

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN LAUT
Jl. Merdeka Timur No.5 Telp.34832943, Fax. 34832967
Email : jurnaltransla@dephub.go.id

JAKARTA 10110

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 Hal : 1-68

Volume 20, Nomor 1, Juni 2018

ISSN No.1411- 0504
STT No. 2532-1999

Jurnal Penelitian Transportasi Laut



Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat dari Karakteristiknya

SYAFRIL KA



Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai di Kabupaten Musi Banyuasin (Muba)

FERONIKA SEKAR PURWANINGSIH

Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Rute Sei Berombang ke Teluk Nibung

BAMBANG SISWOYO



Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan

RATNA INDRAWARSIH

Evaluasi Pelabuhan Mesuji untuk Dapat Masuk dalam Trayek Tol Laut

APRI YULIANI

Diterbitkan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut
Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan

Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 **ISSN No.1441- 0504**
STT No. 2532-1999

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

Jurnal Penelitian Transportasi Laut merupakan majalah ilmiah yang mempublikasikan hasil penelitian atau kajian ilmiah dalam bidang transportasi laut yang diterbitkan berkala dua kali setahun pada bulan Juni, dan Desember oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan. Semua naskah yang diterbitkan Jurnal Penelitian Tansportasi Laut akan ditayangkan dalam website Badan Litbang Perhubungan http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/

Pembina : Ir. Sugihardjo, M.Si
Pemimpin Umum : Ir. Ahmad, M.MTr
Pemimpin Redaksi : Drs. Sunarto, MM
Redaktur Pelaksana : Ir. Bambang Siswoyo, MSTr

Dewan Redaksi
Ketua : Drs. Dedy Arianto, MSTr (*Kepelabuhanan, Kemenhub*)
Anggota : Dr. Johny Malisan (*Keselamatan, Kemenhub*)
Drs. Syafril, KA, MM (*Angkutan Laut, Kemenhub)*
Dra. Tri Kusumaning Utami, MMTr (*Lingkungan Maritim, Kemenhub*)
Fitri Indriastiwi, ST, MT(*Kepelabuhanan, Kemenhub*)
Wahyu Prasetya Anggrahini, SSi, MT (*Angkutan Laut, Kemenhub)*

Penyunting Editor : Teguh Himawan, SE, MSc (*Angkutan Laut, Kemenhub*)
Kamarul Hidayat, S.Pel, M.MTr
Dewi Indira Biasane, SH, Msi (*Hukum Laut, Kemenhub*)

Mitra Bestari : Dr. Eka Oktariyanto N., ST, MT *(Kepelabuhanan ITB)*
Drs. Osman Arofat, MBA, MM *(Manajemen dan Transportasi STMT Trisakti)*
Ir. Arif Fadilah, Ph.D. MEng *(Kepelabuhan, Dosen Pasca Sarjana IPB)*
Tinton Dwi Atmaja, MT *(Tenaga Listrik dan Mekatronik LIPI Bandung)*
Agustinus Pusaka, ST, MSi (*Teknik Perkapalan, Universitas Persada*)

Desain Grafis : Achmad Sopan, Sujarwanto, MA
Sekreteriat : Teguh Himawan, SE, MSc, Erna Mei Lestari, SE, Drs Nasril, Khafendi, SH, Kris Ferdiyanto, SE, Herwan Yulizarsyah, Wiwit Trisnawati, S.H,
Penerjemah : Rio Haryadi

Alamat Sekretariat :

Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan, Jl.Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Telp. (021) 34832943, fax (021) 34832967.
e-mail :jurnaltransla@dephub.go.id.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut dicetak oleh CV. KEKAL KARYA MANDIRI
Jl. Utama VI N0. 8 RT 007/004 Cengkareng – Jakarta Barat 11730 Telp. (021) 54398690

PENGIRIMAN

Penulis diminta mengirimkan satu eksemplar naskah asli beserta dokumennya (*file*) di dalam *compact disk* (CD) yang baru disiapkan dengan program Microsoft Word. Pada CD dituliskan nama penulis dan nama dokumen. Naskah akan ditolak tanpa proses jika persyaratan ini tidak dipenuhi. Naskah agar dikirmkan kepada :

Redaksi Jurnal Penelitian Transportasi Laut
Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat

Pengiriman naskah harus disertai dengan surat resmi dari penulis penanggung jawab/korespondensi (*corres-ponsing author*) yang harus berisikan dengan jelas nama penulis korespondensi, alamat lengkap untuk surat-menyurat, nomor telepon dan faxs, serta alamat e-mail dan telepon genggam jika memiliki. Penulis korespondensi bertanggung jawab atas isi naskah dan legalitas pengiriman naskah yang bersangkutan. Naskah juga harus diketahui dan disetujui oleh seluruh anggota penulis dengan pernyataan secara tertulis.

PEDOMAN BAGI PENULIS DALAM JURNAL PENELITIAN TRANSPORTASI LAUT

1. Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau bahasa Inggris. Belum pernah dipublikasikan atau tidak akan diterbitkan dalam media lain dengan isi yang identik.
2. Judul : diketik dengan huruf kapital tebal (*bold*) pada halam pertama maksimal 13 kata. Judul mencerminkan inti tulisan.
3. Nama penulis : Nama lengkap ditulis di bawah judul, diikuti dengan alamat lengkap lembaga penulis termasuk alamat pos elektronik (*email*).
4. Abstrak : dalam bahasa Indonesia dengan biasa dan bahasa Inggris, diketik dengan huruf miring (*italic*) berjarak 1 spasi, menyajikan maksimal 250 kata yang merangkum tujuan, metode, hasil dan pembahasan, serta kesimpulan. Abstrak harus berdiri sendiri tanpa catatan kaki.
5. Kata kunci : 2-5 kata.
6. Kerangka tulisan : tulisan hasil riset tersusun menurut sebagai berikut persentase bagian-bagiannya:
   a. Pendahuluan maksimal 10%
   b. Metode maksimal 30%
   c. Hasil dan Pembahasan minimal 55%
   d. Kesimpulan maksimal 5%
   e. Ucapan terima kasih
   f. Daftar pustaka
7. Cara Penulisan Sumber Kutipan:
   a. Sumber Kutipan ditulis di awal kalimat atau awal teks:
      Satu sumber kutipan dengan satu penulis : Mukidi (2015) menyatakan bahwa.....;Jika disertai dengan halaman: Mukidi (2015:289) menyatakan bahwa.....; Menurut Mukidi (2015:289).....
      Satu sumber kutipam dengan dua penulis:.....(Mukidi dan Achmad, 2015:24)
      Satu sumber kutipan lebih dari dua penulis:.....(Mukidi et al., 2015:32).
   b. Dua sumber kutipan dengan penulis yang sama: Mukidi (2014, 2015); jika tahun publikasi sama Mukidi (2015a, 2015b).
   c. Sumber kutipan nerupa banyak pustaka dengan penulis yang berbeda-beda: (Mukidi,2013;achmad dan arianto, 2000; Dananjoyo *et al*., 2000).
   d. Sumber kutipan tidak menyebut nama penulis, tetapi menyebut suatu lembaga atau badan tertenu: Badan Litbang Kementerian Perhubungan (2006).
   e. Sumber kutipan tidak menyebut nama penulis, tetapi menyebut suatu peraturan atau undang-undang: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008.....; Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009.....
   f. Kutipan berasal dari sumber kedua: Mukidi (2000) dalam Arianto (2009:3).....; Mukidi (lihat Arianto, 2008:12).....: Mukidi (2002) seperti dikutip Arianto (2009:16)....[catatan: daftar pustaka hanya mencantumkan referensi yang merupakan sumber kedua].
8. Aturan Penulisan Daftar Pustaka
   a. Sumber kutipan yang dinyatakan dalam karya ilmiah harus ada dalam Daftar Pustaka, dan sebaliknya.
   b. Literatur yang dicantumkan dalam Daftar Pustaka hanya literatur yang menjadi rujukan dan dikutip dalam karya ilmiah.
   c. Daftar pustaka ditulis/diketik satu spasi, berurutan secara alfabetis dengan nomor.
   d. Jika literatur ditulis oleh satu orang, nama penulis ditulis nama belakangnya lebih dulu, kemudian diikuti singkatan (inisial) nama depan dan nama tengah, dilanjutkan penulisan tahun, judul dan identitas lain dari literatur/pustaka yang dirujuk.
   e. Penulisan daftar pustaka tidak boleh menggunakan *et al*. sebagai pengganti nama penulis kedua dan seterusnya (berbeda dengan penulisan sumber kutipan seperti dijelaskan pada aturan 2.1 huruf e)
   f. Kata penghubung seorang/beberapa penulis dengan penulis terakhir menggunakan kata “dan” (tidak menggunakan simbol “&”; serta tidak menggunakan kata penghubung“and” walaupun literaturnya berbahasa Inggris, kecuali seluruh naskah ditulis menggunakan bahasa Inggris).
9. Penulisan daftar pustaka ditulis menggunakan APA Style dan disusun berdasarkan abjad,
10. Format tulisan : 15-20 halaman yang diketik dengan menggunakan MS Word (tidak termasuk daftar pustaka dan lampiran), pada kertas ukuran A4, dengan font Times New Roman 12, spasi 1. Batas atas 3 cm dan bawah 2,5 cm, tepi kiri 3 cm dan tepi kanan 2,5 cm.
11. Kelengkapan tulisan, tabel, grafik, dan kelengkapan lain disipkan dalam media yang dapat diedit. Foto : hitam-putih aslinya, kecuali bila warna menentukan arti.
12. Tabel dan gambar, untuk taben dan gambar (grafik) sebagai lampiran dicantumkan pada halaman sesudah teks. Sedangkan tabel atau gambar baik di dalam naskah maupun bukan harus diberi nomor urut.
    a. Tabel atau gambar harus disertai judul. Judul tabel diletakkan di atas tabel, sedangkan judul gambar diletakkan di bawah gambar.
    b. Sumber acuan tabel atau gambar dicantumkan di bawah tabel atau gambar.
    c. Garis tabel yang dimunculkan hanya garis horizontal, sedangkan garis-garis vertikal pemisah kolom tidak dimunculkan.

Volume 20, Nomor 1, Juni 2018

ISSN No. 1411-0504
STT No. 2532-1999

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

DAFTAR ISI / *TABLE OF CONTENS*

SYAFRIL KA
Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat dari Karakteristiknya 1-14

FERONIKA SEKAR PURININGSIH
Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai di Kabupaten Musi Banyuasin (Muba) ..... 15 - 23

BAMBANG SISWOYO
Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Rute Sei Berombang ke Teluk Nibung..... 24 - 39

RATNA INDRAWASIH
Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan respon stakeholder ..... 40 - 54

APRI YULIANI
Evaluasi Pelabuhan Mesuji Untuk Masuk Dalam Trayek Tol Laut..... 55 - 68

Jurnal
Penelitian Transportasi Laut
Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 ISSN No.1411-0504

KATA PENGANTAR

Pembaca yang Budiman,

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa dan salam sejahtera untuk para pembaca, Jurnal Penelitian Transportasi Laut terbit dengan beberapa topik yang bermanfaat bagi para pembaca umumnya dan para peneliti khususnya. Ucapan terima kasih yang setinggi-tingginya disampaikan kepada para penulis yang telah memberikan pemikirannya yang diwujudkan dalam karya ilmiah yang dapat menambah wacana serta isi dari Jurnal Penelitian Transportasi Laut ini, dan semoga membawa manfaat bagi kita semua dan dapat mendorong kemajuan Jurnal Penelitian Transportasi Laut sebagai wadah ilmu pengetahuan di bidang transportasi laut bagi masyarakat. Pada edisi ke-1 (satu) bulan Januari - Juni 2018, Jurnal Penelitian Transportasi Laut memuat 5 (lima) tulisan dengan beragam topik seputar transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan.

Pada awal tahun 2000 pangsa pasar armada Pelayaran Rakyat (Pelra) mengangkut 35% muatan general cargo angkutan laut dalam negeri, namun seiring dengan perkembangan teknologi transportasi laut dan meningkatan terhadap penertiban illegal logging, armada pelra menjadi terpuruk. Syafril KA dalam penelitiannya yang berjudul Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat dari Karakteristiknya mendeskriptifkan beberapa solusi penanganan Pelra.

Kabupaten Musi Banyuasin (Muba) merupakan kabupaten terkaya di Sumatera Selatan dan mempunyai banyak aliran sungai yang dapat dijadikan ruang lalulintas angkutan sungai. Dengan menggunakan metode analisis deskritif dan AHP diperoleh 4 titik simpul potensial angkutan sungai yang perlu dikembangkan sesuai dengan karakteristik hasil alam daerahnya.

Untuk mendukung kelancaran arus penumpang dan barang dari Teluk Nibung dari dan ke Sei Berombang, Pemerintah perlu memberikan pelayanan transportasi laut, dimana angkutan ini lebih efisien waktu tempuhnya dibanding angkutan jalan raya. Tujuan penelitian ini adalah pengembangan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung. Dengan menggunakan analisis diskriptif kuantitatif untuk memecahkan kebutuhan akan sarana transportasi lokal di wilayahnya.

Selain tulisan yang diulas diatas, masih terdapat tulisan lainnya yang menarik untuk dibaca pada edisi ini. Akhirnya kami dari Dewan Redaksi mengucapkan terima kasih kepada para penulis yang telah menyumbangkan pemikirannya dalam bentuk karya ilmiah yang dapat menambah wacana serta isi dari Jurnal Penelitian Transportasi Laut ini, semoga membawa manfaat bagi kita semua dan dapat mendorong kemajuan Jurnal Penelitian Transportasi Laut sebagai wadah informasi bagi masyarakat tentang pengetahuan di bidang transportasi.

Jakarta, Juni 2018

Salam, Dewan Redaksi

Jurnal
Penelitian Transportasi Laut

Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 ISSN No.1411-0504

Lembar abstrak ini boleh diperbanyak/di-*copy* tanpa seizin dan biaya

Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat dari Karakteristiknya
Syafril KA
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 1-14.

Pelayaran rakyat (Pelra) pernah memegang peran sangat penting dalam sejarah angkutan laut nasional. Sampai awal tahun 2000-an armada Pelra berhasil mengangkut 35% muatan general cargo angkutan laut dalam negeri. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi laut dan meningkatan terhadap penertiban illegal logging, armada pelra semakin terpuruk. Kajian ini bertujuan untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelra dalam sistem angkutan laut nasional, terutama untuk melayani daerah-daerah terpencil perbatasan, dan pedalaman. Analisis yang digunakan secara komprehensif, dengan pendekatan deskriptif baik kuantitatif maupun kulitatif, yang ditunjang oleh data primer hasil pengukuran, pengamatan, dan wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan dan peraturan perundang-undangan. Hasil kajian menggambarkan bahwa Kendala dalam pengembangan Pelra antara lain adalah dari aspek Muatan, aspek Peremajaan Armada, aspek Permodalan/ Pembiayaan, aspek Manajemen dan Sumber Daya Manusia.

Kata kunci : Pelayaran rakyat, pemberdayaan, daerah terpencil, deskriptif kualitatif.

Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai di Kabupaten Musi Banyuasin (Muba)
Feronika Sekar Puriningsih, Syafril KA
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 15-23.

Kabupaten Musi Banyuasin (Muba) merupakan kabupaten terkaya di Sumatera Selatan dan mempunyai banyak aliran sungai yang dapat dijadikan ruang lalulintas angkutan sungai. Dengan menggunakan metode analisis deskritif dan AHP diperoleh 4 titik simpul potensial angkutan sungai yang perlu dikembangkan, yaitu terminal P 11 yang berada di Muara Primer untuk konsolidasi muatan/ komoditi yang hendak diangkut ke luar Provinsi Sumatera Selatan, terutama menuju P. Jawa, Batam, bahkan ke luar negeri, Dermaga Sungai Lalan dan Dermaga Sungai Lilin dikembangkan untuk kebutuhan angkutan komoditi lokal masyarakat di sekitar aliran sungai, terutama yang berasal/ menuju kota Palembang, selain itu juga dapat digunakan sebagai angkutan feeder bagi perusahan-perusahaan guna mendistribusikan komoditinya dan/ atau menuju titik simpul utama untuk konsolidasi muatan, untuk selanjut dibawa keluar, dan Dermaga Sekayu, yang berada di Kota Sekayu, dikembangkan menjadi dermaga angkutan orang dan pariwisata, selain itu juga dijadikan dermaga persinggahan bagi komoditi yang ada di wilayah kabupaten lain.

Kata kunci : angkutan sungai, *analiytical hierarchy process* (AHP), Kabupaten Musi Banyuasin.

Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Rute Sei Berombang ke Teluk Nibung
Bambang Siswoyo
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 24-39

Untuk mendukung kelancaran arus penumpang dan barang dari Teluk Nibung dari dan ke Sei Berombang, Pemerintah perlu memberikan pelayanan transportasi laut, dimana angkutan ini lebih efisien waktu tempuhnya dibanding angkutan jalan raya. Tujuan penelitian ini adalah pengembangan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung. Dengan menggunakan analisis diskriptif kuantitatif untuk memecahkan kebutuhan penelitian, dengan terlebih dahulu melakukan survei lapangan. Hasil dari analisis bahwa tidak perlu adanya pengembangan jaringan rute Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung apabila dilihat dari potensi permintaan (demand), tidak ada permintaan yang signifikan mengenai kebutuhan angkutan laut sebagai sarana transportasi yang ada, untuk dapat menghubungkan Pelabuhan Teluk Nibung dari dan ke Pelabuhan Sei Berombang. Pergerakan hanya dilakukan oleh penduduk setempat untuk melakukan kegiatan yang bersifat rutin. Penduduk Teluk Nibung memiliki aktifitas yang rutin untuk melakukan pergerakan ke Sei Berombang.

Kata Kunci: Pelabuhan Teluk Nibung, Rute Pelayaran Angkutan Laut, Pelabuhan Sei Berombang.

Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan Respon *Stakeholder*
Ratna Indrawasih
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 40-54

Di negara Indonesia yang wilayahnya merupakan kepulauan dan perairan, angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang penting untuk mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Pelayaran rakyat merupakan salah satu sarana angkutan yang dapat menjangkau wilayah-wilayah kepulauan. Pada perkembangannya, saat ini keberadaan pelayaran rakyat itu telah terpinggirkan oleh beroperasinya kapal-kapal modern, serta kebijakan yang menyertainya, sehingga mengalami keterpurukan. Berkaitan dengan keterpurukan tersebut, menarik untuk dipertanyakan, faktor-faktor apa saja yang telah menyebabkannya? Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, FGD dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terpingirkannya pelayaran rakyat di Maluku Tengah adalah karena sarana pelayaran rakyat yang ada kalah bersaing dengan beroperasinya kapal cepat dari perusahaan angkutan laut dan kapal perintis (kapal ferry) yang disediakan oleh pemerintah. Keberadaan pelabuhan yang lebih suka bongkar muat dengan mesin juga merupakan permasalahan tersendiri yang dihadapi oleh pelayaran rakyat, sehingga pelayaran rakyat ditolak karena melakukan bongkar muat dengan tenaga manusia. Di samping itu, kebijakan pemerintah juga merupakan faktor yang kurang mendukung perkembangan pelayaran rakyat di Maluku. Padahal pelayaran rakyat berupa kapal kecil masih dibutuhkan oleh masyarakat kepulauan. Oleh karena itu perlu pengelolaan yang baik agar kapal pelayaran rakyat tetap ada.

Kata kunci : Kualitatif; Maluku Tengah; Pelayaran rakyat; respon *Stakeholder*; Terpinggirkan.

Evaluasi Pelabuhan Mesuji Untuk Masuk Dalam Trayek Tol Laut
Apri Yuliani
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 55-68

Rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji di Kabupaten Mesuji, Provinsi Lampung bertujuan untuk mendukung kelancaran distribusi barang dari Pulau Sumatera menuju Jakarta melalui Pelabuhan Sunda Kelapa, atau sebaliknya. Dengan keberadaan Pelabuhan Mesuji, waktu tempuh Kabupaten Mesuji – Jakarta hanya 5 jam, lebih cepat 10 jam dibandingkan dengan moda transportasi darat melalui Pelabuhan Bakauheni. Pelabuhan Mesuji diusulkan untuk masuk ke dalam trayek tol laut. Untuk menjadikan Pelabuhan Mesuji layak disinggahi kapal tol laut, perlu dilakukan analisis kelayakan yang meliputi analisis prediksi demand, analisis prediksi supply, analisis kinerja pelayanan transportasi saat ini dan analisis kebutuhan fasilitas pelabuhan di masa mendatang. Berdasarkan hasil pengolahan data, potensi bongkar dan muat di Pelabuhan Mesuji diperkirakan dapat mencapai 37.428 ton pada tahun 2017 dan sekitar 76.466 ton pada tahun 2028. Ukuran kapal maksimal yang dapat dilayani Pelabuhan Mesuji yaitu berat kotor 1,000 DWT dan panjang kapal 58 meter. Berdasarkan hasil pengolahan data, Pelabuhan Mesuji lebih tepat dimasukkan ke dalam trayek kapal perintis daripada trayek tol laut.

Kata kunci: evaluasi; Pelabuhan Mesuji; Rasio kinerja dermaga; Peramalan; Tol Laut

Jurnal
Penelitian Transportasi Laut
Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 ISSN No.1411-0504

The abstract sheet may reproduced/copied without permission or charge

Empowering of People Shipping by its Characteristics
Syafril KA
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 1-14.

People sihipping (Pelra) has held a very important role in the history of national sea transportation. Until the early 2000s the Pelra fleet managed to transport 35% of the general cargo of domestic sea freight cargo. Along with the development of marine transportation technology and increasing the curbing of illegal logging, pelra fleets are getting worse. This study aims to improve the role of Pelra sea transport in the national sea transportation system, especially to serve remote border areas, and inland. The analysis is used comprehensively, with both quantitative and qualitative descriptive approaches, which are supported by primary data from measurement results, observations, and interviews and secondary data in the form of literature and legislation. The results of the study illustrate that Constraints in the development of Pelra are, among others are aspects of content, aspects of Fleet Rejuvenation, Capital / Financing aspects, Management aspects, and Human Resources.

Keywords: People shipping, empowering, remote area, descriptive qualitative.

The Development of Potential Sea Transportation Node in Musi Banyuasin District
Feronika Sekar Puriningsih, Syafril KA
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 15-23.

Musi Banyuasin (Muba) is the richest districts in South Sumatra and has many streams that can be used as space shuttles river traffic. By using descriptive analysis method and AHP gained 4 nodes river transport potential that needs to be developed, the terminal P 11 in the delta Primer for the consolidation of cargo / commodity to be transported out of the province of South Sumatra, especially towards P. Java, Batam, even abroad, Dermaga Sungai Lalan and Dermaga Sungai Lilin developed for the transportation needs of commodities of local communities around the river, especially from / to the city of Palembang, but it also can be used as a transport feeder for firms to distribute the commodity and / or heading the main node points for cargo consolidation, than taken out, and Dermaga Sungai Sekayu, which is located in the city of Sekayu, developed into a dock for the transport and tourism, but it is also used as a stopover for commodity dock that is in a different district.

Keywords: river transport, analiytical hierarchy process (AHP), Musi Banyuasin District.

The Development of Sea Transportation Network Route Sei Berombang to Teluk Nibung
Bambang Siswoyo
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 26-42

To support the smooth flow of passengers and goods from Teluk Nibung from Sei Berombang, the Government needs to provide marine transportation services, which is more efficient travel time compared to road transport. The purpose this research is marine transportation route development the Port of Sei Berombang to Teluk Nibung. Use quantitative descriptive analysis to solve the needs of the research, by first conducting field surveys. From the analysis there isn't need for the development of the route network Port Sei Berombang to Teluk Nibung when seen from the potential demand, there isnt significant demand on the need for sea transport as a means of transportation that is, to be able to connect Teluk Nibung from and to Sei Berombang port. The movement is only carried out by local people to carry out activities that are routine. Teluk Nibung residents have to perform routine activities Sei Berombang movement.

Keywords: Teluk Nibung Port, sea transport network, Port Sei Berombang.

The Marginalized of People Shipping in Central Maluku Districts and Stakeholder Response
Ratna Indrawasih
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 40-54

In Indonesia country is the territory which consist of archipelago and most of it are waters, therefore shipping is an important means of transportation to develop community interaction in various fields. The people shipping is one of the means transportation for them to reach the spread islands. In the present, the existence of the people's shipping were pressurised by the operation of modern ships, as well as the implementation of related policies, thus experiencing a downturn. In this case, the slumped of the traditional local people shipping become the interesting matter to be discussed, have to find out the causing factors. The research was conducted with qualitative approach, data collection was obtained through in-depth interview, FGD and field observation. From the result of the research, it shows that the discontinuation of the local people's shipping in Central Maluku mostly caused by the existing facilities cannot be competed with the operation of modern shiping companies and ferry boats provided by the government. The existence of port with modern loading and unloading facilities are also an obstacle for the local people shippings, because the local people's shipping still utilised the human power for loading and unloading. In addition, the less of government suport also a tendency the development of local people shippings in Maluku. In fact, the local people shipping, even its small ship still needed by the people in the islands. Threefore it is necessary to maintain the local people shipping in a good manner..

Keyword: Qualitative; Central Maluku; People Shipping; Response of Stakeholder; Marginalized.

The Evaluation of Mesuji Port for Sea Toll Traject
Apri Yuliani
Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 55-68

Mesuji Port development planning in Mesuji District, Lampung Province is aimed to support commodities distribution from Sumatera Island to Jakarta through Sunda Kelapa Seaport, and vice versa. By the existence of Mesuji Port, Mesuji – Jakarta would be only 5 hours of trip, or 10 hours faster than ordinary ground trip via Bakauheni Port. Mesuji Port has been proposed to become one of Sea Toll traject. For feasibility reason, there must be conducted several feasibility studies comprise of demand prediction analysis, supply prediction analysis, existing transportation performance analysis, and future need for port facilities analysis. Thus, these studies hopefully propose a comprehensive recommendation for preparing Mesuji Port to become one of Sea Toll trajectory. Based on data processing result, potential throughput at Mesuji Port is estimated about 37.428 tons in 2017 dan about 76.466 tons in 2028. Characteristic of ship that it could berth at Mesuji Port is a ship with 1,000 DWT and 58 meters long ship. Based on analysis, Mesuji Port is considered to be proposed on a pioneer ship route rather than for sea toll trajectory.

Keywords: evaluation; port of Mesuji; Berth Occupation Ratio; Forecast; Sea Toll.

Jurnal
Penelitian Transportasi Laut
Volume 20, Nomor 1, Juni 2018 ISSN No.1411-0504

Lembar Penulis

A

Apri Yuliani "**Evaluasi Pelabuhan Mesuji Untuk Masuk Dalam Trayek Tol Laut**" Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 55-68

B

Bambang Siswoyo "**Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Rute Sei Berombang ke Teluk Nibung**" Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 24-39

F

Feronika Sekar Purningsih "**Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai di Kabupaten Musi Banyuasin (Muba)***"* Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 15-23.

R

Ratna Indrawasih "**Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan Respon Stakeholder**" Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No.1 Juni 2018, Hal 40-54

S

Syafril KA "**Pemberdayaan Pelayaran Rakyat dilihat dari Karakteristiknya**" Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 20 No. 1 Juni 2018, Hal 1-14.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

pISSN 1411-0504 / eISSN 2548-4087

Journal Homepage: http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut

Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya

Empowering of People Shipping by its Characteristics

Syafril K.A. *

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110

Diterima 18 J 2018; Disetujui 14 Juni 2018; Diterbitkan 21 Juni 2018

Abstrak

Pelayaran rakyat (Pelra) pernah memegang peran sangat penting dalam sejarah angkutan laut nasional. Sampai awal tahun 2000-an armada Pelra berhasil mengangkut 35% muatan general cargo angkutan laut dalam negeri. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi laut dan meningkatan terhadap penertiban *illegal logging*, armada pelra semakin terpuruk. Kajian ini bertujuan untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelra dalam sistem angkutan laut nasional, terutama untuk melayani daerah-daerah terpencil perbatasan, dan pedalaman. Analisis yang digunakan secara komprehensif, dengan pendekatan deskriptif baik kuantitatif maupun kulitatif, yang ditunjang oleh data primer hasil pengukuran, pengamatan, dan wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan dan peraturan perundang-undangan. Hasil kajian menggambarkan bahwa Kendala dalam pengembangan Pelra antara lain adalah dari aspek Muatan, aspek Peremajaan Armada, aspek Permodalan/ Pembiayaan, aspek Manajemen dan Sumber Daya Manusia.

Kata kunci:Pelayaran rakyat, pemberdayaan, daerah terpencil, deskriptif kualitatif.

Abstract

People shipping (Pelra) has held a very important role in the history of national sea transportation. Until the early 2000s the Pelra fleet managed to transport 35% of the general cargo of domestic sea freight cargo. Along with the development of marine transportation technology and increasing the curbing of illegal logging, pelra fleets are getting worse. This study aims to improve the role of Pelra sea transport in the national sea transportation system, especially to serve remote border areas, and inland. The analysis is used comprehensively, with both quantitative and qualitative descriptive approaches, which are supported by primary data from measurement results, observations, and interviews and secondary data in the form of literature and legislation. The results of the study illustrate that Constraints in the development of Pelra are, among others are aspects of content, aspects of Fleet Rejuvenation, Capital / Financing aspects, Management aspects, and Human Resources.
Keywords: People shipping, empowering, remote area, descriptive qualitative.

1. Pendahuluan

Dalam Undang-Undang RI No. 17 Tahun2008, Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan diamanatkan, bahwa pembinaan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut Pelayaran-Rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.

Secara lebih rinci peraturan perundangan tersebut mengatakan, bahwa pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat dilaksanakan untuk: (1) meningkatkan pelayanan ke daerah-daerah pedalaman dan/ atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau; (2) meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan (3) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.

Berdasarkan amanat tersebut, pemerintah sebagai pelaksana dari Undang-Undang berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pemberdayaan terhadap angkutan laut Pelayaran-Rakyat. Pembinaan tersebut ditujukan agar eksistensi

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: buyung55@yahoo.com

doi: http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.792
1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.
Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan
Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Pelayaran-Rakyat tetap dipertahankan sebagai warisan budaya bangsa. Selain itu keberadaan Pelayaran-Rakyat akan membantu sistem transportasi nasional, terutama untuk daerah pedalaman, terpencil, dan terisolir.

Sejarah menunjukkan, bahwa angkutan laut Pelayaran-Rakyat pernah menguasai pangsa pasar untuk angkutan barang-barang umum (general cargo) domestik sekitar 35 % dari total muatan general cargo melalui laut (Dephub-Lemhannas-1992). Pelayaran-Rakyat mempunyai jaringan trayek dari Sabang-Merauke, kapal-kapal Pelayaran-Rakyat dapat masuk ke pelabuhan-pelabuhan yang tidak dapat dimasuki oleh kapal-kapal konvensional.

Namun kejayaan tersebut mulai pudar seiring dengan perkembangan teknologi transportasi khususnya transportasi laut, semakin baiknya kondisi prasarana dan sarana dibidang transportasi laut, serta semakin meningkatnya pemberantasan terhadap *ilegal logging*.

Meningkatnya pemberantasan terhadap *ilegal logging*, menambah parahnya kondisi Pelayaran-Rakyat, padahal muatan kayu, selama ini merupakan primadona muatan bagi kapal-kapal Pelayaran-Rakyat. Kelangkaan kayu juga menjadi penyebab sulitnya bagi peremajaan armada Pelayaran-Rakyat. Padahal, kebutuhan akan peremajaan kapal tradisional juga sangat diperlukan mengingat rata-rata usia kapal tradisional Pelayaran-Rakyat yang beroperasi saat ini banyak yang sudah tua (Alfarizi dan Achmadi,tanpa tahun**)**

Menurut berbagai penelitian, terdapat berbagai kendala dalam pengembangan Pelayaran-Rakyat. Kendala tersebut antara lain adalah dari: (1) aspek Muatan; (2) aspek Peremajaan Armada; (3) aspek Permodalan/ Pembiayaan; (4) aspek Manajemen; dan (5) Sumber Daya Manusia (SDM).

Kajian ini, berupaya mengungkapkan pemberdayaan Pelayaran-Rakyat dengan studi kasus Pelabuhan Sampit di Kabupaten Kota Waringin Timur (Kotim) Provinsi Kalimantan Tengah (Kalteng), dengan melihat kondisi eksisting/ keberadaan angkutan laut Pelayaran-Rakyat di daerah.

Tujuanya kajian adalah untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelayaran-Rakyat dalam sistem angkutan laut nasional, terutama untuk melayani daerah-daerah terpencil perbatasan, dan pedalaman.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, maka ruang lingkup kajian mencakup:

1. Inventarisasi dan identifikasi peraturan perundangan terkait dengan kebijakan Pelayaran-Rakyat;
2. Inventarisasi dan identifikasi wilayah sebaran angkutan laut Pelayaran-Rakyat yang masih eksis;
3. Inventarisasi dan identifikasi jumlah dan kondisi armada Pelayaran-Rakyat di daerah basis Pelayaran-Rakyat (pelra), berdasarkan jenis dan ukuran;
4. Inventarisasi dan identifikasi muatan dominan armada Pelayaran-Rakyat;
5. Inventarisasi dan identifikasi tentang kebijakan terkait dengan pangsa muatan kapal Pelayaran-Rakyat
6. Analisis dan evaluasi pemberdayaan dan pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat

2. Landasan Teori

2.1. Landasan Hukum

Terdapat beberapa peraturan perundangan yang merupakan landasan kajian ini, antara lain:

1. Undangan-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan;
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;
6. *Instruksi Presiden* Republik Indonesia. *Nomor 5 Tahun 2005*. Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
7. Peraturan Menteri Perhubungan No.93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang terachir dirubah dengan KM.74 Tahun 2016;
8. Peraturan Menteri Perhubungan No.KM.65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standar) Berbendera Indonesia;

2.2. Pengertian dan Definisi

Dalam Peraturan Pemerintah RI. No.20 Tahun Tentang Angkutan di Perairan, dikatakan bahwa angkutan laut terdiri dari: angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.

Berdasarkan pengertian pada PP.20 Tahun 2010 tersebut, angkutan laut Pelayaran-Rakyat tidak termasuk dalam sub sistem angkutan laut dalam negeri, namun merupakan sub sistem tersendiri dalam sistem angkutan laut nasional.

Sesuai Undang-Undang RI. No.17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran, terdapat beberapa definisi yang terkait dengan pelayaran rakyat, yaitu:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim;
2. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal;
3. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu;

2.3. Sejarah Panjang Pelayaran-Rakyat

Pelayaran-Rakyat mempunyai sejarah panjang dalam mempersatukan rakyat dan bangsa Indonesia. Dengan adanya kapal/ armada, yang melayari laut, selat, dan teluk untuk menghubungkan pulau-pulau, merupakan urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya, Majapahit, dan Demak menjadi bukti nyata, bahwa kejayaan suatu negara di Nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan maritim.

Kapal kayu Pinisi, Lambo, Lete, dan Nade telah digunakan di Indonesia sejak beberapa abad yang lalu, diperkirakan kapal pinisi sudah ada sebelum tahun 1500-an. Menurut naskah Lontarak I Babad La Lagaligo pada abad ke 14, Pinisi pertama sekali dibuat oleh Sawerigading, Putera Mahkota Kerajaan Luwu untuk berlayar menuju negeri Tiongkok hendak meminang Putri Tiongkok yang bernama We Cudai. Sawerigading berhasil ke negeri Tiongkok dan memperisteri Puteri We Cudai. Setelah beberapa lama tinggal di negeri Tiongkok, Sawerigading kembali kekampung halamannya dengan menggunakan Pinisinya ke Luwu. Menjelang masuk perairan Luwu kapal diterjang gelombang besar dan Pinisi terbelah tiga yang terdampar di desa Ara, Tanah Beru dan Lemo-lemo. Masyarakat ketiga desa tersebut kemudian merakit pecahan kapal tersebut menjadi perahu yang kemudian dinamakan Pinisi.

Sejarah telah mencatat peran dan kekuatan armada kapal PELRA di Indonesia, baik sebagai alat transportasi dan perdagangan maupun sebagai armada perang.

Sebagai alat transportasi (angkutan laut), pada awalnya Pelayaran-Rakyat berfungsi sebagai alat pengangkut barang-barang para saudagar (pedagang) dalam berniaga ke seluruh pelosok Nusantara, bahkan sampai ke mancanegara. Perkembangan selanjutnya Pelra sebagai moda transportasi laut penghubung antar pulau. Masyarakat dapat memanfaatkannya sebagai transportasi perorangan ataupun mengangkut barang.

Keberadaan Pelra terus berkembang, dan puncak perkembangannya terjadi pada kurun waktu antara 1975 sampai dengan akhir tahun 80an, dengan adanya program motorisasi armada Pelayaran-Rakyat pada tahun 1974, sebagai tindaklanjut Seminar Pelayaran-Rakyat di Makassar.

Seiring dengan perkembangan zaman, kemajuan teknologi perkapalan, konstruksi pelabuhan, dan adanya tuntutan pengguna jasa akan transportasi laut yang selamat, aman, nyaman, efektif dan efisien peran PELRA mulai memudar.

Melihat semakin lesunya industri pelayaran nasional, termasuk angkutan laut Pelayaran-Rakyat, pada tahun 2005 Pemerintah menerbitkan Inpres No. 5 Tahun 2005 Tentang. Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Kapal-kapal pelayaran rakyat yang merupakan bagian dari industri pelayaran nasional juga termasuk untuk diberdayakan, sebagaimana diamanatkan dalam Inpres No. 5 Tahun 2005 tersebut dan juga terutama amanat Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2008.

Kebijakan tersebut merupakan kewajaran, karena sejak dahulu rakyat dan bangsa Indonesia telah mempunyai jiwa bahari, yang terkenal dengan pelautnya yang trampil dan cakap mengarungi laut dan samudera sampai ke Afrika Selatan. Artinya sejak dahulu nenek moyang bangsa Indonesia sudah memanfaatkan laut sebagai mata pencaharian sekaligus prasarana transportasi.

2.4. Penelitian Terkait

1. M Khairan Zakky Alfarizi (1), Tri Achmadi (2), Analisis Pembiayaan Armada Kapal Pelayaran Rakyat (Studi Kasus Kalimas Surabaya), Surabaya, Tanpa Tahun;
2. Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasi Kapal Layar Motor Di Pelabuhan Paotere, Makassar
3. Trizkia Woro Astiti, Revitaslisasi Armada Pelayaran Rakyat Dengan Menggunakan Kapal Baja Lambung Pelat Datar, Depok, 2015
4. Departemen Perhubungan dan Lemhannas, Kajian Pengembangan Pelayaran Rakyat, Jakarta, 1992
5. Badan Litbang Perhubungan, Studi Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat dalam Memperoleh Pangsa Pasar, Jakarta, 2002

3. Metode

3.1. Kerangka Pemikiran

Dalam pemberdayaan angkutan laut Pelayaran-Rakyat dapat ditinjau dari aspek: Muatan, armada, kepelabuhanan, dan sumber daya manusia (SDM).

