the Ketapang to Gilimanuk route. To improve operational effectiveness, safety, and order, the government issued Minister of Transportation Regulation Number 91 of 2021, which establishes a zoning system at ferry ports. This study aims to evaluate the implementation of the zoning system and the management of vehicle and passenger traffic flow at Ketapang Ferry Port. A qualitative descriptive method was applied through direct observation, interviews with port authorities, and documentation. Data were analyzed using Miles and Huberman's approach, which includes data reduction, data display, and conclusion drawing.

The results indicate that the implementation of the zoning system at Ketapang Ferry Port has not been fully optimal. Several issues were identified across Zones A to E, including the mixing of passenger and vehicle flows at entry points, long queues at checkpoints, insufficient sterilization of loading areas, and the presence of unauthorized individuals such as street vendors and "coin divers" in restricted areas. Vehicle and passenger traffic flow is also poorly managed, as shown by frequent crossing points in the ready-to-load parking area, dock access routes, and gangways, leading to ship departure delays and potential accidents. This study recommends stricter monitoring, the separation of vehicle and passenger lanes, optimization of existing facilities, and the use of monitoring technology to improve the effectiveness of zoning system implementation.

Keywords: Zoning System, Ferry Port, Vehicle Traffic Flow, Ketapang, MOT Regulation No. 91/2021.

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91 TAHUN 2021
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG PROVINSI JAWA
TIMUR**

Muhammad Fathin (NPM. 22 03 061)

Dibimbing oleh: Febriyanti Himmatul Ulya, S.Pd.,M.Si. dan Aulia Ika Atika, M.Pd.

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia yang melayani lintasan Ketapang ke Gilimanuk. Untuk meningkatkan efektivitas, keselamatan, dan ketertiban operasional, pemerintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 menetapkan sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan sistem zonasi dan pengelolaan pola arus kendaraan serta penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif melalui observasi langsung, wawancara dengan pihak pelabuhan, dan dokumentasi. Data dianalisis menggunakan pendekatan Miles dan Huberman yang meliputi reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih belum optimal. Pada Zona A hingga Zona E ditemukan sejumlah permasalahan seperti percampuran arus kendaraan dan penumpang di pintu masuk, antrean panjang di area pemeriksaan, kurangnya sterilisasi pada area bongkar muat, serta masih adanya pihak yang tidak berkepentingan seperti pedagang asongan dan anak koin di area terbatas. Pola arus kendaraan dan penumpang juga belum terkelola dengan baik, ditandai dengan adanya titik crossing di area parkir siap muat, jalur masuk dermaga, dan gangway yang mengakibatkan keterlambatan jadwal kapal dan potensi kecelakaan. Penelitian ini merekomendasikan peningkatan pengawasan, pemisahan jalur kendaraan dan penumpang, optimalisasi fasilitas, serta pemanfaatan teknologi pemantauan untuk mendukung efektivitas penerapan sistem zonasi.

Kata Kunci: Sistem Zonasi, Pelabuhan Penyeberangan, Pola Arus Kendaraan, Ketapang, PM 91 Tahun 2021.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
<i>ABSTRACT</i> /ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAH MASALAH	3
C. TUJUAN PENELITIAN	3
D. MANFAAT PENELITIAN	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	6
A. TINJAUAN PUSTAKA	6
B. LANDASAN TEORI	9
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. DESAIN PENELITIAN	23
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	26
C. TEKNIK ANALISIS DATA	27
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30
A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	30
B. ANALISIS	70
1. Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	70
2. Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	93
C. PEMBAHASAN	99

1. Kesesuaian Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Berdasarkan PM 91 Tahun 2021	100
2. Pengelolaan Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010	107
3. Usulan <i>Layout</i> Zonasi dan Pengaturan Pola Arus	107
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	114
A. KESIMPULAN	114
B. SARAN	114
DAFTAR PUSTAKA	116
LAMPIRAN	118

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Daftar Tarif Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Ketapang	31
Tabel 4. 2 Daftar Karakteristik Kapal yang Beroperasi di Lintasan Ketapang- Gilimanuk	34
Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan	37
Tabel 4. 4 Spesifikasi Dermaga MB 1	49
Tabel 4. 5 Spesifikasi Dermaga MB 2	50
Tabel 4. 6 Spesifikasi Dermaga MB 3	51
Tabel 4. 7 Spesifikasi Dermaga MB 4	52
Tabel 4. 8 Spesifikasi Dermaga Ponton	52
Tabel 4. 9 Spesifikasi Dermaga Plengsengan	53
Tabel 4. 10 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama 5 Tahun	62
Tabel 4. 11 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama 5 Tahun	63
Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama 4 Bulan	64
Tabel 4. 13 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama 4 Bulan	65
Tabel 4. 14 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama Angkutan Lebaran 2025	67
Tabel 4. 15 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama Angkutan Lebaran 2025	69
Tabel 4. 16 Pembahasan Kesenjangan Sistem Zonasi	105
Tabel 4. 17 Pembahasan Kesenjangan Pola Arus	110
Tabel 4. 18 Perbandingan Zonasi Eksisting dan Zonasi Usulan	112

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik ke Kapal	20
Gambar 2. 2 Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Dari Kapal	21
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	26
Gambar 4. 1 Peta Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	30
Gambar 4. 2 Lintasan Ketapang-Gilimanuk	31
Gambar 4. 3 Layout Pelabuhan Ketapang	33
Gambar 4. 4 Gedung Terminal	39
Gambar 4. 5 Ruang Tunggu	39
Gambar 4. 6 Ruang Menyusui	40
Gambar 4. 7 <i>Vending Machine</i> Pejalan Kaki	40
Gambar 4. 8 Ruang <i>Customer Service</i>	41
Gambar 4. 9 Gedung Kantor	42
Gambar 4. 10 <i>Local Port Service</i>	43
Gambar 4. 11 <i>Port Traffic Control</i>	43
Gambar 4. 12 <i>Tollgate</i> Kendaraan	44
Gambar 4. 13 Lapangan Parkir Siap Muat	45
Gambar 4. 14 Gangway Penumpang	45
Gambar 4. 15 Musala	46
Gambar 4. 16 Toilet Pengguna Jasa	46
Gambar 4. 17 Pos Jaga Utama	47
Gambar 4. 18 Kantin Koperasi	47
Gambar 4. 19 Dermaga <i>Moveable Bridge</i>	48
Gambar 4. 20 Dermaga Ponton	53
Gambar 4. 21 Dermaga Plengsengan	54
Gambar 4. 22 Rumah <i>Moveable Bridge</i>	54
Gambar 4. 23 <i>Catwalk</i>	55
Gambar 4. 24 <i>Fender</i>	56
Gambar 4. 25 <i>Bolder</i>	56
Gambar 4. 26 <i>Trestle</i>	57
Gambar 4. 27 Garbarata	57

Gambar 4. 28 Bagan Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	
Cabang Ketapang	61
Gambar 4. 29 Pembagian Zonasi di Pelabuhan Ketapang	71
Gambar 4. 30 Pembagian Zona A di Pelabuhan Ketapang	72
Gambar 4. 31 Zona A1	73
Gambar 4. 32 Pintu Masuk Pejalan Kaki (Via Gerbang Depan)	74
Gambar 4. 33 Pintu Masuk Pejalan Kaki (Via Parkir Kendaraan)	74
Gambar 4. 34 Area Parkir yang <i>Overcapacity</i>	75
Gambar 4. 35 Kendaraan yang Mengantri Keluar Area Parkir Tertahan Kendaraan yang Mengantri Masuk	76
Gambar 4. 36 Pintu Masuk Karyawan	77
Gambar 4. 37 <i>Gate</i> Masuk Utama	77
Gambar 4. 38 Ruang Tunggu Lantai 1 dan 2	78
Gambar 4. 39 Gangway menuju Kapal	79
Gambar 4. 40 Penumpang yang Menuju Dermaga MB 3 Berjalan Kaki melalui <i>Trestle</i>	80
Gambar 4. 41 Garbarata Tidak difungsikan Karena Perbaikan	80
Gambar 4. 42 Pembagian Zonasi B di Pelabuhan Ketapang	81
Gambar 4. 43 Zona B1	82
Gambar 4. 44 Kendaraan Parkir di Jalur Masuk Menuju <i>Tollgate</i>	82
Gambar 4. 45 Kendaraan yang Datang dari Arah Selatan Memasuki Pelabuhan dengan Cara Putar Balik	83
Gambar 4. 46 Zona B2	84
Gambar 4. 47 <i>Aerial View</i> Dermaga Plengsengan Bulusan	84
Gambar 4. 48 Jarak Pintu Masuk Pelabuhan Ketapang ke Pintu Masuk Dermaga Bulusan	85
Gambar 4. 49 Kapal yang Melakukan TBB di Dermaga Bulusan saat Angkutan Lebaran 2025	86
Gambar 4. 50 Dermaga Bulusan dipakai Sebagai Tempat Kendaraan Menunggu disaat Kondisi Padat	87
Gambar 4. 51 Pedagang Asongan Berjualan dalam Area Zona B2	87
Gambar 4. 52 Trestle Dermaga 1 dan Dermaga 2	88

Gambar 4. 53 Zona C	88
Gambar 4. 54 Rumah Genset dan Gardu Listrik	89
Gambar 4. 55 Anak Koin Berenang di Sebelah Kapal yang Sedang Beroperasi	90
Gambar 4. 56 Zona D	91
Gambar 4. 57 Zona D1	92
Gambar 4. 58 Kantor Layanan Bank BNI di Pelabuhan Ketapang	92
Gambar 4. 59 Kendaraan yang Mengantri Masuk Pelabuhan Merambat Hingga Jalan Nasional	93
Gambar 4. 60 Pola Arus Kendaraan Pelabuhan Ketapang	94
Gambar 4. 61 Identifikasi Crossing yang Terjadi Pada Pola Arus Kendaraan	95
Gambar 4. 62 Perpotongan Jalur di Depan Trestle Dermaga 2	96
Gambar 4. 63 Perpotongan Jalur di Jalan Menuju LCM	97
Gambar 4. 64 Perpotongan Jalur di Depan Dermaga Plengsengan	97
Gambar 4. 65 Perpotongan Jalur di Parkir Siap Muat LCM	98
Gambar 4. 66 Pola Arus Penumpang Pelabuhan Ketapang	99

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan Penelitian	118
Lampiran 2 <i>Layout</i> Zonasi Eksisting	119

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sebagai salah satu komponen vital dalam infrastruktur transportasi, pelabuhan menjadi kunci dalam menjaga stabilitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui operasional yang efisien dan integrasi yang efektif dengan berbagai moda transportasi. Hal ini menjadikan pelabuhan lebih dari sekadar titik transit bagi kapal, melainkan sebuah katalisator yang berkontribusi pada kemajuan ekonomi suatu wilayah (Satyadharma, M. et al., 2024).

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, sebagai simpul utama konektivitas Jawa–Bali, memegang peran strategis dalam arus distribusi orang, kendaraan, dan barang lintas pulau. Setiap harinya, pelabuhan ini melayani ribuan pengguna jasa, termasuk kendaraan roda empat, sepeda motor, serta angkutan logistik dengan volume yang terus meningkat. Namun demikian, pertumbuhan volume pergerakan tidak selalu diimbangi dengan kapasitas infrastruktur dan manajemen operasional yang optimal. Ketidakseimbangan ini berpotensi menimbulkan berbagai persoalan seperti kemacetan di pintu masuk dan area parkir, antrean panjang kendaraan, serta penurunan standar pelayanan. Apabila tidak ditangani dengan sistem tata ruang dan regulasi yang tepat, pelabuhan dapat mengalami stagnasi fungsi dan menimbulkan *externalities* negatif terhadap efisiensi ekonomi kawasan (Suparsa, 2009).

Upaya penataan tersebut diakomodasi pertama kali melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan dengan sistem tiga zona (A, B, C). Seiring meningkatnya kompleksitas fungsi pelabuhan seperti kebutuhan perkantoran, komersial, hingga manajemen parkir eksternal, regulasi tersebut direvisi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021. Regulasi baru ini menambah dua zona lagi (D untuk area khusus terbatas/komersial dan E untuk kantong parkir di luar pelabuhan) serta mewajibkan proses evaluasi dan penetapan tata letak (*layout*) zonasi yang lebih sistematis melalui BPTD dan pemangku kepentingan terkait (Kementerian Perhubungan, 2021).

Dengan tingginya intensitas pergerakan kendaraan dan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, pengelolaan ruang yang tertib dan terorganisir menjadi semakin penting. Berdasarkan data BPS Kabupaten Banyuwangi (2024), mobilitas penyeberangan di jalur Ketapang–Gilimanuk mengalami peningkatan signifikan dalam beberapa tahun terakhir, dengan ribuan kendaraan melintasi pelabuhan setiap harinya. Namun, belum optimalnya pemisahan fungsi ruang antara zona tunggu kendaraan, zona penumpang, zona akses khusus, dan fasilitas pendukung menyebabkan berbagai permasalahan seperti kemacetan, keterlambatan proses muat, hingga pelanggaran area terbatas. Ketidakteraturan ini menunjukkan belum maksimalnya penerapan sistem zonasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021. Evaluasi terhadap efektivitas zonasi, khususnya dalam pemanfaatan zona A hingga E, menjadi krusial untuk meningkatkan efisiensi operasional dan kenyamanan pengguna jasa pelabuhan (Noor Salim, 2010; BPS Kabupaten Banyuwangi, 2024).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 diterbitkan sebagai penyempurnaan dari regulasi sebelumnya, dengan tujuan meningkatkan ketertiban, efisiensi, dan keamanan operasional pelabuhan penyeberangan. Salah satu inovasi penting dalam peraturan ini adalah penambahan zona D dan zona E yang tidak diatur dalam Permenhub No. 29 Tahun 2016. Zona D diperuntukkan bagi kegiatan komersial atau area terbatas lainnya, sedangkan zona E mencakup kantong parkir yang berada di luar wilayah pelabuhan inti. Selain pengaturan ruang, peraturan ini juga mewajibkan penyusunan tata letak zona (layout zonasi) yang lebih sistematis dan berbasis evaluasi bersama antara Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD), operator pelabuhan, dan pemangku kepentingan lainnya. Langkah ini diharapkan mampu mengurangi konflik antar-fungsi ruang, memperlancar arus kendaraan dan penumpang, serta menciptakan standar keselamatan yang lebih tinggi di lingkungan pelabuhan (Kementerian Perhubungan, 2021; LAKIP Puslitbang Laut dan SDP, 2020).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis menetapkan judul “Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi Berdasarkan Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Provinsi Jawa Timur”.

B. RUMUSAH MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut.

1. Apakah penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang telah selaras dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi Kawasan Pelabuhan untuk Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimana pengelolaan pola arus kendaraan yang ideal di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang agar sejalan dengan Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari penyusunan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui apakah penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang telah selaras dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi Kawasan Pelabuhan untuk Angkutan Penyeberangan.
2. Untuk mengetahui bagaimana pengelolaan pola arus kendaraan yang ideal di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang agar sejalan dengan Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

D. BATASAN MASALAH

Agar pembahasan dalam kertas kerja wajib ini tidak melebar ke aspek yang tidak relevan dengan penelitian, maka batasan masalah ditetapkan sebagai berikut.

1. Lingkup Lokasi

Penelitian ini difokuskan pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur, sebagai objek kajian tunggal. Pelabuhan penyeberangan lain di Indonesia tidak termasuk dalam cakupan penelitian ini.

2. Aspek Penilaian

Fokus evaluasi dibatasi pada dua regulasi utama sebagai acuan analisis.

a. Implementasi Sistem Zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, dengan ruang lingkup sebagai berikut.

- 1) Kesesuaian pembagian dan fungsi masing-masing zona (Zona A hingga Zona E).
- 2) Mekanisme pengendalian akses dan aktivitas pada setiap zona.
- 3) Efektivitas zonasi dalam mendukung keamanan, ketertiban, dan efisiensi operasional pelabuhan.

b. Pengelolaan Pola Arus Penumpang dan Kendaraan berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

- 1) Alur pergerakan kendaraan dan penumpang dari pintu masuk pelabuhan hingga ke atas kapal, dan sebaliknya.
- 2) Identifikasi titik-titik crossing dan interaksi arus yang berpotensi menyebabkan hambatan.
- 3) Evaluasi keterpaduan pola arus dengan sistem zonasi yang telah diterapkan.

E. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam berbagai aspek, baik dari sisi akademis, praktis, maupun sosial. Manfaat tersebut dapat dirasakan oleh kalangan akademisi, instansi pengelola pelabuhan, regulator, hingga masyarakat pengguna jasa pelabuhan. Adapun manfaat yang dimaksud adalah sebagai berikut.

1. Bagi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya wawasan mengenai penerapan sistem zonasi pada pelabuhan penyeberangan berdasarkan regulasi terbaru. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam studi tentang manajemen ruang pelabuhan, kebijakan transportasi laut, dan optimalisasi operasional pelabuhan.

2. Bagi Instansi/Pemerintah

a. Pengelola Pelabuhan Penyeberangan

Sebagai bahan evaluasi terhadap pelaksanaan sistem zonasi guna meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan ketertiban operasional pelabuhan, khususnya dalam hal pengendalian akses dan pengaturan arus kendaraan-penumpang.

b. Regulator atau Pemerintah

Sebagai dasar pengawasan dan pengambilan kebijakan lanjutan terkait penataan dan pemanfaatan ruang pelabuhan secara fungsional sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.

3. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengguna jasa pelabuhan melalui peningkatan kualitas pelayanan, keamanan, dan kenyamanan, sebagai hasil dari penerapan sistem zonasi yang tertib dan teratur di Pelabuhan Penyeberangan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Wiyono Kukuh Oktanugrah Try (2021) dengan judul “Standar Kelengkapan Pengendali Lalu Lintas dan Sterilisasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur” berdasarkan Permenhub No. 29 Tahun 2016 bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas penerapan sistem tiga zona (A, B, dan C) di Pelabuhan Ketapang. Dalam kajiannya, Wiyono menemukan bahwa meskipun konsep zonasi telah diterapkan, namun pelaksanaannya belum optimal dalam mengatur pergerakan kendaraan dan pengguna jasa pelabuhan.

Terjadi banyak pelanggaran akses antar zona, terutama pada area yang seharusnya steril dari aktivitas penumpang atau pedagang. Selain itu, kurangnya pengawasan terhadap fungsi masing-masing zona menyebabkan adanya tumpang tindih aktivitas yang berpotensi menurunkan kualitas layanan dan keselamatan. Penelitian ini menunjukkan pentingnya perbaikan dalam hal pengendalian akses dan kejelasan pembagian fungsi zona, namun belum mencakup sistem zonasi lima zona seperti yang tertuang dalam Permenhub No. 91 Tahun 2021.

Penelitian terdahulu selanjutnya dilakukan oleh Erfira Dinda Putri (2022) dengan judul “Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur” bertujuan untuk menilai kesesuaian implementasi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan sistem zonasi lima zona di lokasi tersebut belum terlaksana secara optimal. Hal ini terlihat dari masih bebasnya pedagang asongan, penumpang, dan kendaraan pribadi memasuki zona-zona yang semestinya bersifat terbatas, sehingga mengganggu kelancaran operasional dan mereduksi efektivitas pengendalian akses.

Selain itu, pengaturan pola arus kendaraan di pelabuhan belum mengacu pada ketentuan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan karena masih terjadi perlintasan (*crossing*) kendaraan yang berpotensi menimbulkan kemacetan dan membahayakan keselamatan. Ketiadaan atau keterbatasan rambu serta fasilitas pendukung zona juga menjadi hambatan dalam penyampaian informasi kepada pengguna jasa. Penelitian ini mempertegas pentingnya integrasi antara penataan fisik zonasi dan sistem manajemen lalu lintas yang terstandar untuk menciptakan pelabuhan penyeberangan yang tertib, aman, dan efisien.

Penelitian terdahulu selanjutnya oleh Aji Pangestu (2022) yang berjudul “Evaluasi Sistem Zonasi, dan Pola Arus Pelabuhan Merak Provinsi Banten” menganalisis implementasi sistem zonasi berdasarkan Permenhub No. 91 Tahun 2021 di Pelabuhan Merak. Dalam temuannya, Aji mencatat bahwa pembagian zona belum dilaksanakan sesuai regulasi, khususnya karena belum tersedianya zona E sebagai kantong parkir eksternal. Akibatnya, terjadi antrean kendaraan yang cukup panjang, terutama karena syarat check-in tiket daring minimal dua jam sebelum keberangkatan.

Pola arus kendaraan pun belum tertata baik, di mana masih ditemukan perpotongan jalur kendaraan dari dermaga 6, 3, dan 1. Selain itu, pengawasan dari Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) sebagai representasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat belum berjalan optimal, bertentangan dengan pasal 12 ayat (5) dalam Permenhub tersebut.

Minimnya petugas keamanan di zona terbatas juga memungkinkan pelanggaran fungsi ruang oleh pejalan kaki maupun kendaraan. Penelitian ini menekankan perlunya pembenahan aspek pengawasan, sarana prasarana zonasi, dan manajemen arus kendaraan secara terintegrasi demi tercapainya pelabuhan yang tertib dan efisien.

Ketiga Penelitian tersebut memiliki kesamaan dengan KKW ini, yaitu membahas penerapan sistem zonasi dan manajemen arus lalu lintas di pelabuhan penyeberangan. Meskipun Wiyono masih mengacu pada

Permenhub No. 29 Tahun 2016, KKW ini dan penelitian Putri serta Pangestu sudah menganut Permenhub No. 91 Tahun 2021 yang lebih baru, yang mencakup sistem zonasi lima zona.

Perbedaan utama, yaitu pada penelitian Wiyono menggunakan peraturan yang lama dan masih berfokus pada tiga zona, sedangkan penelitian Putri dan Pangestu membahas pelabuhan penyeberangan yang memiliki permasalahan berbeda pula. Pada KKW ini, selain mengadopsi peraturan terbaru yang mengatur lima zona yang lebih rinci, termasuk zona E untuk parkir eksternal. Penelitian ini juga mengidentifikasi masalah seperti ketidaksesuaian fungsi zona, pengawasan yang lemah, dan infrastruktur yang terbatas, yang mempengaruhi kelancaran operasional pelabuhan.

Ketiga penelitian terdahulu tersebut menunjukkan bahwa penerapan sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan. Mulai dari aspek ketidaksesuaian fungsi zona, lemahnya pengawasan akses, hingga keterbatasan infrastruktur pendukung menjadi isu yang berulang.

