

KINERJA TRANSPORTASI PENYEBERANGAN TRANS MALUKU DALAM MENUNJANG AKTIVITAS SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT

ANTONIUS SIHALOHO *)

M. YAMIN JINCA **)

Mahasiswa Program Doktor (S-3) Teknik Sipil Unhas Makassar e-mail:
antonimussihaoho@yahoo.co.id

Guru Besar Teknik Transportasi FT-Unhas Makassar, e-mail:my_jinca@yahoo.com

ABSTRACT

Geography with a dominance of marine areas are scattered in small islands (island group), resulting in high transportation costs, the level of isolation, poor accessibility, lack of infrastructure and transportation affect to economic growth in the region Province of Maluku. These study are policy and case study, using the method of gap analysis, descriptive qualitative to find out how people's satisfaction with the performance, characteristics of transportation development priorities and strategies. In general, transport services is still far from adequate, although subsidies from the government, especially in the islands group in the East and South. Required system integration between modes of air transport services and water transport (pioneering sea transport, cruise people, and Ferry transportation).

Keywords: Service Performance, Inter-islands Cluster, Regional Transport, Ferry Transport

ABSTRAK

Geografi dengan dominasi wilayah laut yang tersebar di pulau-pulau kecil (kelompok pulau), mengakibatkan biaya transportasi yang tinggi, tingkat isolasi, aksesibilitas masyarakat miskin, kurangnya infrastruktur dan transportasi berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Propinsi wilayah Maluku. Pendekatan kebijakan dan studi kasus ini menggunakan metode analisis kesenjangan, deskriptif kualitatif untuk mengetahui bagaimana kepuasan masyarakat, kepuasan dengan kinerja transportasi, karakteristik pembangunan transportasi dan prioritas strategi. Secara umum, layanan transportasi masih jauh dari memadai, meskipun subsidi dari pemerintah, terutama pada kelompok pulau-pulau di Timur dan Selatan. Sistem yang diperlukan integrasi antara moda, layanan transportasi udara dan transportasi air (angkutan laut perintis, pelayaran rakyat, transportasi penyeberangan).

Kata kunci: Kinerja, Antar Kepulauan, Transportasi Wilayah, Transportasi Penyeberangan.

PENDAHULUAN

Provinsi Maluku secara Geogarfis terletak di antara 2° 30' - 9° Lintang Selatan dan 124° - 136° Bujur Timur, dengan batas-batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Provinsi Maluku Utara
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Timur Leste dan Australia
- Sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi Papua Barat

- Sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Tengah

Luas wilayah keseluruhan adalah 712.479.69 km², 92,40% merupakan wilayah perairan dan 7,60% merupakan wilayah daratan. Provinsi Maluku merupakan wilayah Kepulauan, memiliki 1.340 pulau, sehingga peranan transportasi perairan sangat penting sebagai prasarana dan sarana pendukung kegiatan masyarakat dan pengembangan wilayahnya.

Jarak pulau-pulau kecil dalam propinsi wilayah kepulauan sangat bervariasi, mulai yang terdekat sampai paling jauh atau terluar sehingga aksesibilitas transportasi laut dan udara sangat diperlukan meskipun frekuensi pelayanan ke pulau-pulau kecil sangat terbatas, memerlukan waktu tempuh yang relatif lama dan biaya besar. Peranan pemerintah daerah dalam upaya memfasilitasi transportasi antar kabupaten pulau-pulau kecil belum maksimal. Minimnya prasarana-sarana transportasi menyebabkan tingginya biaya transportasi dan lambatnya pertumbuhan ekonomi masyarakat di wilayah Provinsi Maluku, sehingga diperlukan suatu konsep bagaimana arah pengembangan prasarana dan sarana transportasi gabungan antara moda laut/penyeberangan dan darat. Penelitian ini merupakan studi kasus dan kebijakan yaitu mempelajari sistem transportasi gugus pulau Trans Maluku sebagai produk kebijakan pelayanan masyarakat, untuk mengetahui bagaimana tingkat kepuasan masyarakat terhadap kinerja dan karakteristik transportasi.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengembangan wilayah daerah kepulauan atau gugus pulau pada dasarnya untuk;

- i). Pemerataan pertumbuhan antar wilayah, ii). Meningkatkan kesejahteraan masyarakat, iii). Mengurangi kesenjangan (ekonomi dan sosial) antar wilayah, iv). Keseimbangan struktur ekonomi nasional dan regional.