Dari aspek muatan, dilihat tentang jenis muatan yang diangkut, kemitraan terutama dengan pengguna jasa, dan kebijakkan pemerintah dalam mendukung eksistensi angkutan laut Pelayaran-Rakyat.

Dari aspek armada, dilihat tentang:

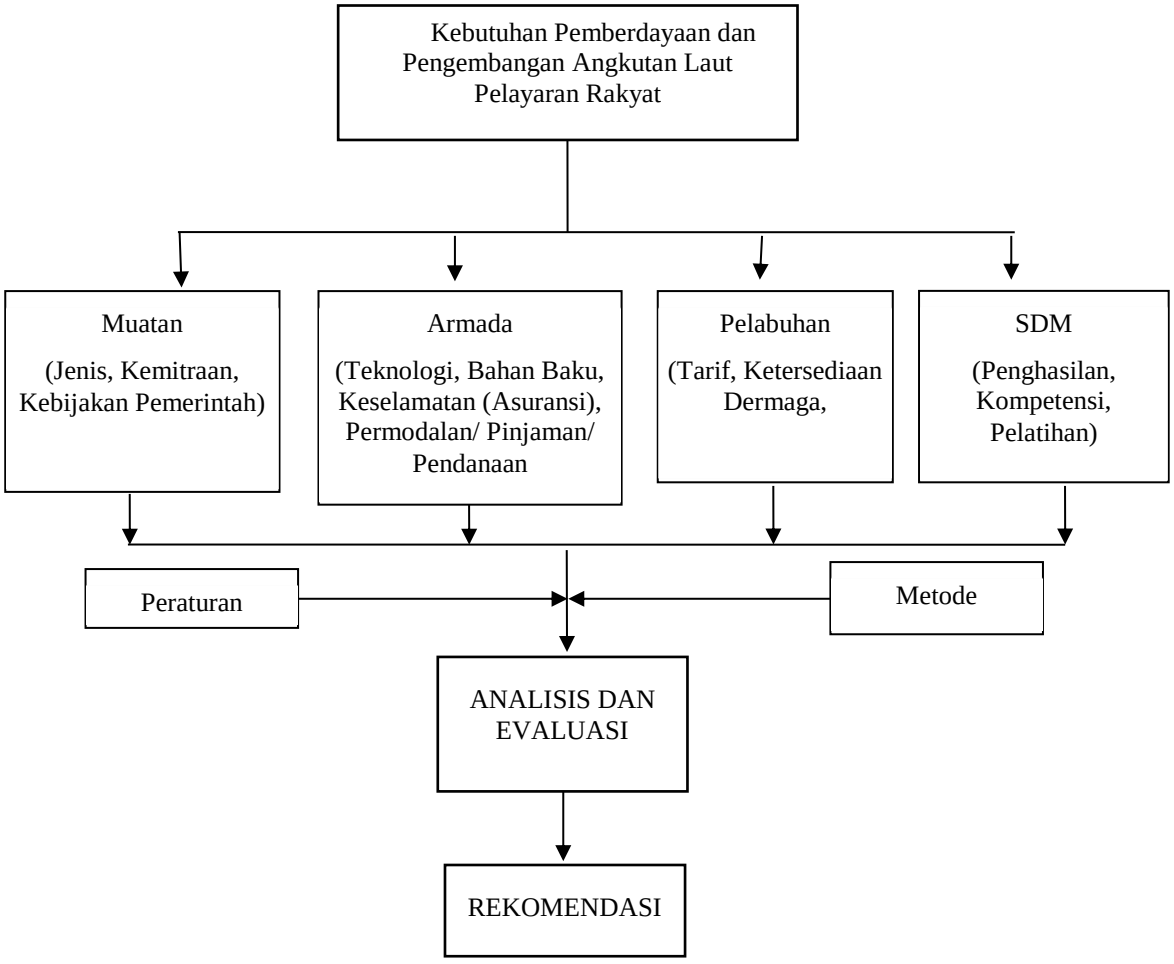
- Teknologi yang menyangkut kecepatan, peralatan, klasifikasi, dan dok/ galangan kapal;
- Bahan baku yang menyangkut: ketersediaan bahan, alternatif bahan, kemudahan memperoleh bahan;
- Keselamatan yang menyangkut: asuransi armada dan muatan, dan alat perlengkapan keselamatan di kapal;
- Permodalan yang menyangkut: modal usaha, pengadaan/ peremajaan armada, pinjaman bank/ lembaga pendanaan.

Dari aspek kepelabuhanan dilihat tentang: ketersediaan tambat dan labuh, serta tarif yang wajar.

Dari aspek SDM dilihat tentang: penghasilan, kompetensi, dan diklat.

Kesemua aspek tersebut dilihat dari berbagai peraturan perundangan yang berlaku, yang selanjut dianalisis dengan menggunakan metode ilmiah yang ada.

Untuk selanjutnya dilakukan analisis dan evaluasi dengan metode pendekatan kuantitatif dan kualitaf. Tahap akhir adalah memberikan rekomendasi dan kebijakan dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat, khususnya di Pelabuhan Sampit. Secara diagram kerangka pikir tersebut terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Pikir

3.2. Metode Dan Alat Analisis

Analisis dan evaluasi dilakukan secara komprehensif, dengan pendekatan deskriptif baik kuantitatif maupun kulitatif, yang ditunjang oleh data primer hasil pengukuran, pengamatan, dan wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan dan peraturan perundang-undangan.

3.3. Rancangan Penelitian Dan Kebutuhan Data

Rancangan kajian terdiri dari; kebutuhan data dan informasi, serta metode pengumpulan data.

1. Kebutuhan Data dan Informasi.

   Kebutuhan data terdiri dari kebutuhan data sekunder dan primer. Data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait. Sedangkan data primer adalah data atau informasi yang akan diperoleh langsung dari hasil tinjauan di lapangan. Data primer berupa hasil wawancara atau pengisian kuesioner dari pihak-pihak yang terkait dengan kondisi ketersediaan jaringan yang ada.

2. Metode pengumpulan data.

   Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survei kepustakaan, meliputi dasar-dasar teori, referensi-referensi, serta peraturan perundang-undangan yang terkait dan relevan dengan kajian.

   Data sekunder juga diperoleh dari sumber instansi terkait, seperti: (a) Masyarakat Pelra seperti: Pemilik Kapal, Nahkoda/ Juragan Kapal, ABK, Agen/ Kepala Cabang Perusahaan Pelayaran-Rakyat; dan (b) Pengguna jasa angkutan Pelayaran-Rakyat, seperti: Pemilik barang, EMKL,

   Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan di lokasi, dengan melakukan wawancara, pengamatan langsung/ observasi, penyebaran kuesioner yang telah disusun sebelumnya. Kuisioner juga digunakan sebagai panduan pada saat wawancara.

3. Sumber Data dan Informasi.

   Untuk memenuhi kebutuhan data dan informasi tersebut disusun seperangkat kuisioner sebagai alat instrumen, yang akan disebarkan kepada instansi terkait dengan penelitian serta para operator dan penguna jasa transportasi jika dipandang perlu dilakukan pula wawancara dengan berbagai pihak terkait.

   Untuk melengkapi data data informasi tersebut juga dilakukan *Focus Group Discussion* dengan pihak-pihak yang relevan dengan penelitian.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Peran Armada Pelayaran Rakyat Di Pelabuhan Sampit

Kabupaten Kotawaringin Timur merupakan salah satu dari 14 kabupaten/kota yang ada di wilayah Provinsi Kalimantan Tengah dan beribukota di Sampit. Kabupaten Kotawaringin Timur terletak pada posisi 112o7’29” – 113o14’22” Bujur Timur dan 1o11’50” – 3o18’51” Lintang Selatan. Pelabuhan Sampit merupakan salah satu pelabuhan yang merupakan sentra kegiatan Pelra.

1. Share Kunjungan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Pada tahun 2005 kapal-kapal dalam negeri berkunjung sebanyak 2.720 unit dan 70,22% merupakan armada Pelra. Namun pada tahun 2016 kapal-kapal Pelra yang berkunjung di Pelabuhan Sampit hanya 13,86% dari total kunjungan kapal sebanyak 2.923 unit.

Berdasarkan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit selama kurun waktu 2005-2016 dapat ditarik kesimpulan bahwa:

a. Tahun 2005 kapal-kapal Pelra masih mendominasi kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit yang mencapai sebesar 235,80% dibandingkan kapal-kapal nasional dalam negeri;
b. Tahun 2016 kapal-kapal Pelra yang berkunjung di Pelabuhan Sampit menurun sangat drastis, yaitu hanya sekitar 16,08% dibandingkan kapal-kapal pelayaran nasional.

Gambaran lebih jelas tentang kunjungan kapal di pelabuhan Sampit dapat dilihat pada tabel 1 dan gambar 2.

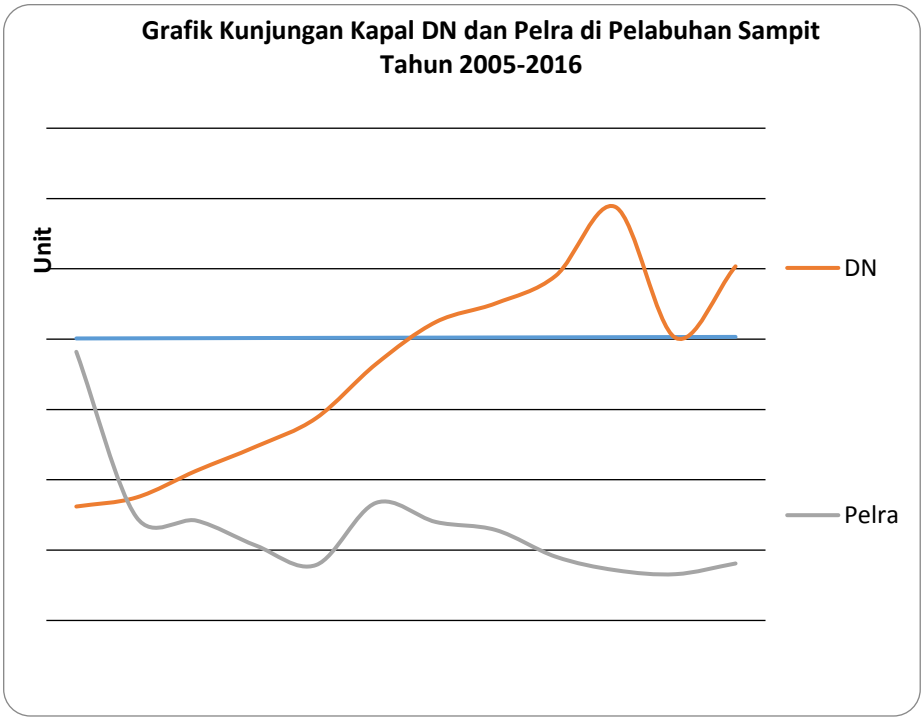
Tabel 1

Kunjungan Kapal di Pelabuhan Sampit Berdasarkan Jenis Pelayaran Tahun 2005-2016

Tahun	Jumlah Kunjungan Kapal	Pelayaran Konvensional		Pelra	
		Ship Call		Ship Call	
		(Unit)	(%)	(Unit)	(%)
2005	2.720	810	29,78	1.910	70,22
2006	1.610	874	54,29	736	45,71

2007	1.774	1.064	59,98	710	40,02
2008	1.769	1.237	69,93	532	30,07
2009	1.832	1.438	78,49	394	21,51
2010	2.659	1.823	68,56	836	31,44
2011	2.822	2.122	75,19	700	24,81
2012	2.898	2.255	77,81	643	22,19
2013	2.904	2.451	84,40	453	15,60
2014	3.296	2.939	89,17	357	10,83
2015	2.338	2.009	85,93	329	14,07
2016	2.923	2.518	86,14	405	13,86

Sumber : KSOP Sampit diolah



Gambar 2. Grafik Kunjungan Kapal DN dan Pelra di Pelabuhan Sampit Tahun 2005-2016

2. Pertumbuhan Muatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Selama 12 tahun terakhir yaitu sejak tahun 2005 sampai dengan tahun 2016 terjadi penurunan muatan yang diangkut oleh kapal-kapal Pelra dari dan ke Pelabuhan Sampit yang sangat siginifikan, yaitu sebesar (78,59).

Pada tahun 2005 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra sebanyak 868.973 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 9.374 ton (8,30%) dan muat sebanyak 859.599 ton (91,70%). Angka tersebut menggambarkan bahwa selama 12 tahun terakhir atau turun rata-rata sebesar (5,08%) per tahun

Pada tahun 2016 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra turun menjadi 186.045 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 156.548 ton (84,15%) dan muat sebanyak 29.497 ton (15,85%).

3. *Share* Muatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Seiring dengan berjalannya waktu, berkembangnya teknologi perkapalan, dan semakin baiknya fasilitas alur pelayaran serta pelabuhan, pangsa (*share*) muatan yang diperoleh angkutan laut Pelra semakin berkurang.

Pada tahun 2005 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra sebanyak 868.973 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 9.374 ton (8,30%) dan muat sebanyak 859.599 ton (91,70%).

Pada saat itu jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang keluar-masuk Pelabuhan Sampit sebanyak 1.545.420 ton, dan angkutan laut Pelra memperoleh pangsa sebanyak 868.973 ton atau sebesar 56,23 %.

Pada tahun 2016 jumlah muatan angkutan laut di dalam negeri sebanyak 4.880.459 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 1.240.172 ton dan muat sebanyak 3.640.287 ton. Sedangkan kapal-kapal Pelra mengangkut sebanyak 186.045 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 156.548 ton (84,15%) dan muat sebanyak 29.497 ton (15,85%).

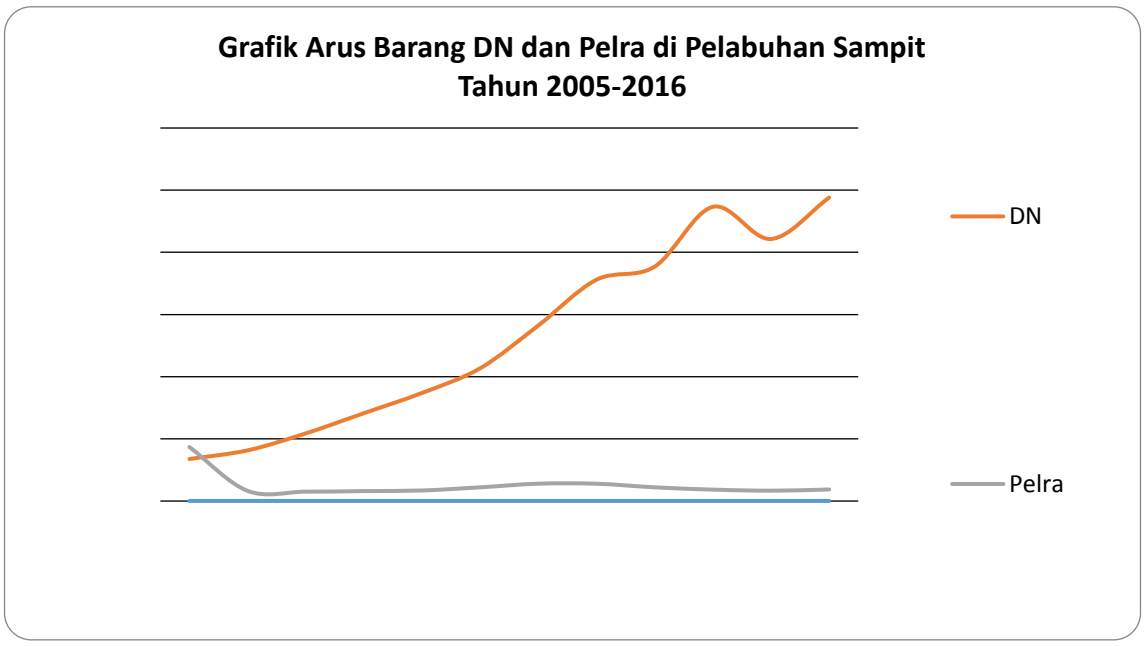
Angka-angka tersebut menggambarkan bahwa pada tahun 2016, angkutan laut Pelra hanya mengangkut sebesar 3,67% dari total angkutan laut perdagangan dalam negeri sebanyak 5.066.504 ton. Secara lebih jelas share perolehan muatan kapal pelayaran dapat dilihat pada tabel.2 dan gambar 3.

Tabel 2

Arus Barang di Pelabuhan Sampit Berdasarkan Jenis Pelayaran Tahun 2005-2016

Tahun	Luar Negeri		Dalam Negeri			Pelra					
	Impor	Ekspor	Bongkar	Muat	Jumlah	Bongkar	Muat	Jumlah	Pertum-buhan Muatan (%)	Rasio Muat VS Bongkar (%)	*Share* Pelra Terhadap Muatan DN (%)
2005	15.400	37.431	254.608	421.839	676.447	9.374	859.599	868.973		91,70	128,46
2006	49.125	65.433	374.287	441.203	815.490	16.151	147.698	163.849	(81,14)	9,14	20,09
2007	55.135	1.391.982	454.859	633.496	1.088.355	38.674	112.501	151.175	(7,74)	2,91	13,89
2008	40.231	2.614.478	580.005	833.163	1.413.168	68.859	91.180	160.039	5,86	1,32	11,32
2009	7.811	2.504.394	693.114	1.046.100	1.739.214	68.179	101.792	169.971	6,21	1,49	9,77
2010	8.638	925.029	864.187	1.272.038	2.136.225	157.534	63.267	220.801	29,91	0,40	10,34
2011	15.321	254.703	972.806	1.851.656	2.824.462	216.341	63.007	279.348	26,52	0,29	9,89
2012	26.798	886.013	1.162.225	2.398.322	3.560.547	226.827	51.841	278.668	(0,24)	0,23	7,83
2013	34.665	20.431.456	1.139.629	2.631.203	3.770.832	180.182	40.777	220.959	(20,71)	0,23	5,86
2014	33.817	1.398.274	1.434.478	3.297.893	4.732.371	159.253	24.598	183.851	(16,79)	0,15	3,88
2015	30.310	764.901	1.322.277	2.893.104	4.215.381	151.450	15.004	166.454	(9,46)	0,10	3,95
2016	29.197	923.554	1.240.172	3.640.287	4.880.459	156.548	29.497	186.045	11,77	0,19	3,81

Sumber: KSOP Sampit



Gambar 3. Grafik Kunjungan Kapal DN dan Pelra di Pelabuhan Sampit Tahun 2005-2016

4.2 Karakteristik Umum Pelayaran Rakyat

Menurut Pasal 1, UU Nomor 17 tahun 2008, Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/ atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Karakteristik tersebut antara lain adalah:

1. *Aspek Jaringan/ Trayek Pelayaran Rakyat.*

   UU No 17 Tahun 2008 pada Pasal 16 ayat (3) mengatakan, bahwa armada angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur (*reguler*) maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*).

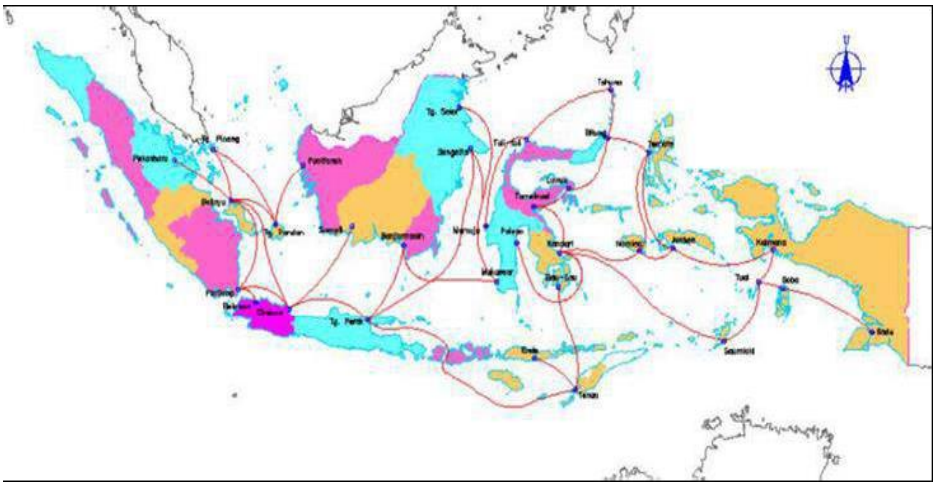
   Untuk jaringan trayek dalam negeri, armada pelayaran berada di seluruh wilayah perairan Nusantara, dengan sentra/ *home base* di banyak pelabuhan. Pelabuhan yang menonjol menjadi sentra armada Pelra adalah: Muaro (Padang), Jambi, Palembang, Sunda Kelapa, Gresik, Pontianak, Sambas, Kumai, Sampit, Bima, Larantuka, Makassar, Ambon, dan pelabuhan-pelabuhan di Papua.

   Untuk trayek lintas batas, banyak terdapat di Kepulauan Riau, Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, NTT, dan Maluku Utara.

   Rute Pelra sendiri mempunyai ciri khas yaitu biasanya kapal-kapal Pelra ini menyinggahi daerah-daerah yang tidak bisa di singgahi oleh kapal-kapal niaga lainnya, terlebih lagi untuk daerah Timur Indonesia yang harus melewati sungai. Kapal tradisional ini masih sangat diandalkan.

   Menurut Prasetyo (2017) Kapal Pelra biasanya berupa Kapal Layar Motor (KLM) dengan ukuran s.d. GT.500 atau Kapal Motor (KM) sekurang-kurangnya GT.7 s.d. GT.35, dengan *draf*t tertentu. Oleh sebab itu, *draft* kapal Pelra, kecepatan dan ukuran kapal Pelra menjadi pertimbangan kriteria dalam penentuan daerah pelayaran (Lugito Prasetyo, 2017**)**.

   Secara umum rute kapal Pelra dapat dilihat dalam gambar 4.



Gambar 4. Rute Pelayaran Rakyat secara umum

Dari gambar IV-3. di atas terlihat, bahwa rute Pelra hampir sama dengan pelayaran nasional, namun pelra lebih masuk ke daerah yang sulit atau bahkan tidak disinggahi kapal pelayaran nasional. Kapal Pelra biasanya mengangkut hasil hutan dan hasil perkebunan dari daerah yang sulit dijangkau dengan jalur darat.

Dengan masuknya kapal-kapal konvensional (non pelra) pada pelabuhan-pelabuhan tersebut, mengakibatkan armada Pelra banyak yang hanya melayani trayek pendek dan dan daerah pedalaman. Akibat lain, pelabuhan-pelabuhan yang awalnya merupakan sentra armada Pelra telah banyak pula disinggahi kapal-kapal konvensional, sehingga armada pelayaran-rakyat secara perlahan tapi pasti semakin tersisih, terutama pada pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan. Pelabuhan-pelabuhan tersebut, seperti: Jambi, Palembang, Sunda Kelapa dan lain-lain.

2. *Aspek Armada Pelayaran Rakyat.*

   Armada Pelra, yang umumnya terbuat dari kayu, misalnya jenis Phinisi, membentuk mekanisme industri transportasi laut yang unik. Dilihat dari sisi populasi, umumnya kapal-kapal Pelra berukuran kecil, sehingga sering disebut armada semut. Kapal-kapal yang berukuran relatif kecil tersebut dapat masuk ke daerah-daerah pedalaman dan terpencil, dengan perairan yang dangkal dan fasilitas pelabuhan terbatas, atau daerah-daerah

yang tidak dapat diakses oleh kapal berukuran besar, baik karena alasan finansial (kurang menguntungkan) atau fisik (pelabuhan dangkal) seperti terlihat pada gambar 5.

Pada tahun 2008 diperkirakan sedikitnya terdapat sekitar 3.000 unit kapal, sedang yang terdaftar sebagai anggota PELRA hanya sekitar 1.200-an unit kapal. Armada Pelra tersebut melayari seluruh pelosok Nusantara. Kapal-kapal itu melayani pengangkutan barang hingga 10 juta ton per tahun (A.K Jaelani, 2008).



Gambar 5. Pelayaran Rakyat Sandar Di Tepian Sungai Barito

Menurut bentuk dan desainnya, kapal PELRA terdiri dari:

- Pinisi, yang dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Bugis dan Makasar;
- Lambo, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Bugis, Buton, dan Nusa Tenggara;
- Lete, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Madura;
- Nade, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Riau.

Pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam pembuatan kapal Pelra masih sangat terbatas, kapal Pelra dibuat secara tradisional. Para pengrajin pembuat kapal tidak menggunakan gambar/ desain, melainkan hanya berdasarkan pengalaman turun temurun sesuai dengan ciri khas daerah masing-masing serta menggunakan bahan-bahan setempat. Walaupun demikian, ternyata konstruksi kapal tradisional tersebut cukup kuat digunakan.

Bentuk teknologi modern yang telah digunakan adalah radio komunikasi/GPS (*global positioning system*), derek/ boom dan motorisasi. Motor/ mesin tersebut dipasang disesuaikan dengan kemampuan teknis konstruksi kapal yang diatur dengan keputusan Dirjen Perhubungan Laut.

Menurut PP No. 20 Tahun 2010, Pasal 45 ayat (2) UU No.17 Tahun 2008 dikatakan, bahwa Penggunaan kapal angkutan laut pelayaran-rakyat berupa: (a) Kapal Layar (KL) tradisional yang digerakkan sepenuhnya oleh tenaga angin; (b) Kapal Layar Motor (KLM) berukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luas layar sesuai ketentuan; atau (c) Kapal Motor (KM) dengan ukuran tertentu. Namun pada kenyataannya, banyak KLM yang sepenuhnya menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak utama. Hal ini tentu akan mempengaruhi sambungan pada papan badan kapal yang diakibatkan oleh vibrasi (getaran) mesin kapal.

Dari aspek peremajaan, para pengusaha Pelayaran-Rakyat mengalami kesulitan antara lain disebabkan: (a) bahan baku (kayu); (b) dalam pembiayaan; (c) Mahalnya harga kapal; (d) kurangnya modal; (e) Pihak asuransi pun enggan menerima kapal-kapal pelayaran rakyat, karena rentan terhadap keselamatan pelayaran dan tidak di klas-kan pada BKI; (f) Pihak perbankan masih enggan memberikan pinjaman modal, karena tidak adanya anggunan. Biasanya bagi perusahaan pelayaran, anggunan adalah berupa kapal.

Dalam peraturan perundangan, baik itu Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maupun Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, secara implisit tidak disebutkan bahwa kapal-kapal pelayaran rakyat terbuat dari "**kayu**", bahasa yang acap digunakan adalah "**pada umumnya terbuat dari kayu**". Jadi untuk meningkatkan daya saing dan keselamatan pelayaran nampaknya armada pelayaran rakyat menggunakan bahan lain (misalnya: besi) sebagai bahan baku pembuatan armada. Salah satu contoh misalnya "menggunakan kapal baja lambung pelat datar" (**Trizkia Woro Astiti**).

3. Pengusahaan/ Manajemen Pelayaran Rakyat.

Untuk memberikan adanya kepastian usaha, PELRA diarahkan dalam bentuk badan hukum, seperti: PT, CV, Firma, atau Koperasi.

Kepemilikan kapal/modal PELRA adalah sendiri/keluarga, artinya belum ada saham yang dimiliki oleh pihak lain. Kewenangan dan tanggung jawab semuanya diatur oleh pemilik kapal.

Sistem pendapatan yang diterapkan pada pengusahaan adalah bagi hasil, yaitu antara pengusaha dan awak kapal. Dalam sistem bagi hasil, ABK bukan buruh, tetapi mitra usaha bagi pengusaha PELRA.

Unsur pembagi sebelum era motorisasi adalah perahu (50%) dan ABK (50%), sedangkan pada era motorisasi ada tambahan unsur pembagi, yaitu mesin. Dengan demikian, untuk kapal/perahu yang mempunyai tenaga penggerak pembantu motor, unsur pembagi dalam sistem bagi hasil adalah kapal/ perahu (33,33%), mesin (33,33%), dan ABK (33,33%).

Pada umumnya perusahaan PELRA masih mempunyai investasi yang relatif sederhana, baik untuk investasi pokok berupa armada, maupun investasi penunjang seperti kendaraan dan gedung perkantoran.

4. Aspek Permodalan/ Pembiayaan.

Dari aspek permodalan/ pembiayaan, para pengusaha Pelayaran-Rakyat sangat kesulitan dalam mengembangan usaha, dan peremajaan armada.

Zakky dan Ahmadi mengatakan, bahwa untuk meningkatkan peran serta Pelayaran-Rakyat kembali dalam kegiatan pelayaran di Indonesia, salah satu cara yaitu dalam bidang pembiayaan armada kapal tradisional.

Aspek pembiayaan ini diperlukan, karena sangat sedikit sekali atau bahkan belum pernah adan lembaga keuangan yang menyentuh sektor ini dan turut membantu para pelaku usaha Pelayaran-Rakyat dalam pembiayaan pengadaan/peremajaan armada kapal tradisionalnya. Pada kondisi saat ini, pembiayaan pengadaan/ peremajaan armada kapal tradisional hanya berasal dari kantong para pelaku usaha Pelayaran-Rakyat itu sendiri, sehingga memakan waktu yang cukup panjang dalam pembangunan kapal kayu karena keterbatasan dana.

5. Aspek Muatan.

Kapal PELRA (PLM/KLM) dapat mengangkut muatan seperti: barang umum (*general cargo*), barang kebutuhan pokok, barang curah kering/dan atau curah air, barang-barang yang sejenis dalam jumlah tertentu sesuai dengan kondisi kapal.

Pasal 49 Peraturan Pemerintah No 20 Tahun 2010 mengatakan, bahwa Perusahaan pelayaran-rakyat dalam melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur dapat mengangkut muatan (a) Barang umum (general cargo); (b) Barang curah kering dan/atau curah cair; dan/atau (c) Barang yang sejenis, dalam jumlah tertentu, sesuai dengan kondisi kapal pelayaran-rakyat.

Pada zaman kejayaannya, armada pelayaran-rakyat mengangkut barang-barang BULOG untuk didistribusikan ke daerah-daerah pedalaman dan terisolir, dan/ atau daerah yang tidak dimasuki oleh kapal-kapal konvensional, baik karena alasan ekonomi (kurang menguntungkan) maupun alasan teknis (perairan dangkal). Artinya, pada saat itu kapal-kapal pelayaran-rakyat tidak kekurangan muatan.

Saat ini, armada pelayaran-rakyat sangat sulit untuk memperoleh muatan, karena para pemilik barang lebih memilih menggunakan kapal-kapal Ro-ro dan kapal-kapal modern lainnya. Untuk mencari muatan, kapal-kapal Pelayaran-Rakyat sering harus berlabuh dalam waktu yang lama dan menunggu barang yang akan diangkut.

Untuk meningkatkan muatan pemerintah hendaknya mendorong para pengusaha untuk melakukan:

a. Kemitraan dan para pemilik barang, baik dengan kemitraan jangka pendek, menengah maupun jangka panjang;

b. Mendorong barang-barang pemerintah dan BUMN untuk dikapalkan dengan armada Pelra;

c. Diversifikasi usaha, misalnya untuk angkutan wisata

6. Sumber Daya Manusia (SDM).

Peningkatan SDM tertuang pula dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada Pasal 16 ayat (2) butir.c. yang mengatakan bahwa pengembangan pelayaran rakyat ditujukan untuk meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional. Peningkatan SDM dipertegas dalam PP No,20 Tahun 2010 sebagaimana tercantum pada pada Pasal 47 ayat (3) butir.a. yang mengatakan, bahwa peningkatan keterampilan sumber daya manusia bagi pengusaha dan awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan melalui pendidikan/pelatihan kepelautan yang diselenggarakan termasuk di pelabuhan sentra pelayaran-rakyat.

Hal ini menggambarkan bahwa pemerintah mempunyai kewajiban untuk melakukan peningkatan ketrampilan SDM pelayaran-rakyat melalui pendidikan dan pelatihan terhadap:

a. Pengusaha atau manajemen angkutan laut pelayaran rakyat; dan

b. Awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan.

7. Asuransi Kapal dan Muatan Pelayaran Rakyat.

Perusahaan Pelra tidak mengasuransikan kapal dan muatannya, karena belum ada perusahaan asuransi yang mau menjamin. Perusahaan asuransi masih menganggap kapal Pelra memiliki resiko tinggi karena terbuat dari kayu.

4.2 Upaya Peningkatan Peran Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Di Sampit

Dalam upaya untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelayaran Rakyat di wilayah sampit, beberapa usulan langkah-langkah perlu dilakukan, dapat terlihat pada tabel 3 dan lebih lanjut antara lain:

1. Fasilitas Kolam pelabuhan dan Dermaga
   a. Dermaga yang dimiliki PT. Pelindo sudah kurang mampu menampung aktivitas kapal-kapal Pelra, karena itu perlu perluasan dermaga milik PT. Pelindo dan disediakanya tempat khusus untuk kapal pelra;
   b. Sebagai akibat kurangnya dermaga yang dimiliki PT. Pelindo dan tingginya biaya sandar yang dikenakan, kapal-kapal Pelra pada umumnya sandar pada dermaga milik rakyat yang dibangun di dalam DLKr/ DLKp Pelabuhan Sampit. Kebanyakan dermaga rakyat tersebut berada di lingkungan pemukiman penduduk.
   c. Untuk itu maka harus dilakukan:
      1. Penambahan fasilitas dermaga agar dapat mengurangi antrian;
      2. Untuk itu agar pihak pemerintah mengevaluasi aturan tentang Tersus dan TUKS sehingga keberadaan pelabuhan rakyat ada dasar hukumnya
      3. Pelabuhan harus jauh dari pemukiman penduduk;
2. Peralatan bongkar muat di pelabuhan

   Kegiatan bongkar muat dilakukan secara manual yang dilakukan oleh ABK atau kuli panggul dengan dipanggul dari kapal ke truk atau sebaliknya. Ada pula kapal dilengkapi dengan kran kapal sederhana.

   Untuk mempercepat proses bongkar muat, hendaknya pengelola pelabuhan menyediakan peralatan bongkar/ muat sehingga pelayanan lebih cepat dan efisien dan kapal juga tidak terlalu lama sandar, yang berarti juga mengurangi biaya operasional kapal.
3. Gudang, lapangan penumpukan di pelabuhan

   Para pemilik barang yang diangkut oleh kapal-kapal Pelra umumnya pedagang kecil dan menengah, yang rata-rata tidak memiliki gudang. Barang-barang mereka dari kapal langsung dibawa ke toko.

   Untuk mempercepat proses bongkar muat, hendaknya pihak pengelola pelabuhan menyediakan gudang, sehingga kegiatan bongkat muat dapat dilakukan dalam 24 jam.
4. Produktivitas bongkar muat barang.

   Saat ini produktivitas bongkar kapal-kapal Pelra relatif masih sangat rendah. Hal ini sebagai akibat kegiatan bongkat muat masih dilakukan secara manual, yang relatif kurang dibantu oleh peralatan bongkar muat. Akibatnya kapal harus lama sandar, yang berarti biaya operasional kapal menjadi tinggi.

   Untuk itu maka perlu dilakukan:
   1. Memaksimalkan pelaksanaan kegiatan B/M agar waktu yang diperlukan dalam kegiatan dapat berjalan lancar;
   2. Tersedianya alat bongkar/muat yang memadai;
   3. Kesiapan tenaga kerja bongkar muat.
5. Informasi kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan

   Informasi kedatangan dan keberangkatan kapal sebenarnya cukup baik, namun faktor cuaca sering menjadikan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal sering berubah.

   Untuk itu maka perlu ditingkatkan Komunikasi antara nahkoda dengan petugas pelabuhan dan juga pemilik barang.
6. Tingkat Koordinasi antar Instansi terkait

   Kordinasi antar instansi yang perlu ditingkatkan adalah antara KSOP. PT. Pelindo, Dinas Perhubungan, Kementerian/ Dinas Kehutanan, Kementerian/ Dinas Perdagangan, BULOG dan Kepolisian Negara
7. Tingkat kecukupan kapal untuk melayani barang dan masyarakat pengguna jasa Transportasi Laut

   Secara umum kecukupan kapal untuk melayani barang dan masyarakat pengguna jasa Transportasi Laut di Sampit sudah sangat memadai. Kapal-kapal tersebut terutama menghubungkan Jakarta, Semarang, Surabaya, Pontianak, dan Banjarmasin. Hal ini mengakibatkan kapal-kapal Pelra kalah bersaing.

   Untuk meningkatkan daya sainng kapal-kapal Pelra, perlu dilakukan peningkatan teknologi perkapalan, terutama kecepatan dan keselamatan.
8. Transportasi lanjutan dari/ ke daerah menuju pelabuhan.

   Angkutan lanjutan dari dan ke pelabuhan Sampit cukup memadai, namun pada banyak dermaga rakyat kondisi jalan sangat buruk, sehingga menghambat arus barang dari dan ke pelabuhan. Untuk itu perlu dilakukan:
   a. Agar dilakukan peningkatan daya beban jalan untuk mendukung kecepatan B/M barang;
   b. Agar dipasang rambu rambu petunjuk atau rambu rambu larangan di sekitar pelabuhan Pelra.

Tabel 3.