Oleh karena itu, penelitian ini hadir untuk mengevaluasi penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, dengan pendekatan yang terfokus pada Permenhub No. 91 Tahun 2021, serta mempertimbangkan aspek aktual di lapangan selama periode observasi langsung saat magang. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemetaan kondisi implementasi zona A hingga zona E secara sistematis dan menghasilkan rekomendasi perbaikan yang konstruktif.

2. Teori Pendukung yang Relevan

a. Zonasi Pelabuhan

Zonasi merupakan pembagian wilayah atau areal pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan ke dalam beberapa zona berdasarkan fungsi dan tujuan pengelolaannya. Tujuan dari penerapan zonasi ini adalah untuk menciptakan pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar (Kementerian Perhubungan, 2021)

b. Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan maupun di lintasan (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010).

c. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan adalah merupakan suatu penilaian yang diberikan terhadap suatu kebijakan, apakah kebijakan tersebut dapat memberikan dampak positif atau suatu perubahan yang lebih baik dari sebelum kebijakan tersebut dilakukan, ataukah sebaliknya sama sekali tidak memiliki dampak perubahan terhadap suatu kebijakan, atau dengan lain kata evaluasi kebijakan merupakan pekerjaan untuk memberikan estimasi, assesmentatau penilaian terhadap suatu kebijakan (Winarta, Raka, & Sumada, 2020).

B. LANDASAN TEORI

1. Landasan Hukum

Penelitian yang dilakukan memerlukan dasar hukum yang jelas. Adapun dasar hukumnya antara lain:

a. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan:

1) Pasal 1 ayat (5)

Zonasi adalah pembagian wilayah / areal Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar.

2) Pasal 2

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

3) Pasal 3 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 meliputi:

- a) Zonasi A, untuk orang
- b) Zonasi B, untuk Kendaraan
- c) Zonasi C, untuk fasilitas vital
- d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
- e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyebrang.

4) Pasal 3 ayat (2)

Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar / penjemput;
- b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

5) Pasal 3 ayat (3)

Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
- b) zona B2 berada pada wilayah area parker siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan

- c) zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.

6) Pasal 3 ayat (4)

Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

7) Pasal 3 ayat (5)

- a) Dermaga dan fasilitasnya;
- b) bunker bahan bakar minyak;
- c) fasilitas air tawar; dan / atau
- d) fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.

8) Pasal 3 ayat (6)

Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:

- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

9) Pasal 3 ayat (7)

Zonasi E sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e merupakan area parker untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

10) Pasal 4

Bagi Pelabuhan Penyeberangan yang telah menerapkan tiket secara elektronik, untuk penumpang dan Kendaraan yang berada di area zona A 1 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a dan zona B1 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a wajib memiliki tiket sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

11) Pasal 5 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan

12) Pasal 5 ayat (2)

Penyusunan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan dilakukan oleh :

- a) Badan Usaha Pelabuhan, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang diusahakan secara komersial; atau
- b) BPTD atau UPTD, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

13) Pasal 6 ayat (1)

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.

14) Pasal 6 ayat (2)

Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak tanggal diterimanya tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan secara lengkap.

15) Pasal 6 ayat (3)

Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan dinyatakan telah sesuai, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.

16) Pasal 7

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh BPTD sebagaimana untuk mendapatkan permohonan penetapan kepada :

- a) Menteri melalui Direktorat Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;
- b) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan
- c) Bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

17) Pasal 8 ayat (1)

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh BPTD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf b disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.

18) Pasal 8 ayat (2)

Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan diterima secara lengkap.

19) Pasal 8 ayat (3)

Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan telah sesuai dan lengkap, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan kepada :

- a) Menteri melalui Direktorat Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;
- b) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan

- c) Bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

20) Pasal 9 ayat (1)

Berdasarkan permohonan penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Pasal 7, dan Pasal 8, Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangan melakukan evaluasi terhadap tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan

21) Pasal 9 ayat (2)

Dalam hal hasil evaluasi tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan telah sesuai, Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya menerbitkan persetujuan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari kerja.

22) Pasal 9 ayat (3)

Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan dalam bentuk keputusan penetapan Zonasi Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

23) Pasal 10

Dalam melaksanakan sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Operator Pelabuhan wajib memenuhi standar pelayanan minimal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

24) Pasal 11 ayat (1)

Dalam hal terdapat pengembangan/peningkatan Pelabuhan Penyeberangan yang mempengaruhi perubahan Zonasi, Badan Usaha Pelabuhan, BPTD atau UPTD melakukan review sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.

25) Pasal 11 ayat (2)

Hasil revidir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada BPTD untuk dilakukan evaluasi paling lambat 1 (satu) tahun sejak Pelabuhan Penyeberangan dilakukan pengembangan/peningkatan.

26) Pasal 11 ayat (3)

Usulan revidir sistem Zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dan Pasal 8.

27) Pasal 11 ayat (4)

Dalam hal revidir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan BPTD, usulan revidir sistem Zonasi dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.

28) Pasal 12 ayat (1)

Untuk memastikan terpenuhinya penerapan pelaksanaan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan pengawasan.

29) Pasal 12 ayat (2)

Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a) Monitoring; dan
- b) Evaluasi

30) Pasal 12 ayat (3)

Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan secara:

- a) berkala; dan
- b) insidentil

31) Pasal 12 ayat (4)

Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

32) Pasal 12 ayat (5)

Monitoring oleh Direktur Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan oleh kepala BPTD.

33) Pasal 12 ayat (6)

Monitoring secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun

34) Pasal 12 ayat (7)

Monitoring secara insidentil sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b dilaksanakan dalam hal:

- a) Terdapat laporan dari pengguna jasa; dan/atau
- b) Hasil monitoring yang dilakukan oleh BPTD atau pemerintah daerah.

35) Pasal 12 ayat (8)

Hasil monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan ayat (7) digunakan sebagai dasar evaluasi terhadap pelaksanaan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan.

36) Pasal 12 ayat (9)

Berdasarkan hasil monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (8), Operator Pelabuhan yang tidak menerapkan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan, dapat dikenai sanksi administratif berupa penurunan tarif pas Pelabuhan sebesar 15% (lima belas persen).

37) Pasal 12 ayat (10)

Pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (9) diberikan oleh Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

38) Pasal 13 ayat (1)

Persetujuan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yang telah diberikan sebelum Peraturan Menteri ini berlaku dinyatakan masih tetap berlaku dan wajib menyesuaikan dengan ketentuan yang telah diatur dalam

Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

39) Pasal 13 ayat (2)

Pelabuhan Penyeberangan yang belum memiliki tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan wajib menyesuaikan dengan ketentuan yang telah diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

1) Pasal 4 ayat 1

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara:

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

2) Lampiran Bab IV

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

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

1) Pasal 1 ayat 2

Manajemen lalu lintas Penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas Penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.

2) Pasal 1 ayat 18

Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan Penyeberangan.

3) Pasal 2 ayat 1

Manajemen lalu lintas Penyeberangan terdiri atas:

- a) manajemen lalu lintas Penyeberangan di pelabuhan;
- b) manajemen lalu lintas Penyeberangan di lintasan

4) Pasal 3 ayat (2)

Manajemen lalu lintas Penyeberangan di pelabuhan pada daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- a) lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- b) lalu lintas orang.

5) Pasal 15 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat bongkar:

- a) Mengatur pengemudi yang akan melewati rampa harus mengikuti antrian yang telah ditentukan petugas.
- b) Pengemudi pada saat meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.
- c) Pengemudi harus melewati lintasan/jalur yang telah ditetapkan.

6) Pasal 15 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat bongkar:

- a) Mengarahkan penumpang yang keluar dari kapal harus melalui gangway/jalur penumpang.
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- c) Memberikan informasi tentang perjalanan lanjutan.
- d) Mengatur kelancaran penumpang yang akan keluar pelabuhan.
- e) Mengatur penumpang yang berada di gangway/jalur penumpang.
- f) Mengatur kelancaran penumpang yang turun dari kapal.
- g) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil di pelabuhan.

7) Pasal 16 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat muat:

- a) Pengemudi harus menyalakan lampu utama kendaraannya.
- b) Pengemudi harus melakukan pengecekan rem sebelum memasukkan kendaraan ke atas kapal.
- c) Pada saat melewati rampa, pengemudi harus mengikuti antrian yang ditentukan petugas.
- d) Pengemudi ketika masuk ataupun meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.

8) Pasal 16 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat muat:

- a) Mengarahkan penumpang yang akan naik kapal agar melalui gangway/jalur penumpang.
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- c) Menyampaikan informasi tentang keberangkatan kapal.
- d) Menyampaikan informasi cuaca.
- e) Menyampaikan informasi tentang tarif.

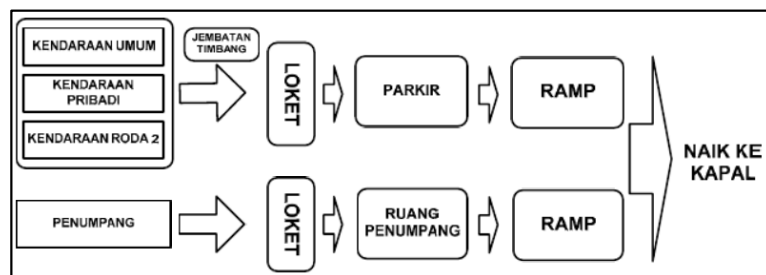
- f) Mengatur dan mengawasi antrian pembelian tiket.
- g) Mengatur kelancaran penumpang yang akan menuju kapal.
- h) Melarang penumpang yang berada di gangway/jalur penumpang sebelum kapal sandar.
- i) Melarang pedagang asongan di areal ruang tunggu.
- j) Mengatur kelancaran penumpang yang turun masuk kapal.
- k) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil.

9) Pasal 17

Kendaraan yang memiliki berat dan/atau tinggi melebihi daya dukung Movable Bridge dan Trestle, tinggi Cardeck dilarang memasuki zona B pelabuhan dan dilarang melakukan Penyeberangan.

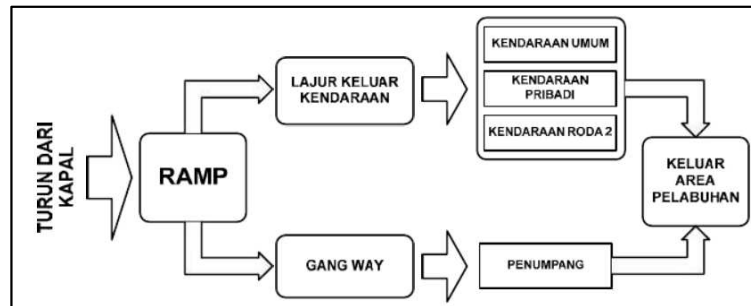
10) Lampiran gambar No.2

Standar Prosedur dari Pola Lalu Lintas kendaraan dan penumpang masuk dan keluar kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010:



Gambar 2. 1 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik ke Kapal

Sumber: Lampiran gambar pada SK.242/HK.104/DRJD/2010



Gambar 2. 2 Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang
Turun Dari Kapal

Sumber: Lampiran gambar pada SK.242/HK.104/DRJD/2010

2. Landasan Teori

a. Zonasi Pelabuhan

Sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan adalah sistem pengaturan atau pembagian zona di pelabuhan dari akumulasi penumpang dan kendaraan sehingga tercipta pembagian area yang tertib (Purboyo et al., 2021)

Dalam konteks pengelolaan pelabuhan penyeberangan, zonasi merujuk pada pengaturan dan pembagian area pelabuhan berdasarkan fungsi serta jenis aktivitasnya, guna mendukung efisiensi operasional dan pengendalian lalu lintas kapal maupun kendaraan darat yang terintegrasi (Sulistiyono et al., 2023).

b. Sterilisasi pelabuhan

Sterilisasi pelabuhan penyeberangan adalah upaya untuk mewujudkan pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar melalui pembagian wilayah (zonasi) yang jelas. Tujuannya untuk mengatur pergerakan orang dan kendaraan, serta melindungi fasilitas vital di pelabuhan. Dalam praktiknya, sterilisasi dilakukan dengan menetapkan zona untuk penumpang, kendaraan, dan fasilitas vital, serta memastikan bahwa hanya pihak yang berkepentingan yang berada di area tersebut (Kementerian Perhubungan, 2016).

c. Pola Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

Menurut Abu Bakar, dkk (2013) dalam Putri (2022), dalam perencanaan bangunan darat di pelabuhan penyeberangan, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan, antara lain:

- 1) Menghindari persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan ke pelabuhan,
- 2) Memisahkan alur kendaraan yang menyeberang dengan yang tidak menyeberang,
- 3) Membedakan jenis kendaraan di area parkir,
- 4) Menempatkan gedung terminal dekat dengan dermaga,
- 5) Memperhatikan aspek estetika agar sesuai dengan budaya dan adat setempat.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 4 bulan yang berlangsung pada tanggal 10 Februari hingga 10 Juni 2025. Lokasi penelitian berada di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur, yang dikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif.

Penelitian naturalistik sering disebut penelitian dengan metode kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alami. Dalam penelitian ini peneliti sebagai instrumen kunci. Pengumpulan data dilakukan dengan triangulasi untuk memantapkan perolehan data yang bersifat deskriptif dan analisis data dilakukan secara induktif. Hasil penelitian menekankan pada makna bukan generalisasi (Abubakar, 2021:4).

Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis fakta-fakta di lapangan terkait penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Sementara itu, pendekatan evaluatif digunakan untuk menilai sejauh mana implementasi tersebut sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.

3. Instrumen Penelitian

Dalam konteks penelitian ini, peneliti sebagai instrumen utama bertugas mengumpulkan dan menganalisis data terkait implementasi sistem zonasi dan pola arus penumpang serta kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang berdasarkan PM 91 Tahun 2021 dan SK.242/HK.104/DRJD/2010. Kemudian, dalam penelitian ini peneliti juga menggunakan instrumen tambahan berikut.

a. Kamera

Kamera digunakan untuk mendokumentasikan kondisi masing-masing zona, fasilitas pelabuhan, serta aktivitas di lapangan.

b. *Drone*

Drone digunakan untuk mengambil gambar *aerial view* pelabuhan guna memperoleh gambaran utuh tata letak dan pola arus.

c. *Handphone*

Handphone digunakan untuk melakukan wawancara melalui WhatsApp dengan narasumber yang tidak dapat ditemui secara langsung di lokasi.

d. Lembar Wawancara

Lembar wawancara berisi daftar pertanyaan yang digunakan sebagai panduan dalam menggali informasi dari narasumber terkait kondisi aktual di masing-masing zona, hambatan implementasi regulasi, serta praktik pengelolaan pola arus di lapangan.

e. Lembar Observasi

Lembar observasi digunakan untuk mencatat temuan langsung di lapangan, termasuk aktivitas di setiap zona, pergerakan penumpang dan kendaraan, titik-titik crossing, serta kondisi fasilitas penunjang. Lembar ini membantu peneliti melakukan pencatatan yang sistematis dan terstruktur selama proses observasi.

4. Populasi dan Sampel

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, sehingga tidak memerlukan penetapan populasi dan sampel sebagaimana pada penelitian kuantitatif.

5. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data kualitatif, yaitu data yang menggambarkan kondisi dan peristiwa secara naratif atau deskriptif, bukan dalam bentuk angka. Data kualitatif membantu peneliti untuk memahami apa yang sebenarnya terjadi di lapangan, khususnya terkait penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Sumber data yang digunakan yaitu.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti selama melakukan praktik kerja lapangan. Bentuknya meliputi.

- 1) Hasil wawancara.
- 2) Hasil observasi.
- 3) Hasil dokumentasi.

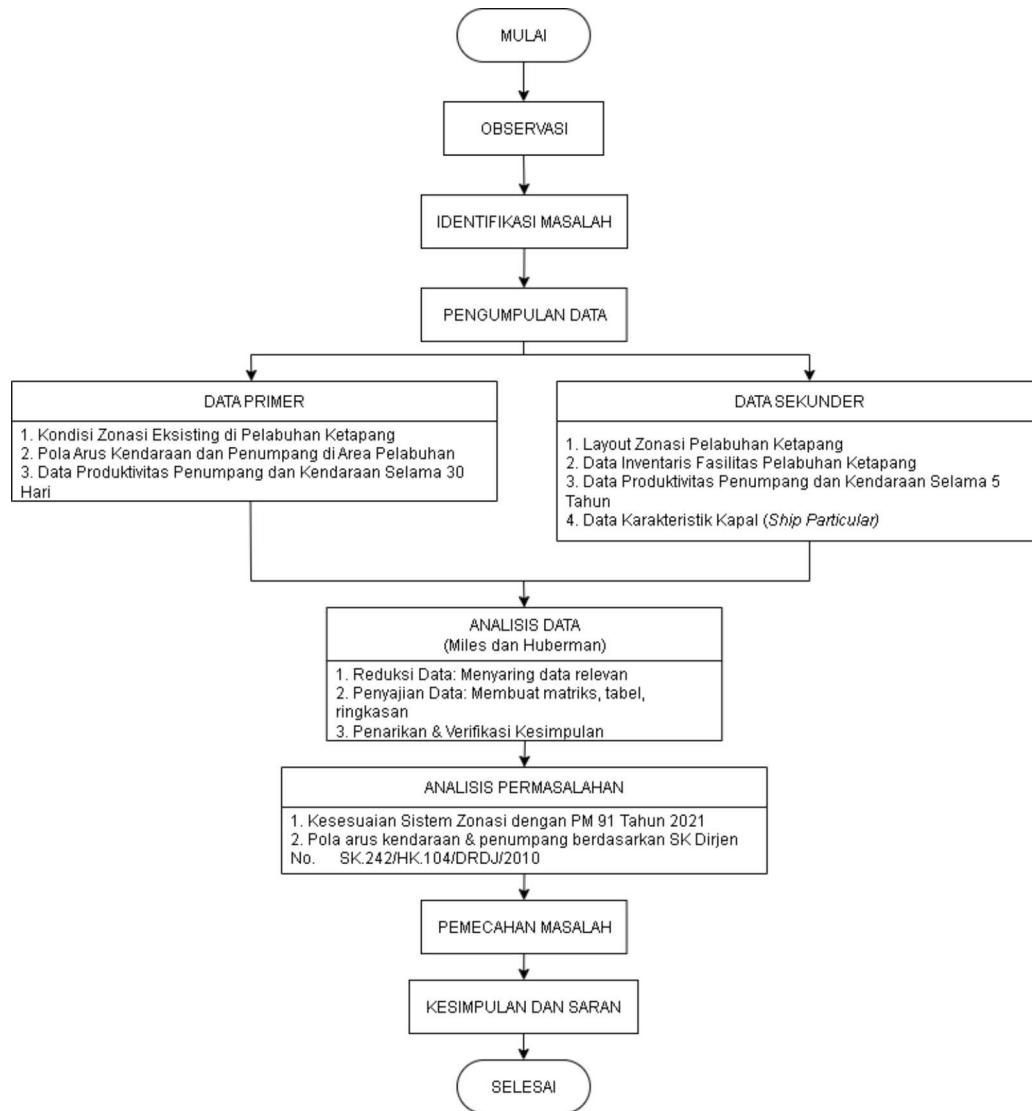
b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang sudah tersedia sebelumnya dan digunakan sebagai bahan pendukung dalam penelitian ini. Data sekunder yang digunakan meliputi.

- 1) *Layout Zonasi Pelabuhan Ketapang*.
- 2) Data produktivitas pelabuhan selama 5 tahun terakhir.
- 3) Data inventaris fasilitas Pelabuhan Ketapang.
- 4) Data karakteristik kapal (*Ship Particular*).

6. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian menggambarkan tahapan sistematis yang dilakukan oleh peneliti selama proses penelitian berlangsung, mulai dari identifikasi masalah hingga penarikan kesimpulan. Penyajian bagan ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas dan terstruktur mengenai alur kegiatan penelitian yang ditempuh. Adapun bagan alir penelitian dalam studi ini ditampilkan pada gambar di bawah ini.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan secara langsung di lapangan dan melalui penelaahan dokumen yang relevan. Teknik yang digunakan terbagi menjadi dua sumber utama, yaitu:

1. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan selama kegiatan praktik kerja lapangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, menggunakan beberapa teknik berikut.

a. Wawancara

Wawancara dilakukan dengan narasumber yang terlibat langsung dalam penerapan zonasi di pelabuhan, seperti petugas operasional, staf ASDP, dan pengguna jasa. Panduan wawancara disusun untuk menggali informasi tentang pelaksanaan zonasi, hambatan, efektivitas pengaturan arus, dan respons pengguna pelabuhan.

b. Observasi

Peneliti melakukan pengamatan langsung terhadap situasi di lapangan tanpa terlibat dalam aktivitas operasional. Observasi difokuskan pada pembagian zona, pola pergerakan kendaraan, titik-titik *crossing*, penempatan fasilitas pendukung, dan keberadaan petugas di zona-zona tertentu.

c. Dokumentasi

Peneliti mengumpulkan bukti berupa foto, video, dan catatan situasional yang menggambarkan kondisi di lapangan. Dokumentasi ini mencakup kondisi zona, *signage*, arus kendaraan, serta petugas dan pengguna pelabuhan.

2. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengakses dan menelaah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan sistem zonasi dan operasional pelabuhan. Dokumen tersebut meliputi.

- a. Layout Zonasi Pelabuhan Ketapang.
- b. Data produktivitas pelabuhan selama 5 tahun terakhir.
- c. Data inventaris fasilitas Pelabuhan Ketapang.
- d. Data karakteristik kapal (*Ship Particular*).

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis dari Miles dan Huberman, yang terdiri dari tiga tahapan utama yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan/verifikasi kesimpulan. Ketiga tahapan ini berlangsung secara siklus dan saling berkaitan, serta dilakukan sepanjang proses pengumpulan data hingga akhir.

1. Reduksi Data

Pada tahap ini, data yang diperoleh dari wawancara kepada petugas satpam, petugas loket, karyawan ASDP, serta dari observasi langsung di pelabuhan, termasuk di area toll gate, area parkir, *trestle*, dermaga, dan *moveable bridge*, diseleksi dan disederhanakan agar fokus pada informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Reduksi dilakukan dengan memilah data yang berkaitan langsung dengan pelaksanaan sistem zonasi, hambatan operasional, serta pengaturan arus kendaraan dan penumpang.

Dari proses ini, peneliti mengidentifikasi beberapa temuan penting, seperti ketidaksesuaian fungsi zona di Subzona B2 Bulusan, titik *crossing* antara kendaraan bongkar dan muat di Dermaga 1, 2, dan 3, serta percampuran arus di pintu masuk antara kendaraan dan pejalan kaki. Data yang tidak mendukung fokus penelitian disisihkan agar analisis lebih tajam dan terarah.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, informasi disusun dalam bentuk narasi deskriptif, matriks, tabel, atau kutipan langsung dari wawancara untuk mempermudah pemahaman dan analisis lebih lanjut. Penyajian ini bertujuan untuk melihat keterkaitan antar-temuan dan mendukung evaluasi terhadap penerapan zonasi dan pola arus.

