



## Potensi Rencana Pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa Menjadi *Heritage Port* Menggunakan Metode SWOT

Fikri Muhammad Mauluddin<sup>1,\*</sup>, Wenny Ananda Larasati<sup>1</sup> dan Ma'ruf<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Logistik Kelautan, Universitas Pendidikan Indonesia, Serang, Indonesia

### Article Info

#### Article history:

Received Oktober 28, 2025

Revised Desember 14, 2025

Accepted Desember 28, 2025

#### Keywords:

Pariwisata

Pelabuhan

Sejarah

Strategi Pengembangan

Warisan

Fifth keyword

### ABSTRACT

Pelabuhan Sunda Kelapa adalah pelabuhan bersejarah yang akan dikembangkan dengan menggabungkan aktivitas bongkar muat konvensional dan pariwisata *heritage*. Jika dinilai dari perspektif pariwisata, Pelabuhan Sunda Kelapa masih menghadapi permasalahan dalam aspek atraksi, aksesibilitas, dan amenitas (3A) sebagai penilaian dasar dari industri wisata yang dikatakan baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menilai kondisi eksisting serta merumuskan strategi untuk mendukung rencana pengembangan menggunakan pendekatan *mix method*. Metode pengumpulan data yang digunakan mencakup kuesioner, wawancara, observasi. Sedangkan untuk analisis data menggunakan kategorisasi skala interval dan metode SWOT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas 3A masih dinilai cukup oleh wisatawan, sehingga perlu dilakukan peningkatan, terutama pada fasilitas dan manajemen kawasan. Adapun strategi yang didapatkan meliputi Pengembangan Fasilitas Wisata yang Nyaman dan Aman serta Penguatan Promosi Digital (WT), Optimalisasi Auto Gate Pass dan Jalur Alternatif Wisatawan (ST), Penerapan SOP Wisatawan dan Pengaturan Jalur Terintegrasi (WO), Pengembangan Paket Wisata dan Kuliner Terintegrasi (SO).

©2025 This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0).

#### \*Corresponding Author:

Fikri Muhammad Mauluddin

Logistik Kelautan

Universitas Pendidikan Indonesia

Serang, Indonesia

Email: fikrimauluddin9@gmail.com

## INTRODUCTION

Berbeda dengan pelabuhan lainnya yang berada di Jakarta seperti Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Pantai Mutiara Jakarta, Pelabuhan Muara Angke, Pelabuhan Marina, Pelabuhan Marunda dan Pelabuhan Muara Baru yang hingga saat ini masih aktif beroperasi, Pelabuhan Sunda Kelapa memiliki keunikan tersendiri yaitu ditilik dari nilai sejarahnya yang tinggi terkait kemaritiman di Indonesia. Dimana pada abad ke-13 hingga abad ke-16 Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan pintu masuk perdagangan di Pulau Jawa serta dikenal sebagai pelabuhan lada yang sangat sibuk (Fitriansyach & Wijaya, 2024).

Nilai sejarah yang tinggi juga tergambarkan dengan banyaknya pemandangan kapal *phinisi* yang berderet di sepanjang dermaga. Selain itu, berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 2024 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta bahwa Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa dan sekitarnya akan dikembangkan sebagai kawasan pariwisata berbasis budaya sejarah dan budaya perkotaan.

Bukan tanpa sebab Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi kawasan pariwisata di samping dari nilai sejarahnya yang tinggi, melainkan karena lokasinya yang berdekatan dan saling terintegrasi dengan tujuan wisata sejarah lain seperti Kawasan Kota Tua, Museum Bahari, Museum Fatahilah, Menara Syahbandar dan Gudang *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) (Ilmawan, 2019). Adapun yang menjadi daya tarik utama saat ini bagi wisatawan domestik maupun mancanegara adalah pemandangan kapal tradisional khas Bugis-Makassar yaitu Kapal *Phinisi* yang berjejer di sepanjang pelabuhan, tepatnya yang berada pada area Pelabuhan

Rakyat (Pelra).

Penetapan Pelabuhan Sunda Kelapa yang juga sebagai kawasan pariwisata melahirkan konsep pengembangan pelabuhan sebagai *heritage port* yang mengombinasikan aktivitas bongkar muat konvensional di area Pelabuhan Rakyat (Pelra) dengan kegiatan pariwisata. Konsep ini dirancang sebagai respon terhadap besarnya potensi sejarah dan budaya yang dimiliki pelabuhan tersebut.

Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi sumberdaya yang tersedia saat ini dan upaya berupa strategi yang bisa dilakukan untuk mendukung perencanaan pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi kawasan pariwisata dengan konsep *heritage port*.

Standar yang digunakan untuk penelitian ini didasari dari tiga unsur utama dalam teori pariwisata, yaitu Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas (3A) (Kurniawan et al., 2023). Adapun dalam analisis strategi guna mendukung pengembangan kawasan wisata sebagai *heritage port* berdasarkan teori 3A didapatkan melalui metode Strength, Weakness, Opportunities, Threat (SWOT).

Analisis SWOT digunakan untuk secara sistematis mengidentifikasi berbagai faktor yang menjadi dasar dalam merumuskan unsur-unsur yang mendorong maupun menghambat pertumbuhan dan perkembangan suatu perusahaan atau usaha (Permadi, 2015). Hal ini sejalan dengan kondisi eksisting Pelabuhan Sunda Kelapa dengan kondisi fisik, sosial, budaya, dan ekonomi yang unik sehingga perlu diidentifikasi melalui faktor internal dan eksternalnya.

Penggunaan teori 3A dalam metode SWOT merupakan penggabungan yang umum dilakukan

dalam penelitian pariwisata, namun dalam konteks tempat pariwisata yang merupakan pelabuhan berbasis historis belum ditemukan penelitian terkait hal tersebut. Terlebih bahwa pelabuhan perlu dikembangkan dengan fungsi multiguna yang efisien dan efektif yang termasuk di dalamnya sebagai destinasi wisata dengan mengedepankan tata kelola modern agar kesan bahwa pelabuhan itu merupakan tempat yang kotor dan kumuh tidak lagi melekat (Budiyantri dalam Hariyadi et al., 2020).

Oleh karena itu, berdasarkan metode SWOT dan 3A Pariwisata, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi sumberdaya yang tersedia saat ini dan permasalahannya serta upaya berupa strategi yang bisa dilakukan untuk mendukung perencanaan pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi kawasan pariwisata dengan konsep *heritage port* melalui wawancara dan kuesioner dengan wisatawan serta pihak penyelenggara pelabuhan yaitu PT Pelabuhan Indonesia II Sunda Kelapa.

## METHOD

Penelitian ini menggunakan metode kombinasi atau *Mix Method* yaitu penggabungan antara metode kualitatif dengan kuantitatif yang bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih objektif, reliabel, valid, dan komprehensif mengenai permasalahan dari suatu penelitian (Sugiyono, 2011 dalam Azhari et al., 2023).

Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah *concurrent triangulation design* yaitu data kualitatif dan kuantitatif dikumpulkan secara bersamaan, dianalisis secara terpisah, lalu hasilnya digabungkan pada tahap interpretasi untuk saling mengonfirmasi atau memperluas hasil penelitian (Purwanza et al., 2022). Hal ini

sejalan dengan penelitian ini yaitu dari pengumpulan data dan analisis yang dilakukan melalui kualitatif dan kuantitatif.