Kondisi, Harapan, Masalah, Rekomendasi dan Institusi Terkait dalam Pengembangan Pelayaran Rakyat

No.	Uraian Substansi	Kondisi	Harapan	Masalah	Rekomendasi	Institusi Yg Terlibat
1	**Muatan** • Bahan kebutuhan pokok • Bahan bangunan	Umumnya komoditi dengan nilai rendah;	Meningkatnya jumlah muatan yang diangkut	• Turunnya jumlah muatan • Kapal Sering menunggu muatan;	Diversifikasi usaha, misalnya untuk angkutan wisata	• Kementerian Perdagangan • Bulog
2	**Jaringan/ Trayek** • Reguler • Tramper	• Angkutan barang umumnya tramper, dan angkutan penumpang reguler • Jaringan umumnya hanya menghubungkan 2 titik simpul;	• Dapat menghubungkan seluruh titik simpul di Indonesia, terutama daerah pedalaman, terpencil dan terisolir • Tersedianya fasilitas sandar pada setiap pelabuhan	Banyak telah disinggahi oleh kapal-kapal konvensional, terutama jenis kapal Ro-ro dan LST.	Diarahkan mengisi jaringan daerah terpencil dan pedalaman.	Kemenhub
3.	**Armada** • Jumlah • Kapasitas • Tipe • Jenis • Kecepatan • Teknologi • Bahan Baku • Asuransi • Klasifikasi	• 1.300 unit • .. GT • Phinisi • Lambo • Nade • PL • KLM • KM < 35 GT • 4 sd 6 knots • Tenaga penggerak uatama layar, mesin sebagai tenaga bantu • Gambar dibuat setelah kapal jadi • Galangan berpindah-pindah • Kayu • Alat keselamatan sering terabaikan • Tidak ada • Tidak ada	• Meningkatnya jumlah armada dan kapasitas angkut • Kecepatan mencapai 8 sd 12 knots • Alternatif bahan baku • Asuransi untuk kapal dg premi yg memadai • Adanya klasifikasi oleh BKI • Tingginya tingkat keselamatan	• Jumlah dan kapasitas selalu menurun; • Tingkat keselamatan rendah; • Asuransi enggan masuk; • Belum bisa diklasifikasi; • Kayu semakin sulit; • Layar hanya sebagai kamuflase; • Sering terjadi musibah.	• Adanya pengawasan yang ketat oleh syahbandar: • Ukuran kapal; • Alat-alat keselamatan; • Redifinisi tradisional • Dispensasi penggunaan kayu untuk pembuatan armada; • Kayu-kayu hasil sitaan ilegal logging dijadikan bahan baku kapal;	Kemenhub BKI BPPT Perindustrian Kehutanan Asuransi
	Manajemen Pengelolaan Pemasaran	• Turun temurun; • Kekeluargaan dan bagi Hasil; • Pemasaran dari mulut ke mulut; • Segmen pasar tersendiri;				
5	**SDM** Pengusahaan Awak kapal	• ABK dapat melakukan kegiatan bongkar muat;	• Diklat manajemen • Diklat keterampilan • Diklat keselamatan			• Kemenhub • Lembaga Manajemen/ Perguruan Tinggi
6.	**Modal/ Pendanaan** • Pengembangan armada • Modal usaha	• Modal keluarga, perorangan	Pinjaman ringan oleh lembaga keuangan Kredit dengan anggunan kapal	• Kekurang modal terutama pada pengembangan armada • Sulit memperoleh pinjaman • Kapal tidak bisa dijadikan anggunan	Campur tangan pemerintah	Kemenhub Perbankan Lembaga Pendanaan

Sumber : Diolah dari kuisioner

5. Kesimpulan

Dari analisis dan evaluasi pada bab-bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Terjadi penurunan kunjungan kapal-kapal Pelra yang sangat drastis di Pelabuhan Sampit. Pada tahun 2005 jumlah kunjungan kapal-kapal Pelra sekitar 14,51% dari total kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit. Pada tahun 2016 hanya sekitar 1,66 dari total kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit.;
2. Pada tahun 2005 kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Sampit didominasi oleh angkutan laut Pelra, yang mencapai 128,46% lebih banyak dari angkutan laut pelayaran nasional dan pada tahun 2016 kegiatan bongkat muat angkutan laut Pelra hanyak sekitar 3,81% dibandingkan angkutan laut nasional;
3. Berdasarkan hasil penilaian yang dilakukan oleh responden terdapat beberapa hal yang menjadi penyebab menurunnya kegiatan angkutan laut pelayaran di Pelabuhan Sampit, antara lain:
   a. Tingkat keselamatan kapal-kapal Pelra yang rendah, yang berakibat pihak asuransi tidak mau untuk menerima asuransi baik kapal maupun barang;
   b. Tingkat kecepatan dan kepastian kedatangan kapal.
   4. Pada sisi lain para pengusaha Pelra merasa kesulitan dalam pengembangan usahanya, yang disebabkan:
   a. Sulitnya memperoleh pendanaan dalam pengadaan armada dan dalam pengelolaan usaha;
   b. Sulitnya dan mahalnya harga kayu sebagai bahan utama dalam pembuatan kapal;
   c. Rendahnya tingkat keterampilan SDM baik pelaut maupun manajemen.
5. Jaringan trayek kapal-kapal Pelra yang singgah di pelabuhan Sampit relatif hanya tujuan Gresik/ Surabaya, Sunda Kelapa, dan Kalimas Semarang. Untuk jaringan tersebut seringkali berhimpit dengan jaringan/ trayek perintis dan kapal Ro-ro.
6. Ada pelabuhan khusus Pelra (Sunda Kelapa dan Gresik) digunakan untuk bertambatnya kapal-kapal lain. seringkali terjadi ketika armada Pelra sedang tambat, tiba-tiba ada kapal jenis lain yang datang, maka kapal Pelra harus pindah terlebih dahulu, sehingga menghambat kegiatan bongkar muat armada Pelra.
7. Sifat manajemen Pelra walaupun sudah berbentuk Perseroan Terbatas (PT), pada umumnya sangat tertutup dan dilaksanakan tanpa suatu perencanaan dan metode kerja yang rasional terutama untuk pengembangan usaha jangka panjang. Pemegang saham perusahaan umumnya terdiri dari lingkungan keluarga atau sanak famili si pemilik usaha awal.

Saran

1. Untuk meningkatkan dan pengembangan angkutan laut Pelra perlu dilakukan beberapa hal, antara lain:
   a. Armada, melakukan modernisasi kapal terutama dari konstruksi, sehingga diperoleh kecepatan. Untuk itu perlu dipikirkan untuk mencari bahan alternatif, baik untuk keseluruhan maupun hanya sebagian konstruksi seperti lambung dengan menggunakan plat baja;
   b. Melakukan redefinisi terhadap Pelra, sehingga tidak terpaku pada terminologi "terbuat dari kayu";
   c. Mengembalikan fungsi pelabuhan-pelabuhan Pelra atau membangun pelabuhan/ terminal baru yang dikhususkan untuk melayani kapal-kapal Pelra, dengan tarif sesuai dengan ketentuan yang berlaku bagi kapal Pelra;
   d. Melakukan pendidikan dan pelatihan bagi masyarakat Pelra, terutama ABK dan manajemen perusahaan angkutan laut Pelra;
2. Perlu dilakukan suatu kajian yang lebih menyeluruh dan mendalam dengan lingkup nasional.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis, sehingga kajian ini dapat diselesaikan dengan baik.

Daftar Pustaka

Badan Litbang Perhubungan, Studi Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat dalam Memperoleh Pangsa Pasar, Jakarta, 2002;

Departemen Perhubungan dan Lemhannas, Kajian Pengembangan Pelayaran Rakyat, Jakarta, 1992;

Lugito Prasetyo, Analisis Mitigasi Risiko Pengoperasian Kapal Tradisional: Studi Kasus Pelayaran Rakyat, Departemen Teknik Transportasi Laut Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, 2017

M Khairan Zakky Alfarizi dan Tri Achmadi, Analisis Pembiayaan Armada Kapal Tradisional Pelayaran-Rakyat (Studi Kasus Kalimas Surabaya), Surabaya, Tanpa Tahun

Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasi Kapal Layar Motor Di Pelabuhan Paotere, Makassar

Trizkia Woro Astiti, Revitaslisasi Aramada Pelayaran Rakyat dengan Menggunakan Kapal Baja Lambung Pelat Datar, Program Studi Teknik Perkapalan, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, Depok, 2015

UU RI No.17 Tahun 2008, Pasal 16, CV. Nuansa Aulia, Bandung, 2008.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;

Instruksi Presiden Republik Indonesia. *Nomor 5 Tahun 2005*. Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;

Peraturan Menteri Perhubungan No.93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang terachir dirubah dengan KM.74 Tahun 2016;

Peraturan Menteri Perhubungan No.KM.65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standar*) Berbendera Indonesia;

Keputusan Dirjen Perhubungan laut No. PY 66/1/2-02 tentang Persyaratan Keselamatan Bagi Kapal Layar Motor (KLM) Berukuran Tonase Kotor Sampai Dengan GT. 500.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

pISSN 1411-0504 / eISSN 2548-4087

Journal Homepage: http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut

Penelitian Pengembangan Titik Simpul Potensial Transportasi Sungai Di Kabupaten Musi Banyuasin

The Development of Potential Sea Transportation Node in Musi Banyuasin District

Feronika Sekar Puriningsih [*1]

Syafril. KA [2]

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110

Diterima 18 April 2018; Disetujui 16 Mei 2018; Diterbitkan 23 Juni 2018

Abstrak

Kabupaten Musi Banyuasin (Muba) merupakan kabupaten terkaya di Sumatera Selatan dan mempunyai banyak aliran sungai yang dapat dijadikan ruang lalulintas angkutan sungai. Dengan menggunakan metode analisis deskritif dan AHP diperoleh 4 titik simpul potensial angkutan sungai yang perlu dikembangkan, yaitu terminal P 11 yang berada di Muara Primer untuk konsolidasi muatan/ komoditi yang hendak diangkut ke luar Provinsi Sumatera Selatan, terutama menuju P. Jawa, Batam, bahkan ke luar negeri, Dermaga Sungai Lalan dan Dermaga Sungai Lilin dikembangkan untuk kebutuhan angkutan komoditi lokal masyarakat di sekitar aliran sungai, terutama yang berasal/ menuju kota Palembang, selain itu juga dapat digunakan sebagai angkutan *feeder* bagi perusahan-perusahaan guna mendistribusikan komoditinya dan/ atau menuju titik simpul utama untuk konsolidasi muatan, untuk selanjut dibawa keluar, dan Dermaga Sekayu, yang berada di Kota Sekayu, dikembangkan menjadi dermaga angkutan orang dan pariwisata, selain itu juga dijadikan dermaga persinggahan bagi komoditi yang ada di wilayah kabupaten lain.

Kata kunci: Angkutan Sungai, Analiytical Hierarchy Process (AHP), Kabupaten Musi Banyuasin

Abstract

Musi Banyuasin (Muba) is the richest districts in South Sumatra and has many streams that can be used as space shuttles river traffic. By using descriptive analysis method and AHP gained 4 nodes river transport potential that needs to be developed, the terminal P 11 in the delta Primer for the consolidation of cargo / commodity to be transported out of the province of South Sumatra, especially towards P. Java, Batam, even abroad, Dermaga Sungai Lalan and Dermaga Sungai Lilin developed for the transportation needs of commodities of local communities around the river, especially from / to the city of Palembang, but it also can be used as a transport feeder for firms to distribute the commodity and / or heading the main node points for cargo consolidation, than taken out, and Dermaga Sungai Sekayu, which is located in the city of Sekayu, developed into a dock for the transport and tourism, but it is also used as a stopover for commodity dock that is in a different district.

Keywords: River Transport, Analiytical Hierarchy Process (AHP), Musi Banyuasin District.

1. Pendahuluan

Kabupaten Musi Banyuasin (Muba) merupakan salah salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Sumatera Selatan. Secara Geografis Kabupaten Muba di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Banyuasin, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Musi Rawas, di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Jambi, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Ogan Komering Ilir dan Kabupaten Muara Enim, wilayah ini terbagi atas 11 Kecamatan, 9 Kelurahan dan 209 Desa (Mailisa Isvananda, 2015).

Komoditi unggulan Kabupaten Muba yaitu sektor pertambangan dan migas, sektor Perkebunan dan pertanian, serta jasa. Pada sektor pertambangan berupa migas dan batubara. Pada sub sektor perkebunan komoditi yang diunggulkan berupa kopi, kakao, kelapa sawit, gambir, lada, Kelapa dan karet. Pariwisatanya yaitu wisata alam, wisata adat dan budaya.

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: ferospuriningsekar@yahoo.com

doi: http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.793
1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.
Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan
Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Kabupaten Muba mempunyai banyak sungai dengan kedalaman yang tinggi dan lebar, sehingga dapat dilayari sampai ke pedalaman. Masyarakat Muba masih memanfaatkan sungai sebagai prasarana transportasi alternatif untuk menghubungkan antara satu wilayah dengan wilayah lainnya, bahkan juga untuk mencapai wilayah kabupaten lain, seperti Kabupaten Banyuasin dan Kota Palembang.

Di sepanjang aliran sungai yang terdapat di Kabupaten Muba, banyak terdapat titik-titik yang berfungsi sebagai pelabuhan, dan digunakan oleh masyarakat untuk menunjang kegiatan sehari-hari, baik sebagai penyaluran komoditi maupun untuk mobilitas orang. Selain itu, di Kabupaten Muba juga terdapat satu pelabuhan laut yang dapat menjadi pintu gerbang Kabupaten Muba dengan daerah lain di Indonesia, yaitu Pelabuhan Sungai Sungsang.

Adanya alternatif transportasi sungai, selain dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat Muba, juga dapat mengurangi beban kepadatan jalan raya, terutama dari kendaraan-kendaraan ukuran besar, yang mengangkut hasil tambang seperti batubara dan migas, sehingga daya tahan jalan dapat lebih lama.

Rumusan masalah berdasarkan informasi, keberadaan titik-titik pelabuhan sungai tersebut belum terindentifikasi dan tertata secara baik, sehingga belum dapat dimanfaatkan secara optimal.

Tujuan penelitian adalah tersusunnya konsep penataan pelabuhanan sungai di Kabupaten Muba, sehingga dapat berfungsi sebagai pintu gerbang Kabupaten Muba, yang efektif dan efisien, serta dapat meningkatkan pelayanan dan kelancaran arus kapal dan barang di Kabupaten Muba.

2. Tinjuan Pustaka

2.1 Peraturan Perundang-Undangan yang Berlaku.

a. Kepelabuhanan

Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang terdapat dalam Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dikatakan bahwa pengelolaan pelabuhan dilakukan oleh:

1. Pemerintah, bila pelabuhan tersebut melakukan pelayanan lintas provinsi dan antar negara;
2. Pemerintah Provinsi, bila pelabuhan tersebut melakukan pelayanan lintas kabupaten dalam provinsi; dan
3. Pemerintah Kabupaten/ kota, bila pelabuhan tersebut melakukan pelayanan dalam kabupaten/kota.

Perusahaan-perusahaan besar, banyak melakukan pembangunan terminal untuk kepentingan sendiri, yang digunakan untuk mendistribusikan hasil-hasil produksinya ke daerah-daerah lain bahkan ke luar negeri. Ini mengandung arti bahwa kewenangan terminal khusus tersebut berada ditangan pemerintah.

b. Peraturan Daerah Terkait Provinsi Sumatera Selatan/ Kabupaten Musi Banyuasin

Terdapat peraturan daerah yang mengatur pembatasan penggunaan jalan untuk mengangkut bahan-bahan tambang dan angkutan berat. Hal ini tentu akan berdampak terhadap distribusi produksi bahan-bahan tambang dan angkutan berat lainnya, seperti hasil perkebunan, kehutanan dan lain sebagainya.

Terhambatnya distribusi hasil-hasil produksi tersebut tentu akan sangat berpengaruh pada ekonomi suatu daerah, karena itu harus dicarikan solusi/ jalan keluar, sehingga hasil-hasil produksi tersebut tetap lancar. Salah satu alternatifnya adalah dengan menggunakan sungai sebagai prasarana angkutan.

Peraturan tentang Tata Ruang yang berlaku, mengatakan bahwa pada wilayah aliran sungai diperuntukan untuk angkutan dan wisata.

Sepanjang aliran Sungai Musi, Sungai Lalan, dan Sungai Lilin saat ini banyak berkembang sentra-sentra ekonomi seperti: pertambangan, perkebunan dan kehutanan, hasil produksinya didistribusikan melalui angkutan sungai.

2.2. Peran Angkutan Sungai

Angkutan sungai seringkali merupakan satu-satunya alternatif bagi mereka yang tinggal di daerah terisolasi sehingga merupakan instrumen penting dalam menanggulangi kemiskinan. Pulau besar Kalimantan, Papua, Sumatera, Sulawesi dan Jawa merupakan kawasan ekonomi utama Indonesia yang membangkitkan perjalanan barang dan pergerakan manusia yang sangat besar yang perlu dilayani oleh pemerintah maupun perusahaan swasta sebagai perwujudan dari visi Kementerian Perhubungan " Terwujudnya penyelenggaraan pelayanan perhubungan yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah"

Transportasi antar pulau tidak bisa lepas dari transportasi yang menghubungkan pulau-pulau tersebut sebagai jembatan, diantaranya yang sangat penting adalah pergerakan melalui kapal penyeberangan berupa ferry roll on roll off yang lebih dikenal secara umum sebagai kapal roro atau feri roro. Sedang transportasi didalam pulau dapat pula memanfaatkan sungai-sungai besar ataupun danau serta waduk yang jumlahnya tidak sedikit.

Dampak yang langsung dirasakan dengan bertambah luasnya jaringan pelayanan angkutan penyeberangan yang menghubungkan pulau-pulau di Indonesia adalah pertumbuhan ekonomi dari kawasan atau pulau yang terhubungkan dengan pelayanan penyeberangan ini. Selain pertumbuhan ekonomi yang juga dapat dipetik adalah meningkatnya kualitas hidup masyarakat yang terhubungkan dengan jaringan pelayanan tersebut melalui harga barang-barang kebutuhan hidup yang lebih murah, termasuk meningkatkan peluang usaha, peluang untuk

mengikuti pendidikan dan lain sebagainya. Saat ini terdapat kecenderungan menurunnya angkutan sungai yang disebabkan oleh kelemahan pada karakteristik operasinya, juga pertambahan panjang jaringan jalan yang dibangun menembus daerah-daerah terpencil (dan banyak yang sejajar sungai) tanpa mengakomodasi sistem pengembangan transportasi terpadu (dengan jaringan transportasi sungai). Salah satu contoh jaringan transportasi sungai di Indonesia adalah di Sumatera Selatan.

3. Metode

3.1 Alur Pikir Penyelesaian Masalah

Penelitian diawali dengan melakukan inventarisi terhadap transportasi sungai di Kabupaten Muba yang menyangkut: (1) fasilitas pelabuhan/ dermaga; (2) kapal; (3) alur dan kolam pelabuhan. Selanjutnya dilakukan identifikasi terhadap komponen masing-masing aspek tersebut. Langkah berikutnya adalah melakukan penyusunan desain kuisioner yang terkait dengan Penelitian, jika memungkin dilakukan uji coba kuisioner di lokasi Penelitian. Tahap analisis dan evaluasi dilakukan dengan pendekatan kualitatif/ naratif, dan jika diperlukan di lakukan juga pendekatan kuantitatif. Tahap akhir adalah menyusun rekomendasi tentang titik simpul potensial angkutan sungai di Kabupaten Muba.

3.2. Kebutuhan Data

Kebutuhan data terdiri dari kebutuhan data sekunder dan primer. Data primer adalah data atau informasi yang akan diperoleh langsung dari hasil tinjauan di lapangan, berupa hasil wawancara atau pengisian kuesioner dari pihak-pihak yang terkait. Sedangkan data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait seperti: Dinas Perhubungan dan Kominfo Kabupaten Muba, UPT/ UPTD Angkutan Sungai dan Danau, Masyarakat/ Pemerintah Kecamatan/ Desa di lokasi dermaga angkutan sungai.

3.3. Model Analisis

Dalam Penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif dan kuantitatif dan *Analiytical Hierarchy Process* AHP. (AHP), merupakan salah satu model pengambilan keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty untuk mengatasi permasalahan multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hirarki. metode ini banyak banyak digunakan karena seringkali ditemukan variabel-variabel yang tidak dapat dibandingkan dikarenakan perbedaaan satuan ukur, untuk itu diperlukan adanya skala fleksibel yang dinamakan prioritas, yaitu suatu ukuran abstrak yang berlaku bagi semua skala untuk menentukan prioritas masing-masing strategi dari seorang pengambil keputusan yang berada pada situasi konflik (kebimbangan) dalam menyusun input koefisien matrik dan lain-lain. (Balitbanghub:2009)

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Potensi ekonomi dan Sumber Daya Alam

Kabupaten Muba merupakan kabupaten terkaya di Provinsi Sumatera Selatan, dengan menghasil berbagai bahan sumber daya alam, antara lain: minyak, gas, batubara, pertanian, perkebunan, dan kayu.

Pada tahun 2014 total PDRB Kabupaten Muba sebesar 53.913.520,20 juta rupiah dan sebesar 65,75% PDRB Kabupaten Muba tersebut disumbangkan oleh sektor minyak dan gas Bumi.

Hasil produksi kekayaan tersebut sebagian besar diangkut melalui sungai, yang selanjutnya dibawa ke tujuan akhir.

4.2. Kondisi Aliran Sungai

a. Sungai Musi/ Terminal Sekayu

Aliran Sungai Musi yang berhulu di wilayah Kabupaten Musi Rawas, melaluli Kabupaten Muba, Kabupaten Banyuasin, dan Kota Palembang.

Sepanjang aliran Sungai Musi terdapat beberapa jembatan yang dapat mengganggu dalam pelayaran, terutama untuk *tugboat* dan tongkang yang membawa hasil produksi.

Di arah hulu Sungai Musi (Kabupaten Musi Rawas) terdapat perusahaan tambang batubara yang mengangkut hasil produksinya dengan memanfaatkan aliran Sungai Musi. Namun pada saat tertentu *tugboat* yang mengangkut tongkang harus berlabuh di Terminal Sekayu untuk menunggu kondisi aliran sungai memungkinkan untuk dilalui.

Pada saat kondisi pasang, *tugboat* tidak bisa berlayar karena terhalang oleh jembatan, sementara pada kondisi surut *tugboat* dan tongkang dapat kandas, jadi nahkoda harus menunggu saat yang tepat untuk dapat berlayar kearah hulu atau sebaliknya.

Selain tambang batubara, juga terdapat perusahaan minyak dan gas, yang sentra produksinya berada ditepi bagian Selatan aliran Sungai Musi. Perusahaan minyak dan gas ini juga memanfaatkan aliran Sungai Musi untuk distribusi hasil produksinya, namun hanya sebatas untuk mengangkut/ menyeberangkan mobil tangki dari dan sumber produksi untuk menuju jalan raya.

Terminal Sekayu yang direhabilitasi pada tahun 2014, terletak di dekat taman pusat Kota Sekayu, mempunyai fasilitas ruang tunggu yang cukup baik, dilengkapi dengan vetelasi dan pencahayaan yang sangat bagus. Untuk

sandar kapal, tersedia falitas tambat dengan konstruksi beton, yang juga dilengkapi dengan ponton untuk mengantisipasi perbedaan pasang surut, sehingga kegiatan bongkar-muat dan turun naik penumpang tidak sulit. Namun, saat ini Terminal Sekayu belum dimanfaatkan secara optimal.

Dengan kondisi dan fasilitas serta letak Terminal sekayu yang berada di Pusat Kota, nampak tepat untuk dijadikan terminal bagi kegiatan wisata.

b. Sungai Lilin dan Sungai Lalan

Aliran sungai Lilin dan Sungai Lalan bertemu menjadi satu aliran di Muara Lalan.

Sungai Lalan dan Sungai Lilin selain digunakan untuk mengangkut hasil produksi perusahaan-perusahaan besar juga dimanfaatkan oleh masyarakat baik untuk perdagangan maupun untuk kebutuhan penumpang. Sungai alan dan Sungai Lilin ini mempunyai tingkat erosi yang rendah (Msy Efrodina R Alie, 2015).

Untuk kebutuhan masyarakat, antara lain digunakan sebagai pengangkut barang-barang dagangan dari dan ke Kota Palembang. Untuk keperluan perusahaan, untuk mengangkut bahan-bahan tambang, pertanian, perkebuhan, dan kayu.

Terdapat 2 terminal yang cukup ramai yang menjadi pusat perdagangan dengan kota Palembang dan daerah sekitarnya, yaitu Terminal Sungai Lilin dan Terminal Bayung Lencir.

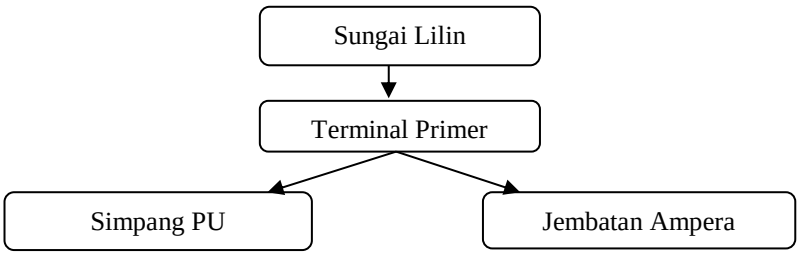
1) Terminal Sungai Lillin

Terminal Sungai Lilin merupakan terminal sungai yang terdapat pada aliran Sungai Lilin di wilayah timur Kabupaten Muba. Terminal ini dibangun melalui dana APBD tahun 2006 menggunakan konstruksi campuran beton dan kayu dengan ukuran panjang 20 m dan lebar 8 m.

Potensi bangkitan dan tarikan angkutan sungai melaui terminal ini didukung oleh kawasan ekonomi berupa pasar tradisional. Trayek angkutan melalui terminal ini dilayani oleh dua jenis angkutan sungai yaitu *speedboat* kapasitas maksimal 8 penumpang dan jukung dengan kapasitas maksimal hingga 30 orang beserta barang bawaan berupa barang campuran dan dapat digunakan sebagai angkutan untuk kelapa sawit.

Pergerakan barang dan penumpang dari Sungai Lilin, secara umum mengarah ke hilir sungai menuju Terminal Muara Primer sebagai titik persinggahan sementara, dengan jarak tempuh ± 8 jam dengan menggunakan jukung, selanjutnya dari Terminal Muara Primer pergerakan penumpang dan barang sebagian besar menuju Kota Palembang melalui dua terminal sungai alternatif yaitu Terminal Simpang PU dan Terminal Jembatan Ampera.

Aliran arus transportasi sungai dari Terminal Sungai Lilin dapat dilihat pada gambar.5.



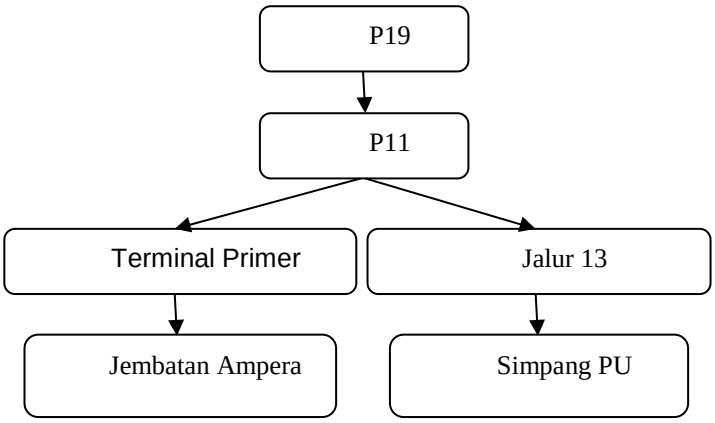
Gambar 5. Trayek pada Terminal Sungai Lilin

2) Terminal P 19

Terminal P19 merupakan terminal sungai yang terletak di Desa Kubu Kabupaten Muba. Terminal ini dibangun melalui dana APBD dan dioperasikan sejak tahun 2008. Potensi bangkitan dan tarikan angkutan sungai melalui terminal ini didukung oleh daerah Bayung dan Mangsang. Trayek angkutan melalui terminal ini dilayani oleh dua jenis angkutan sungai yaitu *speedboat* kapasitas maksimal 8 penumpang dan jukung dengan kapasitas maksimal hingga 40 orang beserta barang bawaan berupa barang campuran dan dapat digunakan sebagai angkutan untuk kelapa sawit.

Pergerakan barang dan penumpang dari Terminal P19 secara umum mengarah ke hilir sungai menuju Terminal P11 sebagai titik persinggahan sementara dengan jarak tempuh ± 8 jam dengan menggunakan jukung, selanjutnya dari Terminal Muara Primer pergerakan penumpang dan barang sebagian besar menuju Kota Palembang melalui dua terminal sungai alternatif yaitu Terminal Simpang PU dan Terminal Jembatan Ampera.

Secara diagram aliran yang berasal dari Terminal P 19 dapat dilihat pada gambar 6.



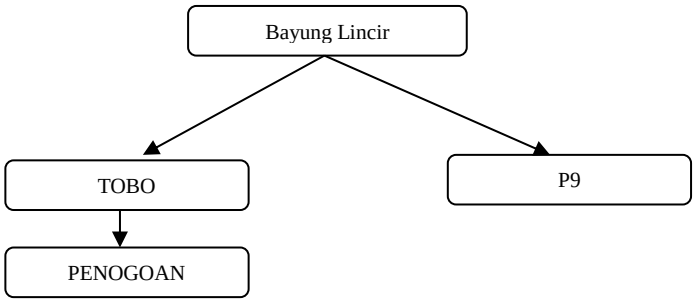
Gambar 6. Trayek pada Terminal P19

3) Terminal Bayung Lencir

Terminal Bayung Lencir merupakan terminal sungai yang terletak di Kecamatan Bayung Lencir Kabupaten Muba. Secara geografis terminal ini berada pada daerah perbatasan antara Palembang dan Jambi. Dalam pembangunannya terminal ini menggunakan dana APBD dan direncanakan sebagai simpul transportasi sungai yang terintegrasi dengan terminal angkutan darat dan ditunjang oleh kawasan perekonomian berupa pasar, akan tetapi dalam realisasinya pembangunan terminal tidak dilaksanakan sementara pengguna angkutan sungai (pemilik kapal jukung maupun *speedboat*) kurang berminat menggunakan terminal tersebut, karena berseberangan dengan lokasi pasar yang selama ini menjadi terminal pangkalan kapal-kapal angkutan sungai.

Pada kondisi eksisting Terminal Bayung Lincir selain berfungsi untuk lokasi bongkar muat batubara dan kayu, juga berfungsi sebagai tempat administrasi untuk kapal-kapal angkutan sungai yang melayani trayek Bayung Lincir-P9 yang dapat ditempuh selama 8-10 jam melalui dua jalur alternatif yaitu Muara Lalan dan Parit Tembusan.

Trayek lainnya adalah Bayung Lencir-Tobo-Penogoan, dimana wilayah Tobo dan Penogoan dapat dilanjutkan menuju Banyuasin melalui wilayah Karang Agung Hulu. Gambar 7.



Gambar 7. Trayek pada Terminal Bayung Lencir

4) Terminal Khusus

Terdapat 26 terminal khusus yang dikelola oleh perusahaan-perusahaan besar. Perusahaan-perusahaan tersebut bergerak di bidang:

- Minyak dan gas sebanyak : 4 perusahaan
- Batubara sebanyak : 12 perusahaan
- Hasil hutan (kayu) : 5 perusahaan
- CPO/Kelapa sawit : 3 perusahaan
- Batu split : 1 perusahaan
- MDF : 1 perusahaan

Dilihat dari letak terminal khusus, sebanyak 14 unit terminal berada di Sungai Lalan, 11 unit terminal berada di Sungai Lilin, 1 unit berada di Sungai Sembilang

Ke tiga sungai tersebut bertemu dalam satu pintu keluar masuk di wilayah Muara Primer. Sungai Lalan dan Sungai Lilin terhubungan dengan aliran Sungai Musi dengan kanal-kanal, yang bisa dilalui oleh kapal-kapal kecil, dan ini sangat bermanfaat bagi masyarakat di sekitar aliran Sungai Lalan dan Sungai Musi.

4.3. Kebutuhan Fasilitas Terminal

Dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, dikatakan bahwa Rencana peruntukan wilayah perairan untuk Rencana Induk Pelabuhan Laut serta Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau disusun berdasarkan kriteria kebutuhan: fasilitas pokok dan fasilitas penunjang.

Fasilitas pokok meliputi: (a) alur-pelayaran; (b) fasilitas sandar kapal; (c) perairan tempat labuh; dan (d) kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal.

Fasilitas penunjang meliputi: (a) perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang; (b) perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal; (c) perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar); (d) perairan untuk keperluan darurat; dan (e) perairan untuk kapal pemerintah.

Pelabuhan Sekayu mempunyai alur pelayaran di sepanjang Sungai Musi, dengan perbedaan pasang surut antara 3-4 meter, terdapat beberapa jembatan yang cukup mengganggu pada *tugboat* dan tongkang.

Tempat sandar kapal berupa terminal yang terbuat dari beton dan pontoon, yang dapat turun naik mengikuti pasang surut. Tersedia juga terminal/ ruang tunggu penumpang yang cukkup luas untuk menampung penumpang. Saat ini Terminal Sekayu belum dimanfaatkan untuk angkutan penumpang.

Untuk tambat tongkat dimanfaatkan pohon-pohon yang ada di sekitar terminal, sedangkan untuk *tugboat* merapat di terminal.

Untuk fasilitas penunjang disemua terminal relatif sangat minim, untuk itu perlu dilakukan pengadaan fasilitas penunjang.

Adapun kebutuhan fasilitas yang diperlukan terlihat pada tabel 5.

Tabel 5.
Kebutuhan Fasilitas Terminal Umum

No	Nama Terminal	Fasilitas yang Dibutuhkan	Lokasi	
			Desa	Kecamatan
1	Terminal Muara Primer	4 Dolphin 1 Rambu Suar	Muara Primer	
2	Terminal P.7 Lalan	3 Dolphin	Desa P.7	
3	Pos Pengawasan P. 11 Lalan	3 Dolphin	Desa Galih Sari Kec. Lalan	

Sumber: Dishukominfo Kabupaten Musi Banyuasin

4.4. Analisis dan Pembahasan Berdasarkah *Analytical Hierarchy Process* (AHP).

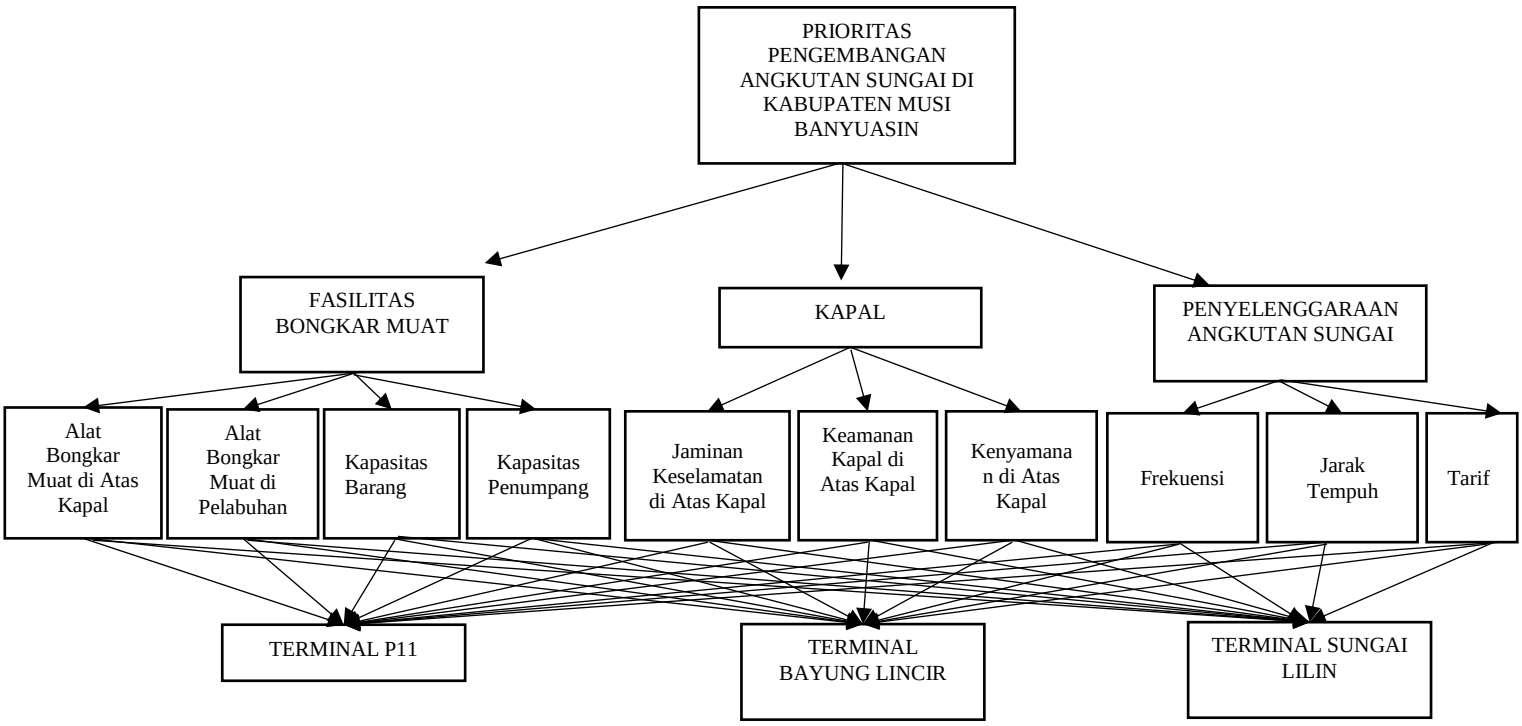
Analisis dan pembahasan hanya dilakukan pada terminal yang berada di Sungai Lalan dan Sungai Lilin. Karena terminal yang berada di aliran Sungai Musi yaitu Terminal Sekayu pada saat survei dilakukan belum/ tidak beroperasi, sehingga tidak ada responden yang dapat dimintai opininya**.**

Namun demikian, terminal Sekayu akan dilakukan analisis dan pembahasan secara kualitatif naratif.

a. Penetapan Kriteria dan Sub Kriteria

Kriteria dan alternatif dapat disusun secara hirarki, pada tingkat satu yaitu tujuan, kemudian pada tingkat kedua terdiri dari kriteria untuk mencapai tujuan tersebut terdapat 3 kriteria yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu fasilitas bongkar muat, kondisi kapal, dan penyelenggaraan angkutan sungai.

Penetapan kriteria yang digunakan didapatkan dari proses brainstorming dengan pihak pemerintah daerah Kabupaten Muba melalui diskusi bersama dengan orang yang ahli dan berpengalaman dalam masalah penyelenggaraan angkutan sungai di Kabupaten Muba. Setelah menentukan kriteria apa saja yang akan digunakan dalam penelitian ini, maka selanjutnya adalah menentukan subkriteria dari masing-masing kriteria. Sub kriteria dapat menjelaskan secara lebih detail mengenai hal-hal apa saja yang harus dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan. Sama halnya dengan penentuan kriteria, penentuan sub kriteria juga dapat dilakukan dengan cara *brainstorming* dengan para ahli dan pakar. Hasil dari *brainstorming* penetapan kriteria dan subkriteria tersebut dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Skema Hirarki AHP Dalam Upaya Menentukan Prioritas Pengembangan Angkutan Sungai di Kabupaten Muba

b. Pengolahan Data

Dalam penelitian ini, data diolah dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (FAHP). Langkah pertama yang harus dilakukan adalah menghitumg nilai *inconsistency* dari matriks perbandingan berpasangan. Nilai *inconsistency* merupakan nilai yang menyatakan ukuran tentang konsisten atau tidaknya suatu nilai perbandingan berpasangan. Suatu matriks penilaian dikatakan konsisten apabila memiliki *Inconsistency* ≤ 0,1. Matriks hasil perbandingan dapat dilihat pada Tabel 6. berikut ini.

Tabel 6.