Setelah data direduksi, informasi disusun dalam bentuk narasi deskriptif, matriks, tabel, kutipan langsung dari wawancara, dan dokumentasi visual. Narasi deskriptif disusun per zona (Zona A hingga Zona E) serta per bagian pola arus (arus masuk serta arus keluar penumpang dan kendaraan), dengan menguraikan kondisi aktual di lapangan berdasarkan hasil observasi dan wawancara. Tabel digunakan untuk menyajikan ringkasan temuan permasalahan di tiap zona dan titik *crossing* arus. Sedangkan dokumentasi visual berupa foto dan gambar disisipkan untuk menunjukkan kondisi faktual di lokasi, seperti kondisi gate masuk, aktivitas di area parkir, situasi di *trestle*, serta titik-titik *crossing* di dermaga.

Selain itu, penyajian data juga mencakup usulan layout zonasi dan skema pola arus hasil analisis peneliti, yang disusun sebagai bentuk rekomendasi visual terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.

3. Penarikan dan Verifikasi Kesimpulan

Kesimpulan diperoleh dari pola-pola, keterkaitan, dan kecenderungan yang muncul dari data yang telah disajikan. Verifikasi dilakukan secara berulang melalui pengecekan kembali data lapangan, konfirmasi dengan informan, serta triangulasi dengan dokumen dan observasi. Tahap ini menghasilkan temuan akhir dan rekomendasi sebagai dasar untuk perbaikan sistem zonasi.

4. Uji Kredibilitas

Untuk memastikan keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber (Abubakar, 2021). Triangulasi dilakukan dengan membandingkan data dari berbagai narasumber, seperti petugas satpam, petugas toll gate, karyawan ASDP, dan pengguna jasa pelabuhan. Data hasil wawancara ini kemudian dicocokkan dengan hasil observasi langsung di lapangan, seperti di pintu masuk utama, area parkir, zona tunggu kendaraan, serta trestle dan dermaga. Setelah dianalisis, temuan dan kesimpulan sementara disampaikan kepada pihak pelabuhan untuk dikonfirmasi guna memastikan kesesuaian dengan kondisi faktual dan meminimalkan potensi bias.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Geografis

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang terletak di Desa Ketapang, Kecamatan Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur. Secara geografis, pelabuhan ini berada di pesisir utara Kabupaten Banyuwangi yang langsung menghadap ke Selat Bali. Lokasinya sangat strategis sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Bali, khususnya melalui rute Ketapang–Gilimanuk. Secara astronomis, pelabuhan ini berada di sekitar koordinat $8^{\circ}08'$ hingga $8^{\circ}15'$ LS dan $114^{\circ}24'$ BT.

Pelabuhan Ketapang berada di bawah pengelolaan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia dalam kategori penyeberangan antarpulau. Dalam sehari, ratusan *trip* kapal feri melakukan perjalanan bolak-balik antara Ketapang dan Gilimanuk, dengan waktu tempuh rata-rata sekitar satu jam untuk setiap penyeberangan.



Gambar 4. 1 Peta Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

Sumber: Google Earth (2025)

2. Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang merupakan salah satu pelabuhan strategis yang melayani lintas antarpulau, khususnya rute Ketapang–Gilimanuk, yang menjadi penghubung antara Pulau Jawa dan Bali. Pelabuhan ini dikelola dan dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang serta berada di bawah pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Jawa Timur.



Gambar 4. 2 Lintasan Ketapang-Gilimanuk

Sumber: Google Maps (2025)

Lintasan penyeberangan Ketapang–Gilimanuk memiliki jarak sekitar 6 mil laut dan dilayani oleh kapal feri tipe Ro-Ro (Roll on–Roll off). Kapal yang melayani lintasan ini umumnya memiliki kecepatan rata-rata sekitar 8 knot, dengan bobot kapal berkisar antara 409 GT hingga 2.257 GT. Lama pelayaran di lintas ini bervariasi, dengan waktu tempuh antara 48 menit hingga 1 jam tergantung pada kondisi cuaca dan arus laut.

Tabel 4. 1 Daftar Tarif Angkutan Penyeberangan

Pelabuhan Ketapang

Tarif	
Jenis Muatan	Ketapang-Gilimanuk
Penumpang (Orang)	
Dewasa	Rp. 11.100
Bayi	Rp. 1.600

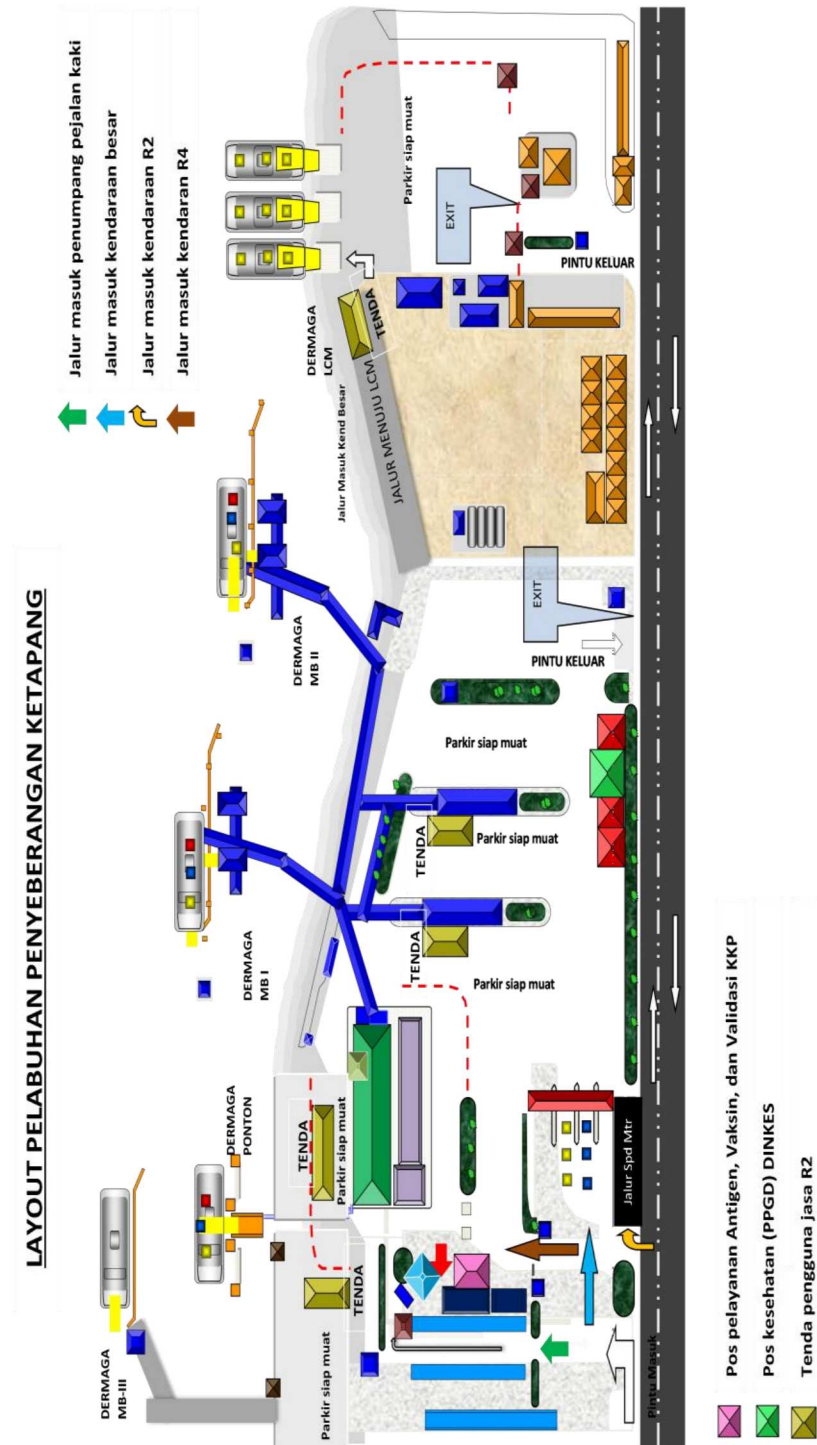
Tarif	
Jenis Muatan	Ketapang-Gilimanuk
Kendaraan (Unit)	
Gol I	Rp. 11.200
Gol II	Rp. 33.100
Gol III	Rp. 46.400
Gol IV	
Kendaraan Penumpang	Rp. 225.000
Kendaraan Barang	Rp. 192.000
Gol V	
Kendaraan Penumpang	Rp. 426.900
Kendaraan Barang	Rp. 326.200
Golongan VI	
Kendaraan Penumpang	Rp. 664.100
Kendaraan Barang	Rp. 543.300
Golongan VII	Rp. 664.100
Golongan VIII	Rp. 897.600
Golongan IX	Rp. 1.243.000

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

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

a. Sarana

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang melayani rute pelayaran Ketapang–Gilimanuk dengan kapal *ferry* jenis Ro-Ro. Sebanyak 54 unit kapal beroperasi di lintasan ini untuk mendukung mobilitas penumpang dan kendaraan antar pulau. Pelabuhan ini memiliki *layout* yang tertata untuk menunjang kelancaran arus transportasi laut serta mendukung kegiatan operasional secara efisien.



Gambar 4. 3 *Layout* Pelabuhan Ketapang

Sumber: Satpel Pelabuhan Ketapang (2025)

Sebagai pelabuhan penyeberangan, Pelabuhan Ketapang dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana, baik di sisi darat maupun perairan. Fasilitas-fasilitas tersebut dirancang untuk

memberikan pelayanan optimal kepada penumpang dan kendaraan, mulai dari area tunggu, dermaga, terminal penumpang, hingga infrastruktur pendukung lainnya yang memastikan keselamatan dan kenyamanan dalam proses penyeberangan.

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang melayani lintas pelayaran Ketapang–Gilimanuk dengan menggunakan kapal *ferry* tipe Ro-Ro, di mana pada tahun 2025 tercatat sebanyak 54 unit kapal beroperasi yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 2 Daftar Karakteristik Kapal yang Beroperasi di Lintasan Ketapang-Gilimanuk

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
1	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	KMP. PRATITHA IV	1968	507	MB I	39.44	16.00	4.10	200
2	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA	KMP. DHARMA RUCITRA	1984	469	MB I	48.00	12.40	2.50	130
3		KMP. POTTRE KONENG	1988	468	MB III	35.50	13.80	1.16	135
4		KMP. DHARMA FERRY I	1986	421	MB III	37.44	12.00	2.25	140
5		KMP. WICITRA DHARMA 3	1984	805	MB I	51	12	3.4	380
6		KMP. DHARMA KENCANA IX	1996	2624	MB IV	71	14	3.4	513
7	PT. JEMBATAN NUSANTARA	KMP. SATRIA NUSANTARA	1982	607	MB I	51.82	14.00	3.60	130
8		KMP. CITRA MANDALA SAKTI	1990	607	MB II	42.91	12.40	3.40	234
9		KMP. RENY II	1984	656	MB III	39.44	16.00	4.10	215
10		KMP. MARINA PRATAMA	1993	688	MB II	51.84	14.00	3.60	181
11		KMP. SWARNA CAKRA	1988	799	MB IV	72	14	3.3	168
12	PT. MUNIC LINE	KMP. MUNIC V	2016	876	MB I	70.20	12.00	3.60	105
13		KMP. JALUR NUSA	1988	739	MB I	65.76	11.00	3.30	132
14	PT. GERBANG SAMUDRA SARANA	KMP. GERBANG SAMUDRA II	1995	1545	MB I	63.00	12.50	2.80	200

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
15		KMP. GERBANG SAMUDRA V	2002	413	MB IV	68.00	13.30	3.80	83
16	PT. DUTABAHARI MENARA LINE	KMP. JAMBO VI	2008	841	MB I	74.00	14.00	1.85	114
17		KMP. JAMBO VIII	2013	1216	MB II	63.20	15.00	3.20	219
18		KMP. JAMBO IX	2014	1320	MB IV	62.72	15.00	2.40	260
19		KMP. JAMBO X	2017	1346	LCM	68.00	15.00	3.60	230
20	PT. PUTERA MASTER SP	KMP. NUSA MAKMUR	1982	536	MB I	536	39.61	15.00	109
21		KMP. NUSA DUA	1990	497	MB III	497	39.80	15.00	178
22	PT. TRISILA LAUT	KMP. TRISILA BHAKTI I	1995	669	MB I	51.50	13.50	3.00	180
23		KMP. TRISILA BHAKTI II	2009	525	MB II	41.60	13.50	3.00	220
24	PT. LINTAS SARANA NUSANTARA	KMP. EDHA	1967	456	MB I	39.44	16.00	2.70	170
25		KMP. TRISNA DWITYA	1975	942	LCM	52.90	14.40	2.57	130
26		KMP. SMS SWAKARYA	1997	757	LCM	47.33	13.72	2.76	152
27	PT. SURYA TIMUR LINE	KMP. SURYA AYL A	2020	2387	MB I	58.46	16.00	4.50	300
28		KMP. SEREIA DO MAR	1990	409	MB III	40.22	9.50	3.60	193
29	PT. LABITRA BAHTERA PRATAMA	KMP. LABITRA SAFINAF	2014	739	MB III	60.39	14.00	2.98	175
30	PT. SADENA MITRA BAHARI	KMP. SAMUDERA INDONESIA	2017	670	MB II	61.36	11.00	3.35	74
31		KMP. BINTANG BALIKPAPAN	1987	627	MB III	53.00	47.00	3.50	140
32		KMP. SAMUDERA UTAMA	2017	1050	LCM	70.47	14.60	3.65	200
33		KMP. SAMUDERA PERKASA 1	2024	1100	LCM	61.2	14.4	3.6	250

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
34	PT. BONTANG TRANSPORT	KMP. BONTANG EKSPRESS II	1993	2257	MB II	54.23	18.00	4.50	237
35	PT. JEMLA FERRY	KMP. GILIMANUK I	1964	733	MB II	39.30	16.00	3.85	121
36		KMP. GILIMANUK II	1991	840	MB III	38.88	14.00	3.50	180
37	PT. PELAYARAN	KMP. SUMBER BERKAT I	2018	1329	MB II	54.47	15.00	4.30	150
38	BLAMBANGAN SEJAHTERA	KMP. SUMBER BERKAT II	2018	1329	MB III	54.47	15.00	4.30	227
39	PT. KARYA MARITIM INDONESIA	KMP. KARYA MARITIM III	2012	1100	MB II	61.20	13.50	3.60	130
40		KMP. KARYA MARITIM II	2012	922	MB IV	61.20	13.50	3.16	200
41		KMP. KARYA MARITIM I	2010	708	LCM	52.03	13.50	3.16	202
42	PT. SEGARA LUAS SUKSES ABADI	KMP. CEMERLANG NO. 55	1985	553	MB III	39.34	11.70	3.60	146
43		KMP. LIPUTAN XII	2018	1221	MB IV	76.49	15.24	2.60	181
44	PT. PELAYARAN MAKMUR BERSAMA	KMP. TRIMA JAYA 9	1990	455	MB III	42.81	9.60	3.70	145
45		KMP. TRANS JAWA 9	2005	975	LCM	66.69	13.98	3.55	80
46		KMP. PANCAR INDAH	2009	712	LCM	58.40	12.00	3.30	100
47	PT. RAPUTRA JAYA	KMP. TUNU PRATAMA JAYA	2010	792	LCM	65.15	12.20	3.60	60
48		KMP. TUNU PRATAMA JAYA 3888	2001	871	LCM	65.00	12.20	3.60	157

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
49	PT. PELAYARAN AGUNG SAMUDERA	KMP. TUNU PRATAMA JAYA 5888	2006	1022	MB IV	68.60	13.5	2.1	200
50		KMP. AGUNG SAMUDRA XVIII	2013	2319	LCM	69.50	15.20	3.15	207
51		KMP. AGUNG SAMUDRA IX	2011	1171	LCM	81.05	14.05	3.26	150
52	PT. TRI SAKTI LAUTAN MAS	KMP. TRISAKTI ADINDA	2010	1008	LCM	59.00	13.50	2.63	107
53		KMP. TRISAKTI ELFINA	2007	721	LCM	51.79	13.50	3.16	70
54	PT. ARMADA BERKAT MAKMUR	KMP. PERKASA PRIMA 5	2005	586	LCM	53.23	11.50	3.00	78

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

b. Prasarana

Prasarana pelabuhan merupakan elemen penting yang menunjang kelancaran operasional dan pelayanan kepada pengguna jasa. Pada bagian ini, akan dibahas mengenai berbagai fasilitas yang tersedia, baik di sisi darat maupun laut, yang berperan dalam mendukung kegiatan kepelabuhanan secara optimal.

1) Fasilitas Daratan

Fasilitas daratan mencakup seluruh sarana yang berada di area darat pelabuhan, yang digunakan untuk pelayanan penumpang, kendaraan, logistik, serta aktivitas administrasi. Berikut ini merupakan data fasilitas daratan yang tersedia di pelabuhan.

Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan

No.	Fasilitas Daratan	Luas	Keterangan
1	Luas Areal Pelabuhan Ketapang	45.348 m2	-
2	Lapangan Parkir Pengantar-Penjemput Ketapang	3.025 m2	-

No.	Fasilitas Daratan	Luas	Keterangan
3	Lapangan Parkir Siap Muat:		-
	1. Dermaga MB 1	2.448 m2	-
	2. Dermaga MB 2	1.357 m2	-
	3. Dermaga MB 3	3.075 m2	-
	4. Dermaga MB 4-LCM	6.170 m2	-
	5. Dermaga Bulusan	28.430 m2	-
4	Kantor ASDP Ketapang	1.707 m2	Ruang Tunggu Lantai 1 dan Lantai 2
5	Ruang Tunggu Ketapang	1.329 m2	Toilet Pria dan Wanita
6	Toilet	27 Unit	1 Unit
7	Ruang Genset	155 m2	2 Unit
8	Shelter	336 m2	1 Unit
9	Mushola	100 m2	4 Unit Tangki
10	Bunker BBM	400 m2	-
11	Loket dan Vending Machine	26 Unit	-
12	CCTV	110 Unit	1 Unit
13	Ruang Customer Service	30 m2	1 Unit
14	Ruang Monitoring Pelabuhan	50 m2	-
15	Tollgate	3.902 m2	-

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

Penjabaran dari isi tabel di atas disampaikan dalam uraian berikut untuk memperjelas fungsi dan kondisi setiap fasilitas:

a) Gedung Terminal

Gedung Terminal Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang seperti ruang tunggu, loket penumpang, dan toilet yang diperuntukkan bagi kenyamanan pengguna jasa. Secara umum, kondisi gedung terminal tergolong baik dan mampu mendukung kebutuhan penumpang selama menunggu kapal sandar.



Gambar 4. 4 Gedung Terminal

b) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan fasilitas yang digunakan oleh penumpang untuk menanti kedatangan kapal yang akan sandar. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, keberadaan ruang tunggu sangat dibutuhkan, terutama saat terjadi penumpukan penumpang. Namun, keterbatasan jumlah kursi menjadi kendala dalam memberikan kenyamanan secara maksimal. Meskipun demikian, secara umum kondisi ruang tunggu di pelabuhan ini tergolong baik.



Gambar 4. 5 Ruang Tunggu

c) Ruang Laktasi

Salah satu fasilitas tambahan yang tersedia di Pelabuhan Ketapang adalah ruang laktasi yang terletak di area ruang tunggu

penumpang. Fasilitas ini secara khusus disediakan bagi ibu menyusui yang berada di kawasan pelabuhan, dengan tujuan memberikan kenyamanan, privasi, serta menjaga kebersihan selama proses menyusui.



Gambar 4. 6 Ruang Menyusui

d) *Vending Machine* Pejalan Kaki

Vending Machine pejalan kaki berfungsi sebagai tempat bagi penumpang untuk mencetak boarding pass serta mempermudah proses check-in. Fasilitas ini beroperasi dengan baik dan mendukung kelancaran pelayanan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 7 *Vending Machine* Pejalan Kaki

e) *Customer Service*

Ruang Customer Service berfungsi sebagai pusat layanan bagi pengguna jasa, khususnya terkait informasi pembelian tiket serta berbagai kebutuhan lainnya. Di ruang ini, penumpang dapat mengajukan pertanyaan, menyampaikan keluhan, memberikan umpan balik, serta memperoleh informasi lebih lanjut mengenai layanan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 8 Ruang *Customer Service*

f) *Gedung Kantor*

Kantor Administrasi berperan penting dalam mendukung seluruh aktivitas operasional penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, dengan tujuan untuk memastikan pelayanan yang optimal bagi para pengguna jasa. Fungsi kantor administrasi ini mencakup berbagai kegiatan administratif yang berkaitan dengan pengelolaan pelabuhan, termasuk koordinasi dan pelayanan informasi kepada penumpang serta pengelolaan berbagai kebutuhan operasional lainnya. Kantor administrasi Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang, yang bertindak sebagai operator resmi pelabuhan ini, bertanggung jawab atas kelancaran dan efisiensi operasional penyeberangan.



Gambar 4. 9 Gedung Kantor

g) *Local Port Service*

Local Port Service (LPS) merupakan sistem pelayanan lalu lintas kapal yang berfungsi untuk menyampaikan informasi dan pesan kepada awak kapal serta pengguna jasa terkait keperluan operasional kepelabuhanan maupun terminal. LPS memastikan bahwa seluruh pihak yang terlibat dalam aktivitas pelabuhan mendapatkan informasi yang diperlukan untuk mendukung kelancaran operasional. LPS bertanggung jawab dalam menyampaikan informasi terkait komunikasi kapal yang akan keluar dan masuk dermaga, serta melakukan pengawasan terhadap proses kedatangan dan keberangkatan kapal. Selain itu, LPS juga memantau pergerakan kapal secara real-time menggunakan teknologi seperti radar, sistem identifikasi otomatis (AIS), dan kamera. LPS mengawasi serta mengelola pergerakan kapal di perairan dan memberikan informasi terkait kondisi cuaca, arus, serta bahaya navigasi yang dapat mempengaruhi kelancaran pelayaran. Petugas yang mengoperasikan LPS berasal dari pegawai BPTD Kelas II Jawa Timur.