Seperti pengumpulan data kualitatif diperoleh melalui wawancara dan observasi serta persepsi dan masukan dari pihak pengelola dan stakeholder. Sementara itu, pengumpulan data kuantitatif diperoleh dari kuesioner persepsi wisatawan yang dianalisis menggunakan teknik kategorisasi interpretasi skor yang memberikan gambaran terukur mengenai tingkat kepuasan dan kebutuhan wisatawan terhadap atraksi yang ada.

Kategorisasi interpretasi skor ini merupakan bagian dari analisis deskriptif kuantitatif berbasis interval distribusi statistik menggunakan *Mean* dan Standar Deviasi ( $M \pm SD$ ) dengan mempertimbangkan penyebaran alami data yang digunakan untuk mendapatkan kategori interpretatif.

Rumus Kategorisasi Data	
Sangat Tidak Baik	$X < M - 1,5 SD$
Tidak Baik	$M - 1,5 SD < X \leq M - 0,5 SD$
Cukup	$M - 1,5 SD < X \leq M + 0,5 SD$
Baik	$M + 0,5 SD < X \leq M + 1,5 SD$
Sangat Baik	$M + 1,5 SD < X$

Gambar 1 Rumus Kategorisasi Data  
(Sumber: Diolah Peneliti, 2025)

Populasi dalam penelitian ini dibagi ke dalam tiga kelompok, yaitu penyelenggara Pelabuhan Sunda Kelapa yaitu Pelindo II Sunda Kelapa dan KSOP Kelas III Sunda Kelapa, wisatawan domestik atau mancanegara yang mengunjungi Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa, serta pihak lainnya yang secara tidak langsung terlibat dalam pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi kawasan pariwisata berbasis *heritage port*.

Teknik pemilihan sampel yang digunakan

adalah teknik *non probability sampling* yaitu *Purposive Sampling* yaitu pengambilan sampel secara sengaja dengan beberapa kriteria khusus yang telah ditentukan peneliti karena tidak semua sampel dapat memenuhi kriteria tersebut dan mampu memberikan informasi yang relevan dan mendalam.

Terkait sampel kuesioner ditentukan berdasarkan komponen *margin of error* yaitu 4 ( $d^2 = 16$ ), tingkat kepercayaan yang dipakai yaitu 90% ( $Z = 2,706$ ), standar deviasi populasi 15 ( $S^2 = 225$ ). Komponen-komponen tersebut, biasa disebut sebagai rumus penentuan sampel untuk estimasi rata-rata ketika populasi tidak diketahui. Rumus ini digunakan karena jumlah populasi wisatawan yang berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa dalam satu tahun terakhir tidak diketahui sehingga dibutuhkan suatu pengukuran agar mengetahui seberapa dekat data yang didapat dari sampel dengan data yang ada pada populasi sesungguhnya.

$$n = \frac{Z \cdot S^2}{d^2} \quad (1)$$

Keterangan:

n = jumlah sampel minimal

Z = skor Z/ tingkat kepercayaan

S = perkiraan standar deviasi populasi

d = margin of error yang diinginkan

Dengan menggunakan persamaan 1 didapatkan hasil:

$$n = \frac{Z \cdot S^2}{d^2}$$

$$n = \frac{2.706 \cdot 15^2}{4^2}$$

$$n = 38.05$$

Dari hasil perhitungan tersebut, maka sampel yang diambil adalah sebanyak 38 orang dibulatkan menjadi 40 orang. Jumlah ini sudah masuk dalam kategori layak untuk analisis

deskriptif karena sudah masuk dalam batas minimal sampel yaitu 30 responden (Kerling & Lee, 2000 dalam Agusniati, 2023). Jumlah ini juga selaras dengan tujuan penelitian yang menggunakan pendekatan *mix-method*, sehingga data kuantitatif berfungsi sebagai pelengkap dan penguat dari data kualitatif, bukan sebagai satu-satunya dasar generalisasi populasi wisatawan.

Adapun untuk penentuan sampel wawancara ditetapkan berjumlah dua (2) orang, yang merupakan Perwakilan pengelola pelabuhan yaitu Pelindo II Sunda Kelapa. Informan dipilih karena pemahaman dan keterlibatan langsung dengan objek yang diteliti. Responden ini dipilih untuk mendapatkan informasi mengenai faktor-faktor apa saja yang menjadi pertimbangan pengembangan pelabuhan menjadi kawasan pariwisata berbasis *heritage port*, aktivitas *heritage* atau upaya yang sudah dilakukan untuk menjaga dan melestarikan Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai warisan budaya sebagai informasi tambahan untuk mendukung analisis SWOT.

Berikut dimensi serta indikator yang digunakan dalam pengumpulan data melalui wawancara dan kuesioner pada penelitian ini yang berpacu pada teori pariwisata 3A (Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas) yang kemudian diidentifikasi berdasarkan metode SWOT.

Tabel 1 Operasionalisasi Variabel Identifikasi Kebutuhan Wisatawan

No.	DIMENSI	INDIKATOR
1.	Atraksi (Attractions)	a. Keunikan sejarah
		b. Daya tarik visual
		c. Aktivitas wisata

2.	Aksesibilitas ( <i>Accessibility</i> )	d.	Ketersediaan informasi atraksi
		e.	Kondisi kelestarian atraksi
		a.	Kemudahan transportasi
		b.	Kepadatan jalan
		c.	Kualitas infrastruktur jalan
		d.	Akses pedestrian
		e.	Tanda petunjuk arah
		a.	Gerbang masuk kendaraan/ <i>auto gate pass</i>
		b.	Akomodasi
		c.	Fasilitas makan dan minum
		d.	Fasilitas istirahat
		e.	Toilet umum
		f.	Tempat ibadah
		g.	Fasilitas parkir kendaraan
		h.	Fasilitas ATM/ Bank
3.	Amenitas ( <i>Amenities</i> )	i.	Minimarket ( <i>Indomart</i> )
		j.	Tempat sampah
		k.	Fasilitas kesehatan
		l.	Fasilitas pengunjung disabilitas
		m.	Toko oleh-oleh/souvenir
		n.	Akses Wifi

Terkait perumusan strategi menggunakan metode SWOT, Menurut Mashuri & Nurjannah (2020), SWOT terbagi menjadi dua faktor, yaitu faktor internal yang mencakup kekuatan (*Strength*) dan kelemahan (*Weakness*) serta faktor eksternal yang mencakup peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threat*) yang kerap dijumpai dalam dunia bisnis.

Dalam penerapannya, setelah diketahui faktor-faktor apa saja terkait SWOT dalam konteks kawasan pariwisata di Pelabuhan Sunda Kelapa melalui wawancara mendalam dan juga kuesioner, diperlukan dua tahapan analisis, diantaranya:

#### a. Identifikasi SWOT Dari Faktor Internal Dan Eksternal Perusahaan

Faktor-faktor yang sudah didapatkan terkait SWOT disusun atau diklasifikasikan berdasarkan aspek internal dan aspek eksternal atau bisa juga dipahami sebagai kompilasi dari kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman.