Matriks Perbandingan

KRITERIA	FA	JT	FA	FA	FA	FA	FA	FA	FA	JT	KB	KP	KK	NK	AK	BM	TR	JT	JT	JT	JT	JT	JT	JT	KP	KK	NK	AK	KB	TR	KK	NK	AK	KP	TR	KK	KK	KK	TR	NK	NK	TR	AK	TR	TR
BOBOT						9							9			9	9									9					9	9	9		9			9		9	9
	1		1	1			1				1	1			1						1				1			1					1											
		9			9			9	9	9				9				9	9	9		9	9	9			9		9										9	9		9			
KRITERIA	JK	FA	KB	KP	KK	NK	AK	BM	TR	JK	JK	JK	JK	JK	JK	JK	JK	KB	KP	KK	NK	AK	BM	TR	KB	KB	KB	KB	BM	KB	KP	KP	KP	BM	KP	NK	AK	BM	KK	AK	BM	NK	BM	AK	BM

Keterangan :

JT	:	Jarak tempuh
FA	:	Frekuensi angkutan sungai (teratur)
TR	:	Tarif
KK	:	Keamanan kapal
NK	:	Kenyamanan di atas kapal
AK	:	Ketersediaan alat keselamatan di atas kapal
KP	:	Kapasitas penumpang
KB	:	Kapasitas barang
BM	:	Penanganan bongkar muat
JK	:	Jaminan keselamatan di atas kapal

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa nilai *inconsistency* untuk seluruh matriks berpasangan paling besar bernilai 9% atau 0,09, yang berarti nilainya lebih kecil dari 0,1. Hal ini berarti bahwa penilaian yang diberikan

oleh para ahli tentang kriteria, sub kriteria, dan alternatif prioritas pengembangan pelabuhan di Kabupaten Muba telah konsisten.

Setelah nilai matriks perbandingan berpasangan terbukti konsisten, maka selanjutnya adalah mengkonversi nilai matriks perbandingan berpasangan ke skala *Triangular Fuzzy Number* (TFN). Skala *Triangular Fuzzy Number* (TFN) berfungsi untuk memberikan *range* penilaian responden. *Range* penilaian ini bertujuan untuk meminimalkan subjektivitas manusia dalam menilai sesuatu dan mengatasi ketidakpresisian penilaian.

Langkah selanjutnya adalah menghitung nilai rata-rata *geometris*. Nilai rata-rata geometris merupakan nilai yang dapat mewakili seluruh penilaian responden terhadap suatu perbandingan berpasangan. Jika pada matriks perbandingan berpasangan nilainya merupakan nilai bulat, maka pada nilai rata-rata *geometris*, nilai yang didapatkan berupa nilai desimal. Nilai desimal ini menunjukkan nilai presisi dari ketiga penilaian responden terhadap suatu perbandingan berpasangan antar elemen.

Langkah terakhir yang harus dilakukan adalah menghitung nilai bobot. Nilai bobot digunakan untuk perangkingan elemen tiap level dari struktur hierarki pemilihan *supplier*, yang terdiri dari level kriteria dan level subkriteria. Dengan hasil akhir perangkingan berupa nilai bobot alternatif yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan prioritas pengembangan angkutan sungai di Kabupaten Muba.

Dari hasil perhitungan didapatkan bobot yang sama antara fasilitas bongkar muat dan penyelenggaraan angkutan sungai dengan nilai 0,474. Sedangkan untuk kondisi kapal mendapatkan bobot paling kecil yaitu sebesar 0,053.

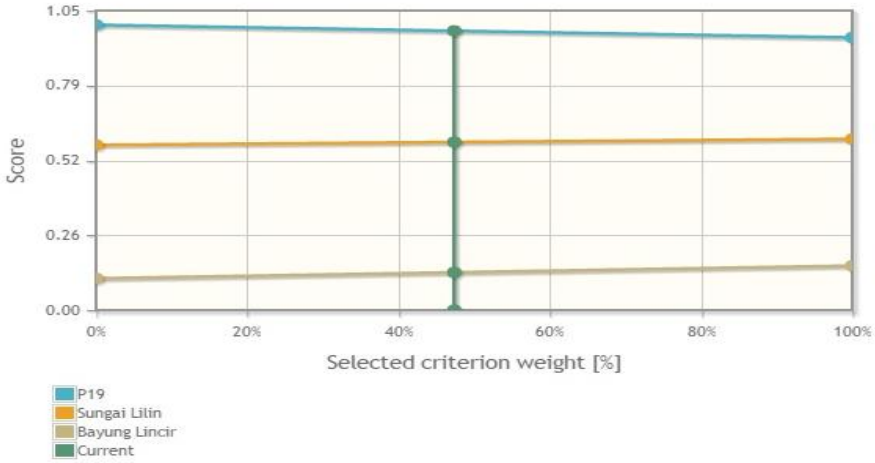
Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP), didapatkan bahwa **nilai bobot tiap alternatif** seperti yang ada pada **tabel 7**. dan **gambar 9.** Hal ini menunjukkan bahwa terminal yang mempunyai performansi terbaik dalam penyelenggaraan angkutan sungai di Kabupaten Muba adalah Terminal Sungai Lilin.

Tabel 7.
Skor Total Hasil Penilaian Terhadap Terminal

Alternatif	*Score*
Terminal Sungai Lilin	0,879
Terminal Bayung Lincir	0,0621
Terminal P11	0,0589

Sumber : Hasil Olah Data

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, maka urutan prioitas pengembangan adalah terminal P11, Bayung Lincir dan Sungai Lilin.



Gambar 9. Sensitivitas untuk Aspek Fasilitas Kepelabuhanan dan di Atas Kapal

Berdasarkan Gambar 4.23 di atas, terminal P11 memiliki nilai sensitivitas yang tinggi jika dibandingkan dengan Terminal Sungai Lilin dan Bayung Lincir. Terminal P11 memiliki nilai 0,979, Sungai Lilin 0,589 dan Bayung Lincir 0,132. Arti dari angka tersebut adalah jika fasilitas kepelabuhanan dan di atas kapal dinaikkan sebesar satu satuan, maka prioritas pengembangan Terminal P11 juga akan naik sebesar satu satuan.

5. Kesimpulan

Dengan pontensi sungai yang dimiliki Kabupaten Muba perlu dikembangkan angkutan sungai, karena selain dapat lebih memperlancar arus komoditi keluar dan masuk Kabupaten Muba, juga dapat mengurangi beban jalan Lintas Timur Sumatera, sehingga dapat memperpanjang umur jalan serta mengurangi biaya perawatan jalan.

Dalam pengembangan titik simpul pelabuhan tersebut, maka skala prioritas dan peruntukannya adalah P 11 yang berada di Muara Primer untuk konsolidasi muatan/ komoditi yang hendak diangkut ke luar Provinsi Sumatera Selatan, terutama menuju P. Jawa, Batam, bahkan ke luar negeri, Dermaga Sungai Lalan dan dermaga Sungai Lilin dikembangkan untuk kebutuhan angkutan komoditi lokal masyarakat di sekitar aliran sungai, terutama yang berasal/ menuju kota Palembang, selain itu juga dapat digunakan sebagai angkutan *feeder* bagi perusahan-perusahaan guna mendistribusikan komoditinya dan/ atau menuju titik simpul utama untuu konsolidasi muatan, untuk selanjut dibawa keluar, dan Dermaga Sekayu, yang berada di Kota Sekayu, dikembangkan menjadi dermaga angkutan orang dan pariwisata, selain itu juga dijadikan dermaga persinggahan bagi komoditi yang ada di wilayah kabupaten lain.

Saran

Untuk melakukan pengembangan tersebut, hendaknya Pemerintah Kabupaten Muba perlu melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Melengkapi sarana dan fasilitas yang diperlukan oleh sebuah pelabuhan, khususnya fasilitas dermaga sungai, sesuai dengan peruntukannya;
2. Melakukan koordinasi dengan pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/ kota lainnya dalam pengadaan/ melengkapi rambu-rambu sungai yang diperlukan, sehingga aspek keselamatan pelayaran dapat terjaga dan terjamin;
3. Melakukan koordinasi dengan pemerintah terkait lainnya, misalnya pihak pekerjaan umum, terutama dalam pembangunan jembatan;
4. Melakukan pendekatan dengan pihak-pihak terkait, terutama dengan perusahaan-perusahan yang bergerak di sektor: pertambangan, kehutanan, pertanian/ perkebunan, dan sektor lainnya, untuk dapat menggunakan sungai sebagai transportasi alternatif;
5. Membuat dan mengeluarkan peraturan tentang angkutan sungai, sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang lebih tinggi.

Ucapan Terima kasih

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya tulisan ini.

Daftar Pustaka

Affendi, M. Zahril dan Iwan Pratoyo Kusumantoro, Analisis Pemanfaatan Sungai di Provinsi Jambi untuk Transportasi Batubara, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK) ITB Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota;

Britain's Inland Waterways, An Undervalued Assets, Inland Waterways Amenity Advisory Council, London 1996

British Waterways, Waterways & Development Plan, London, 2013;

Department for transport, Transport Energy Best Practice: Planning for Freight on Inland Waterways, Office of the Deputy of Prime Minister, London;

BPS Kabupaten Musi Banyuasin Dalam Angka Tahun 2010, 2015;

Dishubkominfo Musi Banyuasin Dit. LLASDP;

Dinas PU Cipta Karya dan Pengairan, Kabupaten Musi Banyuasin;

Pertumbuhan Ekonomi Nasional, 27 Agustus, 2008, Jakarta;

Sari, Rizki Permata (2008), Penelitian Dalam Tesis dengan Judul Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai Di Sungai Martapura Kota Banjarmasin, Tesis, Program Pascasarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Dipenogoro Semarang 2008;

Badan Litbang Perhubungan, 2009. Studi Pengembangan Armada Angkutan Pelayaran Rakyat;

Susilowati, Endang., Peranan Jaringan Sungai Sebagai Jalur Perdagangan Di Kalimantan Selatan Pada Pertengahan Kedua Abad XIX;

Mailisa Isvananda, Potensi Pariwisata di Kabupaten Musi Banyuasin Sumatera Selatan Universitas Pendidikan Indonesia 2015;

Msy Efrodina R Alie. 2015. Kajian Erosi Lahan Pada Das Dawas Kabupaten Musi Banyuasin – Sumatera Selatan, Jurusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya;

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, tentang Kepelabuhanan;

Permenhub. KP.414 Tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau;

Surat Keputusan Gubernur Sumsel Nomor 540 tahun 2012 yang mengatur tentang pelarangan angkutan batubara di jalan raya.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

pISSN 1411-0504 / eISSN 2548-4087

Journal Homepage: http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut

Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Rute Sei Berombang Ke Teluk Nibung

The Development of Sea Transportation Network Route Sei Berombang to Teluk Nibung

Bambang Siswoyo*[1], Ekawati Banjarnahor[2]

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110

Diterima 18 April 2017; Disetujui 14 Juli 2017; Diterbitkan 13 September 2017

Abstrak

Untuk mendukung kelancaran arus penumpang dan barang dari Teluk Nibung dari dan ke Sei Berombang, Pemerintah perlu memberikan pelayanan transportasi laut, dimana angkutan ini lebih efisien waktu tempuhnya dibanding angkutan jalan raya. Tujuan penelitian ini adalah pengembangan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung. Dengan menggunakan analisis diskriptif kuantitatif untuk memecahkan kebutuhan penelitian, dengan terlebih dahulu melakukan survei lapangan. Hasil dari analisis bahwa tidak perlu adanya pengembangan jaringan rute Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung apabila dilihat dari potensi permintaan *(demand)*, tidak ada permintaan yang signifikan mengenai kebutuhan angkutan laut sebagai sarana transportasi yang ada, untuk dapat menghubungkan Pelabuhan Teluk Nibung dari dan ke Pelabuhan Sei Berombang. Pergerakan hanya dilakukan oleh penduduk setempat untuk melakukan kegiatan yang bersifat rutin. Penduduk Teluk Nibung memiliki aktifitas yang rutin untuk melakukan pergerakan ke Sei Berombang.

Kata Kunci : Pelabuhan Teluk Nibung, Rute Pelayaran Angkutan Laut, Pelabuhan Sei Berombang.

Abstract

To support the smooth flow of passengers and goods from Teluk Nibung from Sei Berombang, the Government needs to provide marine transportation services, which is more efficient travel time compared to road transport. The purpose this research is marine transportation route development the Port of Sei Berombang to Teluk Nibung. Use quantitative descriptive analysis to solve the needs of the research, by first conducting field surveys. From the analysis there isn't need for the development of the route network Port Sei Berombang to Teluk Nibung when seen from the potential demand, there isnt significant demand on the need for sea transport as a means of transportation that is, to be able to connect Teluk Nibung from and to Sei Berombang port. The movement is only carried out by local people to carry out activities that are routine. Teluk Nibung residents have to perform routine activities Sei Berombang movement.

Keywords*: Teluk Nibung Port, Sailing These Sea Transport, Port Sei Berombang.*

1. Pendahuluan

Kebutuhan transportasi laut mempunyai peran penting (Gurning,2006)) dan strategis (Mappangara, 2012a) sebagai tulang punggung perekonomian dalam mewujudkan wawasan nusantara. Selain itu, transportasi laut juga bergerak sebagai fasilitator dalam mengembangkan perdagangan nasional. Akan tetapi, semenjak pemberlakuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pada tanggal 1 Februari 2010, penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri belum terlaksana sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah tersebut. Hal ini disebabkan karena penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri lebih didasarkan pada laporan dari pelaku usaha Mappangara, 2012b). Oleh karena itu, secara umum, apabila dilihat dari sudut kelayakan, pengembangan jaringan trayek angkutan laut terdapat 3 (tiga) potensi permasalahan yang sering terjadi, yaitu potensi permintaan *(demand)*, potensi operasional, dan potensi penyelenggaraan.

Melihat kompleksnya permasalahan diatas, maka penelitian ini hanya melihat dari satu sisi potensi yang dianggap sangat mempengaruhi dalam pengembangan jaringan trayek angkutan laut, yaitu potensi permintaan *(demand)*. Apabila potensi operasional dan penyelenggara telah tersedia tetapi tidak ada permintaan yang signifikan dari wilayah yang ingin dilakukan

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: siswoyobambang71@gmail.com

doi: http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.794
1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.
Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan
Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

pengembangan jaringan trayek angkutan lautnya, maka pengembangan di wilayah tersebut tidak dapat berjalan dengan baik (Republik Indonesia, 2010) Oleh karena itu, penelitian ini merupakan awal dari pengembangan jaringan trayek Sei Berombang ke Teluk Nibung untuk melihat sejauhmana jumlah permintaan yang ada dikedua pelabuhan ini sehingga dapat diketahui layak atau tidaknya pengembangan jaringan trayek di pelabuhan tersebut.

Letak pelabuhan Teluk Nibung berhadapan langsung dengan pelabuhan negara tetangga yaitu Port Klang, Malaysia. Oleh karena itu, pergerakan barang dan manusia dapat diperkirakan sangat banyak terjadi di pelabuhan ini. Jaringan trayek yang ada sekarang hanya dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Port Klang atau sebaliknya. Pengembangan jaringan trayek angkutan laut yang direncanakan oleh Pemerintah ke depan adalah Teluk Nibung ke Penang dan Teluk Nibung ke Malaka atau sebaliknya. Berarti masih belum ada perencanaan untuk mengembangkan jaringan trayek dari Sei Berombang ke Teluk Nibung. Karena itu, penelitian ini ingin melihat sejauhmana permintaan kebutuhan yang terdapat di kedua pelabuhan ini untuk melakukan pergerakan sehingga Pemerintah dianggap layak untuk melakukan pengembangan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung.

Maksud penelitian adalah untuk mengetahui sejauhmana permintaan kebutuhan pengembangan jaringan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung. Tujuan penelitian adalah rekomendasi pengembangan jaringan trayek angkutan laut dari Sei Berombang ke Teluk Nibung.

Fungsi transportasi untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Puspitasari dan Sardjito,2014). Perilaku perjalanan pengguna transportasi laut dengan melihat preferensi pemilihan moda akibat perubahan biaya perjalanan, waktu perjalanan, frekuensi perjalanan, jadwal keberangkatan, kenyamanan kapal, dan keamanan/keselamatan kapal (Tanjung, 2010).

Pelabuhan Sei Berombang diperkirakan memiliki potensi yang besar untuk melakukan pergerakan ke Pelabuhan Teluk Nibung dengan menggunakan angkutan laut. Akan tetapi jumlah permintaan kebutuhan angkutan laut dengan ketersediaan kapal yang ada saat ini tidak tersedia. Sedangkan rencana pengembangan di Pelabuhan Teluk Nibung oleh Pemerintah ke depan hanya trayek dari Teluk Nibung ke Penang dan Teluk Nibung ke Malaka. Untuk trayek dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung masih dalam evaluasi apakah memungkinkan dilakukan pengembangan jaringan trayek angkutan laut di kedua pelabuhan tersebut dengan melihat potensi permintaannya *(demand)*? Hasil yang diharapkan dari penelitian adalah kebijakan pengembangan jaringan trayek angkutan laut dari Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung sesuai dengan potensi permintaan di kedua kabupaten tersebut.

Peningkatan akivitas transportasi tanpa didukung dengan penyediaan sarana, prasarana dan sistem pengoperasian transportasi yang handal telah menimbulkan berbagai permasalahan (Subiakto, 2009). Aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem. Salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.

Tingkat aksesibilitas wilayah juga bisa di ukur berdasarkan pada beberapa variabel yaitu ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan, dan kualitas jalan. Selain itu yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses adalah pola pengaturan tata guna lahan. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Seperti keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpencarnya lokasi fasilitas umum secara geografis dan berbeda jenis dan intensitas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen) dan faktor jarak bukan satu-satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas (Miro, 2005).



Gambar 1. Peta Provinsi Sumatera Utara

2. Metode

Pengolahan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan analisis sederhana yaitu menjumlahkan, mengalikan, dan mengurangkan data yang diperoleh dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Teluk Nibung. Data yang diperoleh hanya data kunjungan kapal, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang selama 4 tahun berturut-turut dari tahun 2012 sampai dengan 5 bulan tahun 2015.

a. Tahap pertama

Data bongkar muat barang dan naik turun penumpang setiap bulan dijumlahkan terlebih dahulu kemudian dibuat diagram grafik untuk mengetahui adanya kenaikan atau penurunan yang terjadi dalam satu tahun berjalan. Rumus yang digunakan adalah:

$T_{B/M(i)} = B + M$ dan $T_{nt(i)} = n + t$

dimana:

$T_{B/M}$ = jumlah dari bongkar dan muat barang pada bulan ke-*i*

B = data bongkar muat setiap bulan

M = data muat barang setiap bulan

$T_{nt(i)}$ = jumlah dari naik turun penumpang pada bulan ke-*i*

N = data naik penumpang setiap bulan

T = data turun penumpang setiap bulan.

b. Tahap kedua

Mencari nilai rata-rata setiap bulan per satu kali kunjungan kapal dengan rumus:

$R_{B/M} = T_{B/M(i)} / K_k$ dan $R_{nt(i)} = T_{nt(i)} / K_k$

dimana:

$R_{B/M}$ = rata-rata bongkar muat barang

$T_{B/M}$ = jumlah dari bongkar dan muat barang pada bulan ke-*i*

K_k = data kunjungan kapal

$R_{nt(i)}$ = rata-rata naik turun penumpang

$T_{nt(i)}$ = jumlah dari naik turun penumpang pada bulan ke-*i*

Setelah mendapatkan hasil dari $R_{B/M}$ dan $R_{nt(i)}$, dibuatkan diagram pie untuk masing-masing kegiatan per tahun.

c. Tahap ketiga

Menganalisis hasil yang sudah dihitung secara matematika untuk memperoleh pembahasan untuk menjawab pertanyaan penelitian sehingga dapat memberikan kesimpulan.

3. Hasil dan Pembahasan

Pelabuhan Teluk Nibung terletak di Kotamadya Tanjung Balai Asahan, Provinsi Sumatra Utara yang merupakan pelabuhan sungai berjarak ± 6 km dari muara sungai. Pelabuhan Teluk Nibung berada di ambang luar Sungai Asahan. Pelabuhan Teluk Nibung letaknya berhadapan langsung dengan pelabuhan negara tetangga Malaysia atau Port Klang. Letak Pelabuhan Teluk Nibung berada pada koordinat 02° 28' 00" LU dan 99° 48' 00" BT dengan batas-batas administratif sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Batubara dan Kabupaten Simalungun.
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Selat Malaka.
3. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Labuhan Batu dan Toba Samosir.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Simalungun.

Potensi *hinterland*-nya menghasilkan komoditi hasil perkebunan, pertanian, sedangkan komoditi handalan yang diekspor melalui pelabuhan ini adalah sayur mayur dan ikan segar. Untuk angkutan penumpang terdapat trayek tetap kapal-kapal ferry dari/ke Pelabuhan Klang Malaysia. Status pelabuhan adalah pelabuhan umum yang diusahakan dan terbuka untuk perdagangan luar negeri. Status tidak wajib pandu. Kelas Pelabuhan adalah Pelabuhan Kelas III.

Alur Dan Kolam Teluk Nibung

1. Alur panjang 8 mile lebar 25-50 M kedalaman 2 mlws, luas areal 220.000.
2. Luas Kolam 30.000 m2, lebar 50-100 kedalaman 3 mlws.

Hidro Oceanografi

1. Hidrografi Pantai sekitar Pelabuhan Tanjung Balai Asahan landai, dasar lautnya berupa pasir lumpur. Sepanjang 1,1 Km dari muara Sungai Asahan terdapat kedalaman alur yang minimum. Ambang Sungainya sangat sempit, sehingga sulit dilayari. Namun karena pengaruh Sungai Asahan, maka kedalaman perairan dapat berubah-ubah.
2. Pasang Surut Waktu tolok : GMT + 07.00 Sifat Pasut : Harian Ganda Tunggang air rata-rata pasang purnama 240 cm, dan pada pasang mati 70 cm. Muka surutan (Zo) berada 150 cm di bawah DT.
3. Arus Pada pasang purnama kecepatan arus pasut 1,5 mil dan surut lebih dari 3 mil.
4. Cuaca Hujan terjadi sepanjang tahun di setiap bulannya. Curah hujan terkecil pada Bulan Februari, Maret dan Juli. Sedangkan curah hujan terbesar terjadi pada periode Bulan September-November. Suhu udara rata-rata 28 ^{o}C, dengan kedalaman 80%.
5. Penglihatan Jarak penglihatan mendatar umumnya baik, dapat mencapai lebih dari 10 km. Pada saat hujan dan berkabut penglihatan hanya dapat mencapai kurang dari 5 km.
6. Tekanan Udara Tekanan udara rata-rata di kawasan pelabuhan ini berkisar antara 1009 mb -1013 mb.

Fasilitas Dan Peralatan Dermaga Teluk Nibung

1. Kontruksi besi dan kayu, kapasitas 1.5 dwt panjang 100 m, kedalaman 1.5 mlws, peruntukan Antar Pulau dan Luar Negeri. Dermaga Besi B.
2. Kontruksi besi dan kayu, kapasitas 0.5 dwt panjang 58 m, kedalaman 1.5 mlws, peruntukan Antar Pulau dan Luar Negeri. Dermaga Besi C.
3. Kontruksi besi dan kayu, kapasitas 0.5 dwt panjang 42 m, kedalaman 1.5 mlws, peruntukan Antar Pulau dan Luar Negeri. Dermaga Ponton.

Gudang

1. Tertutup 01, Luas 2000 m2 kapasitas 2 ton/m^3.
2. Tertutup 02d/h70, Luas 501 m^2 kapasitas 1 ton/m^3.
3. Tertutup 03/08, Luas 600 m^2 kapasitas 2 ton/m^3.

Lapangan penumpukkan berlantai aspal dengan luas 1.200 m^2 dapat menampung kapasitas 3 ton/m^3. Sedangkan lantai yang conblok memiliki luas 1.200 m^2 dengan kapasitas 3 ton/m^3. Pemerintah Kota Tanjung Balai dan PT Pelabuhan Indonesia I sepakat menjadikan Teluk Nibung sebagai pelabuhan khusus yang melayani penumpang. Kesepakatan itu berkaitan erat dengan kebijakan Pemerintah menjadikan Teluk Nibung sebagai sebagai salah satu pintu gerbang koridor Sumatera Utara, khususnya bagi turis mancanegara yang akan berwisata ke Danau Toba karena para pelancong, pencari kerja lainnya lebih memilih Teluk Nibung disebabkan jaraknya cukup dekat dengan Port Klang Malaysia dengan jarak tempuh berkisar sekitar 3-4 jam, dibanding melalui Kuala Tanjung Balai ataupun Belawan. Terkait dengan kebijakan itu, pemerintah akan membenahi infrastruktur di Pelabuhan Teluk Nibung dengan menggunakan dana yang bersumber dari APBN tahun 2015. Kebijakan pembenahan infrastruktur pelabuhan tersebut bertujuan agar sarana umum di kawasan terminal penumpang Teluk Nibung menjadi lebih bersih, nyaman dan asri.

Karena Pelabuhan Teluk Nibung sudah menjadi pelabuhan internasional, maka ada dermaga Pelabuhan Teluk Nibung yang dijadikan pelabuhan lokal. Dermaga tersebut bernama Pasiran yang khusus dipergunakan untuk penumpang lokal. Dermaga inilah yang melayani penumpang dengan rute Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang. Sei Berombang merupakan salah satu kelurahan yang ada di Kec. Panai Hilir, Kab. Labuhan Batu, Provinsi Sumut, Indonesia. Panai Hilir dengan ibukota di Sei Berombang sebuah kecamatan di Kab. Labuhan Batu, Sumut. Kecamatan ini merupakan kecamatan terjauh dari ibukota Kab. Labuhan Batu, yaitu Rantau Prapat. Dengan luas wilayah 342,03 km^2 jaraknya adalah sekitar 105 km.

Di Kab. Labuhan Batu terdapat 2 kecamatan yang dipisahkan oleh perairan, kedua kecamatan ini masih mengandalkan transportasi air untuk melancarkan kegiatan mereka sehari-hari. Labuhan Bilik yang berada di Kec. Panai Hulu dan Sei berombang yang berada di Kec. Panai Hilir, kedua kecamatan ini merupakan bagian dari Kab. Labuhan Batu yang jaraknya cukup jauh dari ibu kota kabupaten. Namun kec. Panai Hilir sedikit lebih beruntung dikarenakan telah adanya akses jembatan yang menghubungkannya dengan kecamatan lain, sementara itu Kec. Panai Hulu yang beribukota Labuhan Bilik masih mengandalkan angkutan penyeberangan sungai untuk dapat menuju kecamatan tersebut. Hal ini dikarenakan Kec. Panai Hulu ini dipisahkan oleh muara sungai Barumun dan sungai Bilah, belum tersedianya akses jembatan yang menghubungkan dengan kecamatan ini mengaharuskan menggunakan angkutan penyeberangan dari Tanjung Sarang Elang yang berada di Kec. Panai Tengah. Adapun angkutan penyeberangan yang digunakan merupakan kapal motor kayu berjenis long boat yang berkapasitas 20 orang penumpang.

Sei Berombang yang berada di Kec. Panai Hilir sudah lebih berkembang dikarenakan adanya jembatan yang memudahkan akses masyarakat untuk melakukan kegiatan perekonomian dan lain-lain, sementara itu Labuhan Bilik

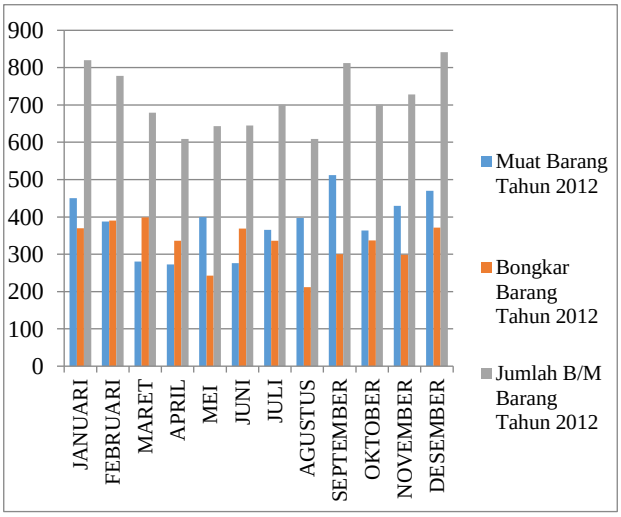
yang merupakan ibukota Kec. Panai Hulu jauh lebih tertinggal, karena hanya mengandalkan angkutan penyeberangan sungai yang dikelola oleh koperasi masyarakat, kurang terakomodasinya kebutuhan masyarakat dalam sektor transportasi.

Perjalanan dari Pelabuhan Teluk Nibung menuju Pelabuhan Sei Berombang membutuhkan waktu sekitar 8 jam dalam kondisi jalan yang bagus dan bebas hambatan, sedangkan pada saat kondisi buruk seperti hujan dan jalan yang rusak, perjalanan membutuhkan waktu yang lebih lama. Perjalanan dari Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang melalui jalur laut dengan menggunakan *speed boat* sekitar kurang lebih 3 jam. Jadwal kapal hanya satu kali sehari dengan keberangkatan setiap jam 13.00. Data sekunder didapat dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Teluk Nibung dan Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Sei Berombang. Tahun 2012 kegiatan bongkar muat barang setiap bulan dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1.
Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2012

BULAN	KJNGN KPL (unit)	BRNG (ton)		JML (ton)	RATA-RATA
		MUAT	BONGKAR		
JAN	60	450	370	820	13.667
FEB	60	388	390	778	12.967
MARET	60	280	399	679	11.317
APRIL	60	273	336	609	10.150
MEI	60	400	243	643	10.717
JUNI	60	276	369	645	10.750
JULI	60	365	336	701	11.683
AGUST	60	397	212	609	10.150
SEPT	60	512	300	812	13.533
OKT	60	364	337	701	11.683
NOV	60	430	298	728	12.133
DES	60	470	371	841	14.017
JUMLAH	***720***	***4605***	***3961***	***8566***	***11.897***

Sumber: Pengolahan Data, 2015



Gambar 2. Diagram Grafik Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2012
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan tabel di atas, maka hasil perhitungan data kegiatan bongkar muat barang tahun 2012 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 2 di atas.

Dari diagram grafik diatas terlihat kegiatan bongkar muat barang tahun 2012 di Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang memiliki nilai rata-rata setiap bulannya hampir sama yaitu sekitar 11,897 ton setiap bulannya dalam satu kali kunjungan kapal.

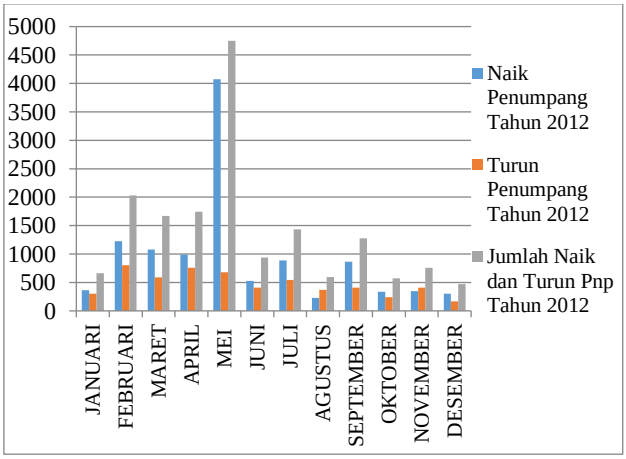
Sedangkan data naik dan turun penumpang yang terjadi di Pelabuhan Teluk Nibung pada tahun 2012 dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2.
Kegiatan Naik dan Turun Penumpang Tahun 2012

BULAN	KJNGN KPL (unit)	PNP (pnp)		JML	RATA-RATA
		NAIK	TURUN		
JAN	60	362	299	661	11.017
FEB	60	1227	805	2032	33.867
MARET	60	1081	590	1671	27.850
APRIL	60	988	757	1745	29.083
MEI	60	4074	678	4752	79.200
JUNI	60	527	410	937	15.617
JULI	60	890	545	1435	23.917
AGUS	60	226	368	594	9.900
SEPT	60	863	411	1274	21.233
OKT	60	333	240	573	9.550
NOV	60	349	408	757	12.617
DES	60	303	167	470	7.833
JUMLAH	***720***	11223	5678	16901	23.474

Sumber: Pengolahan Data, 2015

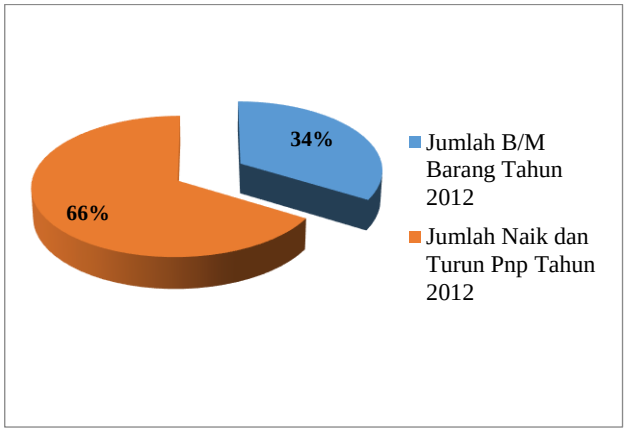
Berdasarkan tabel diatas, maka hasil perhitungan data kegiatan naik dan turun penumpang tahun 2012 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 3.



Gambar 3. Diagram Grafik Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2012
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik di atas terlihat kegiatan naik dan turun penumpang tahun 2012 di Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang. Bulan Mei ada 4074 penumpang yang naik dari Pelabuhan Teluk Nibung menuju Pelabuhan Sei Berombang sedangkan penumpang yang turun di Pelabuhan Teluk Nibung dari Pelabuhan Sei Berombang hanya 678 orang. Lonjakan penumpang yang sangat signifikan jika dibanding dengan bulan-bulan yang lain menandakan bahwa pada bulan tersebut memiliki kegiatan diluar kegiatan rutin sehari-hari. Nilai rata-rata naik dan turun penumpang di bulan Mei mencapai 79,2 ton setiap satu kali kunjungan kapal. Sedangkan nilai rata-rata naik dan turun penumpang tahun 2012 sebesar 23,474 ton setiap satu kali kunjungan kapal.

Apabila kegiatan dalam satu tahun dijumlah akan terlihat kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang secara keseluruhan seperti pada gambar 4.



Gambar 4. Diagram Pie Total Kegiatan Bongkar Muat Barang dan Naik TurunPenumpang Tahun 2012
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Diagram pie diatas menunjukkan kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Teluk Nibung sebesar 34% sedangkan kegiatan naik dan turun penumpang sebesar 66% selama tahun 2012. Tahun 2013 kegiatan bongkar muat barang setiap bulan dapat dilihat pada Tabel 3.

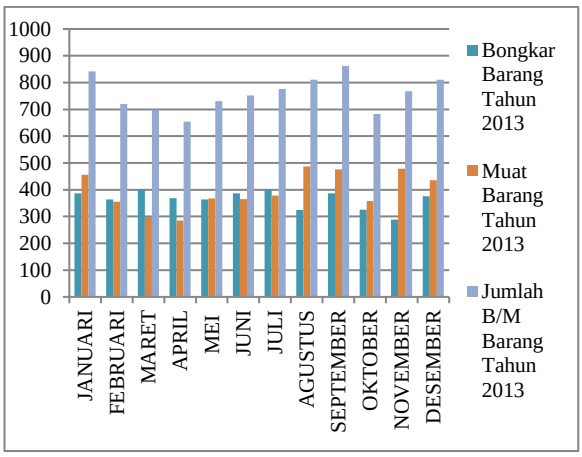
Berdasarkan tabel di bawah, maka hasil perhitungan data kegiatan bongkar muat barang tahun 2013 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 5.

Tabel 3.

Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2013

BULAN	KNJ KPL (unit)	BRG (ton)		JML	RATA-RATA
		MUAT	BGKR		
JAN	60	456	386	842	14.033
FEB	60	356	364	720	12.000
MARET	60	298	400	698	11.633
APRIL	60	285	369	654	10.900
MEI	60	367	364	731	12.183
JUNI	60	365	387	752	12.533
JULI	60	378	398	776	12.933
AGUS	60	487	324	811	13.517
SEPT	60	476	386	862	14.367
OKT	60	358	325	683	11.383
NOV	60	479	289	768	12.800
DES	60	435	376	811	13.517
JUMLAH	**720**	**4740**	**4368**	**9108**	**12.650**

Sumber: Pengolahan Data, 2015



Gambar 5. Diagram Grafik Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2013
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik diatas terlihat kegiatan bongkar muat barang tahun 2013 di Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang memiliki nilai rata-rata setiap bulannya hampir sama yaitu sekitar 12,65 ton setiap bulannya dalam satu kali kunjungan kapal.

Sedangkan data naik dan turun penumpang yang terjadi di Pelabuhan Teluk Nibung pada tahun 2013 dapat dilihat pada tabel 4.

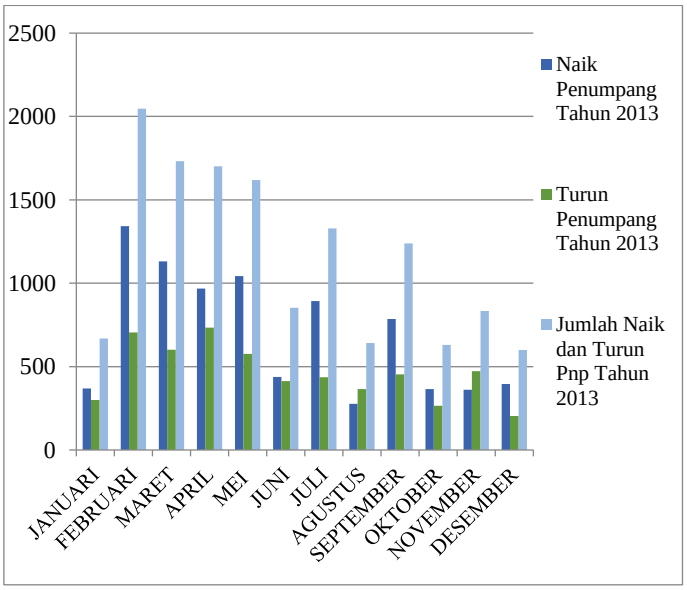
Berdasarkan tabel di bawah, maka hasil perhitungan data kegiatan naik dan turun penumpang tahun 2013 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 6.

Tabel 4.