Gambar 4. 10 *Local Port Service*

h) *Port Traffic Control*

Port Traffic Control (PTC) bertugas memberikan pelayanan kepada kapal yang akan sandar di dermaga ASDP, dengan mencatat waktu sandar, waktu tolak, serta waktu pemuatannya. PTC memastikan kapal dapat melakukan pelayanan pemuatan sesuai dengan jadwal operasi yang telah ditetapkan oleh BPTD. Tugas utama PTC adalah menjalankan dan mengawasi pelaksanaan jadwal tersebut, memastikan bahwa setiap kapal yang sandar dan melakukan pemuatan melakukannya dalam waktu yang telah ditentukan, guna menjaga kelancaran operasional di pelabuhan.



Gambar 4. 11 *Port Traffic Control*

i) *Tollgate*

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dilengkapi dengan tollgate yang berfungsi untuk mengatur lalu lintas masuknya kendaraan ke dalam pelabuhan. Selain itu, di area tollgate juga telah terpasang jembatan timbang yang digunakan untuk menimbang kendaraan sebelum memasuki pelabuhan, guna memastikan kepatuhan terhadap peraturan terkait kapasitas dan muatan kendaraan yang melintas.



Gambar 4. 12 *Tollgate* Kendaraan

j) *Lapangan Parkir Siap Muat*

Lapangan Parkir Siap Muat adalah area tunggu bagi kendaraan yang akan naik ke kapal, yang sering disebut juga sebagai parkir siap muat. Di area ini, dilakukan pengecekan ulang terhadap kendaraan sebelum dimuat ke kapal, memastikan bahwa kendaraan memenuhi persyaratan untuk keberangkatan. Fungsi utama dari lapangan parkir ini adalah untuk menampung kendaraan yang akan diproses untuk naik ke kapal, guna menjaga kelancaran operasional di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 13 Lapangan Parkir Siap Muat

k) *Gangway*

Gangway atau jembatan penghubung berfungsi untuk menghubungkan ruang tunggu penumpang dengan dermaga. Jembatan penghubung ini beroperasi dengan baik, memungkinkan penumpang untuk naik dan turun dengan lancar. Kondisi *gangway* yang terjaga dengan baik mendukung kelancaran proses embarkasi dan debarkasi penumpang, memastikan kenyamanan dan keamanan selama proses tersebut.



Gambar 4. 14 Gangway Penumpang

l) Musala

Musala di Pelabuhan penyeberangan Ketapang difungsikan sebagai tempat ibadah bagi umat Muslim. Mushola ini dalam kondisi baik, dengan pengurus yang secara teratur

menjaga kebersihan dan memastikan fasilitasnya tetap nyaman untuk digunakan oleh para jamaah yang datang.



Gambar 4. 15 Musala

m) Toilet

Toilet merupakan fasilitas penting di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, yang digunakan oleh pengguna jasa untuk keperluan buang air kecil maupun buang air besar. Keberadaan toilet ini sangat diperlukan untuk mendukung kenyamanan dan kebersihan di pelabuhan, serta memberikan kemudahan bagi penumpang selama berada di area pelabuhan.



Gambar 4. 16 Toilet Pengguna Jasa

n) Pos Jaga

Pos Jaga berfungsi sebagai tempat bagi petugas untuk mengamankan kondisi pelabuhan. Di pos jaga ini, satpam

pelabuhan menjalankan tugas pengamanan, selain itu, juga terdapat aparat dari kepolisian dan TNI yang bertugas untuk memastikan keamanan dan ketertiban di area pelabuhan. Pos Jaga memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran operasional serta keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.



Gambar 4. 17 Pos Jaga Utama

o) Kantin Koperasi

Kantin di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang menyediakan tempat bagi karyawan dan penumpang untuk membeli makanan. Kondisi kantin ini terjaga dengan baik, menawarkan fasilitas yang memadai bagi para pengguna jasa yang membutuhkan waktu untuk beristirahat sambil menikmati makanan selama berada di pelabuhan.



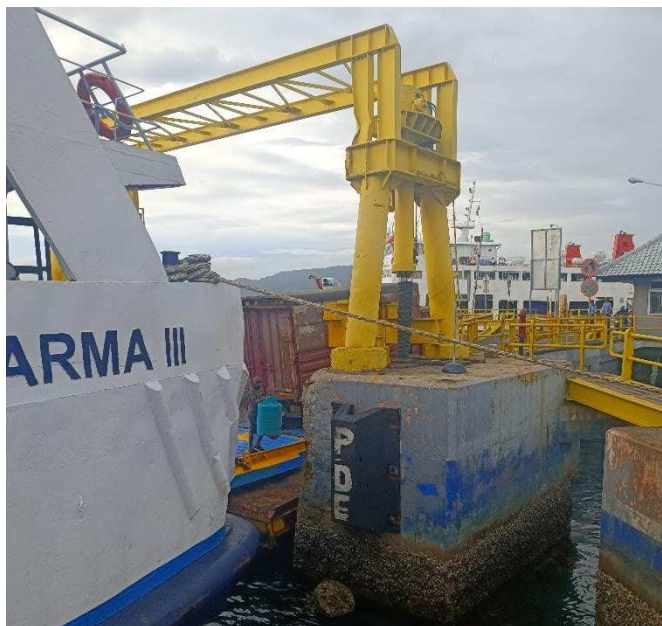
Gambar 4. 18 Kantin Koperasi

2) Fasilitas Perairan

Fasilitas perairan merupakan bagian vital dalam sistem prasarana pelabuhan yang secara langsung mendukung kegiatan sandar, bongkar muat, serta manuver kapal. Fasilitas ini mencakup dermaga, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi. Berikut diuraikan berikut untuk memperjelas fungsi dan kondisi setiap fasilitas:

a) Dermaga

Pelayanan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang meliputi berbagai fasilitas dan sistem yang mendukung kelancaran penyeberangan antara Ketapang dan Gilimanuk. Proses pelayanan dimulai dengan pemeriksaan tiket, kemudian dilanjutkan dengan proses naik ke kapal melalui dermaga yang telah disediakan. Kapal yang melayani lintasan ini, termasuk kapal tipe Ro-Ro, beroperasi dengan jadwal yang teratur dan diawasi dengan sistem pengendalian lalu lintas kapal yang memastikan keselamatan serta ketepatan waktu. Pelayanan penyeberangan ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi bagi para pengguna jasa, baik penumpang maupun kendaraan.



Gambar 4. 19 Dermaga *Moveable Bridge*

Berikut spesifikasi dari Dermaga *Moveable Bridge* (MB)
1 lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 4 Spesifikasi Dermaga MB 1

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Type : Dermaga Movable Bridge Nomor 1			
-	Lebar	8,3	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
-	Panjang	23,5	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
2	Kedalaman Kolam Pelabuhan			
-	Kedalaman	-5 m	LSW	
-	Luas	3460,05	m ²	
3	Kapasitas Dermaga	35	Ton	Maximum Capacity
4	Breasting Dolphine	6	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
5	Mooring Dolphine	1	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
6	Dolphine Hosting Colomn	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	Frontal Frame	6	Unit	
8	Catwalk dan Ralling	8	Unit	Akses Petugas Kepil
9	Hydraulic MB	2	Set	Sackle Kapasitas 80 Ton
10	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
11	Jaringan Pipa BBM	1	Set	Supply Ke Kapal
12	Jaringan Air Tawar	1	Set	Supply Ke Kapal
13	Trestle	82,08	M	
14	Panjang Dermaga	91,9	m	

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

Berikut spesifikasi dari Dermaga *Moveable Bridge* (MB)
2 lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 5 Spesifikasi Dermaga MB 2

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Type : Dermaga Movable Bridge Nomor 2			
-	Lebar	8,3	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
-	Panjang	23,5	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
2	Kedalaman Kolam Pelabuhan			
-	Kedalaman	-5 m	LSW	
-	Luas	774,02	m ²	
3	Kapasitas Dermaga	35	Ton	Maximum Capacity
4	Breasting Dolphine	6	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
5	Mooring Dolphine	1	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
6	Dolphine Hosting Colomn	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	Frontal Frame	6	Unit	
8	Catwalk dan Ralling	8	Unit	Akses Petugas Kepil
9	Hydraulic MB	2	Set	Sackle Kapasitas 80 Ton
10	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
11	Jaringan Pipa BBM	1	Set	Supplay Ke Kapal
12	Jaringan Air Tawar	1	Set	Supplay Ke Kapal
13	Trestle	46,69	m	
14	Panjang Dermaga	103,5	m	

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

Berikut spesifikasi dari Dermaga *Moveable Bridge* (MB)
3 lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 6 Spesifikasi Dermaga MB 3

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Type : Dermaga Movable Bridge Nomor 3			
-	Lebar	7,4	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
-	Panjang	20	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
2	Kedalaamn Kolam Dermaga			
-	Kedalaman	-8 m	LSW	
-	Luas	7352,4	m2	
3	Kapasitas Dermaga	20	Ton	Maximum Capacity
4	Breathing Dolphine	6	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
5	Mooring Dolphine	3	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
6	Dolphine Hosting Colomn	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	Frontal Frame	6	Unit	
8	Catwalk dan Ralling	8	Unit	Akses Petugas Kepil
9	Hydraulic MB	2	Set	Sackle Kapasitas 80 Ton
10	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
11	Jaringan Pipa BBM	1	Set	Supplay Ke Kapal
12	Jaringan Air Tawar	1	Set	Supplay Ke Kapal
13	Trestle	101,7	m	

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
14	Panjang Dermaga	105,5	m	

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

Berikut spesifikasi dari Dermaga *Moveable Bridge* (MB)
4 lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 7 Spesifikasi Dermaga MB 4

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Type : Dermaga Movable Bridge 4			
-	Lebar	7,4	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
-	Panjang	20	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
2	Kapasitas Dermaga	35	ton	
3	Bolder	8	unit	
4	Fender	4	unit	
5	Mooring Dolphin	3	unit	
6	Breasting Dolphin	5	unit	
7	Catwalk	10	unit	

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

Berikut spesifikasi dari Dermaga Ponton lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 8 Spesifikasi Dermaga Ponton

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Type : Dermaga Ponton Nomor 4			
-	Lebar	5,9	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
-	Panjang	8,25	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
2	Kedalaman Kolam Dermaga			
-	Kedalaman	9	m	
-	Luas	7352,4	m2	

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
3	Dermaga Penggerak Depan			
-	Lebar	6	m	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
-	Panjang	20,429	m	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
4	Dolphine Hosting Colomn	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
5	Frontal Frame	6	Unit	
6	Catwalk dan Ralling	8	Unit	Akses Petugas Kepil
7	Silinder Ponton	5	Unit	
8	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
9	Jaringan Pipa BBM	1	Set	Supplay Ke Kapal
10	Jaringan Air Tawar	1	Set	Supplay Ke Kapal
11	Trestle	18,9	m	

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



Gambar 4. 20 Dermaga Ponton

Berikut spesifikasi dari Dermaga Plengsengan lengkap dengan fasilitas pendukungnya.

Tabel 4. 9 Spesifikasi Dermaga Plengsengan

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
-	Kapasitas Dermaga	50	Ton	
-	Lebar	10	m	
-	Panjang	40	m	

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



Gambar 4. 21 Dermaga Plengsengan

b) Rumah *Moveable Bridge*

Rumah *moveable bridge* (MB) merupakan bangunan berukuran kecil yang berada di dekat area dermaga dan memiliki peran penting sebagai pusat pengendalian jembatan bergerak (*Moveable Bridge*). Di Pelabuhan Ketapang, fasilitas ini terpelihara dengan baik, bersih, dan selalu diawasi oleh petugas yang menjalankan fungsinya setiap hari.



Gambar 4. 22 Rumah *Moveable Bridge*

c) *Catwalk*

Catwalk berfungsi sebagai akses bagi petugas untuk menuju *boulder* yang akan sandar atau bertolak. Selain itu, *catwalk* juga berfungsi sebagai jembatan penghubung antara

dermaga dan tempat kapal bersandar, seperti *dolphin*. Keberadaan *catwalk* memudahkan akses bagi pekerja pelabuhan untuk melakukan pemantauan dan perawatan kapal. Selain itu, *catwalk* juga berperan penting sebagai jalur evakuasi darurat, memastikan keselamatan petugas dan pengguna jasa dalam situasi yang memerlukan tindakan cepat.



Gambar 4. 23 *Catwalk*

d) *Fender*

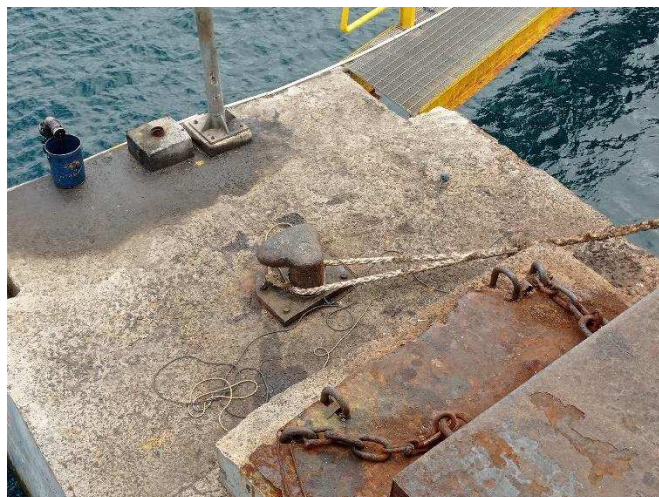
Fender berfungsi sebagai penahan benturan kapal ketika kapal ditambatkan di dermaga, melindungi kapal dari kerusakan yang dapat terjadi selama proses bersandar. Fender bekerja dengan menyerap dan mendistribusikan energi yang dihasilkan dari benturan antara kapal dan dermaga, sehingga mengurangi dampak yang dapat merusak struktur kapal maupun fasilitas dermaga. Keberadaan fender ini sangat penting untuk menjaga keselamatan dan integritas kapal serta dermaga selama proses tambat.



Gambar 4. 24 *Fender*

e) *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk menambatkan tali kapal di dermaga Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Terbuat dari besi cor, *bolder* ini ditanamkan pada pondasi dermaga yang dirancang untuk menahan gaya yang bekerja pada tambatan kapal. Keberadaan *bolder* ini sangat penting untuk memastikan kapal tetap terikat dengan aman di dermaga, menjaga kestabilan kapal selama proses sandar, dan mencegah pergerakan yang tidak diinginkan.



Gambar 4. 25 *Bolder*

f) *Trestle*

Trestle berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

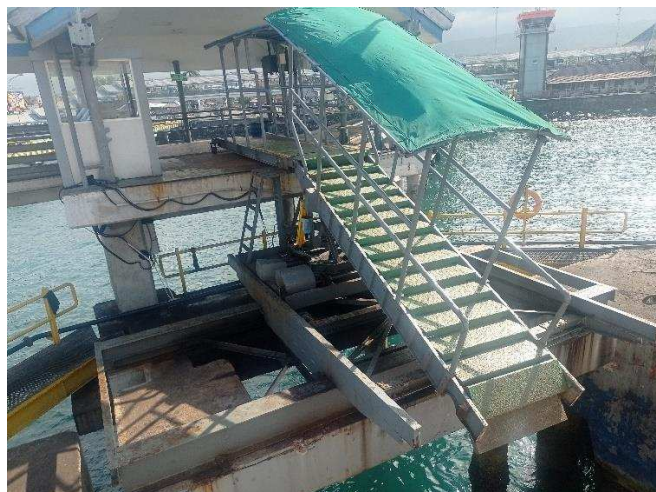
Trestle memungkinkan akses bagi penumpang dan kendaraan untuk berpindah antara kapal dan area pelabuhan, memastikan kelancaran proses *boarding* dan bongkar muat. Fungsi *trestle* sangat penting dalam mendukung operasional pelabuhan dengan memberikan koneksi yang aman dan efisien antara kapal yang bersandar dan fasilitas pelabuhan di daratan.



Gambar 4. 26 *Trestle*

g) Garbarata

Garbarata merupakan jembatan akses yang menghubungkan antara gangway dan kapal, yang berfungsi untuk mempermudah mobilitas penumpang pejalan kaki ketika melakukan proses naik atau turun dari kapal.



Gambar 4. 27 Garbarata

c. Instansi Pembina Transportasi

BPTD Kelas II Jawa Timur merupakan unit pengawasan yang berada di bawah Kementerian Perhubungan untuk layanan transportasi darat, yang juga mencakup angkutan sungai, danau, dan penyeberangan. Di Pelabuhan Ketapang, Unit Pelaksana Teknis berperan sebagai operator yang mengelola pelaksanaan teknis pelabuhan, yaitu PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang. Kantor BPTD Kelas II Jawa Timur adalah Unit Pelaksana Teknis dalam Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. BPTD menjalankan pengelolaan transportasi darat yang meliputi transportasi jalan serta pelabuhan untuk angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

1) Profil Singkat

BPTD Kelas II Jawa Timur adalah Unit Pelaksana Teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang berada langsung di bawah tanggung jawab Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan mencakup wilayah kerja di Provinsi Jawa Timur. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2023, terjadi perubahan dalam struktur organisasi dan tata kerja Balai Pengelola Transportasi, termasuk perubahan istilah dari "wilayah" menjadi "kelas", serta penyesuaian dalam penamaan jabatan struktural di lingkungan BPTD.

2) Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat

BPTD Kelas II Jawa Timur memiliki tugas dalam mengelola terminal tipe A, terminal barang untuk kepentingan umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan. Selain itu, BPTD juga bertanggung jawab atas pengendalian dan pengawasan keselamatan terhadap sarana, prasarana, lalu lintas, dan angkutan jalan, termasuk keselamatan dan keamanan pelayaran untuk angkutan sungai, danau, serta penyeberangan.

3) Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat

Berikut merupakan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat.

- a) Menyusun rencana, program kerja, dan anggaran;
- b) Melaksanakan pengelolaan terhadap terminal tipe A, terminal barang umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan;
- c) Melaksanakan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, menjamin keselamatan serta keamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan, termasuk menjalankan kegiatan keperintisan;
- d) Melaksanakan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau, serta penyeberangan;
- e) Menjalankan pengawasan atas kegiatan lalu lintas dan angkutan di jalan, sungai, danau, maupun penyeberangan;
- f) Menangani urusan administrasi, rumah tangga, manajemen sumber daya manusia, keuangan, aspek hukum, serta hubungan masyarakat; dan
- g) Melakukan evaluasi serta penyusunan laporan atas pelaksanaan tugas dan fungsi.

d. Operator Pelabuhan

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang adalah unit pelaksana teknis yang bertanggung jawab dalam mengelola operasional pelabuhan di wilayah Ketapang, di bawah Kementerian Perhubungan. Sebagai operator pelabuhan, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang mengelola semua aspek teknis yang berkaitan dengan penyelenggaraan layanan angkutan penyeberangan, khususnya untuk rute Ketapang-Gilimanuk. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran arus penumpang dan barang, serta menjaga standar keselamatan dan kenyamanan selama proses penyeberangan. Sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan, PT. ASDP Indonesia Ferry

(Persero) Cabang Ketapang juga bekerja sama dengan berbagai pihak terkait untuk mendukung kelancaran transportasi antar pulau, khususnya bagi masyarakat yang memanfaatkan jasa penyeberangan di Pelabuhan Ketapang.

1) Profil Singkat

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang memiliki sejarah yang erat kaitannya dengan pengembangan transportasi penyeberangan di Indonesia, khususnya di kawasan Jawa-Bali. Pelabuhan Ketapang, yang terletak di Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur, telah lama menjadi pintu gerbang utama penyeberangan antar kedua pulau besar ini. Sejak didirikan pada tahun 1973, PT ASDP Indonesia Ferry mulai beroperasi untuk menghubungkan masyarakat dan barang antara Jawa dan Bali melalui jalur laut, dengan menggunakan kapal feri. ASDP Cabang Ketapang menjadi salah satu pusat operasional utama, mengelola lebih dari 30 unit kapal yang melayani rute Ketapang-Gilimanuk. Selain itu, pelabuhan ini juga berperan vital dalam mendukung ekonomi lokal, menghubungkan sektor pariwisata, perdagangan, serta mendukung arus mudik setiap tahunnya. Seiring berjalannya waktu, ASDP terus melakukan inovasi dan perbaikan fasilitas, seperti pembangunan dermaga baru, penambahan armada, serta peningkatan kualitas layanan, guna memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang dan kendaraan yang melintasi selat Bali. Kini, ASDP Cabang Ketapang menjadi bagian penting dalam sistem transportasi nasional, dengan peran kunci dalam mendukung konektivitas antar pulau di Indonesia.

2) Tugas PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), atau ASDP, adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang fokus pada layanan penyeberangan, pengelolaan pelabuhan terintegrasi, serta pengembangan destinasi wisata berbasis waterfront. ASDP mengoperasikan lebih dari 226 unit kapal feri yang melayani 307

route penyeberangan dan 36 pelabuhan di seluruh Indonesia. Selain itu, perusahaan ini juga mengembangkan proyek-proyek terkait pengembangan kawasan pelabuhan.

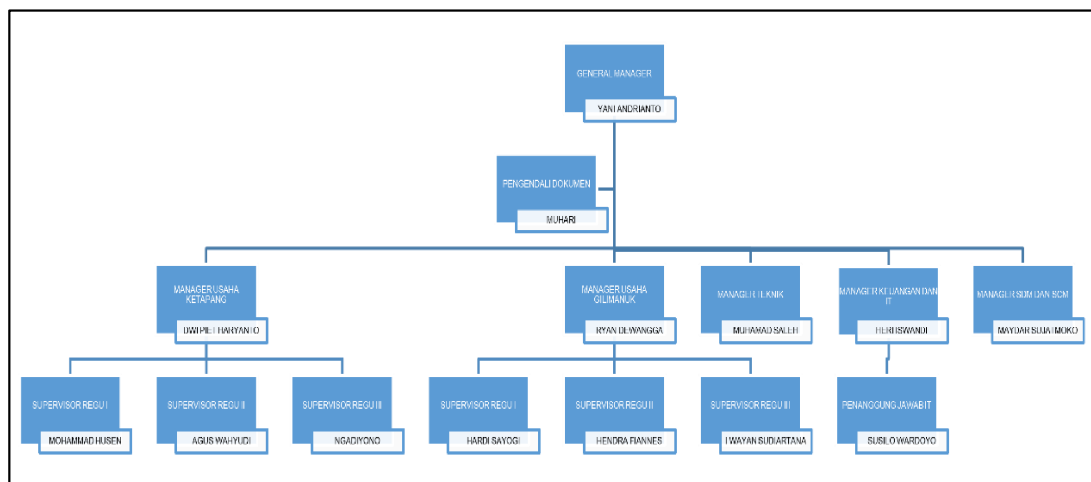
3) Fungsi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

Berikut adalah fungsi dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.