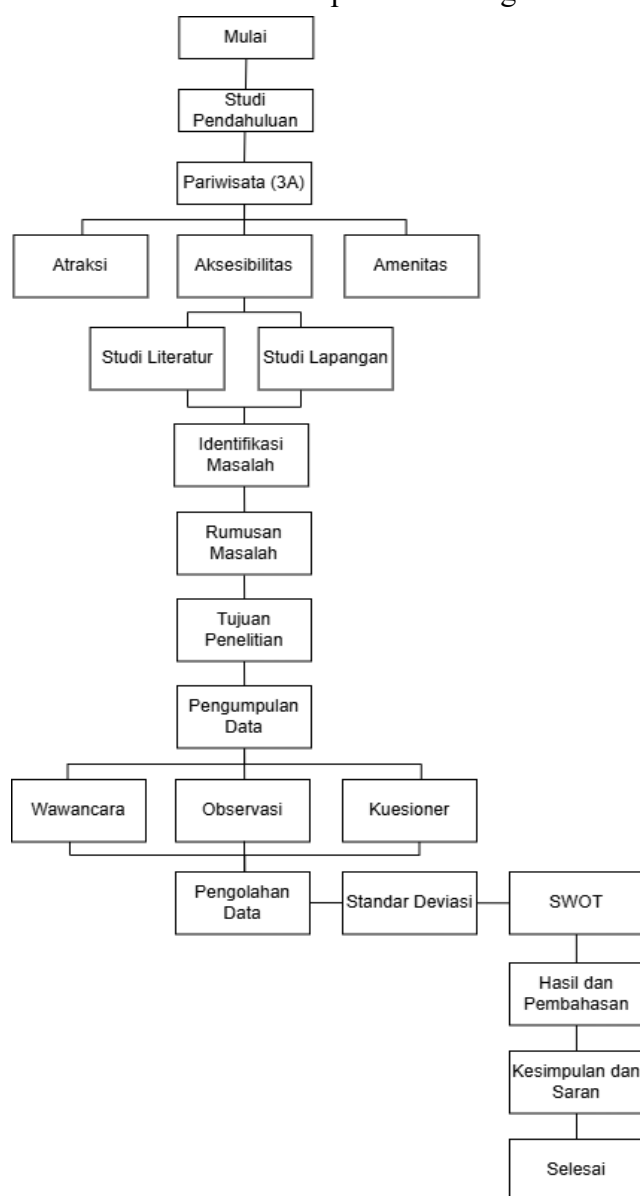
#### b. Perancangan Strategi Menggunakan Matriks SWOT

Matriks SWOT adalah sebuah alat bantu dalam pengambilan keputusan yang digunakan untuk memastikan bahwa strategi yang ditetapkan berlandaskan pada pemanfaatan kekuatan dan peluang secara optimal, sambil menekan atau mengurangi dampak dari kelemahan serta ancaman yang dimiliki (Sadhana & Prasajo, 2022).

## RESULTS AND DISCUSSION

### Kondisi Eksisting Pelabuhan Sunda Kelapa

Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan salah satu pelabuhan bongkar muat barang non peti kemas yang masih aktif sampai sekarang. Pelabuhan ini terletak di Jakarta Utara yang kini dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Pelabuhan Sunda Kelapa. Disamping fungsinya sebagai pelabuhan bongkar muat, jika ditinjau dari nilai sejarah yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa, pelabuhan ini juga merupakan objek wisata yang kerap kali dikunjungi wisatawan domestik maupun mancanegara.



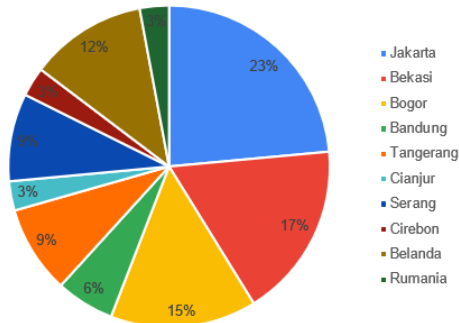
Gambar 2 Diagram Alur Penelitian  
(Sumber: Diolah Peneliti, 2025)

Meskipun hingga saat ini belum ada kebijakan pasti terkait tarif yang dikenakan wisatawan domestik maupun mancanegara, perorangan ataupun kelompok, baik menggunakan transportasi atau berjalan. Pengenaan tarif hanya dilakukan saat melakukan *tap in Auto Gate* yaitu sebesar Rp. 3.500.

Jika melihat kondisi eksisting Pelabuhan Sunda Kelapa saat ini sebagai objek wisata berdasarkan perspektif penilaian pariwisata 3A menunjukkan bahwa kondisi tersebut masih jauh dari standar industri wisata yang baik, terlebih dengan potensi dan rencana pengembangan yang ada. Namun, justru hal ini yang sedang diupayakan oleh Pelindo II Pelabuhan Sunda Kelapa untuk bisa mengembangkan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi kawasan pariwisata berbasis *heritage port*.

Untuk mendukung upaya tersebut, pemaparan mengenai kondisi eksisting Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai objek wisata akan disajikan berdasarkan perspektif pariwisata 3A, dilengkapi dengan hasil penilaian wisatawan yang dikategorikan melalui analisis interpretasi skor.

Analisis ini digunakan untuk mengetahui persepsi wisatawan berdasarkan hasil skor pada kuesioner dengan rentang skala 1-5 yang diberikan kepada 40 orang responden. Kuesioner tersebut berupa pernyataan yang terdiri dari biodata umum wisatawan, tujuan berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa serta tujuan utama dari kuesioner tersebut yaitu terkait 3 komponen industri wisata yang baik: Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas dengan total kuesioner sebanyak 25 pernyataan.



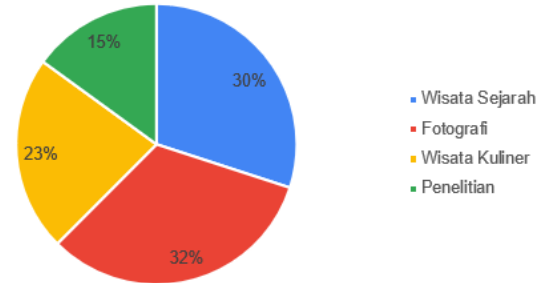
Gambar 3 Asal Domisili Wisatawan  
(Sumber: Peneliti, 2025)

Pada gambar 3 menunjukkan bahwa wisatawan yang berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa didominasi oleh masyarakat yang berdomisili di Jakarta sebesar 23%, diikuti oleh Bekasi sebesar 17%, dan Bogor sebesar 15%. Selanjutnya, wisatawan yang berasal dari Bandung tercatat sebesar 9%, Tangerang sebesar 6%, dan Cianjur sebesar 3%. Adapun pengunjung dari Serang dan Cirebon masing-masing sebesar 9% dan 12%.

Wisatawan mancanegara yang berasal dari Belanda berkontribusi sebesar 3%, sedangkan dari Rumania sebesar 3%. Data ini menunjukkan bahwa dari 40 sampel wisatawan, mayoritas pengunjung Pelabuhan Sunda Kelapa berasal dari wilayah Jabodetabek, dengan sebagian kecil berasal dari luar pulau dan mancanegara.

Adapun tujuan dari wisatawan berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa pada gambar 4, menunjukkan bahwa dari sampel 40 orang wisatawan yang berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa mayoritas memiliki tujuan utama yaitu untuk Fotografi sebesar 32% diikuti dengan tujuan Wisata Sejarah sebesar 30%, lalu untuk tujuan Wisata Kuliner sebanyak 23%, sedangkan wisatawan yang bertujuan untuk Penelitian

memiliki skor terkecil yaitu 15%.