Kegiatan Naik dan Turun Penumpang Tahun 2013

BULAN	KJNG KAPAL (unit)	PNPNG (pnp)		JUMLAH	RATA-RATA
		NAIK	TURUN		
JAN	60	369	300	669	11.150
FEB	60	1,342	705	2047	34.117
MAR	60	1,132	601	1733	28.883
APRIL	60	968	734	1702	28.367
MEI	60	1,043	576	1619	26.983
JUNI	60	439	413	852	14.200
JULI	60	893	436	1329	22.150
AGUS	60	276	365	641	10.683
SEPT	60	786	453	1239	20.650
OKT	60	365	265	630	10.500
NOV	60	362	472	834	13.900
DES	60	396	203	599	9.983
JUMLAH	**720**	**8371**	**5523**	**13894**	**19.297**

Sumber: Pengolahan Data, 2015

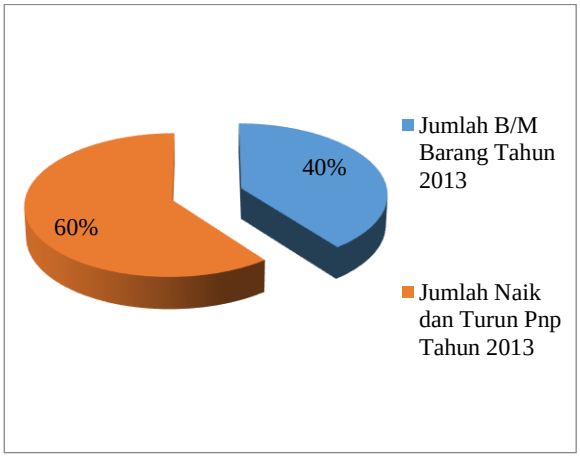


Gambar 6. Diagram Grafik Kegiatan Naik Turun Penumpang Tahun 2013

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik di atas menunjukkan adanya penurunan penumpang mulai dari Bulan Februari hingga Bulan Desember walaupun terkadang ada kenaikan yang tidak terlalu signifikan. Penurunan penumpang ini terlihat pada jumlah naik penumpang dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang tahun 2013. Nilai rata-rata naik dan turun penumpang di tahun 2013 mencapai 19,297 ton setiap satu kali kunjungan kapal.

Apabila kegiatan dalam 1 (satu) tahun dijumlah akan terlihat kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang secara keseluruhan seperti pada Gambar 7.



Gambar 7. Diagram Pie Total Kegiatan Bongkar Muat Barang dan Naik TurunPenumpang Tahun 2013
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Diagram pie diatas menunjukkan kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Teluk Nibung sebesar 40% sedangkan kegiatan naik dan turun penumpang sebesar 60% selama tahun 2013.

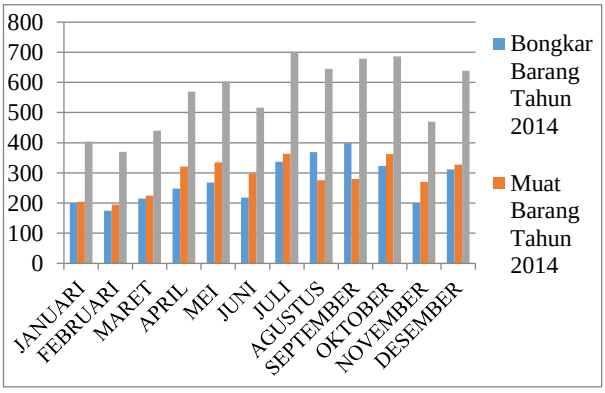
Tahun 2014 kegiatan bongkar muat barang setiap bulan dapat dilihat pada tabel 5. Berdasarkan tabel di bawah, maka hasil perhitungan data kegiatan bongkar muat barang tahun 2014 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 8.

Tabel 5.

Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2014

BULAN	KJGN KPL (unit)	BRNG (ton)		JML	RATA-RATA
		MUAT	BONGKAR		
JAN	45	204	200	404	8.978
FEB	45	195	175	370	8.222
MARET	45	225	215	440	9.778
APRIL	45	321	248	569	12.644
MEI	45	335	268	603	13.400
JUNI	45	298	218	516	11.467
JULI	45	364	337	701	15.578
AGUS	45	276	369	645	14.333
SEPT	45	280	399	679	15.089
OKT	45	363	323	686	15.244
NOV	45	270	200	470	10.444
DES	45	327	312	639	14.200
JUMLAH	**540**	**3458**	**3264**	**6722**	**12.448**

Sumber: Pengolahan Data, 2015



Gambar 8. Diagram Grafik Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2014
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik diatas terlihat kegiatan bongkar muat barang tahun 2014 semakin naik dari Bulan Januari hingga Bulan Juli kemudian stabil hingga Bulan Oktober dan Bulan November menurun tetapi tidak terlalu signifikan karena di Bulan Desember kembali naik. Kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Teluk Nibung menuju Pelabuhan Sei Berombang memiliki nilai rata-rata setiap bulannya sekitar 12,488 ton dalam satu kali kunjungan kapal.

Sedangkan data naik dan turun penumpang yang terjadi di Pelabuhan Teluk Nibung pada tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 6.

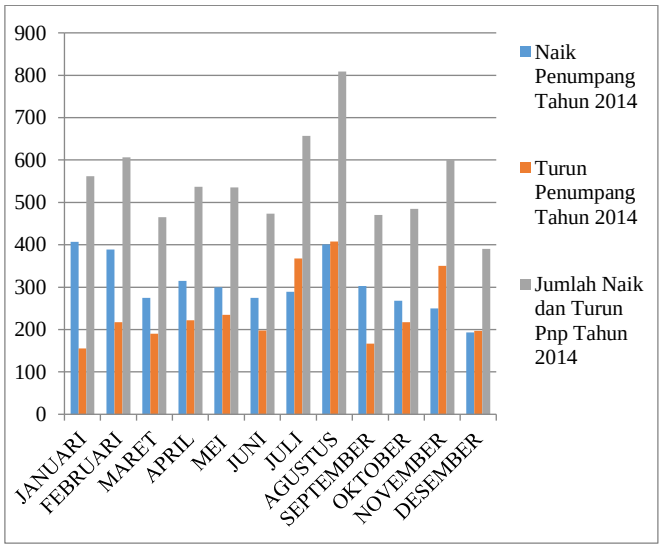
Tabel 6.

Kegiatan Naik dan Turun Penumpang Tahun 2014

BULAN	KNJNG KPL (unit)	PNP (pnp)		JML	RATA-RATA
		NAIK	TURUN		
JAN	45	407	155	562	12.489
FEB	45	389	217	606	13.467
MARET	45	275	190	465	10.333
APRIL	45	315	222	537	11.933
MEI	45	300	235	535	11.889
JUNI	45	275	198	473	10.511
JULI	45	289	368	657	14.600
AGU	45	401	408	809	17.978
SEPT	45	303	167	470	10.444
OKT	45	268	217	485	10.778
NOV	45	250	350	600	13.333
DES	45	193	197	390	8.667
JUMLAH	**540**	**3665**	**2924**	**6589**	**12.202**

Sumber: Pengolahan Data, 2015

Berdasarkan tabel diatas, maka hasil perhitungan data kegiatan naik dan turun penumpang tahun 2014 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 9.

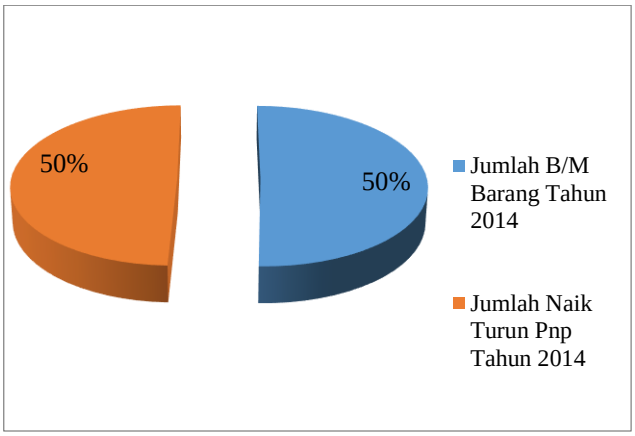


Gambar 9. Diagram Grafik Kegiatan Naik Turun Penumpang Tahun 2014

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik di atas menunjukkan adanya kenaikan penumpang yang tidak terlalu signifikan mulai dari Bulan Januari hingga Bulan Agustus walaupun terkadang ada penurunan yang tidak terlalu signifikan. Penurunan penumpang terjadi kembali di Bulan September secara signifikan kemudian naik kembali secara perlahan hingga Bulan November dan Bulan Desember kembali menurun. Nilai rata-rata naik dan turun penumpang dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang tahun 2014 mencapai 12,202 ton setiap satu kali kunjungan kapal. Apabila

kegiatan dalam 1 (satu) tahun dijumlah akan terlihat kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang secara keseluruhan seperti pada gambar 10.



Gambar 10. Diagram Pie Total Kegiatan Bongkar Muat Barang dan Naik Turun Penumpang Tahun 2014
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Diagram pie di atas menunjukkan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang seimbang dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang, masing-masing sebesar 50% selama tahun 2014. Tahun 2015 kegiatan bongkar muat barang setiap bulan dapat dilihat pada Tabel 7.

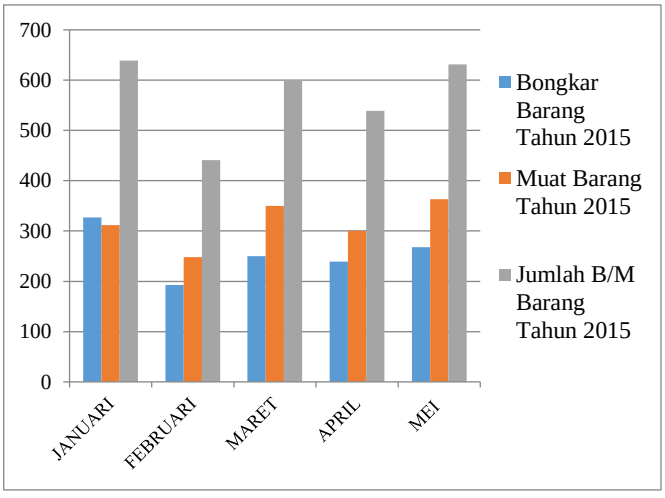
Tabel 7.

Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2015

BULAN	KJNG KPL (unit)	BRG (ton)		JML	RATA-RATA
		MUAT	BONGKAR		
JAN	30	312	327	639	21.300
FEB	30	248	193	441	14.700
MARET	30	350	250	600	20.000
APRIL	30	300	239	539	17.967
MEI	30	363	268	631	21.033
JUMLAH	**540**	**3458**	**3264**	**6722**	**12.448**

Sumber: Pengolahan Data, 2015

Berdasarkan tabel di atas, maka hasil perhitungan data kegiatan bongkar muat barang selama 5 bulan tahun 2015 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada gambar 11.



Gambar 11. Diagram Grafik Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik di atas terlihat kegiatan bongkar muat barang dalam kurun waktu 5 bulan tahun 2015 stabil walaupun ada penurunan di Bulan Februari. Kegiatan bongkar muat barang dari Pelabuhan Teluk Nibung menuju Pelabuhan Sei Berombang memiliki nilai rata-rata setiap bulannya sekitar 12,448 ton dalam satu kali kunjungan kapal selama 5 bulan tahun 2015.

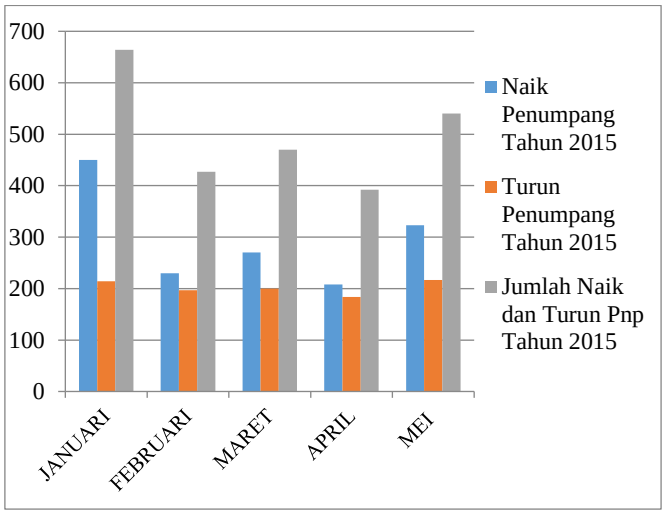
Sedangkan data naik dan turun penumpang yang terjadi di Pelabuhan Teluk Nibung selama 5 bulan tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8.
Kegiatan Naik dan Turun Penumpang Tahun 2015

BULAN	KJNG KPL	BRG (pnp)		JML	RATA-RATA
		NAIK	TURUN		
JAN	30	450	214	664	22.133
FEB	30	230	197	427	14.233
MARET	30	270	200	470	15.667
APRIL	30	208	184	392	13.067
MEI	30	323	217	540	18.000
JUMLAH	**540**	**1481**	**1012**	**2493**	**16.620**

Sumber: Pengolahan Data, 2015

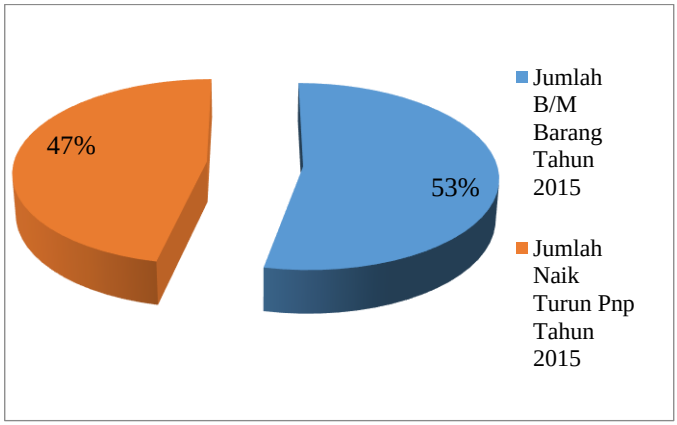
Berdasarkan tabel di atas, maka hasil perhitungan data kegiatan naik dan turun penumpang dalam kurun waktu 5 bulan tahun 2015 dapat dijelaskan dalam bentuk diagram seperti pada Gambar 12.



Gambar 12. Diagram Grafik Kegiatan Naik Turun Penumpang Tahun 2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari diagram grafik di atas menunjukkan adanya kenaikan dan penurunan penumpang dari Bulan Januari hingga Bulan Mei tahun 2015. Nilai rata-rata naik dan turun penumpang dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang dalam kurun waktu 5 bulan tahun 2014 mencapai 16,620 ton setiap satu kali kunjungan kapal.

Apabila kegiatan dalam 5 (lima) bulan dalam tahun 2015 dijumlah akan terlihat kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang secara keseluruhan seperti pada gambar 13.



Gambar 13. Diagram Pie Total Kegiatan Bongkar Muat Barang dan Naik TurunPenumpang Tahun 2015.
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Diagram pie di bawah menunjukkan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang seimbang dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang. Kegiatan bongkar muat barang selama 5 bulan tahun 2015 sebesar 53%, sedangkan kegiatan naik dan turun penumpang sebesar 47% selama 5 bulan tahun 2015.

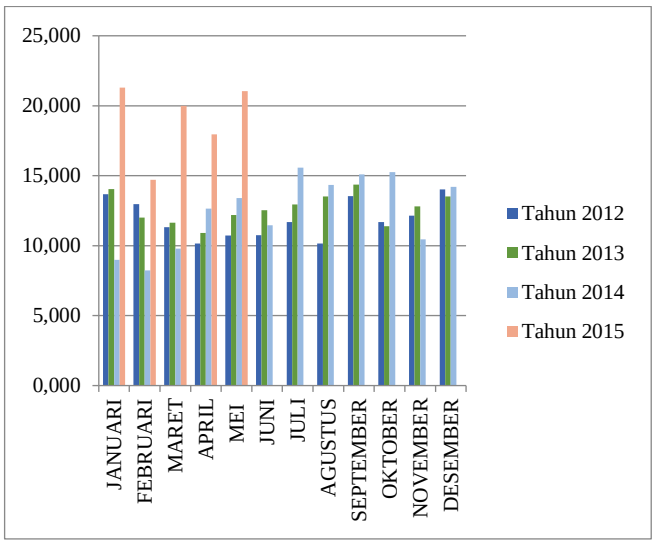
Pengolahan data setiap tahun telah dianalisis secara rinci kegiatan kepelabuhanan seperti bongkar muat barang dan naik turun penumpang dengan menggunakan perhitungan dasar matematika dimana data setiap kegiatan (mis: data bongkar dan muat barang dijumlahkan) dibagi dengan data kunjungan kapal sehingga mendapatkan nilai rata-rata dari setiap kegiatan bongkar muat barang dalam 1 (satu) bulan. Setelah mendapatkan nilai rata-rata per bulan, kemudian dijumlahkan semua nilai rata-rata dari Bulan Januari hingga Bulan Desember dan dibagi dengan 12 bulan sehingga hasil yang diperoleh adalah nilai rata-rata kegiatan bongkar muat dalam 1 (satu) tahun dengan satuan ton/tahun. Khusus di tahun 2015 hanya dibagi 5 bulan karena data hanya ada dari Bulan Januari hingga Bulan Mei. Hal yang sama dalam perhitungan akan dilakukan pada kegiatan naik dan turun penumpang di dalam analisis. Hasil ton/tahun inilah yang akan menjawab pertanyaan penelitian.

Tabel 9.
Nilai Rata-Rata Bongkar Muat Barang dan Naik Turun Penumpang Periode Tahun 2012-2015

BLN	RATA-RATA BGKR MUAT BRG SETIAP BULAN (ton)				RATA-RATA NAIK TURUN PNP SETIAP BULAN (pnp)			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
JAN	13.667	14.033	8.978	21.300	11.017	11.150	12.489	22.133
FEB	12.967	12.000	8.222	14.700	33.867	34.117	13.467	14.233
MAR	11.317	11.633	9.778	20.000	27.850	28.883	10.333	15.667
APR	10.150	10.900	12.644	17.967	29.083	28.367	11.933	13.067
MEI	10.717	12.183	13.400	21.033	79.200	26.983	11.889	18.000
JUN	10.750	12.533	11.467		15.617	14.200	10.511	
JULI	11.683	12.933	15.578		23.917	22.150	14.600	
AGU	10.150	13.517	14.333		9.900	10.683	17.978	
SEPT	13.533	14.367	15.089		21.233	20.650	10.444	
OKT	11.683	11.383	15.244		9.550	10.500	10.778	
NOV	12.133	12.800	10.444		12.617	13.900	13.333	
DES	14.017	13.517	14.200		7.833	9.983	8.667	

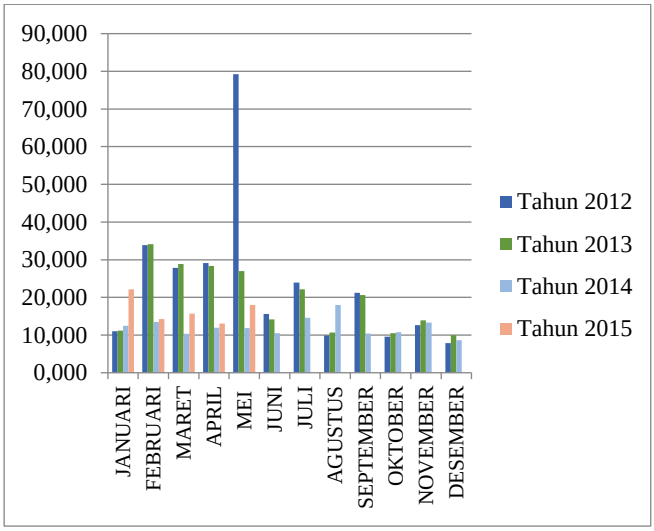
Sumber: Analisis, 2015

Untuk lebih rinci mengetahui kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang mulai dari tahun 2012 hinga tahun 2015, maka perhitungan analisis dapat dilihat pada tabel 9 di atas. Dari tersebut menunjukkan bahwa nilai rata-rata tiap bulan mulai dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2014 memiliki nilai yang stabil, dimana setiap bulan ada kenaikan dan penurunan yang tidak terlalu signifikan sekali. Hal ini dapat dilihat pada gambar 14.



Gambar 14. Diagram Grafik Kegiatan B/M Barang Tahun 2012-2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

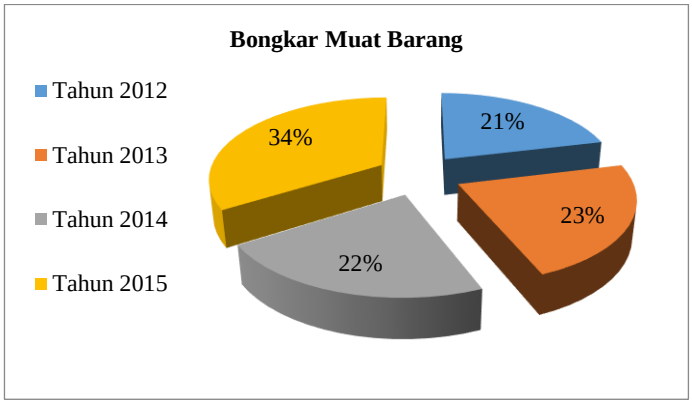
Pada tahun 2012 sampai dengan tahun 2014, nilai rata-rata kegiatan bongkar muat barang setiap bulan antara 8,222 ton – 15,578 ton per satu kali kunjungan kapal. Sedangkan dalam kurun waktu 5 bulan pada tahun 2015 terjadi kenaikan yang cukup tinggi, dimana nilai rata-rata kegiatan bongkar muat barang setiap bulan antara 14,7 ton – 21,3 ton per satu kali kunjungan kapal.



Gambar 15. Diagram Grafik Kegiatan Naik Turun Pnp Tahun 2012-2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

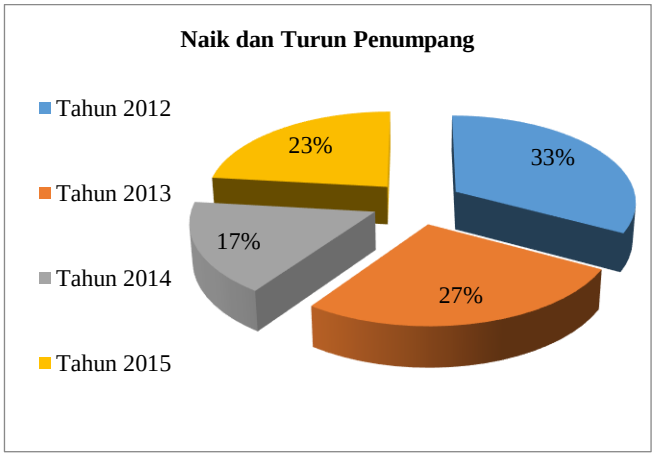
Gambar 15 di atas menunjukkan adanya kenaikan yang sangat tinggi pada bulan Mei tahun 2012 sebesar 79,2 ton per satu kali kunjungan kapal.

Sedangkan grafik kegiatan naik turun penumpang dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 sangat stabil. Nilai rata-rata kegiatan naik turun penumpang dalam periode tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 kecuali bulan Mei tahun 2012 setiap bulan adalah antara 7,833 ton – 34,117 ton per satu kali kunjungan kapal.



Gambar 15. Diagram Pie Kegiatan Bongkar Muat Barang Tahun 2012-2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan gambar 15 menunjukkan bahwa kegiatan bongkar muat barang periode tahun 2012 – 2015 memiliki nilai rata-rata per tahun dalam satu kali kunjungan kapal memiliki persentase yang stabil. Nilai persentase kegiatan bongkar muat barang setiap tahun adalah 21% untuk tahun 2012, 23% untuk tahun 2013, 22% untuk tahun 2014, dan 34% untuk tahun 2015.



Gambar 16. Diagram Pie Kegiatan Naik Turun Penumpang Tahun 2012-2015
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 16 menunjukkan kegiatan naik turun penumpang selama periode tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 dengan nilai persentase sebagai berikut tahun 2012 sebesar 33%, tahun 2013 sebesar 27%, tahun 2014 sebesar 17%, dan tahun 2015 sebesar 23%.

Dari hasil analisis yang telah dihitung dalam pengolahan data, maka pergerakan yang telah terjadi di Pelabuhan Teluk Nibung dengan rute Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang sudah cukup ramai. Hasil pengolahan data menunjukkan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang merupakan kegiatan rutin yang dilakukan oleh penduduk setempat. Hal ini dibuktikan jumlah dari masing-masing kegiatan memiliki nilai rata-rata yang stabil setiap satu kali kunjungan kapal, artinya penurunan maupun kenaikan tidak terlalu signifikan hasilnya. Persentasi kegiatan bongkar muat barang tahun 2012 sebesar 21%, sedangkan kegiatan naik turun penumpang tahun 2012 sebesar 33%. Kegiatan bongkar muat barang tahun 2013 sebesar 23%, sedangkan kegiatan naik turun penumpang tahun 2013 sebesar 27%. Nilai persentasi kegiatan bongkar muat barang tahun 2014 sebesar 22%, dan kegiatan naik turun penumpang tahun 2014 sebesar 17%. Terakhir, kegiatan bongkar muat barang tahun 2015 dengan periode waktu dalam 5 bulan sebesar 34%, dan kegiatan naik turun penumpang tahun 2015 sebesar 23% selama 5 bulan. Jadi, secara keseluruhan total kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Teluk Nibung dengan rute Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan sei Berombang pada tahun 2012 sebesar 54%, tahun 2013 sebesar 50%, tahun 2014 sebesar 39%, dan tahun 2015 sebesar 57%.

4. Kesimpulan

Berdasarkan pengolahan data dan analisis yang sudah dilakukan menghasilkan bahwa pergerakan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang selama 4 tahun berturut-turut sudah cukup ramai. Hal ini dibuktikan

dengan jumlah kegiatan setiap tahun mengalami peningkatan sekitar 50% keatas, kecuali pada tahun 2014. Tahun 2012 jumlah kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang yang terjadi dari Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang mengalami peningkatan sebesar 54%, tahun 2013 sebesar 50%, tahun 2014 sebesar 39%, dan tahun 2015 sebesar 57%. Dengan jumlah persentase dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 periode 5 bulan tersebut telah menjelaskan bahwa pergerakan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang yang telah terjadi peningkatan secara fluktuatif di Pelabuhan Teluk Nibung yang merupakan pergerakan penduduk setempat secara rutin karena nilai rata-rata kegiatan setiap satu kali kunjungan kapal per bulan tidak ada penurunan dan penambahan jumlah kegiatan yang terlalu signifikan.

Selanjutnya tidak perlu adanya pengembangan jaringan rute Pelabuhan Sei Berombang ke Pelabuhan Teluk Nibung apabila dilihat dari potensi permintaan (*demand)*. Di daerah tersebut tidak ada permintaan yang signifikan mengenai kebutuhan angkutan laut sebagai sarana transportasi yang ada, untuk dapat menghubungkan Pelabuhan Teluk Nibung ke Pelabuhan Sei Berombang. Pergerakan hanya dilakukan oleh penduduk setempat untuk melakukan kegiatan yang bersifat rutin. Penduduk Teluk Nibung memiliki aktifitas yang rutin untuk melakukan pergerakan ke Sei Berombang. Hal ini dikarenakan banyak penduduk yang hanya bertujuan datang atau pergi dari Teluk Nibung ke Sei Berombang atau sebaliknya untuk berdagang atau menjual hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan.

Sarana transportasi sudah ada yang menghubungkan kedua lokasi ini seperti KM. Mega Speed, KM. Asean Speed, KM. Mutiara Indah, KM. Putra Jaya, KM. Citra Mandiri, dan KM. Sea Tech selama 4 tahun dari periode tahun 2012 sampai dengan tahun 2015.

Rekomendasi

Pemerintah daerah perlu mengalokasikan anggaran pembangunan untuk memperbaiki atau merenovasi dermaga yang sudah ada, dimana untuk mengganti dermaga yang terbuat dari kayu dengan dermaga beton. Untuk pengelola kapal perlu mengutamakan fasilitas keselamatan kapal berupa baju pelampung dan kondisi kapal juga perlu diperhatikan dari sisi kelaiklautannya. Bagi pengelola pelabuhan di kedua lokasi dalam memberikan surat persetujuan berlayar (SPB) perlu diperhatikan terhadap pemeriksaan kapal sebelum diberikan ijin berangkat.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih penulis ucapkan kepada Kapuslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Teluk Nibung dan Pelabuhan Sei Berombang yang telah memberikan waktu untuk survei penelitian, data-data sekunder, dan data primer yang diperlukan dalam penelitian ini.

Daftar Pustaka

Gurning, *Analisa Konsep Trans-Maluku Sebagai Pola Jaringan Transportasi Laut Di Propinsi Maluku*, ITS, 2006, Surabaya;

Mappangara, *Konsep Tatanan Jaringan Transportasi Laut Koridor Sulawesi Dalam Mendukung Konektivitas Nasional*, Universitas Hasanuddin, 2012, Makassar;

Mappangara, *Konsep Tatanan Jaringan Transportasi Laut Koridor Sulawesi Dalam Mendukung Konektivitas Nasional*, Universitas Hasanuddin, 2012, Makassar;

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan di Perairan*, Jakarta 2010*;*

Puspitasari H. dan Sardjito, *Peningkatan Pelayanan Bus Transjakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna (Studi Kasus: Koridor I Blok M –Kota, Jakarta),* Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, ITS Surabaya, Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111, Indonesia, JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 3, No. 1,(2014) ISSN: 2337-3539 (2301-9271);

Tanjung A.A., *Model Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Kapal Feri (PT.ASDP) & Kapal Cepat (Swasta) Rute Sibolga – Gunung Sitoli (Dengan Metode Stated Preference)*, 2010, Medan;

Subiakto, *Preferensi Pengguna Dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi Jalan (JTJ) Yang Mendukung Pelabuhan Di Kabupaten Belitung (Studi Kasus: Pelabuhan Tanjungpandan Dan Pelabuhan Tanjung Ru)*, 2009, Semarang;

Miro, Fidel., *Perencanaan Transportasi*, 2005, Jakarta: Erlangga.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

pISSN 1411-0504 / eISSN 2548-4087

Journal Homepage: http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut



Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan Respon *Stakeholder*

The Marginalized of People Shipping in Central Maluku Districts and Stakeholder Response

Ratna Indrawasih *

Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan –LIPI
Jln. Jend. Gatot Subroto No. 10 Jakarta Selatan. 12170

Diterima 18 April 2018; Disetujui 14 Juni 2018; Diterbitkan 18 Juni 2018

Abstrak

Di negara Indonesia yang wilayahnya merupakan kepulauan dan perairan, angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang penting untuk mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Pelayaran rakyat merupakan salah satu sarana angkutan yang dapat menjangkau wilayah-wilayah kepulauan. Pada perkembangannya, saat ini keberadaan pelayaran rakyat itu telah terpinggirkan oleh beroperasinya kapal-kapal modern, serta kebijakan yang menyertainya, sehingga mengalami keterpurukan. Berkaitan dengan keterpurukan tersebut, menarik untuk dipertanyakan, faktor-faktor apa saja yang telah menyebabkannya? Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, FGD dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terpingirkannya pelayaran rakyat di Maluku Tengah adalah karena sarana pelayaran rakyat yang ada kalah bersaing dengan beroperasinya kapal cepat dari perusahaan angkutan laut dan kapal perintis (kapal ferry) yang disediakan oleh pemerintah. Keberadaan pelabuhan yang lebih suka bongkar muat dengan mesin juga merupakan permasalahan tersendiri yang dihadapi oleh pelayaran rakyat, sehingga pelayaran rakyat ditolak karena melakukan bongkar muat dengan tenaga manusia. Di samping itu, kebijakan pemerintah juga merupakan faktor yang kurang mendukung perkembangan pelayaran rakyat di Maluku. Padahal pelayaran rakyat berupa kapal kecil masih dibutuhkan oleh masyarakat kepulauan. Oleh karena itu perlu pengelolaan yang baik agar kapal pelayaran rakyat tetap ada.

Kata kunci: Kualitatif; Maluku Tengah; Pelayaran rakyat; respon *Stakeholder*; Terpinggirkan

Abstract

In Indonesia country is the territory which consist of archipelago and most of it are waters, therefore shipping is an important means of transportation to develop community interaction in various fields. The people shipping is one of the means transportation for them to reach the spread islands. In the present, the existence of the people's shipping were pressurised by the operation of modern ships, as well as the implementation of related policies, thus experiencing a downturn. In this case, the slumped of the traditional local people shipping become the interesting matter to be discussed, have to find out the causing factors. The research was conducted with qualitative approach, data collection was obtained through in-depth interview, FGD and field observation. From the result of the research, it shows that the discontinuation of the local people's shipping in Central Maluku mostly caused by the existing facilities cannot be competed with the operation of modern shiping companies and ferry boats provided by the government. The existence of port with modern loading and unloading facilities are also an obstacle for the local people shippings, because the local people's shipping still utilised the human power for loading and unloading. In addition, the less of government suport also a tendency the development of local people shippings in Maluku. In fact, the local people shipping, even its small ship still needed by the people in the islands. Threefore it is necessary to maintain the local people shipping in a good manner.

Keywords: Qualitative; Central Maluku; People Shipping; Response of Stakeholder; Marginalized

1. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan Indonesia memiliki 17.504 pulau dan memiliki garis pantai sepanjang 99.093 kilometer. Wilayah perairan Indonesia mencapai 6,32 juta km2, atau sekitar 70% dari luas wilayah Indonesia

* Corresponding author. Tel: +62 858 9115 1122
E-mail: ratnapmb@yahoo.co.id

doi: http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.795
1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.
Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan
Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

(Kelautan dan Perikanan dalam Angka 2014). Geografi Negara Kesatuan Republik Indonesia berupa kepulauan dan perairan memperlihatkan kebutuhan sarana perhubungan dan transportasi, untuk membangun komunikasi guna menjalin dan mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Dalam membangun jaringan dan jalinan tersebut maka peranan angkutan laut (pelayaran rakyat) menjadi penting. Selain itu, kelancaran lalu lintas angkutan laut yang lebih efisien juga penting untuk menopang perekonomian nasional.

UU no. 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa "pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim." Oleh karena itu, angkutan perairan meliputi kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Jenis angkutan di perairan meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Adapun angkutan Laut dirinci menjadi angkutan dalam negeri, luar negeri, khusus, dan pelayaran-rakyat. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Sepanjang sejarahnya, pelayaran perahu yang dikenal juga dengan pelayaran rakyat, memiliki peranan penting bagi transportasi laut di Indonesia. Bangsa Indonesia sudah mengenal pelayaran perahu sejak ratusan tahun yang lalu. Namun karena tuntutan modernisasi, khususnya sejak dekade 1980-an, pelayaran rakyat tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting, karena mulai ada banyak pilihan bagi para pemilik barang untuk mengapalkan barang-barang mereka, antara lain dengan menggunakan kontainer.

Sejak tahun 1970-an ada dua jenis perahu layar, yaitu perahu layar tanpa mesin dan perahu layar dengan mesin. Sebagai alat transportasi tradisional, armada pelayaran rakyat mempunyai pangsa pasar sendiri, yaitu para pedagang dan pengusaha kecil. Meskipun demikian, sebagaimana pernah ditulis oleh H.W. Dick dan à Campo, 1987), pada masa penjajahan Belanda armada pelayaran rakyat sempat menjadi saingan yang tidak ringan bagi kapal-kapal milik *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang tergolong sebagai alat transportasi modern, dalam pelayaran antar pulau. Berbagai upaya dilakukan oleh KPM untuk mengeliminasi gerak armada perahu layar yang sering dijuluki "armada semut" tersebut, misalnya dengan menurunkan tarif dan mereduksi ongkos pengangkutan barang-barang tertentu, serta mengeluarkan berbagai kebijakan agar perkembangan armada perahu layar dapat dihambat (Basoman Nur, D.M, 1969).

Pada beberapa dekade berikutnya, pelayaran perahu tetap menjadi primadona pelayaran antar pulau, karena para pengguna jasa masih tetap membutuhkannya. Kejayaan armada perahu baru mulai memudar ketika transportasi laut semakin berkembang sesuai dengan tuntutan jaman. Awal kemunduran pelayaran rakyat mulai tampak sejak tahun 1980-an karena munculnya persaingan dengan kapal-kapal pelayaran lokal yang lebih "modern" jika dibandingkan dengan armada perahu (Susilowati, 2013).

Pada perkembangannya, saat ini keberadaan pelayaran rakyat itu telah terpinggirkan oleh beroperasinya kapal-kapal moderen, serta kebijakan yang menyertainya. Padahal, pelayaran rakyat memiliki peran yang cukup besar dalam memperkuat poros maritim, untuk mewujudkan nawacita. Peran pelayaran rakyat itu antara lain adalah sebagai penguat identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim, yang ditunjukkan oleh adanya simbol-simbol budaya maritim yang tersimpan dalam aktivitas pelayaran rakyat, baik yang terwujud dalam bentuk-bentuk fisik perahu yang digunakan dalam pelayaran maupun dalam sistem organisasi pelayaran, yang masing-masing bercorak khas mewakili tradisi budaya maritim di setiap daerah.

Pelayaran rakyat juga telah berfungsi sebagai penggerak roda perekonomian masyarakat di wilayah-wilayah pedalaman yang terpencil dan pulau-pulau terluar untuk mendistribusikan barang hasil bumi dan jasa, maupun untuk mendistribusikan barang-barang kebutuhan pokok yang diperlukan masyarakat. Dengan beroperasinya pelayaran rakyat maka masyarakat yang tinggal di wilayah pedalaman dan pulau-pulau terluar yang terisolasi telah dipermudah dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan disparitas kesenjangan harga dapat ditekan. Peran pelayaran rakyat ini tidak tergantikan oleh kapal-kapal bertonase besar mengingat kedalaman perairan pantai dan sungai yang semakin dangkal akibat proses sedimentasi yang tidak dapat dikendalikan.

Dalam kaitan dengan isu diplomasi maritim, kehadiran aktivitas pelayaran rakyat tradisional di pulau-pulau terluar juga dapat dijadikan sebagai kekuatan diplomasi maritim dengan menunjukkan kepada dunia, bahwa benar-benar keberadaan suatu pulau berada dalam penguasaan NKRI. Pentingnya diplomasi maritim ini secara konkret dapat mencegah lepasnya suatu pulau ke dalam penguasaan negara lain, sehingga terjadinya kasus yang menimpa Pulau Simpadan dan Ligitan dapat dihindari. Di bidang keamanan laut, peran pelayaran rakyat tradisional juga tampak dalam kontribusinya sebagai mata telinga pemerintah dalam menjaga wilayah perairan dari berbagai bentuk tindak kriminal seperti *illegal fishing dan human trafficking*, perdagangan obat-obat terlarang seperti narkoba, penyelundupan, perompakan, dan terorisme. Peran penjaga keamanan laut ini sangat penting mengingat keterbatasan aparatur pemerintah dan sarana yang dimilikinya yang tidak sebanding dengan luas wilayah perairan yang harus dijaga. Secara politis peran pelayaran rakyat tradisional juga sangat strategis dalam menjaga keutuhan kedaulatan NKRI. Sederet peran tersebut telah ditorehkan dalam catatan sejarah maritim Indonesia, maupun dalam kondisi sekarang.