- Pengelolaan Operasional Kapal dan Pelabuhan;
- Pelayanan Penumpang dan Kendaraan;
- Peningkatan Infrastruktur dan Kapasitas;
- Koordinasi dengan Instansi Terkait;
- Sosialisasi dan Edukasi;

4) Struktur Organisasi

Struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang pada saat dilaksanakannya penelitian dapat dilihat pada bagan di bawah ini.



Gambar 4. 28 Bagan Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

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

e. Produktivitas Angkutan

Data produktivitas merupakan data penumpang dan kendaraan yang menyeberang dalam jangka waktu tertentu. Berikut merupakan data produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang dan kendaraan Pelabuhan Ketapang.

1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir

Untuk melihat tren pergerakan kendaraan dan penumpang, dapat dilihat dari data produktivitas selama 5 tahun di bawah ini.

a) Keberangkatan Kapal (Ketapang ke Gilimanuk)

Berikut merupakan data produktivitas keberangkatan kapal dari Ketapang ke Gilimanuk selama 5 tahun.

Tabel 4. 10 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama 5 Tahun

NO	URAIAN	PRODUKSI					
		2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
1	TRIP	85.403	80.906	76.512	74.943	77.403	395.167
2	PRODUKSI						
a.	PENUMPANG						
	- EKONOMI DEWASA	69.779	33.354	104.977	197.182	275.566	680.858
	- EKONOMI ANAK	1.433	410	2.408	3.613	3.671	11.535
	- EKONOMI BAYI	27	53	218	463	712	1.473
	JUMLAH (2.a)	71.239	33.817	107.603	201.258	279.949	693.866
	Penumpang Dalam Kendaraan	3.558.58 5	3.041.13 3	5.180.99 4	6.220.53 3	6.988.57 4	24.989.81 9
	Total Pnp dalam kendaraan dan Pnp Pejalan kaki	3.629.82 4	3.074.95 0	5.288.59 7	6.421.79 1	7.268.52 3	25.683.68 5
b.	KENDARAAN						
	- GOLONGAN I	534	392	941	1.386	1.088	4.341
	- GOLONGAN II	336.039	208.588	385.680	523.183	627.711	2.081.201
	- GOLONGAN III	8.453	9.267	9.664	9.870	9.748	47.002
	- GOLONGAN IV PENUMPANG	247.706	244.467	402.960	449.689	474.672	1.819.494
	- GOLONGAN IV BARANG	166.780	149.820	155.897	173.165	184.790	830.452
	- GOLONGAN V PENUMPANG	16.641	16.291	29.119	34.823	38.477	135.351
	- GOLONGAN V BARANG	274.520	265.046	293.560	332.089	365.440	1.530.655
	- GOLONGAN VI PENUMPANG	22.861	17.001	40.369	51.159	60.587	191.977
	- GOLONGAN VI BARANG	119.266	87.608	95.694	103.885	111.573	518.026
	- GOLONGAN VII	98.625	89.455	117.466	162.501	197.886	665.933
	- GOLONGAN VIII	2.560	3.757	5.787	6.080	7.725	25.909

NO	URAIAN		PRODUKSI					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
	-	GOLONGAN IX	59	33	68	115	75	350
		JUMLAH (2.b)	1.294.04 4	1.091.72 5	1.537.20 5	1.847.94 5	2.079.77 2	7.850.691

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

b) Kedatangan Kapal (Gilimanuk ke Ketapang)

Berikut merupakan data produktivitas kedatangan kapal dari Ketapang ke Gilimanuk selama 5 tahun.

Tabel 4. 11 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama 5 Tahun

NO	URAIAN		PRODUKSI					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
1	TRIP		82.245	78.444	74.197	72.800	75.315	383.001
2	PRODUKSI							
a.	PENUMPANG							
	-	EKONOMI DEWASA	75.001	26.519	78.878	134.331	469.064	780.640
	-	EKONOMI ANAK	1.198	382	1.456	2.992	8.894	16.547
	-	EKONOMI BAYI	18	46	164	593	1.337	1.337
	JUMLAH (2.a)		76.217	26.947	80.498	137.916	157.717	479.295
	Penumpang Dalam Kendaraan		3.629.405	3.103.186	5.129.264	6.031.816	6.898.486	24.792.157
	Total Pnp dalam kendaraan dan Pnp Pejalan kaki		3.705.622	3.130.133	5.209.762	6.169.732	7.056.203	25.271.452
b.	KENDARAAN							
	-	GOLONGAN I	459	229	605	795	2.772	3.358
	-	GOLONGAN II	353.988	215.199	378.782	504.758	2.075.824	2.813.912
	-	GOLONGAN III	7.491	7.389	8.158	7.468	38.221	48.707
	-	GOLONGAN IV PENUMPANG	251.679	251.096	398.059	423.553	1.782.752	2.228.741
	-	GOLONGAN IV BARANG	165.688	149.206	154.700	169.312	820.842	1.016.163
	-	GOLONGAN V PENUMPANG	17.116	17.092	29.058	33.958	135.542	169.999
	-	GOLONGAN V BARANG	277.240	263.771	291.693	330.058	1.526.322	1.838.195
	-	GOLONGAN VI PENUMPANG	23.125	17.122	40.031	51.192	192.422	249.535
	-	GOLONGAN VI BARANG	121.000	92.714	100.494	109.839	540.194	707.896
	-	GOLONGAN VII	96.513	88.545	116.757	160.271	656.997	787.486
	-	GOLONGAN VIII	2.409	3.835	5.891	6.183	26.081	28.014

NO	URAIAN		PRODUKSI				
			2020	2021	2022	2023	2024
							TOTAL
	-	GOLONGAN IX	21	6	33	95	225
		JUMLAH (2.b)	1.316.729	1.106.204	1.524.261	1.797.482	2.053.518
							7.798.194

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

2) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Selama 4 Bulan

Berikut disajikan data produktivitas kendaraan dan penumpang selama periode penelitian dilakukan.

a) Keberangkatan Kapal (Ketapang ke Gilimanuk)

Berikut merupakan data produktivitas keberangkatan kapal dari Ketapang ke Gilimanuk selama 4 bulan.

Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama 4 Bulan

NO	URAIAN		PRODUKSI				
			Februari	Maret	April	Mei	TOTAL
1		TRIP	6.059	6.060	6.303	6.249	77.403
2		PRODUKSI					
a.		PENUMPANG					
	-	EKONOMI DEWASA	18.890	15.458	26.938	28.599	275.566
	-	EKONOMI ANAK	255	164	672	337	3.671
	-	EKONOMI BAYI	74	40	1	75	712
		JUMLAH (2.a)	19.219	15.662	27.611	29.011	279.949
		Penumpang Dalam Kendaraan	476.067	415.554	938.020	562.796	6.988.574
		Total Pnp dalam kendaraan dan Pnp Pejalan kaki	495.286	431.216	965.631	591.807	7.268.523
b.		KENDARAAN					
	-	GOLONGAN I	89	150	46	135	1.088
	-	GOLONGAN II	40.272	36.195	109.226	44.726	627.711
	-	GOLONGAN III	760	642	449	1.003	9.748
	-	GOLONGAN IV PENUMPANG	31.260	27.832	78.101	34.347	474.672
	-	GOLONGAN IV BARANG	14.155	14.793	14.131	15.859	184.790
	-	GOLONGAN V PENUMPANG	2.261	2.274	5.889	2.995	38.477
	-	GOLONGAN V BARANG	27.865	30.152	23.824	31.461	365.440

	-	GOLONGAN VI PENUMPANG	4.465	3.084	5.748	5.806	60.587
	-	GOLONGAN VI BARANG	8.405	9.432	6.636	9.855	111.573
	-	GOLONGAN VII	14.334	16.247	10.583	16.621	197.886
	-	GOLONGAN VIII	468	764	391	576	7.725
	-	GOLONGAN IX	0	4	1	1	75
		JUMLAH (2.b)	144.334	141.569	255.025	163.385	2.079.772

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

b) Kedatangan Kapal (Gilimanuk ke Ketapang)

Berikut merupakan data produktivitas kedatangan kapal dari Ketapang ke Gilimanuk selama 4 bulan.

Tabel 4. 13 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama 4 Bulan

NO	URAIAN		PRODUKSI				
			Februari	Maret	April	Mei	TOTAL
1		TRIP	6.059	6.060	6.303	6.249	77.403
2		PRODUKSI					
a.		PENUMPANG					
	-	EKONOMI DEWASA	18.890	15.458	26.938	28.599	275.566
	-	EKONOMI ANAK	255	164	672	337	3.671
	-	EKONOMI BAYI	74	40	1	75	712
		JUMLAH (2.a)	19.219	15.662	27.611	29.011	279.949
		Penumpang Dalam Kendaraan	476.067	415.554	938.020	562.796	6.988.574
		Total Pnp dalam kendaraan dan Pnp Pejalan kaki	495.286	431.216	965.631	591.807	7.268.523
b.		KENDARAAN					
	-	GOLONGAN I	89	150	46	135	1.088
	-	GOLONGAN II	40.272	36.195	109.226	44.726	627.711
	-	GOLONGAN III	760	642	449	1.003	9.748
	-	GOLONGAN IV PENUMPANG	31.260	27.832	78.101	34.347	474.672
	-	GOLONGAN IV BARANG	14.155	14.793	14.131	15.859	184.790
	-	GOLONGAN V PENUMPANG	2.261	2.274	5.889	2.995	38.477
	-	GOLONGAN V BARANG	27.865	30.152	23.824	31.461	365.440
	-	GOLONGAN VI PENUMPANG	4.465	3.084	5.748	5.806	60.587
	-	GOLONGAN VI BARANG	8.405	9.432	6.636	9.855	111.573
	-	GOLONGAN VII	14.334	16.247	10.583	16.621	197.886
	-	GOLONGAN VIII	468	764	391	576	7.725
	-	GOLONGAN IX	0	4	1	1	75
		JUMLAH (2.b)	144.334	141.569	255.025	163.385	2.079.772

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

3) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Selama Angkutan Lebaran Idul Fitri (H-10 Sampai dengan H+10)

Pada periode H-10 hingga H+10 Lebaran Idul Fitri, Pelabuhan Ketapang mencatat jumlah keberangkatan dan kedatangan penumpang serta kendaraan yang mengalami peningkatan dibanding hari-hari biasa. Data berikut menggambarkan produktivitas operasional pelabuhan selama masa tersebut, yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

a) Keberangkatan Kapal (Ketapang ke Gilimanuk)

Pada masa Angkutan Lebaran Idul Fitri, khususnya selama periode H-10 hingga H+10, aktivitas operasional di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang mengalami lonjakan yang signifikan. Hal ini merupakan dampak langsung dari meningkatnya mobilitas masyarakat yang hendak melakukan perjalanan mudik maupun arus balik, baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Sebagai salah satu simpul transportasi utama yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Bali, Pelabuhan Ketapang memainkan peran strategis dalam menjaga kelancaran arus orang dan barang selama periode tersebut. Dalam subbagian ini, disajikan data keberangkatan penumpang dan kendaraan dari Ketapang menuju Gilimanuk, yang mencerminkan tingkat produktivitas pelabuhan selama puncak musim Lebaran. Rincian selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. 14 Data Produktivitas Keberangkatan Kapal Selama Angkutan Lebaran 2025

TANGGAL	TRIP	PENUMPANG						GOLONGAN KENDARAAN													
		DEWASA	ANAK	BAYI	JUMLAH	Dalam Kendaraan	Total	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	JUMLAH	
21-Mar	241	529	5	0	534	22.865	23.399	0	629	19	1.100	559	353	1.305	235	400	720	34	0	5.354	
22-Mar	256	576	10	1	587	24.007	24.594	1	536	37	1.114	556	390	995	273	297	597	25	0	4.821	
23-Mar	254	586	9	1	596	20.432	21.028	0	601	28	1050	574	283	1032	217	399	581	17	0	4.782	
24-Mar	245	522	7	-	529	29.956	30.485	0	457	14	1.321	619	562	1.243	345	236	397	10	0	5.204	
25-Mar	246	490	8	3	501	21.983	22.484	0	460	25	1.112	517	306	1.039	272	219	314	2	0	4.266	
26-Mar	270	520	12	2	534	19.828	20.362	2	412	7	1.346	318	223	690	239	131	158	0	0	3.526	
27-Mar	266	477	11	1	489	17.776	18.265	1	454	11	1.701	178	112	263	196	49	65	1	0	3.031	
28-Mar	112	180	2	1	183	3.485	3.668	0	139	1	397	12	12	30	32	9	5	0	0	637	
29-Mar	26	134	2	0	136	7.194	7.330	0	188	8	784	88	49	62	63	9	0	0	0	1.251	
30-Mar	200	529	10	2	541	34.355	34.896	0	780	4	5.123	173	153	265	134	48	65	0	0	6.745	
31-Mar	164	537	9	2	548	24.224	24.772	6	1.208	4	3.325	104	113	109	100	12	23	0	0	5.004	
1-Apr	188	960	15	3	978	33.817	34.795	3	3.028	11	4.091	261	142	187	146	12	27	0	0	7.908	
2-Apr	238	1.516	33	8	1.557	42.208	43.765	0	5.078	11	4.481	345	170	353	199	24	42	1	0	10.704	
3-Apr	241	1.927	31	10	1.968	43.207	45.175	1	6.439	15	4.243	485	151	466	182	35	70	0	0	12.087	
4-Apr	246	1.516	30	9	1.555	44.679	46.234	0	7.150	16	4.172	576	143	633	187	71	162	4	0	13.114	
5-Apr	240	1.768	43	10	1.821	52.275	54.096	2	8.484	15	5.139	592	138	602	194	91	128	1	0	15.386	
6-Apr	239	1.851	48	22	1.921	61.363	63.284	1	11.082	37	5.797	704	163	605	191	126	201	2	0	18.909	
7-Apr	245	1.507	50	11	1.568	60.166	61.734	1	10.137	22	5.320	817	214	769	254	126	276	1	0	17.937	
8-Apr	241	1.385	22	9	1.416	50.826	52.242	0	8.166	35	4.061	874	244	1.018	249	198	394	15	2	15.256	
9-Apr	255	1.388	25	14	1.427	55.457	56.884	0	9.558	32	3.991	901	326	1.183	262	297	507	32	0	17.089	
10-Apr	260	1.075	17	6	1.098	51.776	52.874	1	7.776	38	3.426	913	375	1.214	319	331	584	30	0	15.007	
11-Apr	253	920	18	6	944	40.499	41.443	6	5.406	22	2.631	763	246	1.231	304	404	746	36	0	11.795	
TOTAL	4.926	20.893	417	121	21.431	762.378	783.809	25	88.168	412	65.725	10.929	4.868	15.294	4.593	3.524	6.062	211	2	199.813	

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

b) Kedatangan Kapal (Gilimanuk ke Ketapang)

Selain lonjakan pada arus keberangkatan, arus kedatangan dari Gilimanuk menuju Ketapang juga menunjukkan peningkatan yang signifikan selama periode H-10 hingga H+10 Lebaran Idul Fitri. Peningkatan ini umumnya terjadi pada fase arus balik, ketika pemudik yang sebelumnya menyeberang ke Pulau Bali kembali ke Pulau Jawa melalui Pelabuhan Ketapang. Lonjakan arus kedatangan ini menuntut kesiapan operasional pelabuhan secara maksimal, baik dari sisi fasilitas maupun manajemen lalu lintas pelabuhan. Data kedatangan penumpang dan kendaraan dari Gilimanuk ke Ketapang selama periode tersebut disajikan dalam tabel berikut sebagai gambaran produktivitas pelabuhan dalam menangani arus balik Lebaran.

Tabel 4. 15 Data Produktivitas Kedatangan Kapal Selama Angkutan Lebaran 2025

TANGGAL	TRIP	PENUMPANG						GOLONGAN KENDARAAN												
		DEWASA	ANAK	BAYI	JUMLAH	Dalam Kendaraan	Total	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	JUMLAH
21-Mar	233	629	13	2	644	33.697	34.341	0	4.707	29	2.397	799	230	1.136	179	378	616	31	0	10.502
22-Mar	242	707	22	3	732	43.930	44.662	0	7.364	27	2.626	681	325	1.325	249	318	661	38	0	13.614
23-Mar	241	1.168	16	4	1.188	55.152	56.340	0	8405	34	3407	898	516	1150	318	354	483	42	0	15.607
24-Mar	237	1.080	20	5	1.105	52.423	53.528	2	9.499	30	3.444	905	315	1.143	262	295	567	18	0	16.480
25-Mar	245	1.645	23	9	1.677	67.077	68.754	0	13.936	22	4.252	878	356	985	312	274	348	4	0	21.367
26-Mar	251	1.764	44	11	1.819	76.762	78.581	1	15.314	18	5.432	980	431	1.095	301	200	298	7	0	24.077
27-Mar	254	1.135	19	11	1.165	80.926	82.091	1	15.792	38	6.884	820	315	846	249	181	169	4	0	25.299
28-Mar	96	371	8	3	382	17.671	18.053	1	3.333	13	1.023	167	39	147	162	12	14	0	0	4.911
29-Mar	14	4	0	0	4	648	652	0	102	0	88	4	0	0	0	0	0	0	0	194
30-Mar	188	712	19	4	735	51.941	52.676	0	9.521	13	5.596	402	92	162	91	21	14	0	0	15.912
31-Mar	156	455	9	5	469	24.150		1	3.531	5	2.784	164	51	203	63	10	23	0	0	6.835
1-Apr	183	718	22	2	742	22.163	22.905	5	3.311	4	2.200	158	66	206	100	16	25	1	0	6.092
2-Apr	226	606	23	5	634	24.851	25.485	1	2.664	5	2.733	256	82	298	126	39	80	0	0	6.284
3-Apr	235	665	10	0	675	31.653	32.328	2	2.198	10	3.878	316	137	416	153	79	114	1	0	7.304
4-Apr	237	926	23	10	959	40.503	41.462	3	1.979	9	5.260	413	180	549	201	72	99	1	0	8.766
5-Apr	239	783	30	1	814	42.716	43.530	0	2.053	22	5.263	427	221	557	243	91	127	2	0	9.006
6-Apr	234	742	20	4	766	33.129	33.895	2	1.691	9	3.642	436	202	486	227	156	193	2	0	7.046
7-Apr	239	610	20	5	635	26.242	26.877	0	1.435	22	2.376	457	187	628	222	187	336	1	0	5.851
8-Apr	238	608	12	4	624	23.483	24.107	0	1.247	14	1.682	509	205	803	240	211	342	1	0	5.254
9-Apr	248	503	13	3	519	25.700	24.219	1	1.115	14	1.523	553	270	931	235	248	445	9	0	5.344
10-Apr	253	384	8	0	392	27.501	27.893	1	1.103	23	1.535	622	340	1.120	307	303	507	31	0	5.892
11-Apr	248	494	6	3	503	25.345	25.848	0	1.029	19	1.427	590	327	1.117	267	316	492	30	0	5.614
TOTAL	4.737	16.709	380	94	17.183	825.663	842.846	21	111.329	380	69.452	11.435	4.887	15.303	4.507	3.761	5.953	223	0	227.251

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

B. ANALISIS

Analisis data pada Kertas Kerja Wajib ini menggunakan pendekatan yang dikembangkan oleh Miles et al. (2014), yang menekankan bahwa analisis kualitatif terdiri dari tiga komponen utama: reduksi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Ketiga tahapan ini dilakukan secara interaktif dan terus menerus selama proses pengumpulan dan pengolahan data.

Tahapan analisis tersebut digunakan sebagai tahapan untuk menjawab dua rumusan masalah yang telah dirumuskan sebelumnya, yang akan dijelaskan pada bagian berikut ini.

1. Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan penyeberangan Ketapang

Penerapan sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan memiliki peran penting dalam menjaga keteraturan, keamanan, dan efisiensi operasional. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, pembagian zona telah ditentukan berdasarkan regulasi resmi, namun penerapan di lapangan tidak selalu berjalan sesuai dengan rencana. Ketidaksesuaian zona, tumpang tindih aktivitas, hingga kurangnya pengawasan dapat menjadi isu yang menarik untuk ditelaah. Oleh karena itu, bagian ini akan membahas data yang didapat selama penelitian terkait dengan penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Ketapang.



Gambar 4. 29 Pembagian Zonasi di Pelabuhan Ketapang

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara kepada petugas yang ada di Pelabuhan Ketapang serta hasil revidi dokumen, sistem zonasi yang diterapkan di Pelabuhan Ketapang dapat dilihat seperti pada gambar di atas. Sistem zonasi pelabuhan penyeberangan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Pasal 3, dibagi ke dalam lima zona utama, yaitu Zona A hingga Zona E. Setiap zona memiliki subzona dan fungsi spesifik yang ditujukan untuk mengatur pergerakan penumpang, kendaraan, dan kegiatan operasional pelabuhan secara tertib dan aman.

Dengan memahami rincian kondisi ideal tersebut, maka proses evaluasi terhadap penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Ketapang dapat dilakukan secara lebih terstruktur dan berbasis regulasi.

a. Zona A

Zona A dalam sistem zonasi Pelabuhan Penyeberangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 terdiri atas tiga subzona, yakni A1 (area pengantar dan loket tiket), A2 (ruang tunggu penumpang), dan A3 (jalur penumpang menuju kapal). Zona ini dirancang sebagai ruang transit utama bagi penumpang sebelum naik ke kapal, dan berperan penting dalam memastikan kenyamanan, keamanan, serta kelancaran proses naik penumpang.



Gambar 4. 30 Pembagian Zona A di Pelabuhan Ketapang

Berdasarkan data yang dikumpulkan selama penelitian, gambar di atas menunjukkan Zona A yang ada di Pelabuhan Ketapang yang mencakup area pengantar, parkir kendaraan, *vending machine* pengguna jasa pejalan kaki, gerbang masuk, ruang tunggu dan *gangway* menuju kapal. Kondisi dan penjelasan lebih lanjut mengenai zona ini dijabarkan di bawah ini.

1) Zona A1 (Area Pengantar dan Locket Tiket)

Subzona A1 merupakan area awal di Zona A yang mencakup akses masuk pejalan kaki, parkir pengantar, serta loket pencetak *boarding pass* atau verifikasi tiket. Fungsi subzona ini adalah memfasilitasi pengantar dan mobilitas penumpang dari area luar menuju ruang tunggu, dengan tata kelola yang memisahkan jalur antar pengguna jasa sesuai kepentingannya.



Gambar 4. 31 Zona A1

Hasil observasi menunjukkan bahwa terdapat dua gerbang atau jalur masuk bagi pengguna jasa pejalan kaki. Gerbang pertama terletak di bagian depan pelabuhan, tepat di samping pos penjagaan polisi dan *landmark signage* Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Sementara itu, gerbang kedua berada di area parkir kendaraan.