Gambar 4 Tujuan Utama Wisatawan Pelabuhan Sunda Kelapa  
(Sumber: Peneliti, 2025)

Pada kuesioner tersebut, terlebih dahulu akan di Uji Validitas dan Uji Reliabilitas terhadap 30 responden dari total 40 responden yang ditetapkan peneliti. Hal ini didukung oleh pendapat Sugiyono (2017) dalam Najmudin (2023) yaitu jumlah minimal dalam melakukan uji validitas dan reliabilitas disarankan tiga puluh (30) responden.

Berdasarkan hasil uji validitas terhadap seluruh *item* kuesioner menggunakan analisis korelasi *Pearson Product Moment*, diperoleh bahwa semua item memiliki nilai *r hitung* lebih besar daripada *r tabel* pada taraf signifikansi 5%. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh item pada instrumen penelitian dinyatakan valid dan mampu mengukur apa yang seharusnya diukur.

Hasil uji reliabilitas dengan menggunakan metode *Alpha Cronbach* menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,948, yaitu lebih besar dari batas minimum yang ditetapkan, sebesar 0,70. Dengan demikian, instrumen penelitian ini dinyatakan reliabel karena memiliki tingkat konsistensi internal yang tinggi.

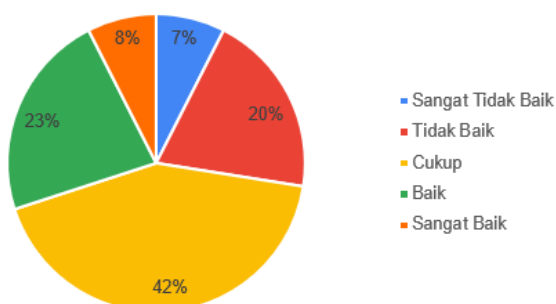
Tiga aspek utama berupa teori 3A Pariwisata mencakup Atraksi, Aksesibilitas, dan Amenitas

yang digunakan untuk menilai kondisi eksisting yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa melalui kuesioner kepada wisatawan atau seseorang yang sudah pernah berkunjung ke pelabuhan tersebut menunjukkan:

#### a. Atraksi

Menurut (Buchori, 2022 dalam Damayanti, 2024) atraksi mencakup segala hal yang memiliki keindahan dan keunikan, baik yang berasal dari kekayaan alam, warisan budaya, maupun hasil karya manusia, yang dapat menjadi daya tarik utama bagi wisatawan untuk berkunjung.

Ketertarikan wisatawan, terlebih wisatawan luar yang umumnya berasal dari Eropa atau Negara Belanda terhadap Pelabuhan Sunda Kelapa adalah Kapal *Phinisi* serta aktivitas pengoperasian bongkar muat yang masih aktif dilakukan secara konvensional sebagai peninggalan nenek moyang Bangsa Eropa yang secara tidak langsung berperan terhadap terciptanya peradaban dan terbentuknya Batavia atau yang sekarang menjadi Jakarta.



Gambar 5 Diagram penilaian terhadap atraksi  
(Sumber: Diolah peneliti, 2025)

Gambar 5 merupakan hasil dari penilaian wisatawan terhadap atraksi di Pelabuhan Sunda Kelapa yang disajikan dalam persentase data. Kategori “Cukup” mempunyai nilai paling besar yaitu 42% yang mencerminkan bahwa sebagian

besar pengunjung menilai atraksi yang tersedia belum sepenuhnya memberikan pengalaman wisata yang memuaskan, meskipun daya tarik utamanya seperti aktivitas bongkar muat konvensional, panorama heritage Kapal *Phinisi*, dan objek foto unik merupakan elemen atraktif yang potensial.

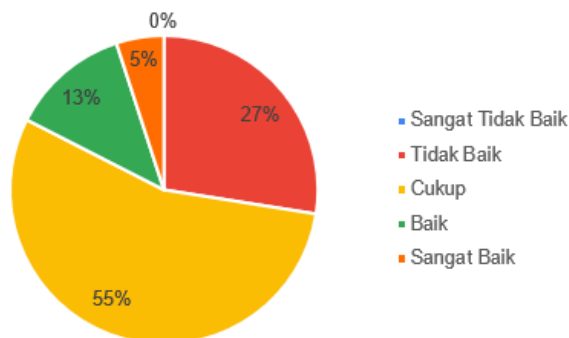
Penilaian “Baik” sebesar 23% menunjukkan bahwa sebagian wisatawan telah merasakan pengalaman positif dari atraksi yang ada, sehingga potensi atraksi sebenarnya kuat; namun apresiasi ini belum dialami oleh mayoritas pengunjung. Hal tersebut selaras dengan kondisi lapangan, di mana nilai estetika pemandangan Kapal *Phinisi* masih terganggu oleh gundukan tanah yang berserakan, keberadaan kendaraan berat seperti truk yang lalu lalang di area wisata, kendaraan pengunjung yang menghalangi visual dermaga, serta genangan air di ujung area Pelra yang menurunkan kenyamanan saat menikmati pemandangan atau berfoto.

Kondisi lapangan tersebut diperkuat dengan adanya penilaian negatif sebesar 20% “Tidak Baik” dan 7% “Sangat Tidak Baik” mengindikasikan bahwa masih banyak wisatawan yang menilai atraksi kurang terkelola, kurang informatif, dan belum mampu memaksimalkan nilai heritage kawasan. Dengan demikian, atraksi di Pelabuhan Sunda Kelapa pada dasarnya memiliki kekuatan karakter visual dan historis, tetapi penyajiannya masih bersifat pasif dan belum dikemas secara menarik serta edukatif. Hal ini berhubungan dengan peran pemandu wisata yang membuat atraksi menjadi lebih atraktif dengan meningkatkan pengalaman dan pengetahuan wisatawan (Weng et al., 2020).



## b. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu alat yang menunjukkan apakah suatu lokasi dapat dengan mudah dicapai atau tidak dalam perjalanannya (Leylita & Endang, 2018). Hingga saat ini, kondisi eksisting menunjukkan bahwa untuk mencapai Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa cukup mudah diakses dan dijangkau karena lokasinya yang dekat dengan pusat kota Jakarta. Namun, dekatnya lokasi dengan pusat kota, justru menunjukkan kondisi nyata saat ini terkait kemacetan yang kerap kali terjadi.



Gambar 6 Diagram penilaian terhadap aksesibilitas  
(Sumber: Diolah peneliti, 2025)

Pada gambar 6 merupakan hasil dari penilaian wisatawan terhadap aksesibilitas di Pelabuhan Sunda Kelapa yang disajikan dalam persentase data dalam mendukung keadaan eksisting terkait aksesibilitas di Pelabuhan Sunda Kelapa. Kategori “Cukup” mempunyai nilai paling besar yaitu 55%. yang mengindikasikan bahwa kemudahan akses menuju destinasi ini dirasakan hanya pada tingkat moderat dan belum sepenuhnya memberikan kenyamanan bagi wisatawan.

Kedekatan lokasi Pelabuhan Sunda Kelapa dengan pusat kota memang menjadi keunggulan, namun kondisi nyata di lapangan menunjukkan bahwa jalan menuju kawasan pelabuhan masih

sangat padat dengan kendaraan berat sehingga kemacetan kerap terjadi, terutama pada hari Kamis ketika truk-truk keluar menuju Pelabuhan Tanjung Priok sebagaimana diungkapkan berdasarkan wawancara dengan pihak Museum Bahari.

Kemacetan ini berdampak pada pola kunjungan wisatawan, di mana sebagian wisatawan yang memiliki minat sejarah lebih memilih mengunjungi destinasi heritage di pusat Jakarta dan jarang meneruskan kunjungan ke Pelabuhan Sunda Kelapa maupun Museum Bahari.