Peran strategis pelayaran rakyat tersebut oleh pemerintah Jokowi–JK telah dikerangkai ke dalam point ke tiga dari sembilan butir Agenda Pembangunan dan pilar ke tiga dari lima pilar Poros Maritim Dunia. Dengan sederet program tersebut, kiranya tidak diragukan lagi komitmen pemerintah Jokowi–Jk dalam membangun kembali kejayaan maritim Indonesia sebagaimana telah dibuktikan dalam sejarah maritim Nusantara. Setelah dua tahun perjalanan pemerintahan presiden Jokowi– JK, ide besar "Poros Maritim Dunia" ternyata belum menunjukkan hasilnya. Sektor

maritim masih terpuruk, yang diindikasikan dengan terpuruknya perusahaan pelayaran nasional, termasuk pelayaran rakyat. Aktivitas pelayaran nasional memang berkembang, tetapi lebih banyak dikuasai oleh beroperasinya kapal asing.

Implikasi lebih lanjut dari penguasaan pelayaran asing ini adalah rendahnya daya saing produk dari Indonesia. Sekedar contoh seiring dengan berjalannya program tol Laut, nasib pelayaran rakyat di Pelabuhan Kalimas Surabaya, dirasakan semakin banyak kapal yang menganggur, waktu tunggu semakin lama, volume angkutan semakin sedikit, dan imbasnya banyak truk-truk pengangkut dipelabuhan yang diparkir saja. Pada hal semakin lama kapal yang tidak jalan dan truk terparkir akan semakin banyak biaya yang dikeluarkan, yaitu untuk uang makan awak kapal dan truk. Begitu pula di Banjarmasin. Sebagai pusat perdagangan yang terpenting di Indonesia, pada abad ke-19 hingga pertengahan abad ke 20 armada pelayaran rakyat telah menjadi penghubung terpenting bagi pelabuhan Banjarmasin dengan pelabuhan- pelabuhan di pantai utara Jawa dan Madura, Sulawesi Selatan, dalam kaitan dengan aktivitas perdagangan. Sayang tuntutan modernisasi, khususnya sejak tahun 1980-an menyebabkan pelayaran rakyat tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting, karena ada banyak pilihan bagi para pedagang untuk mengkapalkan barang dagangannya, antara lain dengan menggunakan kapal container. Jauh sebelumnya, pada tahun 1965 di Banjarmasin juga telah dibangun pelabuhan baru yang lebih modern, yaitu pelabuhan Trisakti, di tepi Sungai Barito. Hal ini berdampak sepinya pelayaran rakyat di Martapura. Sementara itu pemeliharaan terhadap pelabuhan rakyat Martapura mulai diabaikan, sehingga kondisinya semakin memprihatinkan (Susilowati, 2013).

Berkaitan dengan terpinggirkannya pelayaran rakyat, menarik untuk dipertanyakan kembali, apa faktor-faktor penyebabnya ? Baik dari faktor internal (dari sisi pelaku pengusaha pelayaran rakyat tradisional sendiri) maupun faktor eksternal (kebijakan pemerintah serta kondisi lingkungan baik sosial maupun fisik yang berpengaruh terhadap eksistensi pelayaran rakyat).

Bertolak dari permasalahan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengidentifikasi kondisi pelayaran rakyat
2. Mengetahui permasalahan dalam pelayaran rakyat
3. Mengetahui respons pelaku usaha pelayaran rakyat dalam menyikapi kondisi yang dihadapi.

2. Metode

Data yang digunakan untuk penulisan artikel ini merupakan bagian hasil penelitian Dipa Tematik Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan LIPI yang berjudul Pelayaran Tradisional Komunitas Maritim Indonesia : Penelusuran Kembali Pelayaran tradisional di Perairan *Indonesia* yang penulis lakukan di Kabupaten Maluku Tengah pada bulan Mei 2017. Sebagaimana diketahui bahwa Maluku merupakan daerah kepulauan dan tentu sangat membutuhkan sarana angkutan laut pelayaran rakyat. Tulisan ini akan membahas kondisi pelayaran rakyat di Maluku saat ini, khususnya di wilayah kabupaten Maluku Tengah.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, FGD dan observasi lapangan. Wawancara dilakukan dengan beberapa nakhoda dan ABK kapal penumpang dan barang (cargo), baik kapal cepat, kapal kayu maupun speedboat kecil yang memiliki berbagai trayek pelayaran antar pulau di kabupaten Maluku Tengah. Selain itu juga dengan penumpang termasuk penumpang yang membawa hasil kebun dari pulau untuk dijual ke Ambon, para pemilik kapal angkutan pelayaran rakyat, petugas pelabuhan (Syahbandar) di beberapa pelabuhan yang ada di Kabupaten Maluku Tengah, para pejabat Dinas Perhubungan tingkat kabupaten, provinsi maupun pusat, serta dari DPP Pelra. Wawancara mendalam dipandu dengan pedoman wawancara dan pertanyaan-pertanyaan dikembangkan pada saat wawancara. Observasi dilakukan di beberapa pelabuhan antara lain Pelabuhan Haria-Saparua, Amahai –Seram, Tulehu, Hitu dan Hila di pulau Ambon.

Analisa data dilakukan secara deskriprif-analitik, yakni mengelompokkan lebih dulu data yang sudah diperoleh, dengan cara memilah antara satu data dengan data lainnya. Data yang sudah dikelompokkan kemudian dianalisis dan disajikan dalam bentuk narasi.

3. Hasil dan Pembahasan

Provinsi Maluku merupakan wilayah kepulauan yang terdiri atas lebih dari seribu pulau besar dan kecil, maka transportasi laut memegang peranan yang sangat penting, baik bagi pengembangan di dalam maupun antar wilayah. Pengembangan antar wilayah ditujukan untuk mengembangkan interaksi antar wilayah Maluku dengan wilayah sekitarnya maupun dengan wilayah Indonesia Bagian Barat (IBB). Untuk itu jaringan transportasi laut harus dapat mempromosikan pengembangan intra wilayah yang ditujukan untuk meningkatkan kemudahan hubungan antar pulau dan sebagai upaya pemerataan pembangunan antara wilayah maju dengan yang masih terbelakang.

Pertumbuhan dan penyebaran aktivitas ekonomi di Provinsi Maluku saat ini terpusat di kota Ambon sebagai wilayah transit dan wilayah jasa potensial. Kondisi ini sebagai konsekuensi jarak antar wilayah, yang dalam perkembangannya menjadi titik lemah bagi wilayah lain di Maluku, seperti di wilayah tengah (Kabupaten Maluku Tengah, Seram Bagian Barat, Seram BagianTimur), dan wilayah selatan dan tenggara Maluku (Kabupaten Maluku Tenggara Barat dan Maluku Tenggara) (Bappeda Maluku, 2005). Untuk menjembatani hubungan antar wilayah yang berjauhan itulah maka dibutuhkan sarana transportasi laut yang efektif, dalam arti memiliki tingkat ketersediaan yang tinggi dan waktu tempuh yang relatif cepat.

Struktur jaringan transportasi laut di wilayah Maluku diklasifikasikan dalam beberapa kategori:

1. Jaringan pelayaran nusantara oleh kapal-kapal penumpang Pelni dan operator pelayaran nasional. Jaringan pelayaran ini umumnya hanya singgah di pelabuhan penting di Maluku (Ambon dan Tual) serta beberapa pelabuhan lokal (Samluaki dan Banda);
2. Jaringan pelayaran perinstis yang melayani sebagian besar pelabuhan lokal;
3. Jaringan pelayaran rakyat lokal dengan rute pelayaran yang relatif lebih bebas, melayani hampir semua pelabuhan lokal di Maluku .

3.1 Kondisi Kapal dan Persebarannya

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat tiga armada kapal yang melayanai transportasi laut antar pulau yang berbasis di pelabuhan Tulehu, yaitu *speed boat,* kapal kayu dan kapal cepat beukuran besar di atas 100GT. *Speed boat* adalah kapal berukuran kecil (di bawah 7 GT) yang dibuat dari fiber, dengan mesin berkekuatan 40 PK. *Speed boat* merupakan sarana transportasi laut antar pulau oleh peduduk di Kepulauan Lease yang sudah berlangsung sejak tahun 1980-an, yaitu mencakup Pulau Saparua, Pulau Haruku dan Pulau Nusa Laut. Dibandingkan dengan kapal kayu, *speed boat* lebih layak digunakan sebagai sarana transportasi karena selain waktu tempuhnya lebih cepat, juga sudah memperhatikan aspek keselamatan berlayar. Jika dibandingkan dengan kapal cepat besar, *speed boat* memiliki jadwal keberangkatan yang lebih fleksibel, karena tidak memiliki jadwal keberangkatan yang tetap. Setiap saat penduduk dapat menggunakan *speed boat* dengan jumlah maksimal kapasitas penumpang 5-6 orang. *Speed boat* bisa dicarter dengan bayaran senilai dengan bayaran kapasitas penumpang penuh (6 penumpang).

Kapal kayu memiliki keunggulan dibandingkan dengan *speed boat.* Selain memiliki kapasistas angkut penumpang yang lebih banyak, kapal kayu juga memiliki kapasitas jumlah muatan yang lebih banyak. Peran kapal kayu dapat menggerakkan perekonomian di Maluku Tegah tidak diragukan lagi karena berfungsi sebagai kapal muatan barang yang dapat menjangkau sampai ke pelosok desa atau pulau terpencil. Kapal kayu untuk angkutan penumpang sampai saat ini yang masih bertahan adalah KM "Matahari", yang melayani route Tulehu-P. Saparua.

Kapal cepat yang beukuran besar di atas 100 GT yang beroperasi di Maluku Tengah ini semakin memperlancar transportasi untuk mobilitas penduduk antar pulau. Namun di sisi lain, kehadirannya juga mempengaruhi keberadaan *speed boat* dan kapal kayu. Dengan kehadirabn kapal cepat berukuran besar tersebut maka jumlah *speed boat* semakin berkurang karena banyak penumpang yang pindah ke kapal cepat. Akibatnya pengoperasian *speed boat* hanya tinggal 2-3 hari berlayar dalam satu minggu.

Tabel 1.
Perairan Pelabuhan dan Kondisi Hidrooceanografi

No	Uraian	Sat.	Jumlah	Keterangan
Perairan pelabuhan				
1	DLKr perairan	Ha	3.573,5	
2	DLKp perairan	Ha	2.046,5	
Kondisi hidrooceanografi				
3	Pasang surut			
	• Pasang tertinggi (HWL)	MLWS	+ 1,40	
	• Duduk tengah (MSL)	MLWS	+ 0,70	
	• Muka air terendah (LWS)	MLWS	+ 0,00	
4	Kedalaman dasar laut lumpur dan pasir	MLWS	- 12,00	Pantai sekitar pelabuhan terbentuk dari batuan dan karang dengan kelandaian yang relatif curam.
5	Arus			
	• Kecepatan arus rata-rata	cm/detik	4,40	
	• Kecepatan arus maksimum	cm/detik	11,30 – 11,80	
6	Gelombang			
	• Tinggi gelombang di perairan dalam	meter	0,2 – 0,3	
	• Tinggi gelombang di perairan luar	meter	0,5 – 0,7	
7	Kecepatan Angin rata-rata	knot	5 – 6	Juli – Desember arah barat laut/tenggara dan Desember – Juli arah Barat/Timur

Sumber: data diolah, 2017

Ketiga jenis kapal penumpang tersebut berangkat dari lokasi yang berbeda. Kapal cepat ukuran besar dan kayu kayu bersandar di pelabuhan Tulehu, sedangkan *speed boat* berlabuh di luar kawasan pelabuhan, yang dikelola oleh UPTD kabupaten. Sebelumnya, tempat bersandar *speedboat* berada di dalam kawasan pelabuhan. Namun tempat bersandar *speed boat* kemudian direlokasi ke tampat lain, karena perkembangan kawasan menjadi pelabuhan.

Berdasarkan daftar register kapal di bawah 7 GT yang berdomisili /beroperasi di Kabupaten Maluku Tengah, di wilayah ini terdapat 281 kapal. Kapal-kapal tersebut, terutama kapal penumpang dan barang sebagian besar memiliki bobot 1 GT. Hanya beberapa saja yang berbobot 2 -3 GT, dan yang memiliki bobot 6 – 7 GT adalah kapal ikan. Jenis mesin yang digunakan pada umumnya adalah mesin Yamaha, menggunakan mesin satu buah sampai 4 buah, dengan ukuran 15 PK sampai 40 PK, tetapi kebanyakan dengan ukuran 40 PK. Hanya ada beberapa saja yang menggunakan mesin selain Yamaha, yaitu Juandong, Toyota dan Mitsubisi.

Tabel 1.
Daftar Register Kapal < 7 GT
yang Berdomisili/ Beroperasi Di Kabupaten Maluku Tengah

No.	Jenis Kapal	Jumlah
1	Kapal Penumpang	185 buah
2	Kapal Barang	16 buah
3	Kapal Penangkap Ikan	80 buah
	Jumlah	281 buah

Sumber : Diolah dari Register Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2017

Perubahan kondisi pelayaran rakyat yang terjadi di kabupaten Maluku Tengah antara lain moda angkutan laut yang digunakan. Menurut informan dari Dinas Perhubungan Provinsi Maluku, perubahan mulai terjadi sekitar tahun 2014. Pada masa sebelumnya, sarana angkutan laut untuk menyeberang dari pulau Ambon ke pulau-pulau lain di sekitarnya dan sebaliknya dari pulau lain ke pulau Ambon, menggunakan kapal kayu. Pada tahun 1980 an, di pelabuhan Tulehu masih terdapat 4 buah kapal kayu yang melayani rute Haria (Saparua) – Tulehu, yaitu KM Los Angeles, KM California, KM Laut Mega dan KM Matahari. Dalam perkembangannya, pada saat penelitian dilakukan kapal kayu yang ada, khususnya kapal penumpang yang masih ada di pelabuhan Tulehu hanya satu, yaitu KM Matahari milik pengusaha Saparua, yang melayani rute pulau Saparua (pelabuhan Haria) ke pulau Ambon (pelabuhan Tulehu).

Kapal tersebut berbobot 34 GT dengan kapasitas 150 orang penumpang. Tetapi pada hari hari biasa penumpang yang ada hanya antara 30 – 50 orang saja. Penumpang penuh pada hari-hari tertentu seperti menjelang hari raya atau natal, bisa mencapai 200 orang dan barang. Kapal kayu yang lain satu persatu hilang dari peredaran, seperti kapal California terbakar tahun 2000- an, kapal Los Angeles dan Laut Mega dijual setelah beroperasinya kapal cepat.

KM Matahari ini masih bertahan, menurut pengakuan pemiliknya karena kondisinya masih bagus dan meskipun hasilnya kadang tidak memadai tetapi keberadaannya masih disenangi oleh masyarakat pengguna. Kokohnya kapal Matahari tersebut karena bahan yang digunakan untuk bahan baku *body* benar-benar dari kayu pilihan , yaitu jenis *matila*, kayu pohon *palaka* dan kayu hitam.Kayu untuk pembuatan kapal tersebut diambil dari pulau Seram dan tidak dicampur dengan jenis kayu lain yang kurang baik kualitasnya.

Menurut penjelasan seorang nakhoda, kapal kayu masih disenangi penumpang karena tidak terlalu oleng pada saat dihantam ombak. Penumpang kapal matahari pada umumnya terdiri dari pedagang dari Saparua yang membawa hasil kebun seperti durian, kelapa, cengkih, pala, alpukad, keladi, dan sagu lempeng untuk di jual di pasar Ambon. Dari ambon mereka membawa minyak, bensin dan sembako untuk dijual ke pedagang atau langsung ke konsumen di Saparua.



Gambar 7. "KM Matahari" satu-satunya Kapal Kayu yang melayani penumpang dari Pelabuhan Haria (Pulau Saparua) ke Pelabuhan Tulehu (Pulau Ambon)

Sumber: Foto Ratna Indrawasih

Selain KM Matahari, masih banyak kapal kayu sejenis yang ada, tetapi *bodynya* bukan *body* kayu dan kapal tersebut merupakan kapal angkutan barang ke berbagai rute. Kapal pengangkut barang yang berlabuh di pelabuhan ini pada umumnya adalah kapal kayu yang berukuran di atas 30 GT, antara lain KLM Karya Sejati (90 GT), KLM Uleo Putra 03 (104 GT), dan KLM Karya Sejati (90 GT). Berikut nama kapal kayu yang mengangkut kebutuhan pokok penduduk Maluku, yang masih beroperasi dan berlabuh di pelabuhan Tuhelu.

Tabel 2.
Kapal Pelayaran Rakyat yang Berlabuh Di Pelabuhan Tulehu

No	Nama Kapal	GT	Pelabuhan Asal	Rute	Jenis Muatan
1	KM. Matahari	34	Haria	Haria – Tulehu pp	Penumpang
2	KLM. Sumber Bahagia	41	Bula	Bula – Tulehu -Waisala pp	Beras Kopra Campuran
3	KM. Taman Pelita	80	Pasanea	Pasanea – Tulehu pp	Beras
4	KLM. Uleo Putra	104	Tehoru	Tehoru – Telehu – Bitung pp	Kopra
5	KLM. Karya Sejati	90	Namlea	Namlea – Tulehu pp	BBM Campuran
6	KM. Rifky Simal	14	Kairatu	Kairatu –Tulehu pp	BBM Campuran
7	KLM. Firman Jaya 2	34	Bemo	Bemo – Tulehu – Tehoru pp	Semen Campuran
8	KLM. Sampoerna Indah	27	Tehoru	Tehoru – Tulehu pp	BRG Campuran
9	KLM. Panorama	56	Air Kasa	Saparua	Beras Campuran
10	KLM. Niar Arafah	33	Banda	Banda – Tulehu pp	Campuran
11	KLM. Lina Bahari	51	Bitung	Bitung –Tulehu –Tehoru pp	Campuran
12	KM. Yubelium	33	Tehoru	Tehoru Tulehu pp	Campuran Beras
13	KM. Siola Star	7	Kairatu	Kairatu –Tulehu pp	BBM
	KLM. Adi Valen - 2	48	Sinahuri	Sinahuri – Tulehu - Buru Utara pp	
14	KLM. Pindito	257	Banda	Banda – Tulehu pp	
15	KM. Tiga Saudara	6	Kairatu	Kairatu – Tulehu - Banda pp	Es
16	KLM. Merah Buana	112	Makasar	Makasar- Tulehu- Merauke pp	
17	KLM. Cahaya Jaya	26	Namlea	Namlea – Tulehu –Ambon pp	Garam
28	KM. Anugerah	23	Masohi	Masohi – Tulehu – Banda pp	Beras Campuran
19	KM. Jusmawati	103	Namlea	Namlea – Tulehu pp	Campuran Semen Beras
20	KM. Mujur Indah	33	Banda	Banda – Tulehu pp	Beras Campuran

Sumber : Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan (UPP) KELAS II TULEHU, Maluku Tengah

Selain kapal-kapal tersebut juga terdapat jenis *speedboat* yang bersandar di beberapa pelabuhan khusus *speedboat*, antara lain di Mamongke dan pelabuhan Tulehu Lama. Sebagian besar pemilik *speedboat* tersebut adalah orang Saparua. Mayoritas *speedboad* yang ada berukuran kecil yaitu berkapasitas penumpang 7 orang, dan hanya beberapa saja yang kapasitasnya sampai 20 orang. Menurut informasi, di pelabuhan tersebut dulunya terdapat lebih dari seratus *speedboat* yang tambat, yang siap melayani penumpang yang akan menyeberang ke Nusalaut, Haruku dan Saparua. Namun setelah adanya kapal cepat ke Saparua, keberadaan *speedboat* di pelabuhan tersebut berkurang, dan hanya hanya tersisa sekitar 30 *speedboat* yang masih bertahan beroperasi di pelabuhan Mamongke .

Selain di pelabuhan di Kecamatan Salahutu, jenis angkutan laut berupa *speedboat* juga terdapat di pelabuhan lain di pulau Ambon dan termasuk dalam wilayah Kabupaten Maluku Tengah, yaitu di Kecamatan Leihitu. Pelabuhan tersebut terletak di Desa Hitu dan di Desa Hila. Moda angkutan laut yang ada di dua pelabuhan tersebut awalnya juga berupa kapal kayu dengan bobot 7 GT dengan kapasitas 100 orang, namun sudah 10 tahun terakhir ini tergantikan oleh kapal modern dari fiber, yaitu *speedboat* 6 GT ke bawah dengan kapasitas 40 orang. Kapal fiber jenis *speed boat* merupakan sarana yang digunakan untuk mengangkut penumpang yang dikelola secara perorangan. Kemunculan jenis *speed boat* ini sudah lama terjadi. Tahun 1980-an *speed boat* sudah digunakan untuk transportasi laut antar pulau di Maluku Tengah. Dibandingkan dengan kapal tradisional, kapal sejenis *speed boat* memang memiliki waktu tempuh lebih cepat dibandingkan kapal kayu.

Jalur transportasi antar pulau yang menghubungkan desa-desa pesisir di pedalaman di Maluku Tegah pada umumnya belum terjangkau oleh kapal cepat ukuran besar. Oleh karena itu pelayaran di Maluku cenderung dilayani oleh kapal fiber ukuran kecil (*speed boat* dibawah 6 GT), sebagaimana dapat dilihat pada kegiatan transportasi laut di pelabuhan Hitumesing. Yaitu pelabuhan rakyat yang melayani tujuan berbagai desa-desa pesisir di Pulau Seram.



Gambar 2. *Speedboat* yang biasa melayani penumpang dari pulau Seram ke Hila
Sumber : Foto Ratna Indrawasih

Speedboat banyak digunakan oleh masyarakat yang tidak membawa barang dan yang bepergian sewaktu-waktu di luar jadwal keberangkatan kapal. Selain itu juga dari daerah yang tidak ada kapal angkutan lain. Moda angkutan tersebut banyak digunakan oleh masyarakat dari kota Ambon dan pulau Saparua, Haruku dan Nusa Laut, serta kampung-kampung di pulau Seram. Walaupun memiliki waktu tempuh lebih cepat dibandingkan kapal kayu, namun *speedboat* juga memiliki kekurangan, yakni tidak dapat memuat banyak barang dagangan sebagaimana kapal kayu.

Kapal kayu juga sudah menghilang dari pelabuhan Hila sebelum th 1999. Sekitar tahun 1985 masih ada 5-7 kapal kayu. Namun pada saat penelitian, di pelabuhan Hila hanya tersisa dua kapal kayu yang beroperasi untuk penumpang dan barang. Kapal kayu yang kecil sudah diganti dengan *speedboat*. Menurut informasi yang diterima, menghilangnya kapal kayu juga disebabkan oleh sulitnya mencari bahan baku (kayu) untuk pembuatannya, yang memerlukan kayu khusus yaitu kayu *matila*, kayu pohon *palaka* dan kayu hitam. Selain itu, biaya pembuatan kapal kayu jauh lebih besar yaitu mencapai sekitar Rp 100 juta dibandingkan biaya pembuatan *speedboat* yang hanya Rp 25 juta.

Tabel 3.
Jumlah Angkutan Laut (Kapal/Speedboad Penumpang) dan Trayeknya
Di Kecamatan Leihitu (Pelabuhan Hila dan Hitu)

No	Dusun Asal Kapal	GT	Jumlah	Jenis Angkutan	Trayek
1	Desa Luhu Kec. Huamual. Kab SBB	**2 - 6**	11	Penumpang	Desa Hulu
2	Dusun Saluku Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Saluku
3	Dusun Lela Kec. Huamual. Kab. SBB	4	3	Penumpang	Dusun Lela
4	Dusun Limboro. Kec. Huamual. Kab. SBB	4 - 5	2	Penumpang	Dusun Saluku
5	Dusun Los. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Los
6	Dusun Nasiri. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri
7	Dusun Mangge. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri
8	Dusun Lirang. Kec Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri

No	Dusun Asal Kapal	GT	Jumlah	Jenis Angkutan	Trayek
9	Dusun Erang. Kec Huamual. Kab. SBB	4 -5	2	Penumpang	Dusun Erang
10	Dusun Batulubang. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Batulubang
11	Dusun Batulubang. Kec. Huamual. Kab. SBB	5	1	Angkutan Barang	Desa Temalehu
12	Dusun Melati. Kec. Huamual. Kab. SBB	5	1	Penumpang	Dusun Melati
13	Dusun Telaga Nifa. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Telaga
14	Dusun Tihu. Kec. Waisala. Kab. SBB	4 - 5	3	Penumpang	Dusun Tihu.
15	Dusun Tonu. Kec. Waisala. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Desa Tonu
16	Dusun Tone. Kec. Waisala. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Tihu.
17	Dusun Tahalupu. Kec Waisala. Kab. SBB	4 - 5	2	Penumpang	Desa Tahalupu.
18	Dusun Tumalehu. Kec. Waisala. Kab. SBB	5 -6	2	Penumpang	Dusun Tahalufu.
19	Dusun Tiang Bendera . Kec. Waisala. Kab. SBB	5	1		Manipa Belakang
20	Dusun Waeyasel. Kec. Leihitu	4 - 5	3	Barang	Dusun Waeyasel
21	Dusun Kalauli. Kec Leihitu	4	2	Penumpang	Dusun Waeyasel
22	Dusun Waiputih. Kec. Leihitu	2-3	4	Penumpang	Dusun Waiputih
23	Dusun Waelapa. Kec. Leihitu Barat	3 - 4	4	Penumpang	Dusun Waelapa
24	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4	2	Barang	Dusun Thulesi
25	Dusun Thulesi. Kec. Leihitu	4	1	Penumpang	Dusun Thulesi
26	Dusun Asilulu. Kec. Leihitu	4	3	Barang	Dusun Lauma Kasuari
27	Dusun Tahoku Kec. Leihitu	4	1	Penumpang	Dusun Thulesi
28	Dusun Tahoku Kec. Leihitu	4	2	Barang	Kab. Buru dan sekitarnya
29	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4 -5	2	Barang	Dusun Thulesi
30	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4	2	Penumpang	Kab. SBB dan Sekitarnya
31	Dusun Kalauli. Kec. Leihitu	4	1	Barang	Kab. SBB dan Sekitarnya

Sumber : Diolah dari data yang dibuat oleh Staf Kantor Pelabuhan Hila, Kecamatan Leihitu, Kabupaten Maluku Tengah

Beberapa dusun, yaitu Dusun Telaga, Saluku, Lela, Limboro, Los, Nasiri, Mangge, Lirang, Erang, Melati, Telaga Nifa, Hulung dan Batu Lubang sebenarnya termasuk wilayah Desa Hulu. Akan tetapi, oleh karena jarak dusun berjauhan maka masing-masing dusun mempunyai tempat tambat *speedboat* sendiri-sendiri untuk melayani penumpang yang akan menyeberang ke Ambon atau hanya sampai ke Hitu atau Hila. Hal itu menunjukkan bahwa pelayaran rakyat yang bisa menembus setiap dusun di desa-desa pesisir dengan perairan pantai yang dangkal, yang tidak memungkinkan bisa dilewati kapal-kapal besar, masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Pada saat ini jumlah penumpang *speedboat* semakin berkurang. Selain karena berkurangnya hasil kebun yang akan dibawa ke kota, sebagian penumpang juga beralih ke kapal cepat. Masalah yang timbul adalah kapal cepat yang masuk ke pelabuhan di wilayah pulau Ambon hanya dapat berlabuh di pelabuhan Tulehu. Kapal cepat tidak dapat masuk ke pelabuhan lain di Pulau Ambon seperti pelabuhan Hitu dan Hila, karena perairan pantai di pelabuhan-pelabuhan tersebut tidak bisa mendukung untuk pendaratan kapal cepat.



Gambar 3. Kapal Cepat yang melayani penumpang dari Pelabuhan Amahai - P. Seram ke Tulehu - Ambon pp
Sumber : Foto Ratna Indrawasih

Tabel 4.
Kapal Cepat yang Masuk Pelabuhan Tulehu dan Rutenya.

No	Nama Kapal	GT	Pelabuhan Asal	Rute
1	KM. CANTIKA TORPEDO	281	Amahai	Amahai –Tulehu – Amahai
2	KM. CANTIKA 88	266	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
3	KM. BAHARI I B	148	Haria	Haria – Tulehu – Haria
4	KM. BAHARI 2 B	108	Haria	Haria – Tulehu – Haria
5	KM. CANTIKA - 99	257	Haria	Haria – Tulehu – Haria
6	KM. PRISILLIA 99	300	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
7	LCT CITA - XII	145	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
8	LCT. BERKALA PRIMA	167	Ambon	Ambon – Tulehu – Nabire pp
9	LCT. BINTANG SAMUDERA	567	Saparua	Ambon – Tulehu- Tidore pp
10	TB.BAHTERA ARAFURA 888	217	Gersik	Gresik – Tulehu – Kaimana pp
11	TB.BAHTERA ARAFURA 999	210	Gersik	Gresik – Tulehu - Kaimana

Sumber : Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan (UPP) Kelas II Tulehu, Maluku Tengah

Sekitar tahun 1985, setelah munculnya kapal Fery, kapal-kapal tradisional banyak yang menghilang, disebabkan banyak penumpang yang beralih menggunakan kapal Fery, terutama penumpang yang membawa banyak hasil kebun. Hal itu disebabkan kapal fery bisa mengangkut kendaraan yang membawa hasil kebun yang dibawa penumpang, tanpa harus bongkar muat dari kendaraan darat ke kapal dan dari kapal ke kendaraan lagi untuk dibawa ke pasar atau ke tempat penjualan di kota Ambon. Sebagaimana dikemukakan oleh seorang informan yang berasal dari Saparua yang biasa menumpang KM Matahari (satu-satunya kapal kayu yang masih melayani rute Haria (Saparua) –Tulehu), jika mereka membawa durian cukup banyak untuk dijual di Ambon, maka memilih naik kapal Fery karena kendaraan yang disewanya untuk membawa durian bisa masuk Fery, tanpa harus melakukan bongkar muat lagi. Dengan melakukan bongkar muat dari kendaaan ke kapal dan dari kapal ke kendaraan lagi ketika sudah sampai di tempat tujuan, akan membutuhkan tenaga dan ongkos yang relatif tinggi, sehingga tidak efisien.

Sebagai contoh kapal tradisional yang hilang dari peredaran adalah Kapal Kayu (body kayu) , yaitu kapal motor tempel berbobot di bawah 7 GT dengan kapasitas penumpang 50 orang yang tambat di Nusa Laut, dengan rute Haruku, Seram, Tulehu. Kapal ini tidak berlayar lagi setelah adanya kapal Fery tersebut, kemudian diganti dengan *longboat* ukuran 1 GT menggunakan motor tempel dengan kapasitas 10 orang, untuk melayani penumpang yang terlambat menggunakan kapal-kapal yang berjadwal. Namun itupun tidak bertahan lama, dan kemudian mengalihkan usahanya ke nelayan pancing.

Terdapat empat kapal Fery yang disediakan oleh pemerintah untuk melayani penyeberangan Pulau Seram ke Pulau Ambon (dari pelabuhan Hinimua - Waipirit Seram ke pelabuhan Liang – Salahitu Ambon), yaitu: KMP Inalika, KMP Tanjung Kuako, KMP Terubuk dan KMP Samandar. Selain itu juga terdapat tiga lintasan, yaitu pelabuhan Tulehu menuju Desa Kailolo P.Haruku - Umeputi dan Wailey yang dilayani KMP Layur, dan lintasan pelabuhan Tulehu - Umeputi - Nalahia - Amahai yang dilayani KMP Samandar.

Melihat berbagai moda angkutan laut yang ada di wilayah Maluku Tengah, dapat diketahui bahwa bahan yang digunakan untuk pembuatan *body* kapal sudah tidak menggunakan kayu atau dalam istilah lokal disebut *body batang*, tetapi sudah modern, yaitu menggunakan fiber. Selain lebih hemat biaya, juga karena bahan baku berupa yang kayu sudah sulit diperoleh. Meskipun demikian jika dilihat dari ukurannya, kapal-kapal itu masih termasuk dalam kriteria pelayaran rakyat, apalagi banyak trayek atau rute yang menghubungkan dusun-dusun ke kota (pulau Ambon). Hal itu sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 dan Pasal 54 Peraturan Menteri Perhubungan No 93 Tahun 2013, yaitu pelayaran rakyat yang dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur.

Dilihat dari sisi penumpang, pemilihan kapal ditentukan oleh kebutuhannya. Penumpang dari Saparua yang akan ke Ambon misalnya, mereka memiliki tiga pilihan angkutan laut yang bisa digunakan, yaitu kapal Matahari, kapal cepat dan *speedboat*. Jika rencana keberangkatan sesuai dengan jadwal kapal Matahari, terutama bagi masyarakat ekonomi bawah cenderung akan menggunakan kapal Matahari karena biayanya lebih murah dibanding kapal cepat. Namun jika memerlukan waktu yang cepat untuk sampai tujuan, maka mereka akan menggunakan kapal

cepat ataupun menggunakan *speedboat*. Begitu pula jika waktu keberangkatan tidak sesuai dengan jadwal keberangkatan kapal Matahari, walaupun biaya yang harus dibayar lebih mahal. Adapun penumpang yang membawa banyak barang, mereka akan cenderung menggunakan kapal besar (kapal Matahari atau kapal cepat). Adapun pedagang yang membawa banyak barang dagangan sehingga harus menyewa mobil untuk pengangkutan di darat, mereka cenderung menggunakan Fery agar tidak perlu melakukan bongkar muat barang.

Penumpang yang turun di pelabuhan Tulehu tidak semuanya bertujuan ke Ambon, tetapi sebagian ada yang melanjutkan perjalanan ke luar Maluku, antara lain ke Sorong (Papua) menggunakan kapal. Hal ini menunjukkan bahwa angkutan laut masih sangat dibutuhkan masyarakat, meskipun sudah banyak transportasi udara dengan biaya yang relatif rendah.

3.2. Permasalahan Pelayaran Rakyat

Permasalahan yang dihadapi transportasi laut antar pulau di Maluku Tengah antara lain adalah minimnya infrastruktur yang tersedia, terutama pelabuhan dan ketersediaan sarana angkutannya.

3.2.1. Permasalahan Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan kepengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Mengacu pada peraturan pemerintah tersebut, maka tempat berlabuh *speed boat* atau kapal lainnya yang berukuran kecil sebetulnya belum layak disebut pelabuhan, karena umumnya minim dari sarana dan prasarana kepelabuhanan. Tempat bersandar kapal berukuran kecil seperti *speed boat* dipisahkan dari kawasan pelabuhan, yaitu di luar kawasan pelabuhan besar. Sarana berlabuh untuk kapal penumpang yang melayani rute pelayaran ke desa atau pulau terpencil yang tidak dilayani kapal penumpang ukuran besar biasanya berbentuk sederhana, yaitu tempat bertambat kapal ukurannya kecil, dan tidak mengenal kawasan pelabuhan. Karena itu kantor UPT Dinas Perhubungan Kabupaten biasanya hanya berbentuk bangunan pos.

Minimnya sarana dan prasarana ini disebabkan keterbatasan anggaran pemerintah kabupaten, sehingga pemerintah kabupaten tidak mampu membangun sebuah pelabuhan yang memadai untuk mendukung pelayanan publik di bidang transportasi laut. Oleh sebab itu, kondisi tempat berlabuh kapal kecil yang berada dalam kewenangan pemerintah kabupaten minim dari sarana dan prasarana. Kegiatan kepelabuhan yang berjalan hanya kegiatan pemungutan karcis pas kapal.

Permasalahan lain yang terkait dengan permasalahan pelabuhan di Maluku Tengah adalah terkait kewenangan pemerintah kabupaten. Sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pemerintah Daerah sebenarnya memiliki kewenangan mengelola pelabuhan laut jenis pelabuhan pengumpan dan sungai/danau. Meskipun demikian dalam kenyataannya tidak ada pelabuhan di Maluku Tengah dan sekitarnya yang dikelola oleh pemerintah daerah. Semua pelabuhan di Maluku dikelola oleh pemerintah pusat, dalam hal ini oleh Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan melalui UPP (Unit Penyelengara Pelabuhan), atau kementerian BUMN yang dikelola PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo), tergantung status kepelabuhannya. Pemerintah daerah selama ini tidak dilibatkan dalam membangun dan mengelola pelabuhan, dan keterlibatan daerah hanya memberikan lahan untuk kawasan pelabuhan. Setelah itu pembangunan dan pengelolaannya diserahkan ke pusat. Jadi dengan demikian tidak ada desentralisasi di bidang pengelolaan pelabuhan.

Pengelolaan pelabuhan belum diserahkan ke daerah antara lain disebabkan belum adanya anggaran yang dikeluarkan pemerintah pusat untuk anggaran otonomi di bidang kepelabuhan. Oleh karena itu selama ini pembangunan pelabuhan berasal dari anggaran pemerintah pusat, sehingga sebagai konsekwensinya pengelolaan pelabuhan berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Jika pada awalnya sebuah tempat berlabuh kapal yang dikuasai kabupaten kemudian dibangun dengan menggunakan anggaran pemerintah pusat karena kawasan bersandar kapal ukuran kecil memiliki potensi berkembang sebagai pelabuhan, maka pengelolaannya akan diambil alih oleh pemerintah pusat atau BUMN (PELINDO).

Model seperti itu maka pemerintah kabupaten tidak memiliki kewenangan mengelola pelabuhan, kecuali memiliki dana untuk membangun pelabuhan sendiri. Akan tetapi, oleh karena pemerintah kabupaten tidak mampu membangun insfrastruktur pelabuhan di wilayahnya, maka pemerintah pusat belum menyerahkan mandat dan tanggungjawab pengelolaan pelabuhan lokal kepada pemerintah daerah, disamping alasan lain seperti kualitas SDM di bidang kepelabuhanan yang dianggap belum siap.

Kewenangan daerah untuk mengelola kawasan pelabuhan juga ditentukan oleh ukuran tonase kapal laut yang bersandar di pelabuhan tersebut. Kapal di atas 30 GT misalnya, pengelolaannya dilakukan oleh kantor UPP Tulehu. Sedangkan kapal-kapal kecil dibawah 30 GT menjadi wewenang daerah. Oleh sebab itu, pelabuhan bersandar kapal besar dan kecil selalu beda lokasinya, meskipun lokasi berdekatan. Di Tulehu misalnya, selain dermaga kapal besar terdapat pula pangkalan *speed boat* (kapal fiber berukuran 7 GT) di desa Momoking. Begitu pula di Pulau Saparua terdapat lokasi pendaratan *speed boat* (Porto), sedangkan kapal besar bersandar di pelabuhan Haria. Pangkalan *speedboat* itulah yang dikelola oleh pemerintah kabupaten.