Gambar 4. 32 Pintu Masuk Pejalan Kaki (Via Gerbang Depan)



Gambar 4. 33 Pintu Masuk Pejalan Kaki (Via Parkir Kendaraan)

Berdasarkan dokumentasi lapangan, terlihat bahwa terdapat dua pintu masuk untuk pejalan kaki. Salah satu pintu masuk yang terletak di sisi depan pelabuhan memiliki posisi berdekatan dengan jalur kendaraan yang akan menuju *toll gate*. Akibatnya, pengguna jasa yang turun dari moda transportasi darat di jalan raya harus melintasi jalur kendaraan tersebut terlebih dahulu sebelum mencapai pintu masuk pejalan kaki. Kondisi ini berpotensi menciptakan interaksi langsung antara pejalan kaki dan kendaraan yang melintas di area tersebut.

Di depan pintu masuk melalui gerbang depan, terlihat adanya kendaraan roda dua yang parkir di lokasi yang telah diberi rambu larangan parkir. Berdasarkan informasi dari beberapa narasumber, seperti pedagang asongan di sisi pelabuhan, petugas parkir swalayan, serta penjual makanan di seberang pelabuhan, kejadian ini bukanlah hal yang jarang terjadi. Pernyataan tersebut sejalan dengan hasil observasi peneliti selama pelaksanaan kegiatan lapangan, yang mendapati kendaraan tetap parkir di area tersebut secara berulang, tidak hanya pada hari tertentu.

Berdasarkan hasil observasi, sebagian besar kendaraan yang parkir di lokasi terlarang tersebut berasal dari pengantar penumpang maupun individu yang hendak menggunakan mesin ATM di dekat pintu masuk pelabuhan. Ketika peneliti melakukan wawancara terhadap tiga orang pengguna jasa, seluruhnya menyatakan bahwa mereka memarkir kendaraan di lokasi tersebut karena hanya dalam waktu singkat. Alasan yang diberikan mulai dari sekadar menurunkan penumpang hingga menarik uang tunai dari ATM.



Gambar 4. 34 Area Parkir yang *Overcapacity*

Sementara itu, pintu masuk pejalan kaki yang kedua berada di area parkir kendaraan. Berdasarkan hasil observasi, terlihat adanya mobil yang diparkir secara melintang di dekat jalur tersebut,

sehingga menghalangi akses masuk bagi pejalan kaki. Kondisi ini umumnya terjadi pada jam-jam sibuk, ketika kapasitas area parkir mencapai titik penuh dan pengaturan kendaraan tidak terkendali.

Selanjutnya, bagian dari Subzona A1 juga mencakup area parkir kendaraan bagi pengantar penumpang. Berdasarkan hasil dokumentasi, area ini kerap mengalami kondisi penuh (*overcapacity*), sehingga sejumlah kendaraan terpaksa diparkir secara melintang. Akses keluar-masuk parkiran hanya tersedia melalui satu lajur, yang menimbulkan kemacetan. Saat parkiran dalam kondisi penuh, kendaraan dari luar tidak dapat masuk, sementara kendaraan yang ingin keluar tertahan oleh antrean kendaraan yang sedang menunggu giliran masuk.



Gambar 4. 35 Kendaraan yang Mengantri Keluar Area Parkir
Tertahan Kendaraan yang Mengantri Masuk

Selain itu, parkir mobil untuk pengantar dan karyawan tidak dipisahkan secara khusus, sehingga area digunakan secara campuran. Sementara itu, parkir motor telah dipisah antara pengguna umum dan karyawan. Namun, berdasarkan observasi, sekitar seperempat dari kapasitas parkir mobil kerap digunakan oleh kendaraan milik karyawan, yang berdampak pada berkurangnya ruang untuk pengantar penumpang.



Gambar 4. 36 Pintu Masuk Karyawan

Di area Subzona A1 juga terdapat fasilitas *vending machine* serta gate masuk utama bagi pengguna jasa dan karyawan. Berdasarkan hasil observasi, jalur akses masuk untuk karyawan dan pengguna jasa memang dipisahkan secara fisik, namun keduanya berada bersebelahan dan bertemu di titik akhir, yaitu *gate* masuk utama yang posisinya bersampingan.



Gambar 4. 37 Gate Masuk Utama

Meskipun masing-masing *gate* telah dilengkapi dengan papan penanda atau tulisan pembeda, peneliti beberapa kali

mendapati adanya pengguna jasa yang keliru menggunakan gate khusus karyawan. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun secara fisik dipisahkan, desain jalur masuk belum sepenuhnya efektif sesuai peruntukannya.

2) Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang Bertiket)

Subzona A2 berfungsi sebagai ruang tunggu khusus bagi penumpang yang telah memiliki tiket dan telah melewati proses verifikasi pada *gate* sebelumnya. Dalam kondisi ideal sistem zonasi, area ini seharusnya bersifat steril dari pihak yang tidak berkepentingan, seperti pengunjung umum maupun pedagang, guna menjamin keamanan, kenyamanan, dan keteraturan penumpang sebelum menaiki kapal.

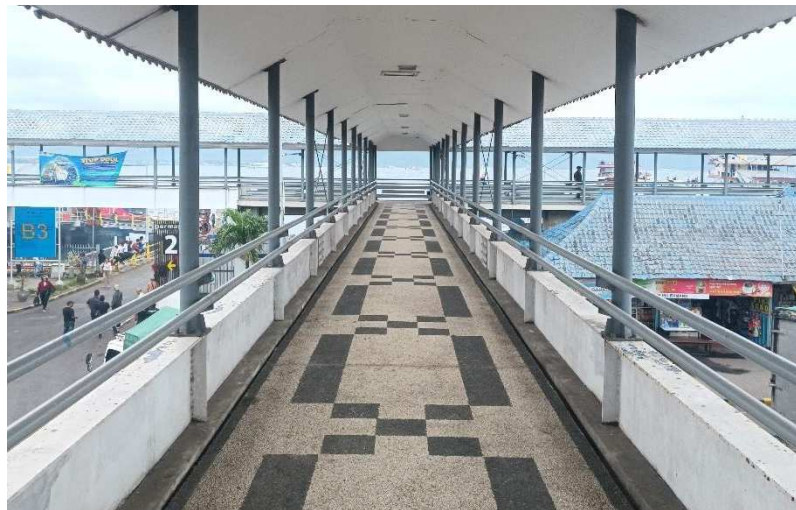


Gambar 4. 38 Ruang Tunggu Lantai 1 dan 2

Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, wilayah Zona A2 dimulai setelah melewati gate masuk utama. Di dalam zona ini terdapat beberapa fasilitas utama, seperti musala dan ruang tunggu penumpang yang terdiri dari dua lantai. Ruang tunggu lantai dua terhubung langsung dengan *gangway* yang mengarah ke kapal. Selain itu, di area yang sama juga terdapat kantin koperasi yang melayani kebutuhan konsumsi pengguna jasa.

3) Zona A3 (Jalur Penumpang Menuju Kapal dan Verifikasi Tiket)

Subzona A3 merupakan jalur eksklusif yang menghubungkan ruang tunggu penumpang dengan area kapal melalui fasilitas *gangway*. Dalam sistem zonasi pelabuhan, area ini dirancang untuk menjamin keamanan dan keteraturan pergerakan penumpang menuju kapal, serta mencegah interaksi langsung dengan kendaraan yang sedang bongkar muat.



Gambar 4. 39 Gangway menuju Kapal

Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, terdapat empat dermaga *moveable bridge* (MB), satu dermaga ponton, serta satu dermaga plengsengan. Sementara itu, fasilitas gangway yang menghubungkan ruang tunggu penumpang langsung ke kapal baru tersedia pada dua titik, yaitu yang menuju Dermaga MB 1 dan MB 2 (sebagaimana dapat dilihat pada layout pembagian zonasi).



Gambar 4. 40 Penumpang yang Menuju Dermaga MB 3 Berjalan Kaki melalui *Trestle*

Berdasarkan hasil observasi, penumpang pejalan kaki yang hendak menaiki kapal melalui Dermaga MB 3, MB 4, serta dermaga plengsengan masih harus berjalan kaki melewati jalur kendaraan bongkar muat dan area parkir siap muat. Setelah itu, mereka naik ke kapal melalui *trestle*. Bahkan pada beberapa kesempatan, penumpang yang seharusnya dapat menggunakan *gangway* di Dermaga MB 1 dan 2 tetap diarahkan melalui *trestle*.



Gambar 4. 41 Garbarata Tidak difungsikan Karena Perbaikan

Berdasarkan keterangan dari petugas *gangway*, satuan pengamanan (satpam), dan karyawan ASDP yang diwawancarai, kondisi tersebut terjadi karena *gangway* kadang tidak dapat

difungsikan akibat perbaikan teknis atau kondisi air laut yang terlalu pasang. Dalam situasi tersebut, garbarata (jembatan penghubung antara *gangway* dan kapal) tidak dapat digunakan dengan aman.

b. Zona B

Zona B dalam sistem zonasi pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mencakup seluruh jalur dan ruang yang digunakan oleh kendaraan, mulai dari pintu masuk kendaraan, area parkir siap muat, hingga jalur menuju kapal. Secara garis besar, Zona B terbagi menjadi tiga subzona, yaitu B1 (jalur masuk kendaraan dan toll gate), B2 (area parkir siap muat), dan B3 (jalur kendaraan menuju kapal).



Gambar 4. 42 Pembagian Zonasi B di Pelabuhan Ketapang

Berdasarkan data yang dikumpulkan selama penelitian, gambar di atas menunjukkan Zona B yang ada di Pelabuhan Ketapang yang mencakup area *tollgate*, parkir siap muat kendaraan, area *manless* validator tiket atau pemeriksaan tiket. Kondisi dan penjelasan lebih lanjut mengenai zona ini dijabarkan di bawah ini.

1) Zona B1 (Jalur Masuk Kendaraan dan *Tollgate*)

Subzona B1 mencakup jalur kendaraan dari area luar pelabuhan hingga ke *tollgate* sebagai titik awal sistem antrian dan verifikasi kendaraan. Dalam kondisi ideal, area ini harus

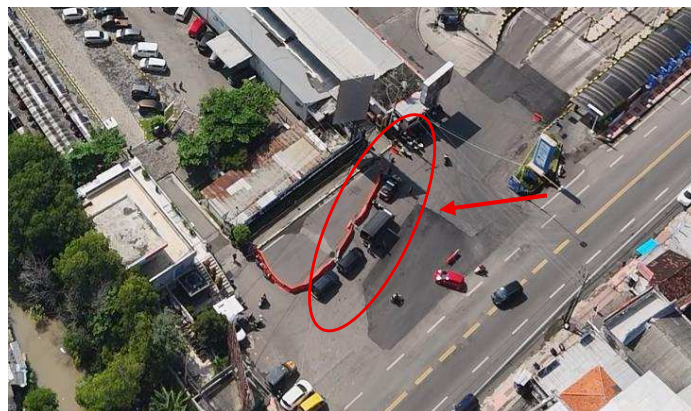
memastikan kelancaran arus kendaraan masuk agar tidak terjadi kemacetan maupun konflik arus.



Gambar 4. 43 Zona B1

Berdasarkan hasil observasi di lapangan, Zona B1 di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang mencakup area jalur masuk pelabuhan menuju tiga unit *tollgate*, yang terdiri atas *tollgate* untuk kendaraan kecil (Golongan IVa, IVb, Va, dan Vb), *tollgate* untuk kendaraan besar (Golongan di atas Va), dan *tollgate* untuk sepeda motor (Golongan II dan III).

Pada jalur masuk kendaraan menuju *tollgate*, ditemukan keberadaan kendaraan yang diparkir di lokasi yang telah dipasang rambu larangan parkir, termasuk kendaraan roda dua yang sebelumnya telah dibahas dalam pembahasan Zona A.



Gambar 4. 44 Kendaraan Parkir di Jalur Masuk Menuju *Tollgate*

Kondisi ini berpotensi menghambat kelancaran manuver kendaraan besar seperti truk dan bus, terutama yang datang dari arah selatan dan harus melakukan putar balik untuk memasuki pelabuhan. Keberadaan parkir liar tersebut mengurangi ruang gerak kendaraan dan meningkatkan risiko kemacetan serta konflik lalu lintas di pintu masuk pelabuhan.



Gambar 4. 45 Kendaraan yang Datang dari Arah Selatan Memasuki Pelabuhan dengan Cara Putar Balik

2) Zona B2 (Area Parkir Siap Muat)

Subzona B2 berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan yang telah memiliki tiket dan siap untuk dimuat ke kapal. Dalam sistem zonasi yang ideal, area ini harus steril dari aktivitas non-operasional dan diatur secara ketat untuk menjamin kelancaran proses bongkar muat serta keselamatan seluruh pengguna jasa.



Gambar 4. 46 Zona B2

Berdasarkan hasil observasi, Zona B2 di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang mencakup seluruh area parkir kendaraan yang telah melewati *tollgate* dan bersiap untuk dimuat ke atas kapal. Zona ini tersebar menjadi beberapa area parkir siap muat, antara lain parkir siap muat dermaga 1, dermaga 2, dermaga 3, dermaga 4, dermaga plengsengan, parkir siap muat kendaraan roda dua, kendaraan kecil, kendaraan bus dan truk, serta area parkir siap muat terbesar di pelabuhan, yaitu Dermaga Bulusan.



Gambar 4. 47 *Aerial View* Dermaga Plengsengan Bulusan

Pembagian dan posisi masing-masing area parkir siap muat di Zona B2 dapat dilihat secara visual pada Gambar 4.42 yang

ditampilkan di awal subbab ini. Pelabuhan Ketapang memiliki tata letak yang tergolong unik. Seperti telah dijelaskan pada subbab Gambaran Umum Wilayah Penelitian, area parkir siap muat di pelabuhan ini tidak terpusat di satu lokasi, melainkan tersebar di beberapa titik dengan akses yang berbeda-beda.

Berdasarkan pengamatan dari citra udara (aerial view), posisi dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang tersusun dari arah barat ke timur dengan urutan sebagai berikut: Dermaga 3, Dermaga 1, Dermaga 2, Dermaga Plengsengan LCM, Dermaga 4, dan Dermaga Plengsengan Bulusan.

Dermaga Bulusan memiliki akses yang terpisah dari pelabuhan utama. Pintu masuk menuju dermaga ini terletak lebih kurang 900 meter dari pintu masuk utama Pelabuhan Ketapang. Pemisahan akses ini menjadikan pengelolaan arus kendaraan menuju Dermaga Bulusan memiliki karakteristik tersendiri yang berbeda dengan dermaga lainnya.



Gambar 4. 48 Jarak Pintu Masuk Pelabuhan Ketapang ke Pintu Masuk Dermaga Bulusan

Sumber: Google Maps (2025)

Berdasarkan hasil penelitian, Dermaga Bulusan pada kondisi normal jarang digunakan untuk operasional rutin. Pemanfaatannya bersifat tentatif dan umumnya hanya difungsikan pada momen tertentu, seperti saat terjadi lonjakan volume penumpang atau

kendaraan. Selama periode penelitian, peneliti mengamati bahwa Dermaga Bulusan dioperasikan secara aktif pada masa Angkutan Lebaran 2025. Pada saat itu, dermaga ini digunakan untuk menerima kapal bantuan dan kapal Tiba Bongkar Berangkat (TBB), yaitu kapal yang mengangkut muatan penumpang dan kendaraan dari Pelabuhan Gilimanuk, namun tidak mendapatkan memuat kembali penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Ketapang.



Gambar 4. 49 Kapal yang Melakukan TBB di Dermaga Bulusan saat Angkutan Lebaran 2025

Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas di lapangan, diketahui bahwa tidak semua kapal dapat melakukan proses bongkar muat di Dermaga Bulusan. Hal ini disebabkan oleh kondisi arus perairan yang cukup kuat di sekitar dermaga, sehingga dinilai kurang aman untuk beberapa jenis kapal. Selain itu, pada saat terjadi lonjakan volume kendaraan, Dermaga Bulusan kerap difungsikan sebagai lokasi penampungan sementara atau tempat menunggu giliran masuk ke area utama Pelabuhan Ketapang. Pemanfaatan ini dilakukan sebagai bentuk manajemen antrean untuk mencegah kepadatan di pelabuhan utama dan jalan nasional.



Gambar 4. 50 Dermaga Bulusan dipakai Sebagai Tempat Kendaraan Menunggu disaat Kondisi Padat

Selain itu, berdasarkan hasil observasi lapangan, peneliti menemukan adanya aktivitas pedagang tidak resmi di Zona B2, khususnya di sekitar area Dermaga 2 dan Dermaga Plengsengan LCM. Beberapa pedagang asongan terlihat berjualan menggunakan gerobak dorong, bahkan menetap di titik-titik tertentu yang dekat dengan jalur kendaraan siap muat.



Gambar 4. 51 Pedagang Asongan Berjualan dalam Area Zona B2

3) Zona B3 (Jalur Kendaraan Menuju Kapal)

Subzona B3 merupakan jalur akhir bagi kendaraan yang akan naik ke atas kapal. Fungsi utama subzona ini adalah mengalirkan kendaraan dari area parkir siap muat menuju ramp door secara tertib dan aman.



Gambar 4. 52 Trestle Dermaga 1 dan Dermaga 2

Di Pelabuhan Ketapang, hasil observasi menunjukkan bahwa Zona B3 secara berurutan dari kiri, jika dilihat dari tampak atas (*aerial view*) adalah *trestle* dermaga 2, *trestle* dermaga 1, *trestle* dermaga 2, dermaga plengsengan LCM dan dermaga plengsengan bulusan. Pembagian ini dapat dilihat lebih rinci pada layout zonasi Pelabuhan Ketapang.

c. Zona C

Zona C merupakan area yang mencakup fasilitas-fasilitas vital yang menunjang kelancaran operasional pelabuhan. Keberadaan zona ini memiliki peran strategis dalam menjamin keselamatan pelayaran, serta menjaga keamanan kapal saat proses sandar dan bongkar muat.



Gambar 4. 53 Zona C

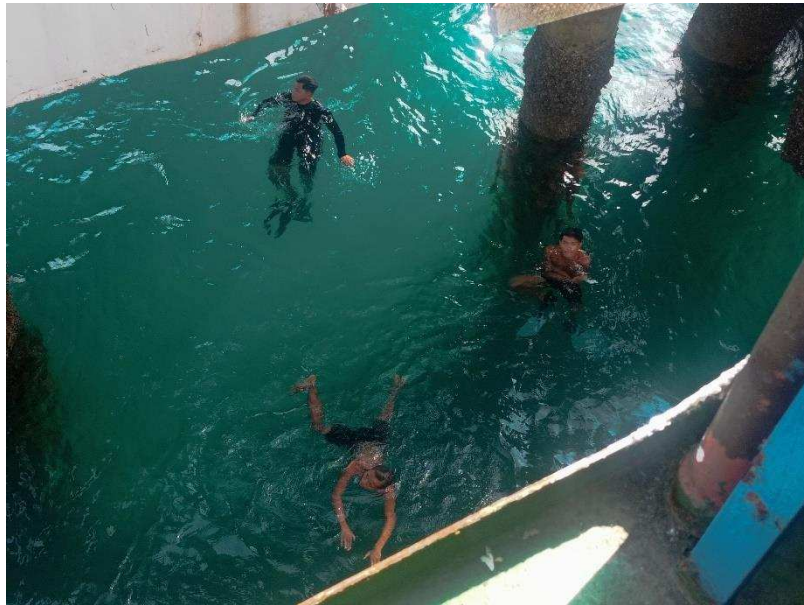
Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Zona C terdiri atas sejumlah elemen infrastruktur penting seperti rumah genset, gardu listrik, *catwalk*, *moveable bridge* (MB), rumah MB, *port traffic control* (PTC), instalasi air tawar, dan bunker bahan bakar minyak (BBM).



Gambar 4. 54 Rumah Genset dan Gardu Listrik

Setelah melakukan observasi, dapat dijabarkan bahwa ditemukan ada orang-orang yang berenang di sekitaran *catwalk* dan kapal yang sandar. Mereka biasa disebut anak koin dan kerap melakukan atraksi melompat dari *catwalk* atau *fender*, meminta imbalan berupa uang terutama uang koin yang dilempar ke laut.

Berdasarkan hasil observasi lapangan, ditemukan keberadaan orang-orang yang berenang di sekitar area *catwalk* dan kapal yang tengah bersandar. Mereka dikenal sebagai anak koin dan kerap melakukan atraksi melompat dari *catwalk* maupun *fender* ke laut. Aksi ini dilakukan untuk menarik perhatian pengguna jasa kapal, dengan harapan mendapatkan imbalan berupa uang, umumnya dalam bentuk koin yang dilemparkan ke air.



Gambar 4. 55 Anak Koin Berenang di Sebelah Kapal yang Sedang Beroperasi

Aktivitas ini menimbulkan risiko keselamatan, baik bagi anak-anak tersebut maupun bagi kelancaran operasional pelabuhan, khususnya saat proses sandar atau tolak kapal sedang berlangsung. Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas, diketahui bahwa aktivitas anak koin tersebut telah terjadi berulang kali. Mereka memasuki area pelabuhan dengan cara berenang dari pantai yang terletak di dekat pelabuhan, sehingga sulit untuk dicegah tanpa pengawasan yang ketat dan berkelanjutan.

d. Zona D

Zona D diperuntukkan sebagai ruang perkantoran dan area komersial yang mendukung kegiatan pelabuhan. Zona ini terbagi menjadi dua subzona, yakni Subzona D1 yang berfungsi sebagai area manajemen operasional pelabuhan (kantor-kantor utama), dan Subzona D2 yang dirancang untuk menunjang kegiatan komersial seperti retail, perbankan, atau unit usaha lainnya yang melayani kebutuhan pengguna jasa maupun pekerja pelabuhan.



Gambar 4. 56 Zona D

Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Zona D1 telah difungsikan sebagai kantor operasional PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang. Bangunan kantor ini terletak di sisi timur kawasan pelabuhan dan memiliki akses langsung terhadap zona-zona operasional seperti.

Sementara itu, untuk Zona D2, area komersial yang tersedia di Pelabuhan Ketapang masih sangat terbatas. Hingga saat ini, hanya terdapat satu fasilitas komersial utama, yakni kantor layanan Bank BNI yang terletak tidak jauh dari pintu masuk utama pelabuhan. Belum tersedia fasilitas komersial lainnya seperti minimarket, restoran, atau pusat layanan retail yang umumnya hadir di pelabuhan penyeberangan berskala besar. .

1) Zona D1 (Area Perkantoran)

Subzona D1 merupakan area yang dialokasikan untuk fungsi administrasi dan pengelolaan pelabuhan. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Zona D1 telah difungsikan sebagai kantor operasional PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang. Bangunan kantor ini terletak di sisi timur kawasan pelabuhan dan memiliki akses langsung terhadap area-area operasional.