Sejalan dengan penelitian Fithriah et al. (2017) bahwa transportasi umum di Jakarta masih minim dan kemacetan lalu lintas yang padat membuat pergerakan wisatawan terbatas sehingga wisatawan hanya mengunjungi satu lokasi wisata atau mengikuti pola *single point pattern*. Penilaian “Tidak Baik” sebesar 27% semakin menegaskan bahwa pengalaman aksesibilitas belum optimal dan masih menimbulkan hambatan kenyamanan perjalanan bagi wisatawan.

Selain akses kendaraan, kenyamanan akses pedestrian masih menjadi persoalan krusial. Sejumlah trotoar terkesan kurang nyaman dan kurang aman karena ditumbuhi pohon di bagian tengah dan mengalami kerusakan, sehingga mengganggu mobilitas wisatawan saat berjalan kaki. Tidak adanya kanopi atau area teduh sepanjang jalur pedestrian juga menambah ketidaknyamanan, terutama di siang hari ketika wisatawan terpapar sinar matahari secara langsung.

Meski demikian, adanya 13% penilaian “Baik” menunjukkan bahwa sebagian wisatawan mengapresiasi aspek aksesibilitas, terutama

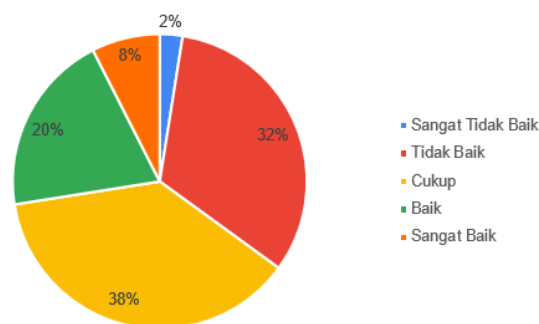
setelah memasuki kawasan pelabuhan, karena kondisi jalan relatif luas dan mulus serta dapat dilalui berbagai moda transportasi termasuk bus pariwisata, meskipun area tersebut tetap sesekali dipadati kendaraan truk kontainer maupun angkutan barang lainnya.

Dengan demikian, kategori “Cukup” sebagai nilai tertinggi menunjukkan bahwa aksesibilitas Pelabuhan Sunda Kelapa berada pada tingkat fungsional namun belum ideal, sehingga diperlukan peningkatan manajemen lalu lintas, perbaikan fasilitas pedestrian, dan integrasi transportasi publik secara terpadu untuk menciptakan perjalanan wisata yang lebih nyaman dan efisien bagi pengunjung.

### c. Amenitas

Amenitas atau bisa diartikan sebagai sarana dan prasarana yang mendukung beroperasinya tempat wisata untuk memenuhi semua kebutuhan wisatawan yang sedang menikmati perjalanan wisata (Jayaprakash & Mythili, 2017 dalam Iftikar & Puspaningrum, 2024) dan merupakan unsur ketiga dari pengukuran suatu objek wisata sehingga dapat dikatakan baik sebagai industri wisata.

Pada aspek amenities, Pelabuhan Sunda Kelapa memiliki fasilitas pendukung yang masih terbatas dan belum sepenuhnya memenuhi standar kenyamanan wisatawan jika merujuk bahwa Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan kawasan pariwisata yang memiliki potensi besar sehingga bisa mendatangkan wisatawan mancanegara, terlebih dengan adanya rencana pengembangan di pelabuhan tersebut yang berfokus pada pariwisata bersejarah.



Gambar 7 Diagram penilaian terhadap amenities  
(Sumber: Diolah peneliti, 2025)

Gambar 7 merupakan hasil dari penilaian wisatawan terhadap amenities di Pelabuhan Sunda Kelapa yang disajikan dalam persentase data. Kategori “Cukup” kembali mempunyai nilai paling besar yaitu sebesar 38%. Temuan ini menunjukkan bahwa sebagian besar wisatawan menilai fasilitas yang tersedia berada pada tingkat fungsional tetapi belum optimal untuk menunjang pengalaman wisata.

Penilaian tersebut selaras dengan kondisi lapangan, di mana fasilitas yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa belum mencerminkan sepenuhnya potensi pelabuhan sebagai destinasi pariwisata. Misalnya, tata letak dan jumlah toilet umum masih terbatas dan sebagian besar berupa toilet portable, kapasitas area parkir wisatawan belum memadai untuk menampung kendaraan pribadi maupun bus pariwisata, serta belum adanya kebijakan parkir yang jelas dan konsisten.

Selain itu, tempat sampah yang tersedia di area Pelra masih minim meskipun kawasan pelabuhan telah memiliki Tempat Penampungan Sementara (TPS) sendiri, dan fasilitas kuliner didominasi oleh warung kecil serta sebuah kafe sederhana yang belum sepenuhnya menggambarkan kawasan wisata bahari.

Kondisi ini sejalan dengan skor “Tidak Baik” sebesar 32%, yang mencerminkan ketidakpuasan wisatawan terhadap kelengkapan dan kualitas

amenitas. Hal tersebut semakin diperkuat dengan indikasi tidak tersedianya tempat duduk di area dermaga untuk menikmati panorama Kapal Phinisi, sehingga wisatawan cenderung beristirahat di pinggir jalan atau di warung sekitar pelabuhan atau bahkan langsung pergi meninggalkan area Pelabuhan Sunda Kelapa.

Penilaian negatif ini juga berkaitan dengan ketiadaan papan informasi internal yang mengarahkan wisatawan menuju daya tarik dan fasilitas, sehingga wisatawan sering kali kebingungan ketika berkeliling sedangkan papan informasi seperti itu memiliki fungsi yang sangat penting bagi wisatawan untuk mengetahui arah ke atraksi dan fasilitas layanan (Wan, 2022).

Meski demikian, adanya 20% penilaian “Baik” dan 8% “Sangat Baik” menunjukkan bahwa beberapa fasilitas dinilai memadai oleh sebagian wisatawan, seperti gerbang masuk dengan Auto Gate Pass, mushola, keberadaan minimarket, ATM center, serta koperasi. Akan tetapi, persentase “Sangat Tidak Baik” sebesar 2% tetap menjadi indikator bahwa sebagian kecil wisatawan mengalami pengalaman amenities pada tingkat terburuk, sehingga masih terdapat kesenjangan kualitas pelayanan yang perlu ditangani.

Dengan demikian, ketidaklengkapan amenities di Pelabuhan Sunda Kelapa mengindikasikan bahwa perlunya upaya perbaikan dan penambahan amenities atau fasilitas secara menyeluruh termasuk penyediaan fasilitas dasar yang lebih lengkap, tempat duduk yang nyaman di area dermaga, papan informasi internal, fasilitas kebersihan, ruang istirahat yang teduh, serta perawatan dan penataan yang rutin. Peningkatan tersebut diharapkan dapat mendukung Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai

destinasi pariwisata sejarah yang kompetitif dan layak dikunjungi baik oleh wisatawan domestik maupun mancanegara.

#### d. Standar Destinasi Pariwisata Berkelanjutan Berdasarkan Kemenparekraf 2021

Sebagai pelabuhan yang juga merupakan tempat destinasi wisata berbasis sejarah, dalam rencana pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi *heritage port* dapat berpedoman pada Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif / Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2021 Tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan. Berikut standar 3A (Atraksi, Aksesibilitas, dan Amenitas) yang dikutip pada peraturan menteri tersebut sehingga bisa dijadikan pedoman dalam pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa.