Faktor lain yang bersifat eksternal terkait dengan permasalahan pelabuhan adalah kebijakan pengelolaan pelabuhan yang membedakan tempat sandaran kapal berdasarkan izin operasi yang mengeluarkan. Pada kapal kayu

ukuran besar, izin operasi dikeluarkan oleh pemerintah pusat, sedangkan *speed boat* izinnya dikeluarkan oleh pemerintah daerah. Karena itu di Maluku Tengah pemerintah daerah hanya dapat mengelola tempat bersandar kapal *speed boat* yang berukuran kecil, yang sebenarnya tidak layak disebut pelabuhan, melainkan hanya sebagai tempat berlabuh kapal berukuran kecil. Di tempat itu tidak ada sarana bangunan perkantoran, kecuali hanya berupa pos pemungutan retribusi penumpang *speed boat* yang dikelola oleh UPTD Dinas Pelabuhan Kabupaten. Hal itu berbeda dengan pelabuhan yang dikuasai pemerintah pusat, yang merupakan kawasan pelabuhan yang memiliki sarana yang lengkap mulai dari tempat bongkar muat, tempat berlabuh, perkantoran dan sarana lain pendukung fungsi pelabuhan.

Pengelolaan pelabuhan tidak hanya pengelolaan dermaga atau sarana dan prasarana pelabuhan yang bersifat fisik tetapi menyangkut keselamatan lalu-lintas pelayaran, sistem navigasi, perizinan kapal yang akan berlabuh atau berlayar dan administrasi bongkar-muat. Hal-hal seperti ini yang oleh pemerintah pusat daerah dianggap belum mampu untuk mengelola pelabuhan. Kewenangan teknis seperti itu belum dimiliki SDM di daerah, sehingga pemerintah pusat belum memberikan kewenangan pengelolaan pelabuhan kepada pemerintah daerah.

Pelayaran rakyat merupakan transportasi laut yang digunakan penduduk untuk menjangkau trayek yang tidak dilakukan oleh kapal berukuran besar. Definisi ini tampaknya sulit diterapkan di provinsi atau kabupaten yang lokasinya merupakan daerah kepulauan. Di Maluku Tengah misalnya, jalur transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan Tulehu di Pulau Ambon menuju Pelabuhan Haria di Pulau Saparua tidak hanya dilayani oleh kapal ukuran kecil tetapi juga oleh kapal berukuran besar.

Jika merujuk pada definisi pelayaran rakyat sebagaimana disebut dalam UU Pelayaran, *speedboat* tidak sepenuhnya merupakan bagian dari pelayaran rakyat karena tidak berbahan kayu meskipun berbobot kurang dari 7 GT. Sebagian besar *speedboat* berukuran kecil. Kapasitas tempat duduk hanya untuk 7 penumpang di (Pelabuhan Tulehu) dan 20 penumpang (Pelabuhan). Meskipun demikian, *speedboat* mampu menyerap tenaga kerja lokal yang cukup besar. *Speedboat* mampu menghidupi rakyat dan melayani transportasi penduduk antar pulau yang belum dijangkau kapal cepat berukuran besar. Sebagian besar pemilik *speedboat* tersebut adalah orang Saparua.

3.2.2. Permasalahan Sarana Kapal

Sebagaimana telah diuraikan, pelayaran rakyat di Maluku, khususnya Kabupaten Maluku tengah telah mengalami perubahan besar, terutama sarana kapal. Sebelum tahun 1980-an mayoritas kapal pelayaran rakyat berupa kapal kayu. Namun seiring dengan perkembangan waktu, satu demi satu kapal kayu hilang dari peredaran, baik karena rusak atau atau karena kalah bersaing dengan kapal cepat dan kapal perintis (kapal Fery) yang disediakan oleh pemerintah, sehingga mereka menghentikan trayeknya. Meskipun demikian, pelayaran rakyat berupa kapal kayu tetap dianggap memiliki kelebihan, karena *speed boat* sebagai penggantinya memiliki kapasitas sangat terbatas sehingga tidak mampu mengangkut barang dalam jumlah besar. Permasalahan lain terkait dengan *speedboat* adalah potensi terjadinya kecelakaan laut lebih besar.

Selain permasalahan internal, juga terdapat permasalahan eksternal yang dihadapi oleh pelayaran rakyat di Maluku Tengah, yaitu bermunculannya kapal cepat dan kapal perintis yang disediakan oleh pemerintah. Keberadaan pelabuhan yang lebih suka bongkar muat dengan mesin juga merupakan permasalahan tersendiri yang dihadapi oleh pelayaran rakyat, sehingga pelayaran rakyat ditolak karena melakukan bongkar muat dengan tenaga manusia.

Kebijakan pemerintah juga merupakan faktor yang kurang mendukung perkembangan pelayaran rakyat di Maluku, yaitu adanya Surat Edaran tanggal 9 Maret 2006 yang ditujukan kepada Empat Gubernur Di Kalimantan yang mengatur tentang larangan pemanfaatan kayu ulin. Larangan tersebut berdampak pada pembuatan kapal untuk pelayaran rakyat, karena umumnya merka menggunakan kayu ulin yang lebih kuat terkena air. Kapal dengan kayu ulin ini bisa bertahan hingga 40 tahun, lebih kuat dari kapal berbahan dasar besi yang paling lama hanya bisa bertahan 30 tahun. Bandingkan dengan yang bukan kayu ulin, yang hanya 5 tahun sudah hancur. Akibat sulitnya memperoleh kayu ulin, maka harga kayu ulin menjadi sangat mahal. Kondisi itulah yang mendorong masyarakat untuk memilih membuat kapal *speedboat* dengan bahan dasar fiber, karena biayanya lebih murah. Jika bodi kapal dibuat dengan bahan kayu selain Ulin akan mudah keropos dan rusak, berbeda dengan kayu Ulin yang semakin lama akan semakin kuat, sedangkan jika dengan fiber akan relative mudah pecah terhantam gelombang

Kebijakan lain yang menghambat pelayaran rakyat di Maluku Tengah adalah terkait dengan peraturan tentang operator kapal angkutan. Untuk memperoleh izin operasi maka nakhoda harus memiliki ijazah Mualim Pelayaran rakyat, kepala kamar mesin harus memiliki Ijazah Juru Motor Pelayaran rakyat yang tingkatan keduanya itu disesuaikan bobot (GT) kapal. Semakin besar bobot (GT) kapal semakin tinggi tingkatan izazah yang diperlukan. Adapun untuk ABK harus memiliki sertifikat *Basic Safety Traning* (BST). Kemamuan seperti itu yang tidak dimiliki oleh anak buah kapal di pelayaran rakyat pada umumnya, karena mereka hanya mengandalkan kemampuan otodidak yang didapat dari pengalaman berlayar.

3.2.3 Permasalahan Keselamatan Penumpang

Terkait dengan masalah keselamatan penumpang, pengoperasian kapal pelayaran rakyat tersebut harus dilakukan dengan menjamin unsur keselamatan, keamanan, kelancaran, keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Dalam Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai pengganti UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Kemudian dalam Pasal 40 Ayat (1) disebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertangggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan

penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Terkait dengan ketentuan tersebut, untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang pelayaran rakyat, ada tahapan-tahapan yang harus dipenuhi sebelum kapal dioperasikan, yaitu mengurus ijin operasi, dengan mengurus sertifikasi.

Untuk mendukung keselamatan penumpang, maka dalam penjelasan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 telah dinyatakan bahwa pengaturan bidang keselamatan dan keamanan memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung mengunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasikan ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship And Port Facility Security Cod*. Seusuai dengan ketentuan tersebut, setiap kapal sesuai dengan ukurannya harus dilengapi dengan alat-alat penolong (*life saving appliance*) seperti :

a) Sekoci penolong *(life boat*), yaitu alat untuk menyelamatkan pelayar dari kapal yang telah ditinggalkan karena tenggelam atau terbakar, untuk menyelamatkan ke kapal yang terdekat yang memberi pertolongan. Sekoci diturunkan ke air dengan alat yang disebut dewi-dewi. Terdapat 2 jenis sekoci penolong yaitu sekoci penolong biasa (memakai dayung) dan sekoci penolong bermotor. Kapasitas maksimum sebuah sekoci adalah 150 orang.
b) Rakit penolong kembung *(inflatabel life raft (ILR)*), yaitu alat yang dilemparkan ke laut jika kapal dalam keadaan bahaya tenggelam atau terbakar. Alat ini secara otomatis akan mengembang sehingga membentuk rakit yang memiliki penutup (*canopy)*. Untuk kapal penumpang, ILR harus dari tipe yang dapat diluncurkan ke air dengan menggunakan alat peluncur khusus sesuai ketentuan SOLAS. Alat ini dapat betahan selama 30 hari dalam segala bentuk cuaca.
c) Rakit penolong *(rigit liferaft*), yang dilempar ke laut dari tempatnya di geladak kapal. Alat ini digunakan untuk mengangkut penumpang yang telah berada di laut sehingga dapat bertahan sambil menunggu datangnya bantuan.
d) Sekoci penyelamat (*rescue boat*). Alat ini adalah alat yang hampir serupa dengan sekoci penolong tetapi ukurannya lebih kecil dan mempunyai alat penggerak sendiri (*inboard / outboard motor*). *Rescue boat* dapt memuat 5 orang yang duduk dan 1 orang berbaring. Rescue boat digunakan untuk keperluan khusus seperti mencari/menolong orang yang jatuh ke laut dan atau mengumpulkan sekoci penolong dan menundanya sampai ke tempat yang aman.
e) Baju penolong (*life jacket*), yaitu berbentuk rompi yang digunakan agar tetap terapugn jika kapal mengalami musibah kecelakaan. Baju ini dilengkapi sempritan dan sebuah lampu baterai.
f) Pelampung penolong (*life buoy*). Alat ini digunakan untuk menolong orang yang terjatuh atau tercebut ke laut. Bentuknya bulat dan mempunyai diameter tidak lebih dari 40-80 cm, dan beratnya 2,5 kg (Nikson. S.W, 2009).

Selain beberapa peralatan tersebut, peralatan lain yang harus ada di setiap kapal adalah alat pemadam kebakaran, sebagai pertolongan pertama untuk memadamkan api jika terjadi kebakaran. Akan tetapi dari berbagai peralatan tersebut, hasil pengamatan menunjukkan bahwa peralatan yang tersedia di kapal penumpang di wilayah Maluku Tengah hanya pelampung dan alat pemadam kebakaran. Itu pun hanya tersedia di kapal Matahari dan kapal cepat, sedangkan pada *speedboat,* kedua peralatan tersebut tidak tersedia. Hal itu menunjukkan bahwa perhatian terhadap keselamatan berlayar penumpang masih kurang.

Kapal penumpang ukuran kecil seperti *speed boat* yang memiliki potensi besar mengalami kecelakaan di laut justru tidak dilengkapi jaket pelampung. Awak kapal kurang mematuhi peraturan keselamatan berlayar. Penumpang yang naik *speed boat* hanya dicatat nama oleh petugas dari UPT Dinas Perhubungan, dan tidak jelas ada atau tidaknya asuransi jasa rahardja jika terjadi kecelekaan di laut.

3.3. Respon *Stakeholders*

3.3.1. Repon Pemerintah Pusat

Untuk mengatasi dampak pelarangan penggunaan kayu ulin dalam pembuatan kapal, maka agar pelayaran rakyat tetap bertahan, Kementerian Perhubungan mendorong para pengusaha pelayaran rakyat (Pelra) untuk tidak lagi membuat konstruksi kapal berbahan baku kayu, tetapi menggunakan besi.

Terkait dengan kebijakan pemerintah harus dipenuhinya persyaratan pendidikan dan pelatihan untuk menjadi pemimpin kapal maupun ABK dalam pelayaran rakyat, Kemenhub memberikan bantuan peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) di bidang pelayaran, berupa diklat vokasi di bidang pelayaran kepada 1.000 pemuda dan pemudi Maluku. Kesempatan itu diberikan kepada sekitar 1.000 pemuda dan pemudi Maluku yang memiliki pendidikan minimal SLTP, masih sehat, dan bersemangat bekerja di bidang pelayaran. Penyelenggaraan program diklat dilakukan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kemenhub, bekerja sama dengan Universitas Pattimura dan Pemprov Maluku. Diklat gratis ini terutama diprioritaskan kepada masyarakat yang kurang mampu dan putus sekolah.

Diklat vokasi tersebut dilaksanakan di sekolah perhubungan, yaitu di PIP Makassar dan BP2IP Barombong, selama kurang-lebih 15 hari. Mereka akan mendapatkan tiga sertifikat, yaitu *basic safety training, security awareness training, advance fire fighting*, dan ditambah buku pelaut. Dengan modal sertifikat dan buku pelaut tersebut, mereka bisa langsung bekerja di kapal sebagai anak buah kapal (ABK). Mereka juga bisa melanjutkan pendidikan lagi untuk meningkatkan *rating*-nya. Pada tahap pertama telah terjaring 240 siswa sebagai peserta diklat vokasi, 120 siswa akan mengikuti diklat di PIP Makassar dan 120 lainnya mengikuti diklat di BP2IP Barombong.

Terkait dengan masalah keselamatan dalam pelayaran rakyat, Kemenhub mengharapkan agar seluruh kapal nantinya menggunakan alat GPS (*Global Positioning System*) agar bisa di deteksi dimanapun operasionalnya. Hal itu perlu dilakukan, karena banyaknya kejadian kecelakaan di laut yang lambat terdeteksi, selain seringnya kapal di

tangkap aparat di tengah laut. Untuk meningkatkan keselamatan di laut, Kementrian Perhubungan melalui kantor pelabuhan UPP Tulehu juga menyediakan bantuan *life jacket* untuk kapal angkutan penumpang pelayaran rakyat. Selain itu, sesuai dengan laporan Menteri Perhubungan kepada Presiden saat meninjau dua kapal penyeberangan bantuan Kemenhub di Pelabuhan Ambon, pada Acara Puncak HPN 2017, di Lapangan Polda Maluku, kota Ambon, Menteri Perhubungan juga sudah menyerahkan bantuan sebanyak 1.600 buah *life jacket* yang disumbangkan oleh PT. Pelindo IV dan INSA kepada kapal-kapal rakyat yang beroperasi di provinsi Maluku, sebagai bentuk pembinaan Pelayaran Rakyat.

3.3.2. Respon Pemerintah Daerah

Pemerintah Kabupaten Maluku Tengah merasa tidak berdaya untuk dapat memperoleh retribusi dari sektor perhubungan laut, termasuk pengelolaan kepelabuhan sebagai sumber PAD, karena tidak jelasnya kewenangan daerah mengelola pelabuhan. Alasan yang selalu dikemukakan oleh pemerintah pusat mengapa daerah belum dapat mengelola pelabuhan disebabkan belum siapnya SDM daerah di bidang kepelabuhanan. Hal itu karena kepelabuhanan merupakan salah satu unsur penyelenggaraan pelayaran yang tidak berdiri sendiri, tetapi terkait dengan masalah navigasi, perkapalan dan lainnya. Untuk itu diperlukan kesiapan aparatur SDM yang menguasai bidang transportasi laut, agar keamanan dan keselamatan pelayaran sebagai salah satu moda transportasi dapat lebih terjamin.

Selain soal SDM, pertimbangan lain yang dianggap penting dan tidak dimiliki daerah adalah adalah kesiapan daerah dalam melihat keberadaan pelabuhan yang harus dipadukan dalam suatu Tatanan Kepelabuhanan Nasional guna mewujudkan penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi nasional dan mempunyai daya saing global dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah. Terkait dengan hal ini, daerah pun menghadapi kendala struktural, yaitu UU No, 32 Tahun 2004 yang tidak memasukan pelabuhan (perhubungan) sebagai urusan wajib kabupaten/kota. Meskipun demikian tidak berarti daerah tidak memiliki kewenangan karena dalam UU No. 22 Th. 1999 yang secara eksplisit menghendaki desentralisasi pelabuhan. Begitu pula UU No 17 Thun 2008 tentang Pelayaran juga menyebutkan bahwa pemerintah daerah tidak hanya sebagai pelaksana (membangun dan mengoperasikan), tetapi berkewenangan mengelola pelabuhan laut, yaitu jenis pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan sungai/danau.

Diterbitkannya Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah yang terakhir semakin menunjukkan bahwa sector pelayaran rakyat sangat kecil dikelola pemerintah daerah. Jika melihat lingkup urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah sebagaimana diatur dalam UU No 23 Tahun 2014, perhubungan laut (dalam konteks pelayaran rakyat di Maluku Tengah) mestinya menjadi kewenangan dari pemerintah daerah karena jalur pelayaran masih dalam lingkup kabupaten Maluku Tengah yang wilayah lokasi merupakan wilayah kepulauan. Hal ini terlihat dalam UU 23 tahun 2014, pasal 13 ayat (4) yang menyebutkan bahwa kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten/kotayaitu:

(a) Urusan Pemerintahan yang lokasinya dalam Daerah kabupaten/kota;
(b) Urusan Pemerintahan yang penggunanya dalam Daerah kabupaten/kota;
(c) Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah kabupaten/kota; dan/atau
(d) Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah kabupaten/ kota.

Meskipun, kabupaten Maluku Tengah memiliki peluang mendapatkan kewenangan mengelola pelabuhan, tetapi mereka dihadapkan pada realitas tuntutan profesionalitas pengelolaan pelabuhahan sebagai persyaratan aturan yang sulit dipenuhi. Karena itu Kabupaten Maluku Tengah selama ini juga tidak pernah melakukan upaya menuntut pemerintah pusat untuk bisa mengelola pelabuhan kewenangan, atau sebatas membangun dan mengoperasikan pelabuhan yang ada di wilayah Maluku Tengah.

Kabupaten Maluku Tengah tidak pernah memikirkan untuk membangun insfrastrukur dermaga pelabuhan, disebabkan tidak memiliki anggaran untuk membangun pelabuhan. Hal ini terjadi karena belum ada anggaran dari APBN yang dikeluarkan pemerintah pusat, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. .Akibatnya, dermaga pelabuhan yang menghubungkan antar pulau dibangun dari anggaran pemerintah pusat, dengan implikasi kewenangan pengelolaan pelabuhan tidak berada di tangan daerah. Kabupaten Maluku Tengah hanya dapat memungut retribusi dari penduduk yang melakukan mobilitas antar pulau di tempat-tempat bersandar kapal penumpang ukuran kecil yang tidak dikategorikan sebagai pelabuhan.

Untuk membuat pelabuhan, pemerintah daerah hanya menyediakan lahan, sedangkan pembangunan pelabuhan mulai dari kontraktor dan pengelolaan pelabuhan dikerjakan oleh pusat. Jika terdapat tempat bersandar kapal-kapal ukuran kecil yang memiliki potensi berkembang dan dikelola daerah, maka kemudian dibangun dermaga pelabuhan oleh pusat, dan pengelolaannya diambil alih oleh pemerintah pusat. Ini dapat dilihat antara lain pada pemindahan tempat bersandar *speed boat* di Maluku Tengah ke luar kawasan pelabuhan yang dikelola oleh UPP Ditjen Perhubungan laut.

Selain tidak berdaya menghadapi pemerintah pusat dalam mengelola pelabuhan, Pemerintah Kabupaten Maluku Tengah juga tidak berdaya menghadapi Ketua Adat (Raja) yang ikut memungut retribusi dari *speed boat* yang berlabuh di tempat sandar yang tidak dibangun oleh pemerintah kabupaten. Hal itu karena dalam konteks kesejarahan di Maluku Tengah, otonomi adat juga sangat kuat di samping pemerintah kabupaten.

3.3.3. Respon Pelaku Usaha

Langkah yang diambil oleh pengusaha pelayaran rakyat untuk mengatasi permasalahan angkutan pelayaran rakyat yang mengalami kemunduran, adalah sesuai yang dikemukakan oleh Campo, sebagaimana dikutip oleh Susilowati (2013), yaitu melakukan adaptasi terhadap kelangkaan bahan kayu yang tersedia. Cara adaptasi yang dilakukan adalah dengan membuat kapal dengan bahan fiber (*speedboat)*. Selain itu mereka juga melakukan relokasi, yaitu mengalihkan rute angkutan. Beberapa pengusaha kapal angkutan pelayaran rakyat yang tidak bisa bertahan menjalankan usahanya disebabkan oleh kurangnya penumpang bahkan menarik diri dari usaha pelayaran rakyat dan mengalihkan usahanya ke bidang perikanan, dengan mengalihkan penggunaan kapalnya untuk menangkap ikan.

4. Kesimpulan

Di Maluku Tengah, terdapat desa-desa pesisir yang belum terjangkau oleh kapal besar karena belum terdapat pelabuhan yang memadai. Pelabuhan-tempat berlabuh masih berupa tempat bertambat kapal-kapal ukuran kecil. Kegiatan transportasi laut dapat dilayani oleh kapal yang dimiliki oleh pemerintah, perusahaan, dan perorangan. Namun untuk transportasi laut yang melayani route antar desa atau antar pulau kecil biasanya dilayani oleh kapal yang dikuasai oleh perusahaan swasta atau perorangan. Kapal milik pemerintah, seperti Kapal Pelni, Kapal Penyeberangan milik ASDP tidak melayani route pelayaran ke desa atau pulau terpencil.

Kapal kecil yang melayani transportasi antar pulau terpencil di Maluku Tengah pada umumnya adalah speed boat. Peranan *speed boat* sangat besar, yaitu selain mengantar penumpang juga mendistribusikan barang yang dibeli dari kota (Ambon) ke desa-desa pedalaman di Pulau Seram. Disamping kapal kecil berupa speedboat dari fiber juga terdapat kapal kayu. Meskipun kapal kayu tersebut kebedaannya sudah semakin hilang, yang pada saat penelitian berlangsung hanya tiggal satu buah kapal kayu yang masuk yang melayani penumpang, yaitu dari pelabuhan Haria Pulau Saparua ke pelabuhan Tulehu Ambon, Demikin pula keberadaan speedboat juga sudah berkurang.

Hilangnya kapal kayu dan berkurangnya speedboad disebabkan oleh masuknya kapal cepat yang melayani penumpang dengan rute yang sama dengan kapal kayu dan speedboat tersebut. Hilangnya kapal kayu antara lain disebabkan oleh sulitnya mencari bahan baku (kayu) untuk pembuatannya, yang dipengaruhi adanya kebijakan pemerintah yang melarang penggunaan kayu Ulin (kayu yang bagus untuk pembuatan kapal). Selain itu, biaya pembuatan kapal kayu jauh lebih besar dibanding kapal dari fiber.

Dilihat dari aspek sosial budaya, dengan lancarnya transportasi laut memberikan sarana aksesibilitas bagi masyarakat pulau yang memungkinkan terjadinya hubungan antara kelompok masyarakat pada satu pulau dengan masyarakat di pulau lainnya. Demikian pula dengan masyarkat di kota terutama dalam hubungan ekonomi, karena banyak penduduk pulau yang pergi ke kota untuk membawa hasil kebunnya untuk dijual ke kota Ambon .

Dengan demikian pelayaran rakyat berupa kapal kecil masih dibutuhkan masyarakat kepulauan. Oleh karena itu perlu pengelolaan yang baik agar kapal pelayaran rakyat tetap eksis. Demikian pula pengaturan terkait dengan keselamatan penumpang mengingat kondisi fasilitas keselamatan penumpang yang ada masih kurang memadai.

Peraturan yang melarang penggunaan kayu ulin untuk bahan dasar kapal tidak hanya berdampak pada hilangnya kapal angkutan pelayaran rakyat yang berupa kapal kayu, tetapi juga juga berdampak pada hilangnya budaya maritim. Budaya masyarakat yang tercermin dalam kegiatan ritual penebangan kayu yang dipakai untuk bahan pembuatan kapal, ritual sebelum memulai pembuatan serta budaya artefaknya, yaitu seni pembuatan kapal dengan berbagai bentuk termasuk ukiran pnghiasnya jelas akan hilang jika penggunaan kapal kayu tidak dipertahankan. Padahal dalam program yang dikemukakan presiden Joko Widodo terkait dengan Poros Maritim Dunia terdapat lima pilar, yang antara lain adalah menguatkan kembali budaya maritim. Untuk itu, budaya pembuatan kapal dengan bahan dasar kayu harus dipertahankan, meskipun penggunaannya perlu dibatasi.

Daftar Pustaka

Bappeda Maluku, 2005, Konsep Gugus Pulau Propinsi Maluku. Laporan Tata Ruang Wilayah Propinsi Maluku, Ambon;

Basoman Nur, D.M., "Mengenal Potensi Rakjat di Bidang Angkutan Laut" dalam Dunia Maritim, XIX, No.6, Agustus 1969, hlm. 14-15.;

Dick. H.W dan à Campo, "Prahu Shipping in Eastern Indonesia in the Interwar Period" dalam BIES, Vol. 23, No. 1, April 1987, hlm. 104 – 121;

DPP Perla, 2000. Himpunan Peraturan Pelayaran Rakyat. Jakarta;

J.N.F.M. à Campo, "Perahu Shipping in Indonesia 1870-1914" dalam Review of Indonesian and Malaysian Affairs (RIMA), Volume 27, 1993, hlm. 33 – 60;

Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Kehutanan dan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. KM 3 Tahun 2003, No. 22/KPTS-II/2003 dan No. 33/MPP/Kep/1/2003 tentang Pengawasan Pengangkutan Kayu Melalui Pelabuhan;

Pusat Data Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014;

Susilowati, E., 2013. Dari Pelabuhan Martapura Ke Palabuhan Trisakti: Pelayaran Perahu Rakyat;
Diantara Derap Modernisasi 1965-1995 dalam Jurnal Sejarah Citra Lekha. Vol XVII. No.1 Febuari 2013: 19-32;
http://kalimantan.bisnis.com/read/20180204/263/734050/peluang-usaha-meneropong-celah-bisnis-wisata-pantai;
https://news.detik.com/berita/d-3417750/tingkatkan-keselamatan-pelayaran-menhub-bagikan-life-jacket;
http://www.tribunnews.com/bisnis/2017/02/09/komitmen-meningkatkan-keselamatan-pelayaran-rakyat.

Jurnal Penelitian Transportasi Laut

pISSN 1411-0504 / eISSN 2548-4087

Journal Homepage: http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut

Evaluasi Pelabuhan Mesuji Untuk Masuk Dalam Trayek Tol Laut

The Evaluation of Mesuji Port for Sea Toll Traject

Apri Yuliani *

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut SDP
Jln. Merdeka Timur No. 5 Jakarta pusat. 10110

Diterima 18 April 2018; Disetujui 14 Mei 2018; Diterbitkan 13 Juni 2018

Abstrak

Rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji di Kabupaten Mesuji, Provinsi Lampung bertujuan untuk mendukung kelancaran distribusi barang dari Pulau Sumatera menuju Jakarta melalui Pelabuhan Sunda Kelapa, atau sebaliknya. Dengan keberadaan Pelabuhan Mesuji, waktu tempuh Kabupaten Mesuji – Jakarta hanya 5 jam, lebih cepat 10 jam dibandingkan dengan moda transportasi darat melalui Pelabuhan Bakauheni. Pelabuhan Mesuji diusulkan untuk masuk ke dalam trayek tol laut. Untuk menjadikan Pelabuhan Mesuji layak disinggahi kapal tol laut, perlu dilakukan analisis kelayakan yang meliputi analisis prediksi demand, analisis prediksi supply, analisis kinerja pelayanan transportasi saat ini dan analisis kebutuhan fasilitas pelabuhan di masa mendatang. Berdasarkan hasil pengolahan data, potensi bongkar dan muat di Pelabuhan Mesuji diperkirakan dapat mencapai 37.428 ton pada tahun 2017 dan sekitar 76.466 ton pada tahun 2028. Ukuran kapal maksimal yang dapat dilayani Pelabuhan Mesuji yaitu berat kotor 1,000 DWT dan panjang kapal 58 meter. Berdasarkan hasil pengolahan data, Pelabuhan Mesuji lebih tepat dimasukkan ke dalam trayek kapal perintis daripada trayek tol laut.

Kata kunci: evaluasi; Pelabuhan Mesuji; Rasio kinerja dermaga; Peramalan; Tol Laut

Abstract

Mesuji Port development planning in Mesuji District, Lampung Province is aimed to support commodities distribution from Sumatera Island to Jakarta through Sunda Kelapa Seaport, and vice versa. By the existence of Mesuji Port, Mesuji – Jakarta would be only 5 hours of trip, or 10 hours faster than ordinary ground trip via Bakauheni Port. Mesuji Port has been proposed to become one of Sea Toll traject. For feasibility reason, there must be conducted several feasibility studies comprise of demand prediction analysis, supply prediction analysis, existing transportation performance analysis, and future need for port facilities analysis. Thus, these studies hopefully propose a comprehensive recommendation for preparing Mesuji Port to become one of Sea Toll trajectory. Based on data processing result, potential throughput at Mesuji Port is estimated about 37.428 tons in 2017 dan about 76.466 tons in 2028. Characteristic of ship that it could berth at Mesuji Port is a ship with 1,000 DWT and 58 meters long ship. Based on analysis, Mesuji Port is considered to be proposed on a pioneer ship route rather than for sea toll trajectory.

Keywords: evaluation; port of Mesuji; Berth Occupation Ratio; Forecast; Sea Tol.

1. Pendahuluan

Kabupaten Mesuji merupakan kabupaten baru yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang No 49 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kabupaten Mesuji di Provinsi Lampung, luas wilayahnya 2.184,00 km2 atau 218.400 ha, dengan berpenduduk 189.999 jiwa yang tersebar dalam 7 kecamatan dan 105 desa. Kabupaten Mesuji terletak di ujung utara Provinsi Lampung, berbatasan dengan kabupaten Ogan Komering Ulu (OKU) dan Kabupaten Ogan Komeling Ilir (OKI), Provinsi Sumatera Selatan, dan dipisahkan dengan Sungai Mesuji. Kabupaten Mesuji terletak pada jalur jalan nasional, yaitu jalur Lintas Timur Sumatera yang menghubungkan Provinsi Lampung dengan kota-kota besar di Pulau Sumatera.

Wilayah Kabupaten Mesuji merupakan daerah agraris, dengan mata pencaharian pokok penduduknya dominan berada di sektor pertanian. Produksi pertanian yang paling cocok dan banyak diminati yaitu komoditi ubi kayu. Selain itu, produksi padi di Kabupaten Mesuji pada tahun 2015 juga relatif tinggi, yaitu mencapai 320.494 ton. Hasil

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: apri_yuliani@dephub.go.id

doi: http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.796
1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.
Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan
Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

perkebunan Kabupaten Mesuji yang paling dominan, yaitu karet dan kelapa sawit. Kedua komoditas andalan ini memberikan sumbangan yang besar terhadap perekonomian di Pulau Sumatera. Keberadaan beberapa perusahaan perkebunan, seperti perkebunan sawit, karet, singkong (bahan tepung tapioka), dan tambak atau perikanan di sekitar Sungai Mesuji, menjadi potensi demand dalam pengembangan transportasi laut.

Infrastruktur transportasi yang tersedia saat ini hanya transportasi jalan dan sungai. Secara statistik dari panjang jalan yang ada di Kabupaten Mesuji, 32.01% merupakan jalan aspal, 40.64% jalan kerikil, dan 27.34% masih berupa jalan tanah (BPS, 2016). Sedangkan untuk kondisi jalan, hanya sekitar 4.37% dari seluruh panjang jalan yang ada di wilayah Kabupaten Mesuji masih dalam kondisi baik, 24% kondisi sedang, 16.87% dalam kondisi rusak, dan 54.76% dalam kondisi rusak berat. Dermaga sungai yang ada di Kabupaten Mesuji yaitu Dermaga Sungai Sindang dan Dermaga Sungai Wiralaga. Dermaga Wiralaga kini sudah sangat rusak atau dapat dikatakan dalam kondisi rusak berat dan sudah tidak dapat digunakan lagi (Didin, 2011). Hal ini terjadi, karena dermaga tersebut terbuat dari kayu, berukuran kecil, dan hanya dapat disandari oleh kapal-kapal kecil. Sementara di kawasan dermaga, terdapat kantor pelabuhan yang menempati lahan seluas 1 Ha. Ketersediaan lahan di wilayah dermaga hingga 18 Ha dan masih dapat diperluas hingga 200 Ha, yang dapat digunakan sebagai lahan pengembangan dermaga. Angkutan sungai yang masih mempunyai jalur pelayaran adalah Kecamatan Mesuji-Kecamatan Panca Jaya Kecamatan Rawajitu Utara, dengan menggunakan kapal motor berukuran kurang dari 20 GT dan speedboat. Kondisi Dermaga Sungai Sidang tidak jauh berbeda dengan Dermaga Wiralaga, yaitu rusak berat dan tidak berfungsi. Namun, kegiatan masyarakat di sini tetap menggunakan angkutan sungai dengan menggunakan perahu klotok milik pribadi. Hampir seluruh rumah yang ada di tepi Sungai Mesuji memiliki perahu dan dermaganya pun dibuat oleh masyarakat secara swadaya. Masyarakat menggunakan perahu klotok untuk menuju Rawajitu Utara, namun tidak dengan jadwal tetap. Angkutan sungai yang masih mempunyai jalur pelayaran adalah Kecamatan Mesuji Timur-Kecamatan Rawajitu Utara, dengan menggunakan kapal motor berukuran kurang dari 20 GT dan speedboat.

Dengan kondisi transportasi sungai yang ada, penduduk sekitar Kabupaten Mesuji mengandalkan moda transportasi jalan sebagai sarana mobilisasi. Kondisi ini dapat menimbulkan percepatan kerusakan perkerasan jalan. Peningkatan muatan sebesar dua kali lipat pada sumbu standar kendaraan akan meningkatkan daya rusak ke perkerasan menjadi 16 kali (Mulyono, 2008). Dengan ketersediaan potensi alam dari Sungai Mesuji, pemerintah daerah Kabupaten Mesuji melakukan pembangunan Pelabuhan Mesuji dan diusulkan untuk masuk ke dalam salah satu rute trayek tol laut. Pelabuhan Mesuji tersebut akan melayani kapal tol laut dari dan ke Pelabuhan Sunda Kelapa.

Keuntungan lain dari pengoperasian Pelabuhan Mesuji, yaitu memperpendek jarak tempuh Kabupaten Mesuji ke jakarta lebih dekat dan mempercepat waktu tempuh sekitar 6 jam. Keberadaan rute Pelabuhan Sunda Kelapa – Pelabuhan Mesuji memiliki peluang yang besar untuk pengangkutan muatan dari Pulau Sumatera. Pelabuhan Mesuji diharapkan dapat memenuhi kebutuhan transportasi untuk rute Jakarta – Sumatera dan sebaliknya melalui tol laut. Rencana pengembangan Pelabuhan Mesuji untuk masuk sebagai rute trayek tol laut ini, dipertegas pula dengan Surat Bupati Mesuji No. 600/863/III.08/MSJ/206 tanggal 7 April 2016 perihal Permohonan Pembangunan Tol Laut Pelabuhan Mesuji sesuai Lampiran Perpres Nomor 60 Tahun 2015.

2. Metode

Proses penyelesaian kajian diawali dengan inventarisasi perundang-undangan dan literatur terkait dengan konsep serta implementasi tol laut. Selanjutnya, perlu mengidentifikasi dan menginventarisasi kondisi dan potensi perekonomian di wilayah Kabupaten Mesuji Provinsi Lampung sebagai prediksi demand wilayah. Rencana ketersediaan infrastruktur dari pembangunan pelabuhan menjadi supply di masa mendatang. Sebagai pertimbangan pembangunan Pelabuhan Mesuji, akan dilakukan analisis kebutuhan prasarana dan analisis kinerja transportasi. Hasil analisis kedua metode tersebut menjadi dasar penyusunan rekomendasi pembangunan Pelabuhan Mesuji untuk dapat masuk sebagai trayek tol laut.

Data yang dibutuhkan dalam kajian ini terdiri dari dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data dan informasi responden mengenai opini kelayakan pembangunan Pelabuhan Mesuji untuk masuk dalam trayek tol laut. Sedangkan data sekunder yang dibutuhkan:

1. Data kondisi geografis wilayah di Pelabuhan Singgah dan Hinterlandnya meliputi letak, luas wilayah peta administrasi kabupaten, peta guna lahan;
2. Data demografi dan sosial ekonomi 5 tahun terakhir di wilayah Mesuji yaitu jumlah penduduk, PDRB (ADHB & ADHK), pertanian, perkebunan dan pertambangan;
3. Peraturan/perundang-undangan dan literatur terkait pelaksanaan tol laut;
4. Ketersediaan infrastruktur Pelabuhan Mesuji dan Kinerja angkutan laut (produktivitas dan utilitas);
5. Data Kebijakan seperti RTRW Provinsi Lampung, RTRW Kabupaten Mesuji, Tatrawil Provinsi, Tatralok, Rencana Kerja Pemerintah 2016.

Pengolahan data kajian menggunakan studi kepustakaan, analisis kelayakan pelabuhan dan analisis deskriptif kuantitatif. Analisis kelayakan pelabuhan terdiri dari beberapa tinjauan yaitu:

1. Peramalan demand dan supply, kajian peramalan demand dan supply akan menyajikan perkembangan perekonomian wilayah. Data series akan disajikan lima tahun terakhir dan peramalan lima tahun ke depan dengan menggunakan analisis regresi.

2. Analisis Kebutuhan Prasarana, analisis kebutuhan prasarana dikaji sesuai dengan jenis pelabuhan yang akan direncanakan. Prasarana pelabuhan yang akan dihitung terfokus kepada kebutuhan alur, kolam pelabuhan, dan dermaga.
3. Analisis Kinerja Fasilitas Pelabuhan saat ini dan masa mendatang, analisis fasilitas seperti tingkat pemakaian dermaga atau Berth Occupancy Ratio (BOR), luas terminal penumpang dan luas area parkir, dilakukan dengan perhitungan berdasarkan ketentuan dan formula yang ada dengan menggunakan program microsoft excel.

Studi kelayakan (Husein Amir, 2003) adalah merupakan penelitian terhadap rencana bisnis yang tidak hanya menganalisis layak atau tidak bisnis dibangun, tetapi juga saat dioperasionalkan secara rutin dalam rangka pencapaian keuntungan yang maksimal untuk waktu yang tidak ditentukan. Suatu studi kelayakan (Syahyunan, 2014) merupakan suatu kegiatan yang mempelajari secara mendalam tentang suatu kegiatan atau usaha atau bisnis yang akan dijalankan, dalam rangka menentukan layak atau tidaknya usaha tersebut dijalankan. Mempelajari secara mendalam sendiri memiliki arti yaitu meneliti secara sungguh-sungguh data dan informasi yang ada, kemudian diukur, dihitung dan dianalisis hasil penelitian tersebut dengan menggunakan metode-metode tertentu.