Gambar 4. 57 Zona D1

2) Zona D2 (Area Komersial)

Subzona D2 yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan komersial guna mendukung pelayanan publik serta meningkatkan kenyamanan pengguna jasa. Di Pelabuhan Ketapang, untuk Zona D2 atau area komersial yang tersedia masih sangat terbatas. Hingga saat ini, hanya terdapat satu fasilitas komersial utama, yakni kantor layanan Bank BNI yang terletak tidak jauh dari pintu masuk utama pelabuhan. Belum tersedia fasilitas komersial lainnya seperti minimarket, restoran, atau pusat layanan retail yang umumnya hadir di pelabuhan penyeberangan berskala besar.



Gambar 4. 58 Kantor Layanan Bank BNI di Pelabuhan Ketapang

e. Zona E

Zona E dirancang sebagai kantong parkir di luar pelabuhan yang berfungsi sebagai *buffer zone* atau area penyangga sebelum kendaraan masuk ke pelabuhan. Keberadaan zona ini penting untuk menjaga kelancaran antrean, mencegah penumpukan kendaraan di area dalam pelabuhan, serta menghindari gangguan arus lalu lintas di jalan akses menuju pelabuhan.

Namun, berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, hingga saat ini Zona E belum tersedia secara resmi. Ketiadaan zona ini menyebabkan kendaraan yang akan masuk ke pelabuhan harus mengantri di tepi jalan umum atau memanfaatkan ruang terbuka di luar pagar pelabuhan tanpa sistem pengaturan yang jelas. Kondisi ini menimbulkan penumpukan kendaraan di jalan akses pelabuhan, khususnya pada jam sibuk atau masa lonjakan volume penumpang, yang berpotensi mengganggu kelancaran lalu lintas serta menurunkan tingkat keselamatan dan keteraturan operasional pelabuhan.



Gambar 4. 59 Kendaraan yang Mengantri Masuk Pelabuhan Merambat Hingga Jalan Nasional

2. Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

Pengelolaan pola arus di pelabuhan penyeberangan berperan dalam menjaga lalu lintas di dalam pelabuhan tetap kondusif dan mencegah terjadinya kemacetan maupun *crossing*. Pengaturan lalu lintas atau pola arus

di pelabuhan sudah diatur dalam peraturan atau regulasi resmi, meskipun demikian penerapan di lapangan tidak selalu berjalan sesuai dengan rencana. Oleh karena itu, bagian ini akan membahas pengelolaan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

a. Pola Arus Kendaraan

Pengelolaan arus kendaraan di pelabuhan penyeberangan memegang peran krusial dalam mendukung kelancaran, keselamatan, dan keteraturan operasional. Pola pergerakan kendaraan sejak dari pintu masuk pelabuhan, parkir siap muat, hingga menuju kapal harus dirancang sedemikian rupa agar terhindar dari konflik arus.



Gambar 4. 60 Pola Arus Kendaraan Pelabuhan Ketapang

Berdasarkan hasil observasi langsung, wawancara dengan petugas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, serta hasil penelaahan terhadap dokumen yang tersedia, pola arus kendaraan yang diterapkan di pelabuhan ini dapat dilihat pada gambar di atas. Dari pengamatan selama pelaksanaan penelitian dan analisis terhadap pola arus pergerakan kendaraan, diidentifikasi pada pola arus yang saat ini berjalan terjadi *crossing* atau perpotongan arus kendaraan di beberapa titik, yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap kelancaran dan efisiensi operasional.



Gambar 4. 61 Identifikasi Crossing yang Terjadi Pada Pola Arus Kendaraan

Berdasarkan gambar di atas, teridentifikasi bahwa pola arus kendaraan yang berjalan di Pelabuhan Ketapang mengalami *crossing* atau perpotongan arus pada lima titik utama. Titik pertama berada di depan *trestle* Dermaga 1, yaitu perpotongan antara kendaraan yang baru selesai bongkar dari Dermaga 3 dan kendaraan yang akan naik muat ke Dermaga 1. Kondisi ini disebabkan oleh terbatasnya lebar jalan pada titik tersebut, sehingga secara efektif hanya memungkinkan dilalui oleh satu lajur kendaraan dalam satu waktu.

Titik kedua *crossing* terjadi di depan *tollgate* kendaraan besar dan kendaraan roda dua. Pada titik ini, kendaraan besar yang akan menuju area parkir siap muat LCM harus melintasi jalur yang sama dengan kendaraan roda dua yang bergerak menuju parkir siap muat roda dua. Perpotongan ini berpotensi menimbulkan konflik arus dan membahayakan kendaraan roda dua, terutama karena perbedaan ukuran dan kecepatan manuver antar jenis kendaraan yang melewati titik tersebut secara bersamaan tanpa pemisahan fisik yang memadai.

Titik ketiga *crossing* terjadi di depan *trestle* Dermaga 2. Di lokasi ini, kendaraan yang bergerak dari area parkir siap muat menuju Dermaga 2 untuk proses naik kapal berpotongan jalur dengan kendaraan yang baru saja selesai proses bongkar dari Dermaga 3 dan/atau Dermaga

1. Hal ini berpotensi meningkatkan risiko tabrakan antar kendaraan dari arah berlawanan.



Gambar 4. 62 Perpotongan Jalur di Depan Trestle Dermaga 2

Titik keempat *crossing* terjadi di depan jalur masuk menuju Dermaga LCM. Pada titik ini, kendaraan yang keluar dari proses bongkar di Dermaga 3, Dermaga 1, dan/atau Dermaga 2 berpotongan jalur dengan kendaraan yang berbelok menuju Dermaga LCM. Kondisi ini berpotensi membahayakan karena mayoritas kendaraan yang menuju LCM merupakan kendaraan besar seperti truk dan bus. Tumpang tindih arus pada titik ini berpotensi menciptakan hambatan signifikan, memperbesar risiko kecelakaan, serta menyulitkan manuver kendaraan berukuran besar yang membutuhkan ruang gerak lebih luas.



Gambar 4. 63 Perpotongan Jalur di Jalan Menuju LCM

Titik kelima *crossing* terjadi di area Parkir Siap Muat LCM, tepatnya di depan tiga dermaga plengsengan yang terletak berdampingan. Jika lebih dari satu dermaga plengsengan melakukan operasional bongkar muat secara bersamaan, hampir dapat dipastikan bahwa akan terjadi perpotongan arus antara kendaraan yang sedang bongkar dan kendaraan yang akan muat. Kondisi ini diperumit oleh karakteristik kapal di dermaga plengsengan yang hanya memiliki *ramp door* di bagian depan, sehingga kendaraan harus naik kapal dengan cara mundur. Situasi tersebut menciptakan kebutuhan manuver yang kompleks di ruang terbatas.



Gambar 4. 64 Perpotongan Jalur di Depan Dermaga Plengsengan

Selain itu, perpotongan jalur juga terjadi antara kendaraan yang keluar dari LCM dengan kendaraan yang hendak berbelok memutar dari parkir siap muat menuju Dermaga 4. Kombinasi dari berbagai arah arus kendaraan pada titik ini menjadikan area tersebut sebagai lokasi *crossing* dengan tingkat keruwetan paling tinggi di seluruh zona operasional pelabuhan.



Gambar 4. 65 Perpotongan Jalur di Parkir Siap Muat LCM

b. Pola Arus Penumpang

Pengelolaan arus penumpang di pelabuhan penyeberangan merupakan aspek krusial yang berkaitan langsung dengan keselamatan dan kenyamanan pengguna jasa. Idealnya, penumpang pejalan kaki harus melalui jalur yang telah ditetapkan secara khusus, mulai dari pintu masuk pelabuhan, ruang tunggu, hingga menuju kapal melalui gangway yang terpisah dari jalur kendaraan.

Berdasarkan hasil observasi langsung, wawancara dengan petugas, serta hasil penelaahan terhadap dokumen yang tersedia, pola arus penumpang yang diterapkan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat digambarkan secara visual pada gambar di bawah ini. Gambar tersebut menunjukkan alur pergerakan penumpang dari saat tiba di pelabuhan hingga memasuki kapal, maupun dari kapal hingga keluar pelabuhan.



Gambar 4. 66 Pola Arus Penumpang Pelabuhan Ketapang

Berdasarkan analisis terhadap pola arus penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, diketahui bahwa terdapat empat dermaga *moveable bridge* (MB) dan dua dermaga *plengsengan* yang beroperasi. Namun, *gangway* yang tersedia hanya dua unit, yaitu yang menghubungkan ruang tunggu penumpang dengan Dermaga MB 1 dan MB 2.

Penumpang yang akan menaiki kapal melalui Dermaga MB 3 saat ini harus berjalan kaki melintasi *trestle* yang juga merupakan jalur kendaraan, sehingga berpotensi terjadi konflik arus. Sementara itu, akses jalur pejalan kaki menuju Dermaga MB 4 dan dermaga *landing craft machine* (LCM) masih belum tersedia. Hal serupa juga ditemukan pada Dermaga Bulusan, yang belum memiliki jalur khusus penumpang dari ruang tunggu menuju dermaga.

C. PEMBAHASAN

Pembahasan dalam bab ini bertujuan untuk menginterpretasikan hasil analisis yang telah diuraikan sebelumnya, dengan mengaitkannya terhadap regulasi yang menjadi dasar evaluasi, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010. Dengan menggunakan pendekatan

Miles dan Huberman, pembahasan ini tidak hanya menyajikan temuan secara deskriptif, tetapi juga menyajikannya dan mendeskripsikan kesenjangan yang terjadi.

1. Kesesuaian Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Berdasarkan PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

Sistem zonasi di pelabuhan penyeberangan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 sebagai upaya penataan kawasan pelabuhan agar fungsi setiap area berjalan secara tertib dan terkendali. Dalam regulasi tersebut, kawasan pelabuhan dibagi ke dalam lima zona utama, yaitu Zona A sampai dengan Zona E, masing-masing dengan subzona dan fungsi yang ditetapkan secara spesifik. Evaluasi terhadap implementasi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang bertujuan untuk menilai sejauh mana pelaksanaan di lapangan telah selaras dengan struktur dan fungsi yang diatur dalam peraturan tersebut. Pembahasan ini menguraikan kesesuaian penerapan masing-masing zona berdasarkan hasil observasi, dokumentasi, dan wawancara selama pelaksanaan penelitian.

a. Zona A (Area Pengantar dan Penumpang)

Zona A dalam sistem zonasi Pelabuhan Penyeberangan Ketapang seharusnya berfungsi sebagai area transit yang tertib dan terpisah bagi pengguna jasa pejalan kaki, sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 4 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021. Zona ini mencakup subzona A1 (akses pejalan kaki dan loket tiket), A2 (ruang tunggu), dan A3 (jalur menuju kapal), yang masing-masing dirancang untuk menunjang keamanan, kelancaran, dan keteraturan pergerakan penumpang.

Berdasarkan hasil observasi dan dokumentasi selama pelaksanaan penelitian, penerapan fungsi subzona A1 belum sepenuhnya menunjukkan pemisahan jalur antara penumpang, karyawan, dan petugas pelabuhan. Meskipun telah tersedia *gate* berbeda, lokasinya yang berdampingan masih memungkinkan

terjadinya tumpang tindih arus orang di pintu masuk. Hal ini menunjukkan belum optimalnya pengelolaan akses pada titik awal kedatangan pengguna jasa.

Pada subzona A2, yaitu ruang tunggu penumpang, tidak ditemukan ketidaksesuaian ataupun permasalahan yang patut di garisbawahi. Selanjutnya, pada subzona A3, penggunaan gangway sebagai jalur utama penumpang menuju kapal belum diterapkan secara konsisten. Penumpang pada kondisi tertentu masih diarahkan melalui jalur kendaraan karena *gangway* tidak dapat digunakan akibat kendala teknis atau kondisi pasang surut air laut. Hal ini tidak hanya menunjukkan ketidaksesuaian dengan pengaturan jalur penumpang eksklusif, tetapi juga meningkatkan potensi risiko keselamatan.

Dengan demikian, penerapan sistem zonasi pada Zona A di Pelabuhan penyeberangan Ketapang belum sepenuhnya sesuai dengan pengaturan dalam PM 91 Tahun 2021. Kelemahan dalam pemisahan jalur dan konsistensi penggunaan fasilitas menunjukkan perlunya perbaikan pada aspek pengelolaan dan fasilitas guna mencapai fungsi zona sebagaimana yang ditetapkan dalam regulasi.

b. Zona B (Area Kendaraan dan Bongkar Muat)

Zona B dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mencakup fasilitas yang diperuntukkan bagi kendaraan sejak memasuki pelabuhan, mengantre untuk naik kapal, hingga mencapai *ramp* menuju dermaga. Zona ini terbagi menjadi tiga subzona, yakni B1 (jalur masuk dan *toll gate*), B2 (area parkir siap muat), dan B3 (jalur kendaraan menuju kapal). Penataan pada zona ini sangat krusial untuk menjamin kelancaran arus kendaraan serta keselamatan operasional bongkar muat.

Pada subzona B1, hasil observasi menunjukkan bahwa pengelolaan arus kendaraan belum sepenuhnya mendukung keteraturan sebagaimana dimaksud dalam prinsip zonasi. Kendaraan masih ditemukan parkir di bahu jalan sebelum *toll gate*, termasuk kendaraan roda dua dan angkutan umum, yang dapat menghambat kendaraan besar

saat bermanuver. Penempatan fasilitas kontrol lalu lintas seperti petugas penjaga atau rambu permanen juga belum optimal. Hal ini menunjukkan perlunya penguatan pengawasan dan infrastruktur dasar di jalur masuk pelabuhan.

Di subzona B2, yang difungsikan sebagai parkir siap muat, tata kelola antrean kendaraan masih mengalami kendala. Hasil pengamatan menunjukkan adanya keberadaan pedagang asongan yang menempati area parkir. Selain mengganggu keteraturan arus kendaraan, kondisi ini dapat memunculkan risiko keselamatan, khususnya saat kendaraan hendak berpindah ke dermaga. Fungsi utama zona sebagai ruang steril kendaraan siap muat belum sepenuhnya dapat diwujudkan.

Selain itu, Zona B2 pada dermaga bulusan juga kerap dijadikan sebagai *bufferzone* yang apabila merujuk kepada regulasi merupakan fungsi dari Zona E. Hal tersebut membuat fungsi dan zonasi pada dermaga bulusan menjadi ambigu.

Selanjutnya pada subzona B3, jalur kendaraan menuju kapal menunjukkan adanya titik-titik *crossing* antara kendaraan bongkar dan kendaraan muat, terutama di sekitar dermaga 1 hingga dermaga LCM. Tidak adanya pemisah jalur fisik pada titik-titik ini menyebabkan potensi tumpang tindih arus kendaraan cukup tinggi. Selain itu, jalur ini juga kerap dilintasi oleh pejalan kaki, terutama jika *gangway* tidak berfungsi, yang memperbesar potensi konflik antar pengguna jalur.

Secara umum, implementasi sistem zonasi pada Zona B di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum menunjukkan kesesuaian yang utuh dengan prinsip yang diatur dalam PM 91 Tahun 2021. Beberapa aspek teknis dan pengawasan perlu ditingkatkan agar zona ini dapat berfungsi secara optimal dalam mendukung kelancaran, keamanan, dan keteraturan arus kendaraan di kawasan pelabuhan.

c. Zona C (Fasilitas Dermaga dan Trestle)

Zona C dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 diperuntukkan bagi aktivitas bongkar muat kapal dan berbagai fasilitas pendukungnya, seperti *trestle*, *moveable bridge*, dan *catwalk*.

Zona ini seharusnya bersifat terbatas dan hanya diakses oleh personel pelabuhan yang berkepentingan langsung dengan operasional, demi menjamin keselamatan pelayaran dan mencegah gangguan terhadap proses kapal bersandar maupun berlayar.

Namun, hasil observasi selama pelaksanaan penelitian menunjukkan bahwa penerapan zona ini di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum sepenuhnya selaras dengan fungsi yang ditetapkan dalam regulasi. Ditemukan sejumlah aktivitas non-operasional yang berlangsung di wilayah ini, seperti kehadiran anak-anak koin yang berenang di sekitar dermaga dan melakukan atraksi melompat ke laut.

Aktivitas tersebut menunjukkan belum optimalnya sistem pengendalian akses di area yang seharusnya bersifat terbatas. Selain meningkatkan risiko kecelakaan di sekitar dermaga, kondisi ini juga dapat mengganggu ketertiban proses bongkar muat dan mengurangi tingkat keselamatan operasional secara keseluruhan. Tindakan pencegahan yang bersifat fisik seperti pagar pembatas maupun kehadiran petugas pengamanan belum sepenuhnya efektif dalam membatasi akses di zona ini.

Dengan demikian, pengelolaan Zona C di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih perlu ditingkatkan, khususnya dalam hal penegakan pembatasan akses, pengawasan operasional, dan pengamanan fasilitas vital. Penerapan zona ini seharusnya mengedepankan prinsip sterilitas dan keselamatan kerja.

d. Zona D (Area Perkantoran dan Komersial)

Zona D dalam sistem zonasi pelabuhan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 diperuntukkan sebagai ruang untuk mendukung fungsi administrasi dan komersial. Zona ini terbagi ke dalam dua subzona, yakni Subzona D1 yang difungsikan sebagai area perkantoran manajemen pelabuhan, dan Subzona D2 yang dirancang sebagai area komersial penunjang, seperti perbankan, kios, atau tenant usaha lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian di Pelabuhan Ketapang, Subzona D1 telah difungsikan sesuai dengan peruntukannya, yakni sebagai kantor operasional PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang. Namun demikian, pengelolaan akses ke zona ini belum sepenuhnya memenuhi prinsip pembatasan jalur. Jalur menuju kantor tidak sepenuhnya terpisah dari jalur operasional pengguna jasa, sehingga memungkinkan terjadinya lalu lintas campuran antara pengguna umum dan personel pelabuhan.

Sementara itu, Subzona D2 yang tersedia hanya kantor layanan Bank BNI. Area komersial yang seharusnya berfungsi memberikan kenyamanan tambahan bagi pengguna jasa masih belum dikembangkan, sehingga kebutuhan pengguna terhadap layanan penunjang seperti minimarket, tenant makanan, atau layanan perbankan belum dapat difasilitasi secara optimal. Ketiadaan zona ini juga membuka peluang penyebaran aktivitas informal di area lain, seperti pedagang asongan yang masuk ke zona A atau B.

Dengan kondisi tersebut, penerapan sistem zonasi pada Zona D di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih belum sepenuhnya mencerminkan pengaturan dalam PM 91 Tahun 2021. Perlu dilakukan penataan ulang akses pada area perkantoran dan perencanaan pembangunan zona komersial agar fungsi zona ini dapat berjalan optimal dan berpotensi menurunkan kemungkinan limpahan aktivitas ke zona lain.

e. Zona E (Kantong Parkir Luar Pelabuhan / Buffer Zone)

Zona E sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 dirancang sebagai kantong parkir luar pelabuhan atau *buffer zone* yang berfungsi sebagai area penyangga untuk menampung kendaraan sebelum masuk ke dalam pelabuhan. Tujuan utama dari zona ini adalah untuk mencegah kepadatan di dalam pelabuhan, mengatur alur antrean kendaraan, serta menjaga kelancaran arus lalu lintas di kawasan sekitar pelabuhan.

Namun, berdasarkan hasil observasi lapangan, Zona E belum tersedia secara resmi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Ketidakhadiran zona ini berdampak pada terjadinya penumpukan kendaraan di area luar pelabuhan, terutama pada saat volume kendaraan meningkat menjelang hari libur atau pada jam-jam sibuk. Banyak kendaraan yang terlihat parkir di bahu jalan atau memanfaatkan lahan kosong di sekitar pelabuhan tanpa pengawasan dan sistem antrean yang terstruktur.

Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan kemacetan dan ketidaktertiban lalu lintas di jalan akses menuju pelabuhan, serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Selain itu, ketiadaan *buffer zone* juga mengurangi efektivitas pengendalian awal terhadap kendaraan, misalnya untuk keperluan pemeriksaan dokumen, verifikasi tiket, atau pengecekan kelayakan muatan sebelum memasuki kawasan operasional. Dengan demikian, penerapan sistem zonasi pada Zona E di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat dikatakan belum terlaksana.

Untuk memperkuat pemahaman terhadap tingkat kesesuaian penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, disajikan tabel perbandingan antara kondisi ideal sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 dengan kondisi eksisting yang ditemukan selama pelaksanaan penelitian. Tabel ini memuat uraian masing-masing zona, kondisi ideal yang diharapkan, kondisi aktual yang diamati di lapangan, serta kesenjangan yang muncul antara keduanya. Penyajian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih sistematis mengenai sejauh mana implementasi zonasi telah berjalan sesuai dengan ketentuan.

Tabel 4. 16 Pembahasan Kesenjangan Sistem Zonasi

No	Zona	Kondisi ideal menurut PM 91/2021	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (Gap)
1	Zona A1	Area dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket pembelian tiket, berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan serta pengantar/penjemput. Dasar: Pasal 3 ayat (2) huruf a. Tambahan: bila	Dua pintu masuk pejalan kaki teridentifikasi, area parkir pengantar/penjemput sering <i>over-capacity</i> dan antrean keluar masuk saling menahan.	Kepadatan/antrean di parkir A1 berpotensi mengganggu keteraturan alur akses awal penumpang sesuai fungsi A1.