Tabel 2. Unsur 3A menurut Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif / Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2021)

Unsur 3A	Standar Kemenparekraf 2021
Atraksi	Perlindungan aset budaya, interpretasi edukatif, pelestarian warisan budaya tak benda
Aksesibilitas	Aturan akses, fasilitas ramah disabilitas, identifikasi daya dukung, standar akses konsisten, informasi akses lengkap
Amenitas	Fasilitas kesehatan & keamanan, inspeksi CHSE, pengelolaan sampah & limbah, toilet & signage, parkir, ruang istirahat

Berdasarkan standar dari peraturan Kemenparekraf di atas terkait destinasi pariwisata berkelanjutan bahwa pada aspek Atraksi yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa

berupa pemandangan dan aktivitas konvensional Kapal Phinisi belum dapat diinterpretasikan dengan baik, edukatif, dan hanya bersifat pasif. Terlebih tidak adanya pemandu wisata dan *signee* terkait atraksi yang ada disana sehingga sesuatu yang harusnya menjadi daya tarik, justru terkesan hanya sebatas 'pajangan' mati.

Pada aspek Aksesibilitas, di Pelabuhan Sunda Kelapa sendiri masih belum ramah untuk akses disabilitas, bahkan pedestrian di area tersebut banyak yang rusak. Pengaturan akses masuk dan keluar pengunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa masih belum tertara dengan baik, tidak ada tiketing dan sistem parkir yang sesuai dengan moda transportasi yang digunakan. Terkait informasi, minim sekali terdapat *signee* yang menunjukkan lokasi ke pintu / *gate* Pelabuhan Sunda Kelapa dan arah ke lokasi atraksi.

Terakhir untuk aspek Amenitas yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa masih banyak fasilitas-fasilitas yang kurang memadai dan terbatas dalam aspek kesehatan dan keamanan. Seperti fasilitas toilet yang masih berupa toilet *portable*, tempat parkir kecil, tidak adanya kebijakan alur pemisahan antara pengunjung dan kendaraan-kendaraan besar yang melakukan kegiatan bongkar muat. Terkait pengelolaan sampah, meskipun sudah ada TPA di dalam area pelabuhan namun ketersediaan tempat sampah di berbagai titik di Pelabuhan Sunda Kelapa masih sangat minim. Hal ini tentunya belum sesuai dengan standar yang tertera di peraturan Kemenparekraf. Maka dari itu, perlu disusun strategi-strategi yang mendukung rencana pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi *heritage port*.

### Penyusunan Strategi SWOT

Pada tahap analisis ini terdiri dari dua (2)

tahapan, yaitu mengidentifikasi faktor-faktor yang termasuk ke dalam *Strenght*, *Weakness*, *Opportunities*, dan *Threat* secara sistematis sehingga dapat segera digunakan untuk merancang dasar strategi pengembangan yang sesuai. Faktor-faktor ini didapatkan dari hasil wawancara dengan pihak Pelindo II Sunda Kelapa bagian komersial sebagai penyelenggara pelabuhan, pihak Museum Bahari sebagai pihak dari sisi pariwisata sejarah, kuesioner yang ditujukan kepada wisatawan lokal maupun mancanegara, hasil observasi lapangan serta data-data yang didapatkan dari data sekunder.

#### a. Identifikasi Faktor SWOT

Tabel 3. Faktor Internal

No.	Kekuatan (Strength)
S1	Nilai sejarah pelabuhan sunda kelapa yang tinggi
S2	Pemandangan kapal <i>phinisi</i> di area pelabuhan rakyat
S3	Aktivitas bongkar muat konvensional di area pelabuhan rakyat
S4	Menyuguhkan spot foto unik/ menarik di area pelabuhan rakyat
S5	Tersedianya <i>Auto Gate Pass</i> kendaraan yang memudahkan pengunjung
S6	Lokasi Pelabuhan Sunda Kelapa mudah dijangkau menggunakan kendaraan umum/ pribadi
S7	Tersedia tempat makan atau kios dengan kondisi nyaman dengan harga terjangkau
Kelemahan (Weakness)	
W1	Belum ada Standar Operasional Prosedur (SOP) terhadap wisatawan
W2	Kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa tidak nyaman dijelajahi dengan berjalan kaki
W3	Belum ada pemisahan jalur antara wisatawan dan truk yang berlalu lalang
W4	Tidak tersedia area duduk atau tempat berteduh yang nyaman bagi wisatawan
W5	Tidak ada penetapan pengaturan tempat parkir kendaraan dan lahannya yang tidak luas
W6	Tidak ada toko oleh-oleh atau pusat souvenir khas daerah

- W7 Belum adanya event budaya yang diadakan secara periodik sebagai daya tarik wisata
- W8 Tidak ada promosi melalui media elektronik
- W9 Lingkungan objek/atraksi wisata tidak menjamin keamanan dan kenyamanan wisatawan
- W10 Tidak ada tenaga kerja yang khusus menangani wisatawan (tour guide dan hal lain yang berhubungan)

(Sumber: Diolah peneliti, 2025)

Tabel 4. Faktor Eksternal

No. Peluang (Opportunities)	
O1	Bagian dari integrasi wisata sejarah yang ada di Jakarta Utara
O2	Rencana pengembangan pelabuhan fokus menuju kawasan wisata <i>heritage port</i>
O3	Upaya Kota Jakarta menjadi kota global
O4	Dicantumkannya Pelabuhan Sunda Kelapa pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 36 Tahun 2014 sebagai bagian dari kawasan cagar budaya
O5	Kapal <i>Phinisi</i> sudah diakui sebagai warisan budaya tak benda atau <i>intangible</i> oleh UNESCO
O6	Dicantumkannya Pelabuhan Sunda Kelapa pada Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 7 Tahun 2024 sebagai pariwisata berbasis budaya sejarah dan budaya perkotaan
O7	Rencana kerjasama Pelindo dan Jakpro melalui pengembangan moda transportasi umum berupa LRT menuju dan ke Pelabuhan Sunda Kelapa
O8	Tren wisata global mengarah kepada wisata warisan budaya atau sejarah
O9	Salah satu gerbang masuk kapal penumpang ( <i>yacht</i> ) dari mancanegara ke Indonesia
Ancaman (Threats)	
T1	Tingkat kemacetan jalan menuju Pelabuhan Sunda Kelapa yang tinggi
T2	Intensitas kendaraan besar yang berlalu lalang di jalan menuju Pelabuhan Sunda Kelapa
T3	Persaingan dengan destinasi wisata sejarah lain
T4	Faktor alam/Force Majored berupa banjir rob yang sering menggenang di Pelabuhan Sunda Kelapa

(Sumber: Diolah peneliti, 2025)

## b. Strategi Berpasangan SWOT

### 1) Strategi Strengths Opportunities (SO):

Pengembangan Paket Wisata dan Kuliner Terintegrasi. (S1, S2, S3, S4, S6, S7, O1, O2, O3, O4, O5, O6).

Pengembangan paket wisata yang mengintegrasikan berbagai tempat wisata lainnya terlebih yang berstatus sebagai warisan budaya akan menarik minat wisatawan sehingga wisatawan terpicu untuk berkunjung ke tempat tersebut (Cudny et al., 2021). Terlebih diperkuat dengan pernyataan bahwa integrasi wisata sejarah atau rangkaian area bersejarah menggambarkan sebuah pemandangan dengan kumpulan sumber daya budaya yang unik (Searns, 1995 dalam Wang et al., 2024).