Terkait dengan peraturan perundangan, Paulus Raga dan Teguh Pairunan (2016) menginventaris dan menguraikan pasal-pasal dalam aspek legalitas yang terkait dengan perencanaan pembangunan pelabuhan.

1. Undang–Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
   Terkait dengan angkutan laut, dalam Pasal 7 dinyatakan bahwa angkutan laut terdiri atas angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
   Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, diuraikan secara rinci dalam pasal–pasalnya, hal–hal yang berkaitan dengan pengembangan pelabuhan. Dalam Pasal 89 dijelaskan bahwa pengembangan pelabuhan hanya dapat dilakukan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan Rencana Induk Pelabuhan.
3. UU No 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan
   Pasal 25: Pemerintah mengendalikan ketersediaan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting dengan jumlah yang memadai, mutu yang baik, dan harga yang terjangkau.
4. Perpres No. 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan

   Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan, dalam pasal-pasalnya dinyatakan hal-hal yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan di perairan, khususnya angkutan laut dalam negeri.
   Pasal 4: Angkutan laut dalam negeri meliputi kegiatan berikut
   a. Trayek angkutan laut dalam negeri;
   b. Pengoperasian akapal pada jaringan trayek; dan
   c. Keagenan kapal angkutan laut dalam negeri.
   d. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Pelayanan Publik Angkutan Barang Di Laut
   e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
   f. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No AL. 108/1/1/DJPL-16 Tentang Jaringan Trayek
   Menetapkan jaringan trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut Tahun Anggaran 2017, pengoperasian kapal dalam trayek tersebut diselenggarakan oleh pemerintah yang pelaksanaannya ditugaskan pada perusahaan angkutan laut nasional (PT. Pelni).

Tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia (Bappenas, 2015). Tol laut ini bertujuan untuk menghubungkan jalur pelayaran rutin dari wilayah timur ke wilayah barat Indonesia dengan harapan dapat meminimalisir biaya logistik di Indonesia. Tol laut merupakan rancangan Presiden RI Joko Widodo untuk memanfaatkan potensi wilayah di Indonesia, yang dijalankan menurut delapan konsep.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Beberapa indikator kinerja pelayanan angkutan laut antara lain kinerja utilisasi fasilitas pelabuhan dan dermaga, yang dapat dijelaskan lebih detil dibawah ini.

Kinerja utilisasi fasilitas pelabuhan adalah indikator yang digunakan untuk mengukur sejauh mana fasilitas dermaga dan sarana penunjang dimanfaatkan secara intensif. Tingkat pemakaian dermaga (*Berth Occupancy Ratio*-BOR) adalah perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu yang tersedia selama satu periode (bulan/tahun) yang dinyatakan dalam prosentase. Tingkat pemakaian dermaga atau BOR merupakan angka acuan di mana bila angka BOR yang ditetapkan sudah tercapai, maka dermaga yang digunakan sudah dapat dipertimbangkan untuk di perpanjang. BOR hanya dihitung untuk kapal yang bertambat secara merapat di dermaga.

Untuk dermaga yang menerus (continues berth), maka tingkat pemakaian pada dermaga adalah :

$$BOR = \frac{Jumlah\ Kapal\ (Vs) x\ Service\ Time\ (St)}{365\ x\ Jumlah\ berth\ (n)}\ x\ 100\%$$

Untuk dermaga yang terbagi menjadi beberapa tambatan, maka tingkat pemakaian dermaga pada suatu tambatan adalah:

$$BOR = \frac{Jumlah\ waktu\ terpakai}{Jumlah\ waktu\ tersedia}\ x\ 100\%$$

BOR yang direkomendasikan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 1978) adalah seperti pada tabel 1.

Tabel 1. BOR yang direkomendasikan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD,1978)

Jumlah kapal yang dilayani	1	2	3	4	5	6-10
$\boldsymbol{BOR_{max}}$ **(%)**	40	50	55	60	65	70

BOR yang direkomendasikan oleh Dirjen Perhubungan Laut berdasarkan SK. Dirjen No. PP 72/2/20-99 adalah seperti pada tabel 2.

Tabel 2. BOR yang direkomendasikan oleh Dirjen Perhubungan Laut

PT (Persero) Pelindo II	Tg Priok	Panjang	Banten	Pontianak	Teluk Bayur	Palembang
$\boldsymbol{BOR_{max}}$**(%)**	70	70	70	70	70	70

Panjang dermaga yang dibutuhkan pada suatu pelabuhan dapat dihitung dengan formula sebagai berikut (Nur Yuwono, 2010):

$$L_t = n(1.1L) + 0.1L$$

Untuk memperkiraan panjang dermaga pada masa mendatang, maka perhitungan jumlah *berth* (n) yang dibutuhkan adalah:

$$n = \frac{V_s \times S_t}{365 \times BOR}$$

dengan: L_t = panjang total dermaga (m)
L = panjang kapal-L_{oa} (m)
n = jumlah *berth* dermaga (dibulatkan ke atas)
V_s = jumlah kunjungan kapal (unit/tahun)
S_t = *Service time* (hari)
BOR = tingkat pemakaian dermaga (%)

International Maritime Organization (IMO) merekomendasikan panjang dermaga yang terdiri dari beberapa tambatan (*berth group*) dengan persamaan sebagai berikut:

$$L = \text{bn}\ (10\%\ \text{Loa} + \text{Loa}) + 10\% Loa$$

dengan: L = panjang dermaga yang disyaratkan
bn = jumlah dermaga/tambatan
L_{oa} = rata-rata panjang kapal yang dilayani.

3. Hasil dan Pembahasan

Secara geografis wilayah Kabupaten Mesuji terletak antara 5° - 6° lintang selatan dan 106°-107° bujur timur, yang terletak antara dua sungai besar yaitu Sungai Mesuji dan Sungai Buaya yang bermuara di laut Jawa serta sebagai pintu gerbang Jalur Lintas Timur menuju dan keluar dari Provinsi Lampung.

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatra Selatan,
- Sebelah Timurberbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatra Selatan,

- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Rawajitu Selatan dan Kecamatan Penawar Tama, Kabupaten Tulang Bawang serta Kecamatan Way Kenanga, Kabupaten Tulang Bawang Barat,
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatra Selatan.

Luas wilayah Kabupaten Mesuji tercatat 2.184 km^2. Kecamatan Mesuji Timur merupakan kecamatan terluas (810,20 km^2), sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Simpang Pematang (139,61 km^2).

Jumlah penduduk pada tahun 2016 di Kabupaten Mesuji sebanyak 196.913 jiwa. Jumlah penduduk terpadat berada di Kecamatan Way Serdang yaitu 43.437 jiwa. Dengan luas wilayah 2.184 km^2, tingkat kepadatan di Kabupaten Mesuji sebesar 90 jiwa per km^2.

Kondisi perekonomian suatu daerah dapat dilihat dari beberapa indikator diantaranya adalah laju pertumbuhan PDRB dan pendapatan per kapita. PDRB sering dipakai sebagai indikator kemakmuran suatu daerah.

Tabel 3. Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Mesuji Tahun 2010 - 2014

Tahun	2010	2011	2012	2013	2014
PDRBHB (juta rupiah)	4.370.085	4.896.917	5.361.408	5.805.857	6.558.478
PDRBHK (juta rupiah)	4.370.085	4.585.332	4.840.754	5.107.764	5.382.670
Laju Pertumbuhan (%)	-	4.93	5.57	5.52	5.38

Sumber : Mesuji DalamAngka 2016

Wilayah Kabupaten Mesuji merupakan daerah agraris dengan mata pencaharian pokok penduduknya berada di sektor pertanian. Hal ini dikarenakan daerah terluas merupakan daerah dataran yang cocok dimanfaatkan untuk pertanian.

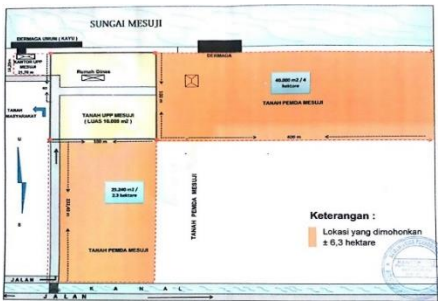
Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Mesuji

Pelabuhan Mesuji terletak di Sungai Mesuji, desa Sungai Sidang, Kecamatan Rawajitu Utara, Kabupaten Mesuji berada pada posisi 4˚5’33.16”S dan 105˚39’38.92”E dan berjarak ±40 km dari muara atau menuju Laut Jawa, dengan batas-batas daerah:

Sebelah utara : Sungai Mesuji dan Provinsi Sumatera Selatan
Sebelah Selatan : Desa Panggung Rejo
Sebelah Barat : Desa Sungai Sidang
Sebelah Timur : Desa Sidang Way Puji

Desa terdekat dengan Pelabuhan Mesuji yang ada di Kecamatan Rawajitu Utara yaitu Sidang Gunung Tiga, Sidang Bandar Anom, Sidang Kurnia Agung, Sidang Iso Mukti, Sidang SidoRahayu, Sidang Way Puji,Panggung Jaya, TelogoRejo, Panggung Rejo, Sungai Buaya, Sungai Sidang, Sidang Muara Jaya dan Sidang Makmur.

Pelabuhan Mesuji akan dibangun di atas lahan daratan pemerintah seluas ±6,3 Ha, baik yang dimiliki langsung oleh UPP maupun Pemda Kabupaten Mesuji, dengan *lay out* rencana pembangunan pada gambar 1.



Gambar 1. Lay Out Pembangunan Pelabuhan Mesuji



Gambar 2. Kantor UPP Mesuji

Pelabuhan Mesuji merupakan pelabuhan umum kelas III dengan operator UPP Mesuji. Kantor dan dermaga Pelabuhan Mesuji saat ini sudah tidak digunakan lagi karena mengalami kerusakan yang cukup berat, sehingga aktifitas kerja dipindahkan sementara di daerah Jalan Raya Mesuji.

Tabel 4. Spesifikasi umum dermaga yang ada di Sungai Mesuji

Dermaga	**Keterangan**		**Dermaga**	**Keterangan**	
01	Lokasi	Sungai Sidang Mesuji	04	Lokasi	Wiralaga Mesuji
	Nama	Kantor UPP III Mesuji		Nama	Dermaga Pemda
	Panjang (m)	60		Panjang (m)	30
	Lebar	4		Lebar	6
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7		Kedalaman (mLWS)	4 – 7
02	Lokasi	Sungai Sidang Mesuji	05	Lokasi	MuaraPidada Mesuji
	Nama	Dermaga Pemda		Nama	Tersus PT. CPP
	Panjang (m)	30		Panjang (m)	20 dan 30
	Lebar	6		Lebar	5
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7			
03	Lokasi	KTM Mesuji	06	Lokasi	Tanah Merah Mesuji
	Nama	Dermaga Pemda		Nama	Tersus PT. CPP
	Panjang (m)	30		Panjang (m)	150
	Lebar	6		Lebar	25
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7		Kedalaman (mLWS)	3 – 7

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Mesuji



Gambar 3. Kondisi Dermaga ASDP Kabupaten Mesuji

Tabel 5. Data Pasang – Surut Sungai Mesuji

Pasang Surut (Meter)	
	Mesuji
Air Tinggi Teringgi (HHWS)	3,5
Air Tinggi (MHWS)	2,8
Duduk Tengah (MLWS)	0,6
Air Terendah	0,4
Chard Datum (LWS)	0
Air Rendah Terndah (LLWS)	0
Muka Surutan (ZO)	0

Sumber : UPP Kabupaten Mesuji

Berdasarkan data pasang surut di atas ukuran kapal DWT, panjang kapal dan lebar kapal tidak dibatasi, hanya saja sarat kapal maksimalyaitu 3 meter.

Kondisi jalan akses menuju Pelabuhan Mesuji masih perkerasan tanah dan batu serta jalan setapak, dengan kelas jalan lokal primer di arah barat – timur dan kelas jalan lingkungan di arah tengah. Sisi kiri dan kanan jalan masih berupa lahan terbuka dan rerumputan.

Fasilitas laut yang ada saat ini yaitu dermaga konstruksi kayu dengan lebar 4 m dan panjang 15 namun dalam kondisi rusak parah. Kedalaman tengah sungai 12 m dan kedalaman pinggir adalah 7m namun saat ini mengalami pendangkalan sehingga kedalaman menjadi 3 – 4m. Secara rinci, tabel 6 terlampir informasi ketersediaan fasilitas pokok dan penunjang Pelabuhan Mesuji.

Tabel 6. Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang Pelabuhan Mesuji

Fasilitas Pokok	Ket	Fasilitas Penunjang	Ket
Perairan tempat labuh	V	Kawasan Perkantoran	V
Kolam labuh	V	Sarana umum	X
Alih muat antar kapal	X	Tempat penampungan limbah	X
Dermaga	V	Industri/Pabrik	V
Terminal Penumpang	X	Hotel dan resto	X
Pergudangan	X	Areal pengembangan pelabuhan	V
Lap Penumpukan	X	Kawasan perdagangan	X
Terminal petikemas, curah cair,curah kering dan RoRo	X	Fasilitas pariwisata, pos dan telekomunikasi	X
Perkantoran			
Bunker	X		
Instalasi air, listrik dan telekomunikasi	X		
Jaringan jalan dan kereta api	X		
Pemadam kebakaran	X		
Tempat tunggu kendaraan bermotor	X		

Sumber : hasil pengamatan



Gambar 4. Kondisi Dermaga Mesuji

Kebijakan Pembangunan dan Pengembangan Transportasi di Wilayah Mesuji

Pembangunan dan pengembangan transportasi di wilayah Mesuji telah tercantum di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Mesuji No. 6 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Mesuji Tahun 2011 – 2031.

1) Transportasi Jalan

Rencana sistem jaringan prasarana utama wilayah Mesuji berupa sistem jaringan transportasi sistem jaringan transportasi darat dan sistem jaringan perkeretaapian.

Rencana sistem jaringan transportasi darat meliputi jaringan jalan, jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan jaringan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP). Sedangkan sistem jaringan perekeretaapin berupa rencana sistem jaringan rel kereta api feeder Simpang Pematang – Terbanggi Besar.

Salah satu tujuan rencana pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Mesuji yaitu untuk mendukung aksesibilitas masyarakat dari dan menuju Pelabuhan Mesuji. Pada tabel 7 disampaikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Rencana Pengembangan Jalan di Kabupaten Mesuji

Status Jalan	Pengembangan
Jalan Nasional	1. Pemantapan jaringan arteri primer pada jaringan jalan Lintas Timur Pulau Sumatera melalui ruas Pematang Panggang – Mesuji – Simpang Unit VII – Simpang Bujung Tenuk 2. jalan arteri primer berupa jalan yang menghubungkan Bandar Lampung dengan Palembang melalui ruas Pematang Panggang - Simpang Pematang – Simpang Bujung Tenuk
Jalan Provinsi	pengembangan ruas jalan Simpang Pematang – Wiralaga
Jalan Lokal Primer	1. ruas jalan Simpang Pematang - Pancajaya - Mesuji; 2. ruas jalan Simpang Pematang – Way Serdang; 3. ruas jalan Tanjung Raya – Mesuji Timur – Rawajitu Utara 4. perkotaan Mesuji – Mesuji Timur – Rawajitu Utara; 5. perkotaan Mesuji – Tanjung Raya – Panca Jaya – Simpang Pematang – Way Serdang 6. perkotaan Mesuji –Mesuji Timur – Rawajitu Utara; 7. perkotaan Mesuji – Simpang Pematang – Pancajaya - Way Serdang.

Sumber : RTRW Kabupaten Mesuji, 2012

Selain adanya rencana pengembangan jalan, Kabupaten Mesuji merencanakan pembangunan terminal tipe C di Kecamatan Simpang Pematang, Kecamatan Mesuji, dan Kecamatan Mesuji Timur.

2) Transportasi Laut, SDP

Rencana pengembangan transportasi laut, SDP di Kabupaten Mesuji meliputi:

a. Pengembangan jaringan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dilakukan pada alur pelayaran di Kecamatan Mesuji, Kecamatan Tanjung Raya, Kecamatan Mesuji Timur, Kecamatan Pancajaya, Kecamatan Way Serdang, dan Kecamatan Rawajitu Utara.
b. Fokus pengembangan dermaga sungai di Kabupaten Mesuji
   1) Meningkatkan pelayanan dermaga Wiralaga di Kecamatan Mesuji;
   2) Pembangunan dermaga Angkutan Barang Sungai KTM di Kecamatan Mesuji Timur; dan
   3) Pembangunan dermaga minapolitan di Kecamatan Rawa Jitu Utara
c. Lintas penyeberangan Kecamatan Mesuji- Kabupaten Ogan Komering Ilir.



Gambar 5. Kondisi Transportasi Sungai Masyarakat Mesuji

Daerah hinterland sebagai daerah pendukung terhadap rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji antara lain meliputi Kabupaten Mesuji, Kabupaten Tulang Bawang dan Kabupaten OKI.



Gambar 6. Daerah *Hinterland* Pelabuhan Mesuji

Penentuan daerah hinterland ini didasari atas posisi Pelabuhan Mesuji, jaringan transportasi dan akses ke pelabuhan, potensi ekonomi/komoditi yang dapat dikembangkan, tata guna lahan, dan rencana pengembangan wilayah provinsi/kabupaten.

Jumlah penduduk merupakan salah satu faktor dalam memperkirakan potensi arus bongkar dan muat di pelabuhan. Dalam hal arus bongkar, jumlah penduduk berpengaruh kebutuhan bongkar barang. Dalam hal arus muat, jumlah penduduk menentukan berapa surplus produksi yang dapat dikirim ke daerah lain.

Tabel 83. Perkembangan Jumlah Penduduk di Kabupaten Mesuji

Tahun/ Kec	Way Serdang	Simpang Pematang	Panca Jaya	Tanjung Raya	Mesuji	Mesuji Timur	Rawajitu Utara
2008	37,955	23,376	14,576	33,412	19,697	26,568	23,726
2009	38,575	23,781	14,576	33,990	20,039	27,039	24,137
2010	40,958	23,175	15,355	33,919	20,036	29,751	24,213
2011	41,225	23,200	15,432	34,946	20,121	30,112	23,365
2012	41,754	23,230	15,542	35,120	20,235	30,321	23,475
2013	42,490	24,450	15,659	35,313	20,413	30,509	23,925
2014	42,719	24,709	15,650	35,526	20,398	30,552	24,728
2015	43,172	25,057	15,698	35,850	20,412	30,685	24,808
2016	43,437	25,387	15,730	36,172	20,489	30,820	24,878

Sumber : Kabupaten Mesuji Dalam Angka

Rata-rata pertumbuhan jumlah penduduk di Kabupaten Mesuji daritahun 2008 - 2016 sebesar 1,1%, dengan prosentase tertinggi di Kecamatan Mesuji Timur seebsar 2% dan prosentase terendah di Kecamatan Mesuji dan Kecamatan Rawajitu Utara sebesar 0,5%. Dengan asumsi faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penduduk bersifat konstan, data jumlah penduduk pada tahun 2008 – 2016 digunakan untuk meramalkan jumlah penduduk pada tahun 2017 – 2026.

Tabel 9. Proyeksi Jumlah Penduduk di Kabupaten Mesuji

Tahun/ Kec	Way Serdang	Simpang Pematang	Panca Jaya	Tanjung Raya	Mesuji	Mesuji Timur	Rawajitu Utara
2016	43,437	25,387	15,730	36,172	20,489	30,820	24,878
2017	44,741	25,390	16,091	36,600	20,646	32,091	24,824
2018	45,416	25,660	16,237	36,937	20,735	32,590	24,961
2019	46,091	25,929	16,384	37,273	20,823	33,089	25,097
2020	46,766	26,199	16,531	37,610	20,912	33,588	25,234
2021	47,441	26,469	16,677	37,947	21,000	34,087	25,371
2022	48,116	26,739	16,824	38,283	21,088	34,586	25,508
2023	48,791	27,009	16,971	38,620	21,177	35,085	25,645
2024	49,466	27,279	17,117	38,957	21,265	35,584	25,782
2025	50,141	27,548	17,264	39,293	21,353	36,083	25,918
2026	50,816	27,818	17,411	39,630	21,442	36,582	26,055

Sumber : Olah Data, 2017

Salah satu faktor pertimbangan dalam pengusulan trayek tol laut yaitu tingkat kemiskinan suatu daerah. Penduduk miskin yaitu penduduk yang memiliki rata-rata pengeluaran perkapita per bulan di bawah garis kemiskinan yang ditampilkan pada tabel 10, dimana rata-rata tingkat kemiskinan di tiga daerah *hinterland* Pelabuhan Mesuji relatif rendah dibandingkan tingkat kemiskinan di wilayah timur Indonesia yang mencapai 21,45%.

Tabel 10. Tingkat Kemiskinan Di Wilayah Hinterland Pelabuhan Mesuji

Tahun	Mesuji (%)	Tanggamus (%)	OKI (%)
2010	-	18.30	15.98
2011	-	17.06	15.06
2012	-	16.10	14.54
2013	-	15.24	15.82
2014	6.57	14.95	15.30
2015	-	14.26	-

Sumber : Kabupaten Dalam Angka, 2016

perbandingan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji dan harga bahan pokok nasional menurut Kementerian Perdagangan terlihat pada tabel 11.

Tabel 11. Perbandingan Harga Bahan Pokok

No	Komoditas	Unit	Kab Mesuji	B. Lampung	Kemendag
1	Daging Sapi	Rp/kg	120,000	120,000	116,354
2	Ayam Potong	Rp/kg	28,000	28,000	29,808
3	Tepung Terigu	Rp/kg	9,000	10,000	9,120
4	Beras	Rp/kg	9,000	10,000	10,671
5	Gula Pasir	Rp/kg	13,000	12,500	12,971
6	Cabe Merah	Rp/kg	40,000	34,000	32,649
7	Bawang Merah	Rp/kg	30,000	25,000	25,062

Sumber : Kemendag dan Olah Data 2017

Harga beberapa bahan pokok di Kabupaten Mesuji tidak jauh berbeda dari harga bahan pokok nasional dan harga bahan pokok di Kota Bandar Lampung. Selisih harga yang ada di Kabupaten Mesuji masih dapat diterima.

Salah satu tolak ukur pertumbuhan ekonomi daerah adalah dilihat dari besarnya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Sedangkan indikator tingkat kesejahteraan masyarakat adalah besarnya pendapatan per kapita (PDRB per kapita), pada tabel 12 terlihat potensi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Mesuji.

Tabel 12. Pertumbuhan Perekonomian Kabupaten Mesuji

Tahun	PDRB	Pertumbuhan	
		Rp	%
2012	4,840,754.40	-	-
2013	5,107,763.90	267,009.50	5.23
2014	5,382,670.20	274,906.30	5.11
2015	5,567,989.90	185,319.70	3.33

Sumber : Olah Data 2017

Pertumbuhan PDRB Kabupaten Mesuji pada tahun 2013 sebesar 5.22% jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Peningkatan signifikan pada sektor pertanian sebagai sektor unggulan daerah Mesuji. Rata-rata pertumbuhan perekonomian Kabupaten Mesuji yaitu sebesar 4.55%. Secara lengkap, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Mesuji ditampilkan pada tabel 13.

Tabel 43. Peramalan PDRB Kabupaten Mesuji

Tahun	PDRB	Tahun	PDRB
2017	211,810.76	2022	264,641.97
2018	221,457.38	2023	276,694.71
2019	231,543.34	2024	289,296.38
2020	242,088.65	2025	302,471.98
2021	253,114.24	2026	316,247.63

Sumber : Olah Data 2017

Prediksi arus bongkar muat barang melalui Pelabuhan Mesuji, Kabupaten Mesuji didekati dari data produksi daerah hinterland, data jumlah penduduk dan data jumlah Bangkitan/Tarikan Barang Tahun 2016. Seperti telah dijelaskan pada bab sebelumnya, sektor unggulan Kabupaten Mesuji yaitu dari pertanian, perkebunan, perikanan dan lainnya. Berdasarkan Data Survey ATTN Barang tahun 2016, diketahui data tarikan dan bangkitan di tiga kabupaten yang terlihat pada tabel 14.

Tabel 14. Data Tarikan Dan Bangkitan Daerah Hinterland Pelabuhan Mesuji (Ton)

Komoditi	Mesuji	Tanggamus	OKI
Biji-biji pertanian	4130	13848	15730
Beras	5407	10042	21099
Karet	12763	21944	49180
Kopi	4057	7750	15181
Sawit	2663	5045	10203

Komoditi	Mesuji	Tanggamus	OKI
Buah	4713	8895	18075
Biji-biji Lainnya	3366	6022	12484
Jumlah	**37099**	**73546**	**141952**

Sumber : ATTN Barang, Litbanghub, 2017

Berdasarkan hasil pengolahan data tarikan dan bangkitan, jumlah penduduk, dan PDRB Atas Dasar Harga Konstan daerah *hinterland* Pelabuhan Mesuji, diperoleh persamaan dan peramalan potensi tarikan dan bangkitan di tahun mendatang yang ditampilkan pada tabel 15.

Tabel 15. Peramalan Bangkitan Daerah Hinterland Pelabuhan Mesuji (Ton)

Tahun	MESUJI	TANGGAMUS	OKI
2017	31,836	86,836	142,084
2018	31,894	89,626	147,809
2019	31,955	92,555	153,827
2020	32,019	95,629	160,153
2021	32,086	98,855	166,805
2022	32,156	102,241	173,798
2023	32,229	105,795	181,150
2024	32,305	109,526	188,879
2025	32,385	113,441	197,004
2026	32,468	117,551	205,547
2027	32,555	121,864	214,529
2028	32,647	126,391	223,971

Sumber : Olah Data2017

Proyeksi potensi muat dari Pelabuhan Mesuji diperoleh dari prosentase *share* barang melalui laut dengan jumlah bangkitan *hinterland*. Dengan perkiraan *share* muatan melalui laut sebesar 10%, diperoleh proyeksi muat yang ditampilkan pada tabel 16.

Tabel 16. Peramalan Potensi Muat di Pelabuhan Mesuji

Tahun	MESUJI	TANGGAMUS	OKI	JUMLAH
2017	3,184	8,684	14,208	26,076
2018	3,189	8,963	14,781	26,933
2019	3,196	9,255	15,383	27,834
2020	3,202	9,563	16,015	28,780
2021	3,209	9,886	16,680	29,775
2022	3,216	10,224	17,380	30,819
2023	3,223	10,580	18,115	31,917
2024	3,231	10,953	18,888	33,071
2025	3,238	11,344	19,700	34,283
2026	3,247	11,755	20,555	35,557
2027	3,256	12,186	21,453	36,895
2028	3,265	12,639	22,397	38,301

Sumber : Olah Data, 2017

Proyeksi potensi bongkar diperoleh melalui prediksi komoditas masyarakat hinterland Pelabuhan Mesuji. Diperkirakan sebanyak 5% dari total prediksi pergerakan komoditi yang masuk ke wilayah hinterland menggunakan moda transportasi laut. Secara detail disajikan pada tabel 17.

Tabel 17. Tabel Proyeksi Potensi Bongkar Pelabuhan Mesuji

Tahun	Bongkar
2017	8009
2018	10495
2019	13291

Tahun	Bongkar
2023	24261
2024	27000
2025	29822

2020	15918		2026	32603
2021	18689		2027	35384
2022	21480		2028	38165

Sumber : FGD RIP Pelabuhan Mesuji 2017

Analisis Kebutuhan Sarana dan Prasarana

Pelabuhan mesuji berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan regional dan menurut KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, Pelabuhan Mesuji sekurang-kurangnya memenuhi aspek-aspek:

1) berperan sebagai pengumpan pelabuhan hub internasional, pelabuhan internasional pelabuhan nasional;
2) berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke pelabuhan utarna dan pelabuhan pengumpan;
3) berperan melayani angkutan laut antar Kabupaten/Kota dalam propinsi;
4) berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau ± 25 mil;
5) kedalaman minimal pelabuhan -4 m LWS;
6) memiliki dermaga minimal panjang 70 m, dan
7) jarak dengan pelabuhan regional lainnya 20 – 50 mil.

Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan, diperoleh perencanaan kebutuhan kapal dan dermaga:

1. Kapal

Berdasarkan kondisi perairan di sekitar Pelabuhan Mesuji, hasil wawancara dan potensi bongkar muat di Pelabuhan Mesuji, maka perkiraan kapal yang dapat dilayani di Pelabuhan Mesuji yaitu sebagai berikut.

Tabel 18. Ukuran Kapal Yang Akan Menggunakan Jasa Pelabuhan

DWT	Panjang (m)		Lebar (m)	Draft (m)	GT
	LOA	LBP			
25	7	6,3	4,0	2,0	50
50	9	8,1	5,5	2,5	111
100	25	22,5	5,5	2,5	309
200	35	31,5	6,5	3,0	614
400	40	36,0	7,5	3,4	918
700	51	45,9	8,5	3,8	1.483
1,000	58	52,2	9,5	4,2	2.083

2. Kebutuhan Panjang Dermaga

Dengan formulasi kebutuhan panjang dermaga dan asumsi bahwa panjang kapal maksimal yaitu 58 meter dan jumlah tambatan 1 maka diperoleh perhitungan kebutuhan panjang dermaga yaitu 70 meter.

Analisis Kinerja Utilisasi Fasilitas Pelabuhan

Berdasarkan hasil perhitungan potensi bongkar dan muat di Pelabuhan Mesuji, diperoleh analisis kinerja utilisasi dermaga sebagai berikut.

Tabel 19. Peramalan Tingkat Utilisasi Dermaga

Tahun	Muat	Bong-kar	muatan per kapal (ton)	Kunju-ngan kapal	NOT	waktu kerja setahun (hari)	waktu kerja sehari (jam)	St (jam)	n	BOR (%)
2018	26,933	10,495	840	45	20%	300	8	5.6	1	10.40
2019	27,834	13,291	840	49	20%	300	8	5.6	1	11.42
2020	28,780	15,918	840	53	20%	300	8	5.6	1	12.42
2021	29,775	18,689	840	58	20%	300	8	5.6	1	13.46
2022	30,819	21,480	840	62	20%	300	8	5.6	1	14.53
2023	31,917	24,261	840	67	20%	300	8	5.6	1	15.61
2024	33,071	27,000	840	72	20%	300	8	5.6	1	16.69
2025	34,283	29,822	840	76	20%	300	8	5.6	1	17.81

Tahun	Muat	Bong-kar	muatan per kapal (ton)	Kunju-ngan kapal	NOT	waktu kerja setahun (hari)	waktu kerja sehari (jam)	St (jam)	n	BOR (%)
2026	35,557	32,603	840	81	20%	300	8	5.6	1	18.93
2027	36,895	35,384	840	86	20%	300	8	5.6	1	20.08
2028	38,301	38,165	840	91	20%	300	8	5.6	1	21.24

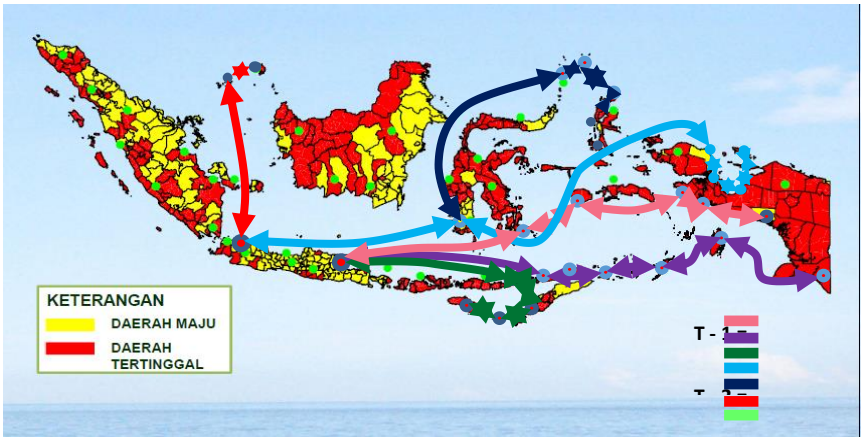
Sumber : Olah Data, 2017

Menurut hasil perhitungan tingkat utilisasi dermaga sampai dengan tahun 2028 yaitu sebesar 21,24% menunjukkan bahwa Pelabuhan Mesuji belum memerlukan perpanjangan atau penambahan jumlah dermaga. Pertimbangan penambahan atau perpanjangan dermaga dilakukan ketika BOR mencapai 75%.

Rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji telah tertuang di dalam dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung. Salah satu pertimbangan kelayakan pembangunan pelabuhan yaitu Kabupaten Mesuji memiliki potensi bongkar dan muat melalui moda transportasi laut yang memadai untuk pengembangan pelabuhan. Ditambah lagi kondisi alam Kabupaten Mesuji yang dikelilingi oleh sungai. Saat ini pendistribusian barang masyarakat sekitar Kabupaten Mesuji dilakukan melalui angkutan jalan dan perahu kecil milik masyarakat sekitar.

Penyelenggaraan tol laut dimaksudkan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia sehingga distribusi barang akan semakin lancar sampai ke pelosok di nusantara. Penyelenggaraan tol laut diutamakan diterapkan pada daerah-daaerah yang tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan dengan memperhatikan tingkat kemiskinan dan disparitas harga yang tinggi.

Berdasarkan peta lokasi tertinggal, Kabupaten Mesuji tidak termasuk daerah tertinggal. Kabupaten Mesuji dengan tingkat kemiskinan sebesar 6.57% pada tahun 2014 masuk dalam kategori daerah maju.



Sumber : Paparan PT.PELNI, FGD Tol Laut 2017

Gambar 1. Peta Lokasi Tertinggal Di Indonesia dan Rute Penugasan Tol Laut 2017

Kriteria daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan bukanlah merupakan satu-satunya kriteria mutlak dalam penetapan trayek tol laut. Kelancaran distribusi barang di Kabupaten Mesuji dan daerah sekitar juga menjadi pertimbangan. Salah satu indikator kelancaran distribusi dapat dilihat dari harga bahan pokok yang berlaku di suatu daerah. Dalam pemabahasan sebelumnya, telah disajikan informasi mengenai perbandingan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji, Kota Bandar Lampung dan harga bahan pokok nasional menurut Kementerian Perdagangan. Perbedaan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji dinilai dapat diterima.

Dengan melihat potensi bongkar dan muat yang ada di Pelabuhan Mesuji, Pelabuhan Mesuji dapat diusulkan untuk masuk ke dalam trayek angkutan perintis. Rencana operaisonal Pelabuhan Mesuji didukung dengan rencana hibah kapal kayu dari Ditjen Perhubungan Laut pada tahun 2018 yang akan segera beroperasi di area Sungai Mesuji.

Angkutan perintis dari dan menuju Pelabuhan Sunda Kelapa diyakini bukan hanya dapat memperlancar distribusi barang, namun dapat mengurangi *share* angkutan barang melalui transportasi darat. Dengan demikian dapat mengurangi tingkat kepadatan angkutan jalan dan meminimalisir dampak kerusakan jalan untuk kegiatan distribusi barang dari dan menuju Pulau Jawa, yang semula melalui Lintas Timur dan Pelabuhan Bakauheni.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan untuk mempersiapkan Pelabuhan Mesuji di masa mendatang yaitu:

1) Jaringan bisnis ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terutama untuk membangkitkan kembali produksi tambak udang yang pernah menjadiproduk unggulan di Kabupaten Mesuji
2) Perbaikan kondisi jalan akses hinterland menuju Pelabuhan Mesuji atau sebaliknya;
3) Penyediaan sarana angkutan darat dari dan ke hinterland;

4) Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang untuk bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Mesuji;
5) Program perawatan alur pelayaran di sepanjang Sungai Mesuji;
6) Dukungan SDM dan teknologi informasi.

4. Kesimpulan

Peramalan *demand* Pelabuhan Mesuji dibagi menjadi potensi muat dan potensi bongkar dari wilayah hinterland pelabuhan (Kabupaten Mesuji, Kabupaten Tanggamus, dan Kabupaten Ogan Komering Ilir). Potensi muat di wilayah *hinterland* pada tahun 2018 yaitu 26,933 ton dan akan terus naik hingga 38,301 ton pada tahun 2028. Sementara itu, potensi bongkar di Pelabuhan Mesuji pada tahun 2018 yaitu 10,495 ton dan meningkat hingga tahun 2028 sebesar 38,165 ton. *Berth Occupancy Ratio* di Pelabuhan Mesuji hingga tahun 2028 sebesar 21.24%. Nilai ini dinilai masih rendah dan belum membutuhkan penambahan dermaga. Pelabuhan Mesuji saat ini dirasa lebih tepat diusulkan ke dalam trayek angkutan perintis dengan pertimbangan potensi bongkar dan muat di daerah *hinterland*nya.

Beberapa rekomendasi yang dapat disampaikan dalam tulisan ini yaitu:

Pemerintah perlu benar-benar mempersiapkan dokumen terkait dengan rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji seperti yang tertuang di dalam KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional. Selanjutnya berapa hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan untuk mempersiapkan Pelabuhan Mesuji di masa mendatang, antara lain Jaringan bisnis ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terutama untuk membangkitkan kembali produksi tambak udang yang pernah menjadi produk unggulan di Kabupaten Mesuji, perbaikan kondisi jalan akses hinterland menuju Pelabuhan Mesuji atau sebaliknya, penyediaan sarana angkutan darat dari dan ke hinterland, fasilitas pokok dan fasilitas penunjang untuk bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Mesuji, program perawatan alur pelayaran di sepanjang Sungai Mesuji dan dukungan SDM dan teknologi informasi.

5. Ucapan Terima Kasih

Terima kasih disampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan serta kepada seluruh pihak yang membantu dalam penyelesaian tulisan ini.

Daftar Pustaka

Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

Keputusan Menteri Perhubungan No KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional

Badan Pusat Statistik, (2016) Kabupaten Mesuji Dalam Angka Tahun 2016, BPS.

Bappenas, (2015), Implementasi Konsep Tol Laut 2015 - 2019, Direktorat Transportasi, Bappenas/Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Jakarta.

Didin Kusdian, R., (2011) Potensi Revitalisasi Transportasi Sungai Di Provinsi Lampung, Jurnal Transportasi Vol. 11 No.2 Agustus 2011: 143 – 152, Universitas Sangga Buana YPKP, Bandung.

Husein Amir (2003), Studi Kelayakan Bisnis Edisi – 2, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Mulyono, A.T. (2008) Faktor Dominan yang Mempengaruhi Kekuatan Struktural Perkerasan Jalan di Indonesia. Jurnal Transportasi, 8 (Edisi Khusus 1): 1-14

Nur Yuwono (2010), Materi Ajar Mamanjemen Transportasi Laut, Universitas Gajah Mada, Jogjakarta.

Paulus Raga dan Teguh Pairunan (2016) Studi Optimalisasi Program Tol Laut, Badan Litbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan, Jakarta.

Syahyunan. (2014) Studi Kelayakan Bisnis. Penerbit USU Press. ISBN: 9794587559, Medan.