No	Zona	Kondisi ideal menurut PM 91/2021	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (Gap)
		tiket elektronik diterapkan, orang di area Zona A1 wajib sudah memiliki tiket. Dasar: Pasal 4.		
2	Zona A2	Ruang tunggu penumpang, berfungsi sebagai ruang tunggu bagi calon penumpang yang telah memiliki tiket. Dasar: Pasal 3 ayat (2) huruf b.	Ruang tunggu lantai 1 dan 2 tersedia dan menjadi tempat menunggu penumpang bertiket.	-
3	Zona A3	Akses penumpang masuk kapal, berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang. Dasar: Pasal 3 ayat (2) huruf c.	Gangway hanya tersedia untuk MB1 dan MB2, penumpang MB3 berjalan di trestle (bercampur jalur kendaraan), akses pejalan kaki ke MB4 & LCM belum ada, Bulusan belum punya jalur khusus penumpang dari ruang tunggu.	Pemisahan total pejalan kaki dari kendaraan belum terpenuhi di akses ke MB3, MB4, LCM, dan Bulusan tidak sesuai fungsi A3 sebagai akses khusus penumpang.
4	Zona B1	Dari pintu gerbang pelabuhan sampai toll gate, berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan yang akan menyeberang. Dasar: Pasal 3 ayat (3) huruf a. Tambahan: bila tiket elektronik diterapkan, kendaraan di area Zona B1 wajib sudah memiliki tiket. Dasar: Pasal 4.	Ditemukan kendaraan parkir di jalur masuk menuju tollgate, ada manuver putar balik dari arah selatan untuk masuk gerbang.	Jalur ke <i>tollgate</i> tidak steril & berpotensi menghambat timbang/validasi tiket sesuai fungsi B1.
5	Zona B2	Area parkir siap muat, berfungsi untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket. Dasar: Pasal 3 ayat (3) huruf b.	Area parkir siap muat berfungsi, saat padat, sebagian antrian dialihkan ke Dermaga Bulusan sebagai penampungan sementara, dan terdapat pedagang asongan di sekitar jalur kendaraan siap muat.	Kehadiran pedagang asongan menjadikan area tidak steril dan penggunaan bulusan sebagai <i>buffer zone</i> (Zona E) tidak sesuai fungsinya sebagai Zona B2
6	Zona B3	Akses kendaraan masuk kapal, berfungsi untuk pemeriksaan tiket kendaraan. Dasar: Pasal 3 ayat (3) huruf c.	Jalur kendaraan ke kapal melalui <i>trestle</i> , teridentifikasi titik <i>crossing</i> di depan <i>trestle</i> Dermaga 2 (arus kendaraan naik kapal	Akses B3 belum terbebas dari konflik arus (muat dan bongkar), meningkatkan risiko keselamatan & mengurangi kelancaran sesuai fungsi B3.

No	Zona	Kondisi ideal menurut PM 91/2021	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (Gap)
			berpotongan dengan arus bongkar).	
7	Zona C	Wilayah terbatas untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki petugas atau pihak berizin dari Operator Pelabuhan. Fasilitas vital meliputi: dermaga & fasilitasnya, bunker BBM, fasilitas air tawar, dan/atau fasilitas vital lain yang ditetapkan. Dasar: Pasal 3 ayat (4)–(5).	Zona mencakup fasilitas vital (genset, gardu listrik, dermaga & fasilitasnya), ditemukan aktivitas “anak koin” berenang di dekat <i>catwalk</i> , <i>fendern</i> dan sisi kapal yang sedang operasi.	Pembatasan & pengawasan sterilisasi fasilitas vital belum optimal karena masih ada pihak tidak berwenang di area yang seharusnya steril.
8	Zona D1	Wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran. Dasar: Pasal 3 ayat (6) huruf a.	Area perkantoran di dalam kawasan pelabuhan.	-
9	Zona D2	Area komersial di dalam kawasan pelabuhan penyeberangan. Dasar: Pasal 3 ayat (6) huruf b.	Terdapat fungsi komersial (kantor layanan Bank BNI di area pelabuhan).	-
10	Zona E	Kantong parkir di luar pelabuhan untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya masuk pelabuhan. Dasar: Pasal 3 ayat (1) huruf e, jo. ayat (7).	Zona E (kantong parkir luar/buffer) belum tersedia secara resmi; antrian kendaraan merambat ke jalan umum/nasional saat padat. Kendaraan di kondisi padat dialihkan ke bulusan yang merupakan Zona B2.	Tidak adanya buffer eksternal menyebabkan penumpukan di akses pelabuhan dan mengganggu keteraturan sesuai fungsi Zona E. Terjadi tumpang tindih fungsi karena Zona B2 bulusan digunakan seperti Zona E.

2. Pengelolaan Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Pengaturan pola arus kendaraan dan penumpang di pelabuhan penyeberangan merupakan aspek penting dalam menjamin kelancaran operasional, efisiensi waktu, dan keselamatan pengguna jasa. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.242/HK.104/DRDJ/2010 telah menetapkan pedoman teknis manajemen lalu lintas di pelabuhan penyeberangan, termasuk prinsip pemisahan jalur kendaraan dan penumpang, alur antrean kendaraan, serta pengaturan ruang tunggu. Pembahasan berikut akan membahas pengelolaan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang berdasarkan hasil observasi dan dokumentasi lapangan, dengan menekankan pada identifikasi titik-titik *crossing*, ketidakteraturan arus, serta kesesuaian pelaksanaan terhadap ketentuan dalam regulasi tersebut.

Berdasarkan hasil observasi lapangan dan interpretasi terhadap SK.242/HK.104/DRDJ/2010, pengelolaan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum sepenuhnya mencerminkan prinsip pemisahan jalur dan keteraturan sebagaimana yang diharapkan. Pada arus kendaraan, ditemukan lima titik *crossing* yang signifikan.

- a. Titik pertama terjadi di depan *trestle* dermaga 1, di mana kendaraan yang bongkar dari dermaga 3 harus melintasi jalur kendaraan yang akan muat ke dermaga 1. Lebar jalur yang sempit menyebabkan kendaraan hanya dapat melintas satu per satu, sehingga antrean dan potensi konflik lalu lintas meningkat.
- b. Titik kedua berada di depan tollgate kendaraan besar dan roda dua, di mana kendaraan besar yang menuju parkir siap muat LCM harus melintasi jalur kendaraan roda dua. Ketiadaan pengaturan visual atau fisik di titik ini berpotensi mengganggu kestabilan arus kendaraan.
- c. Titik ketiga terdapat di depan *trestle* dermaga 2, dengan pola *crossing* antara kendaraan dari parkir siap muat yang akan naik ke kapal dengan kendaraan bongkar dari dermaga 1 dan 3. Situasi ini rawan menimbulkan perlambatan arus dan potensi insiden.
- d. Titik keempat terjadi di jalur menuju dermaga LCM. Kendaraan bongkar dari dermaga utama melintasi jalur kendaraan besar yang akan menuju LCM, menciptakan kondisi silang yang berisiko dan sulit dikendalikan tanpa penataan khusus.
- e. Titik kelima adalah *crossing* kompleks di area parkir siap muat dermaga plengsengan. Tiga dermaga plengsengan yang beroperasi secara paralel

menyebabkan potensi *crossing* antara kendaraan muat dan bongkar sangat tinggi. Hal ini diperparah oleh karakteristik kapal yang hanya memiliki *rampdoor* depan, sehingga kendaraan harus mundur saat naik kapal. Situasi ini menambah kompleksnya arus dan meningkatkan risiko konflik jalur.

Pada arus penumpang, kendala utama ditemukan pada keterbatasan akses *gangway*. Dari enam dermaga yang tersedia, hanya dua (MB1 dan MB2) yang memiliki *gangway* fungsional yang terhubung langsung dengan ruang tunggu. Penumpang yang akan menyeberang melalui dermaga lain harus berjalan kaki melalui jalur kendaraan, seperti *trestle* atau area parkir siap muat. Kondisi ini meningkatkan risiko keselamatan dan mengurangi kenyamanan penumpang.

Secara keseluruhan, temuan ini menunjukkan bahwa pengelolaan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang masih menghadapi tantangan dalam menerapkan regulasi. Diperlukan evaluasi dan intervensi teknis serta kelembagaan untuk menata kembali sistem arus agar sesuai dengan pedoman manajemen lalu lintas pelabuhan penyeberangan.

Untuk memberikan gambaran yang lebih sistematis dan terstruktur terhadap kesesuaian pengelolaan pola arus di Pelabuhan Ketapang, pada bagian berikut disajikan tabel perbandingan antara kondisi ideal sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 dengan kondisi aktual hasil observasi lapangan. Penyajian ini bertujuan untuk kesenjangan yang terjadi, baik dalam aspek arus kendaraan maupun arus penumpang. Dengan demikian, evaluasi dapat dilakukan secara lebih terarah sebagai dasar penyusunan rekomendasi perbaikan yang relevan.

Tabel 4. 17 Pembahasan Kesenjangan Pola Arus

No	Pola Arus	Kondisi Ideal (SK.242/HK.104/DRDJ/2010)	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (Gap)
1	Pola Arus Kendaraan	<p>a. Jalur kendaraan dari pintu masuk, parkir siap muat, hingga kapal harus terstruktur dan bebas dari konflik arus dengan jalur keluar atau pejalan kaki.</p> <p>b. Tidak boleh ada titik crossing yang mengganggu kelancaran.</p> <p>(Pasal 15 dan Lampiran Gambar SK.242/2010)</p>	<p>Teridentifikasi lima titik crossing utama di jalur kendaraan:</p> <p>a. Depan trestle Dermaga 1 (kendaraan bongkar Dermaga 3 vs naik Dermaga 1).</p> <p>b. Depan tollgate kendaraan besar & roda dua.</p> <p>c. Depan trestle Dermaga 2 (kendaraan parkir siap muat vs bongkar Dermaga 3/1).</p> <p>d. Jalur masuk Dermaga LCM (bongkar vs kendaraan menuju LCM).</p> <p>e. Area parkir siap muat LCM dan dermaga plengsengan (bongkar vs naik; kendaraan harus mundur naik kapal).</p>	<p>a. Banyak titik crossing yang menimbulkan potensi kecelakaan dan mengganggu kelancaran arus kendaraan.</p> <p>b. Tidak ada pemisahan fisik yang memadai pada titik konflik.</p> <p>c. Tata letak parkir siap muat LCM memperburuk keruwetan arus karena kendaraan harus mundur naik kapal.</p>
2	Pola Arus Penumpang	<p>a. Jalur penumpang (pejalan kaki) harus sepenuhnya terpisah dari jalur kendaraan sejak pintu masuk, ruang tunggu, hingga gangway kapal.</p> <p>b. Seluruh dermaga wajib memiliki akses gangway/jalur pedestrian aman.</p> <p>(Pasal 16 ayat 3 huruf a dan Lampiran Gambar SK.242/2010)</p>	<p>a. <i>Gangway</i> hanya ada untuk MB1 dan MB2.</p> <p>b. Penumpang MB3 harus berjalan di <i>trestle</i> yang juga digunakan kendaraan.</p> <p>c. Tidak ada jalur pejalan kaki ke MB4, LCM, dan Dermaga Bulusan.</p> <p>d. Beberapa penumpang masih diarahkan melalui <i>trestle</i> ketika <i>gangway</i> tidak</p>	<p>a. Tidak ada pemisahan penuh antara pejalan kaki dan kendaraan di MB3, MB4, LCM, dan Bulusan.</p> <p>b. <i>Gangway</i> terbatas dan tidak selalu dapat difungsikan sehingga penumpang sering bercampur dengan kendaraan di <i>trestle</i>.</p>

No	Pola Arus	Kondisi Ideal (SK.242/HK.104/DRDJ/2010)	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (Gap)
			difungsikan (misal perbaikan teknis atau pasang tinggi).	

3. Usulan *Layout* Zonasi dan Pengaturan Pola Arus

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap implementasi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, ditemukan beberapa ketidaksesuaian antara pembagian zona yang tercantum dalam regulasi dengan fungsi aktual di lapangan. Salah satu temuan mencolok terjadi pada Subzona B2 (Bulusan) yang dalam praktiknya lebih banyak berfungsi sebagaimana karakteristik Zona E. Oleh karena itu, sebagai tindak lanjut dari hasil analisis tersebut, peneliti menyusun usulan layout zonasi yang lebih sesuai dengan kondisi dan kebutuhan operasional di lapangan. Usulan ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penyesuaian kebijakan pengelolaan pelabuhan agar lebih efektif dan efisien. Visualisasi dari usulan *layout* zonasi disajikan sebagai berikut.

Tabel 4. 18 Perbandingan Zonasi Eksisting dan Zonasi Usulan

Zonasi Eksisting	Zonasi Usulan

Sebagai pelengkap dari usulan layout zonasi ini, pengelolaan pola arus kendaraan dan penumpang tetap mengacu pada struktur yang telah diterapkan di lapangan, tanpa melakukan perubahan jalur atau arah arus. Penekanan difokuskan pada penguatan pengawasan di titik-titik rawan seperti area crossing, pintu masuk kendaraan, zona tunggu, serta trestle dan gangway. Petugas yang telah ditunjuk di lokasi-lokasi tersebut perlu stand by secara konsisten selama jam operasional dan menjalankan fungsi pengawasan sesuai SOP, guna memastikan kelancaran pergerakan dan menghindari potensi tumpang tindih arus maupun pelanggaran akses zona terbatas. Dengan demikian, efektivitas pengaturan arus diharapkan meningkat meskipun tanpa melakukan perubahan signifikan pada layout pola arus yang ada.

Sebagai bagian dari proses triangulasi, temuan-temuan yang diperoleh pada setiap zona (Zona A hingga Zona E) serta pada pengelolaan pola arus kendaraan dan penumpang dikonfirmasi kembali kepada pihak pelabuhan melalui wawancara daring pada tanggal 29–30 Juli 2025. Proses konfirmasi ini dilakukan untuk memvalidasi kesesuaian hasil penelitian dengan kondisi sebenarnya di lapangan.

Berdasarkan hasil triangulasi, pada Zona B pihak pelabuhan mengonfirmasi bahwa masih sering terjadi perpotongan arus (crossing) antara kendaraan bongkar dan muat di beberapa titik, terutama di jalur menuju LCM dan area parkir siap muat. Pada Zona C pihak pelabuhan juga membenarkan bahwa masih ditemukan keberadaan anak koin yang mengganggu ketertiban dan keamanan area ruang tunggu penumpang. Selanjutnya, pada Zona D dikonfirmasi bahwa akses menuju dermaga plengsengan masih menimbulkan *crossing* karena karakteristik kapal yang hanya memiliki *rampdoor* depan. Sementara pada Zona E pihak pelabuhan membenarkan bahwa zona ini belum tersedia secara resmi sehingga pada saat kondisi pelabuhan padat dan berpotensi menyebabkan kemacetan, antrean kendaraan kerap dialihkan ke area Bulusan untuk menunggu giliran.

Terkait pola arus kendaraan dan penumpang, pihak pelabuhan juga mengonfirmasi bahwa masih terjadi beberapa titik *crossing* antara pejalan kaki dan kendaraan, terutama pada area dengan kepadatan tinggi dan titik perpotongan jalur menuju dermaga.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan diperoleh berdasarkan analisis data yang dikumpulkan melalui observasi lapangan, dokumentasi, dan kajian serta pembahasan terhadap regulasi yang berlaku, data sekunder, dll. Adapun kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut.

1. Penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan PM 91 Tahun 2021. Zona A, B, dan C masih terdapat pihak yang tidak berkepentingan di area terbatas. Sedangkan Zona A dan B juga masih mengalami tumpang tindih arus antara kendaraan dan penumpang. Selain itu, Zona D belum ada area komersial, dan fungsi Zona E belum tersedia secara representatif.
2. Pengelolaan pola arus penumpang dan kendaraan belum efektif, ditandai dengan masih terjadinya titik-titik *crossing*, antrean panjang pada jam sibuk, serta pemanfaatan fasilitas pendukung yang belum maksimal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak terkait dalam upaya peningkatan tata kelola dan keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Saran-saran ini ditujukan untuk memperbaiki penerapan sistem zonasi serta pengelolaan arus penumpang dan kendaraan secara lebih optimal, sebagai berikut.

1. Untuk memperbaiki implementasi sistem zonasi agar sesuai dengan ketentuan dan kondisi aktual di lapangan, beberapa hal berikut menjadi saran.
 - a. Lakukan penyesuaian fungsi zona sesuai ketentuan, termasuk mengubah fungsional dermaga Bulusan menjadi Zona E secara permanen.
 - b. Perlu dibuat zona komersial khusus yang terintegrasi agar tidak mengganggu arus utama.

- c. Lakukan pemisahan area parkir antara karyawan dan pengantar, serta pemisahan gate masuk untuk karyawan dan pengguna jasa.
 - d. Perketat pengawasan terhadap area terlarang agar steril dari pedagang asongan dan pihak tidak berkepentingan, termasuk anak koin.
2. Dalam rangka meningkatkan kelancaran dan keselamatan pergerakan kendaraan dan penumpang di pelabuhan, saran-saran berikut dapat diterapkan.
- a. Lakukan pelebaran akses masuk parkir serta pembuatan jalur kendaraan terpisah antara arus bongkar dan muat.
 - b. Optimalkan pemanfaatan garbarata dan fasilitas pendukung lainnya agar alur penumpang lebih terarah.
 - c. Perketat pengawasan terhadap parkir liar agar tidak mengganggu kelancaran arus kendaraan di area pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2010). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Abubakar, R. (2021). Pengantar metodologi penelitian (Cet. 1). SUKA-Press UIN Sunan Kalijaga
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuwangi. (2024). Kabupaten Banyuwangi dalam angka 2024 (Banyuwangi Regency in Figures 2024) (Vol. 17). BPS Kabupaten Banyuwangi.
- Djamaluddin, A. (2023). Desain rekayasa: Perencanaan pelabuhan. Unhas Press.
- Noor Salim. (2010). Kajian manajemen operasional pelabuhan penyeberangan pada Pelabuhan Ketapang Banyuwangi. *Jurnal Ilmiah*, 7(3), 31–38.
- Pangestu, A. (2022). Evaluasi sistem zonasi dan pola arus Pelabuhan Merak Provinsi Banten (Kertas Kerja Wajib). Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
- Priyono, B., Yulianto, A., Triwahyuni, S. N., Widjatmoko, E. N., Surnata, H. A., & Putri, N. K. S. (2024). Implementasi sterilisasi dan manajemen arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jepara Provinsi Jawa Tengah. *Inland Waterways Journal*, 6(1), 1–6. <https://ejournal.poltektranssdp-palembang.ac.id/index.php/iwj>
- Purboyo, H., Hartanto, & Fajri, M. (2021). Evaluation of zonation system implementation for passengers and vehicles in Marisa flighting port, Pohuwato District, Gorontalo Province, 2020. *Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan: Jurnal Penelitian*, 2(2), 31–40.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan. (2020). Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2020. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Kementerian Perhubungan.
- Putri, E. D. (2022). Evaluasi penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur (Kertas Kerja Wajib). Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
- Satyadharma, M., Rachman, R. M., Sabar, A. D., Saputra, Y. J., & Hado. (2024). Pelabuhan hijau dalam mendukung pemerataan pembangunan dan pertumbuhan

ekonomi wilayah (Studi deskriptif di Pelabuhan Penyeberangan Baubau). *Jurnal Teknik*, 18(1), 32–39. <https://doi.org/10.31849/teknik.v17i1>

Sulistiyono, N., Setiawan, B., Pusriansyah, F., & Zidan, S. B. (2025). Evaluasi fasilitas sandar kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur. *Inland Waterways Journal*, 7(1), 29–38. <https://doi.org/10.54249/iwj>

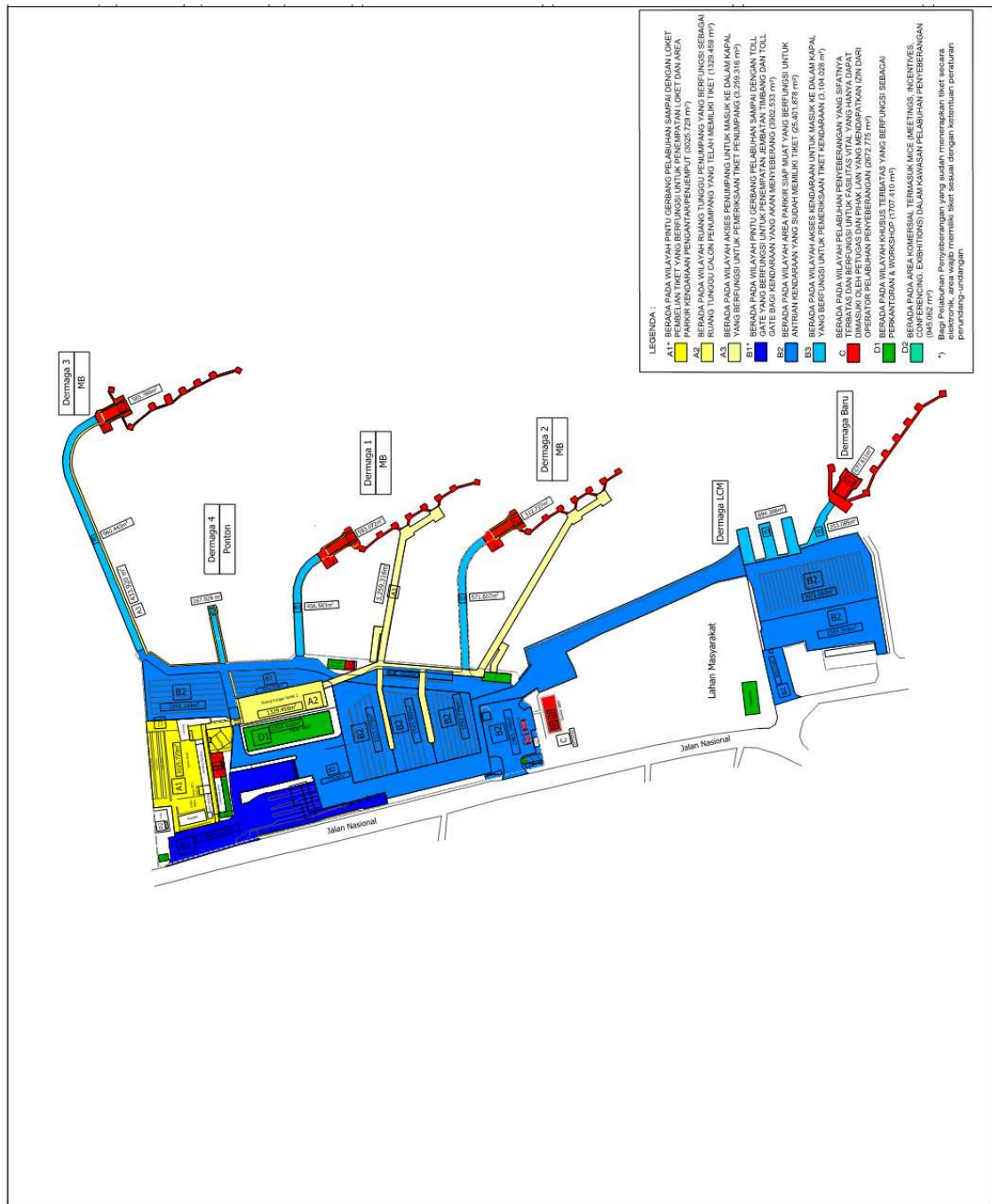
Wiyono, T. (2022). Standar kelengkapan pengendali lalu lintas dan sterilisasi pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur (Kertas Kerja Wajib). Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang

LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan Penelitian



Lampiran 2 *Layout Zonasi Eksisting*



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