Hal ini sejalan dengan integrasi antar destinasi wisata sejarah di Jakarta Utara seperti Pelabuhan Sunda Kelapa, Museum Bahari, Masjid Luar Batang, Kawasan Kota Tua, dan Gudang Tua VOC (RIP Pelindo, 2019) sehingga perlu dikemas dalam paket wisata sebagai salah satu strategi efektif dalam meningkatkan daya saing dan daya tarik kawasan sebagai *heritage port*.

Terkait kuliner, menurut (Winowatan et al., 2024) menegaskan bahwa promosi kuliner lokal yang terintegrasi dengan daya tarik budaya mampu menarik lebih banyak wisatawan dan memperpanjang durasi kunjungan. Selain itu, (Gozali & Wijoyo, 2022) juga menyoroti bahwa wisata kuliner yang mengangkat kearifan lokal, khususnya di kawasan pesisir, secara signifikan meningkatkan kepuasan wisatawan.

Hal tersebut sejalan dengan tersedianya tempat makan dengan harga terjangkau ditambah dengan adanya koperasi dan *caffe* yang dapat menjadi potensi untuk menciptakan daya tarik di bidang wisata kuliner, terlebih Pelabuhan Sunda Kelapa sendiri yang merupakan gerbang masuk

perdagangan dunia ke Indonesia seperti dari negara India, Arab, Eropa dan sudah menciptakan kulturasi budaya dan keberagaman di bidang kuliner. Sehingga pengembangan yang juga berfokus pada wisata kuliner dapat menjadi peluang yang besar.

## 2) Strategi Strengths Threats (ST):

Optimalisasi *Auto Gate Pass* dan Jalur Alternatif Wisatawan. (S5, S6, T1, T2)

Kemacetan di gerbang terminal merupakan masalah yang serius dan sering dihadapi oleh banyak pelabuhan sehingga diperlukan alternatif solusi salah satunya pada penelitian Chamchang & Niyomdech (2021) yang menyebutkan bahwa kebijakan antrian dalam pembagian gerbang yang terbukti dapat mengurangi kemacetan. Sama halnya dengan keadaan yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa, dengan padatnya kendaraan besar yang datang dan pergi di Pelabuhan Sunda Kelapa meskipun, sudah menggunakan *auto gate* yang memang bertujuan untuk memudahkan pengunjung dan mengurangi kemacetan yang menumpuk di kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa hingga ke beberapa titik di jalan menuju Pelabuhan Sunda Kelapa.

Berdasarkan hal tersebut, pengoptimalan fasilitas *Auto Gate Pass* dengan memisahkan atau dilakukan pembagian jalur pada *Auto Gate Pass* antara kendaraan barang dan kendaraan wisatawan bisa dijadikan solusi untuk mengurangi kemacetan. Terlebih risiko kemacetan tersebut bisa dipengaruhi juga oleh kehadiran kendaraan berat sehingga pengaturan arus kendaraan seperti pemisahan jenis kendaraan dapat mempercepat pergerakan lalu lintas di pintu masuk pelabuhan (Bokau, *et al.*, 2024).

## 3) Strategi Weakness Opportunities (WO)

Penerapan SOP Wisatawan dan Pengaturan Jalur Terintegrasi. (W1, W2, W3, W5, W9, W10, O1, O2, O3, O6, O7)

Penyusunan SOP berdasarkan pembagian tugas dan alur layanan dapat membantu mengurangi kebingungan wisatawan dan meningkatkan koordinasi antar pihak sehingga operasional menjadi lebih sistematis (Resmiatini & Sari, 2022). Lebih jauh dari itu, dengan adanya SOP yang baik juga dapat meningkatkan kualitas interaksi staf yang juga meningkatkan kepuasan wisatawan (Utami & Widiyanti, 2024). Berkesinambungan dengan perancangan SOP, adanya layanan seperti *tour guide* yang profesional dan kompeten juga dapat secara signifikan mempengaruhi kenyamanan dan persepsi positif wisatawan terhadap destinasi sejarah (Permana *et al.*, 2024).

Adapun terkait pengintegrasian transportasi umum seperti rencana pembangunan LRT menuju dan ke Pelabuhan Sunda Kelapa yang mengacu pada Teori *Integrated Public Transport Systems* menekankan pentingnya konektivitas antar moda untuk meningkatkan mobilitas pengguna (Renggo *et al.*, 2022). Hal ini menjawab kondisi nyata wisatawan yang ingin berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa yaitu, meski akses lokasi mudah ditempuh namun perlu moda transportasi pendukung sebagai alternatif jalur terintegrasi agar perjalanan lebih mudah ditempuh.

## 4) Strategi Weakness Threats (WT)

Penguatan Promosi Digital dan Pengembangan Fasilitas Wisata yang Nyaman dan Aman (W2, W4, W5, W6, W7, W8, W9, T3, T4)

Promosi digital memungkinkan organisasi



pariwisata atau dalam konteks penelitian ini yaitu pihak Pelabuhan Sunda Kelapa untuk menjangkau wisatawan secara langsung melalui berbagai saluran daring seperti media sosial, mesin pencari, dan email marketing. Strategi ini efektif dalam membangun kesadaran merek dan meningkatkan keterlibatan pengunjung pada destinasi berbasis daya tarik lokal berupa pemandangan Kapal *Phinisi* serta proses bongkar muat secara konvensional yang tersedia di sepanjang area Pelabuhan Rakyat (Pelra).

Lebih dasar dari itu, strategi ini penting sehubungan dengan kondisi eksisting di Pelabuhan Sunda Kelapa yang sering kali terendam banjir rob. Hal ini tentu mengganggu pemandangan yang menjadi daya tarik wisatawan berkunjung ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terlebih di area Pelra dengan sederetan Kapal *Phinisi*-nya dan kegiatan bongkar muat konvensional.

Hal lain yang perlu diperhatikan adalah fasilitas yang dapat menunjang kenyamanan wisatawan. Mengutip prinsip urban tourism *corridor* yang menekankan bahwa kelengkapan fasilitas dalam menciptakan pengalaman yang nyaman dan bernilai merupakan hal penting (Leylita & Endang, 2018). Seperti pada penelitian Dahlia (2020) menunjukkan bahwa *seating*, *signage* (rambu, papan petunjuk) dan pedestrian yang berkualitas dapat meningkatkan pejalan kaki di kawasan wisata.

Perhatian terhadap fasilitas penunjang kenyamanan wisatawan sejalan dengan kondisi nyata di Pelabuhan Sunda Kelapa yang masih kurang memfasilitasi dengan baik kebutuhan wisatawan seperti salah satunya pedestrian yang tidak nyaman dilewati karena jalannya yang tidak rata dan rusak.

## CONCLUSION

Analisis 3A dan SWOT menunjukkan bahwa Pelabuhan Sunda Kelapa memiliki kekuatan berupa nilai heritage yang unik, panorama Kapal *Phinisi*, serta lokasi strategis dekat pusat kota. Namun, potensi tersebut belum sepenuhnya termanfaatkan karena kelemahan internal seperti fasilitas yang terbatas, aksesibilitas yang kurang nyaman, dan minimnya interpretasi atraksi. Di sisi lain, peluang pengembangan kawasan pesisir, meningkatnya minat wisata heritage, serta dukungan pemerintah membuka ruang besar bagi peningkatan kualitas destinasi, sekaligus berhadapan dengan ancaman berupa tekanan aktivitas logistik pelabuhan, kemacetan, dan kompetisi dengan destinasi sejarah lain di Jakarta.

Melalui sintesis keempat aspek tersebut, dapat disimpulkan bahwa strategi pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa harus berfokus pada pemanfaatan kekuatan historis untuk menangkap peluang pengembangan wisata maritim, disertai perbaikan kelemahan internal dan pengelolaan ancaman eksternal melalui penataan kawasan, peningkatan fasilitas, serta pengaturan mobilitas wisatawan dan aktivitas pelabuhan. Dengan pendekatan terpadu tersebut, Pelabuhan Sunda Kelapa berpotensi menjadi destinasi heritage port yang lebih kompetitif, nyaman, dan berkelanjutan.

## REFERENCE

- Acuan Pariwisata dari kemenpraf.n.d.).  
Agusniati, A. (2023). *The Effect of Education Finance On The Quality Of Education In Indonesia*.  
Azhari, D. S., Afif, Z., Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). *Penelitian Mixed Method*

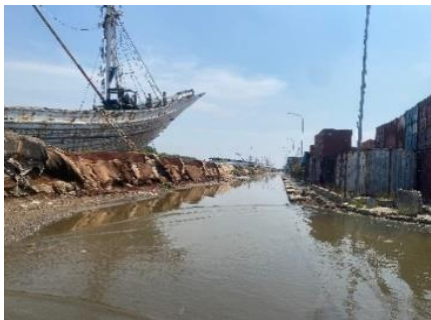
- Research Untuk Disertasi. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(2), 8010–8025.
- Azwar, S. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi* (2nd ed.). Pustaka Pelajar.
- Chamchang, P., & Niyomdech, H. (2021). Impact of service policies on terminal gate efficiency: a simulation approach. *Cogent Business and Management*, 8(1).
- Cudny, W., Jolliffe, L., & Guz, A. (2022). Heritage Event As Tourist Attraction: The Case Of Dymarki Swietokrzyskie, Poland. *GeoJournal*, 87(4), 2975–2992.
- Dahlia, A. Y. (2020). Evaluation for User's Satisfaction on Pathway and Street Furniture Facilities in Thamrin-Sudirman Area. *International Journal of Built Environment and Scientific Research*, 04.
- Damayanti, R. A., & Puspitasari, A. Y. (2024). Kajian Potensi Daya Tarik Wisata Heritage di Indonesia. In *Jurnal Kajian Ruang* (Vol. 4).
- Fithriah, F., Susilowati, M. H. D., & Rizqihandari, N. (2017). Tourist Movement Patterns between Tourism Sites in DKI Jakarta. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*.
- Fitriansyach, A. T., & Wijaya, D. N. (2024). Perdagangan Lada di Sunda Kelapa Abad XVI. *Jurnal Penelitian Ilmu Sosial Dan Kegamaan Islam*, 21(2). <https://doi.org/10.19105/nuansa.v18i1.xxx>
- Gozali, G., & Wijoyo, T. A. (2022). Development of culinary tourism based on tourist's perception and experience in Balikpapan City. *Jurnal Pariwisata Pesona*, 7(2), 224–231.
- Hariyadi, Panglima, J., Rafika, S., Ade, S. T., Izzaty, S., Budiyan, E., Hermawan, I., Sudarwati, Y., & Rusastra, W. (2020). *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan: Investasi Swasta Dan Peningkatan Daya Saing*.
- Iftikar, M. Z., & Puspaningrum, A. (2024). Pengaruh Aksesibilitas, Fasilitas, Dan Persepsi Risiko Terhadap Revisit Intention. *Jurnal Manajemen Pemasaran Dan Perilaku Konsumen*, 3.
- Ilmawan, Z., & Laut, D. T. T. (2019). *Perancangan Konsep Pelabuhan Warisan Budaya: Studi Kasus Pelabuhan Sunda Kelapa*.
- Kurniawan, I., Prima, F., & Prawaty, Y. E. (2023). Usulan Strategi Pengembangan Wisata Danau Hoce Dengan Metode Analisis SWOT Dan Analytical Hierarchy Process (AHP). *Integrate: Industrial Engineering and Management System*, 7(1), 35–43.
- Leylita, N. R., & Endang, W. (2018). Pengaruh Aksesibilitas, Amenitas, Dan Atraksi Wisata Terhadap Minat Kunjungan Wisatawan Ke Wahana Air Balong Waterpark Bantul Daerah Istimewa Yogyakarta. *Journal of Tourism and Economic*, 1(2), 109–116.
- Mashuri, M., & Nurjannah, D. (2020). Analisis SWOT Sebagai Strategi Meningkatkan Daya Saing (Studi Pada PT. Bank Riau Kepri Unit Usaha Syariah Pekanbaru). *Jurnal Perbankan Syariah*, 1(1), 97–112.
- Najmudin, M. F. (2023). *Pengaruh Karakteristik Peserta Didik Terhadap Partisipasi Belajar Dalam Proses Pembelajaran*.
- Permadi, A. (2015). Strategi Pengembangan Industri Kecil Carica. *Jejak: Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan*, 8(1).



- Permana, I. N. W. A., Aryasih, P. A., & Puja, I. B. P. (2024). The Impact of Tour Guide Service Quality and Tourist Experience Towards Tourist Satisfaction in Discova Indonesia Tour and Travel. *J-TRUE: Journal of Travel and Leisure*, 1(2), 73–78.
- Renggo, Y. R., Damanik, D., Setiawan, J., & Saloom, G. (2022). Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi. *ResearchGate*.
- Resmiatini, E., & Sari, N. P. (2022). Analisis Pembuatan Dokumen Standar Operasional Prosedur (Sop) Wisata Edukasi Kampung Nanas Palaan. *DIALEKTIKA: Jurnal Ekonomi Dan Ilmu Sosial*, 7(2), 180–190.
- Sadhana, M., & Prasajo, E. (2022). Penerapan Analisis SWOT Dalam Menentukan Strategi Dukungan Teknologi Informasi Dan Komunikasi Oleh Biro Informasi Dan Teknologi Kementerian Sekretariat Negara Di Era Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)*, 3.
- Utami, B. D., & Widiyanti, R. (2024). Evaluating the Implementation of Customer Service-specific Standard Operating Procedures in the Cashier and Operator Divisions. *Journal of Tourism Sustainability*, 4(1), 42–50.
- Wan, Y. K. P. K. P. (2022). Accessibility of Tourist Signage at Heritage Sites: an Application of The Universal Design Principles. *Tourism Recreation Research*, 1–15.
- Wang, Q., Yang, C., Wang, J., & Tan, L. (2024). Tourism in Historic Urban Areas: Construction of Cultural Heritage Corridor Based on Minimum Cumulative Resistance and Gravity Model—A Case Study of Tianjin, China. *Buildings*, 14(7).
- Weng, L., Liang, Z., & Bao, J. (2020). The Effect of Tour Interpretation on Perceived Heritage Values: A Comparison of Tourists With And Without Tour Guiding Interpretation at a Heritage Destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 16.
- Winowatan, W. J., Widjaja, H. R., Harianto, E., Nursalam, L. O., Mandalia, S., Djabbar, I., & Ridwan, M. (2024). Use of Local Culinary to Support Marine Tourism on Mampie Beach Polewali Mandar, Indonesia. *Jambura Geo Education Journal*, 5(1), 67–77.

## LAMPIRAN

### Atraksi



### Aksesibilitas



### Amenitas