Daerah kepulauan dapat dikembangkan dengan model-model pengembangan wilayah pada daerah yang belum atau sedang berkembang. Menurut Koespramoedyo, et al (2003) menyatakan bahwa ada beberapa model pengembangan wilayah kepulauan antara lain sebagai berikut; i). Model Pusat Pertumbuhan, ii). Model Transito, dan iii). Model Kawasan Perbatasan Laut.

Dalam proses pengembangan wilayah, transportasi merupakan unsur pembentuk struktur ruang, mendukung hubungan fungsional dan orientasi jasa distribusi antar simpul internal maupun eksternal dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi secara langsung sebagaimana dalam gambar 1.



Sumber : <http://www.irishspatiastrategy.ie/docs/pdf>

Gambar 1. Pengembangan transportasi dan pertumbuhan ekonomi

Lebih jauh dari itu, sesuai perannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan, moda transportasi mempunyai fungsi multiplier sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan sebagai unsur pendorong (*promoting sector*).

Sebagai unsur penunjang, moda transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain serta mengantisipasi, sekaligus berfungsi menggerakkan dinamika pembangunan. Sebagai unsur pendorong, moda transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah terisolasi, melayani daerah atau pulau terpencil, merangsang pertumbuhan daerah belakang, desa tertinggal dan mampu menekan angka kemiskinan di wilayah-wilayah terpencil.

Jinca (2003), menjelaskan bahwa terdapat 4 (empat) manfaat utama adanya infrastruktur transportasi bagi masyarakat, yaitu:

- 1) Membuka keterisolasian wilayah dan daerah.
- 2) Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran ekonomi wilayah.
- 3) Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial,
- 4) Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk.

Rudiansyah (1995 : 12) dalam Mansjur B. (2002 : 12), sektor transportasi merupakan salah satu sektor ekonomi yang sangat penting dalam menunjang roda perekonomian suatu daerah atau negara. Salah satu fungsi utama sektor ini adalah mendistribusikan produksi sektor-sektor penghasil barang, seperti pertanian, pertambangan dan penggalian, industri, kepada konsumen akhir yang menggunakan. Fungsi lainnya adalah melaksanakan mobilitas manusia dari satu tempat ketempat lainnya. Morlok (1995), mengemukakan bahwa pengurangan biaya transportasi yaitu perpindahan barang hasil produksi dari suatu wilayah

akan memberikan kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) sehingga nilai barang tersebut menjadi besar dengan biaya transportasi yang lebih rendah.

METODE PENELITIAN

Struktur ruang wilayah provinsi Maluku terdiri dari dua belas gugus pulau, masing-masing gugus pulau memiliki pusat perkembangan wilayah atau kota yang dijadikan orientasi bagi kota-kota lainnya yang berstrata hierarki lebih rendah. Walaupun tidak seluruhnya, umumnya pusat-pusat pelayanan ini merupakan ibukota kabupaten. Berdasarkan analisis pola pergerakan penduduk, dan barang, jaringan pelayanan transportasi penyeberangan internal wilayah Provinsi Maluku dapat dilakukan berdasarkan orientasi gugus pulau yang terbagi dalam 12 gugus pulau.

Pendekatan yang digunakan adalah gabungan antara kualitatif dan kuantitatif. Pengukuran kinerja pelayanan transportasi penyeberangan menggunakan GAP Analisis yaitu, IPA (*Importance Performance Analysis*) dengan menggunakan skala liker (5 = sangat baik, 4 = baik, 3 = cukup baik, 2 = kurang dan 1 = sangat kurang). Bobot analisis dirangkum dari pendapat dan pelaku praktisi transportasi, *stakeholder* dan penyedia jasa transportasi, pengguna dan pembuat keputusan serta pemerintah.

Kerangka konsep pengembangan transportasi disesuaikan kondisi geografi, pemanfaatan ruang dan ungulan wilayah dalam menunjang perekonomian masyarakat, pertimbangan faktor eksternal peluang dan ancaman, serta internal kekuatan dan kelemahan wilayah Prov. Maluku.

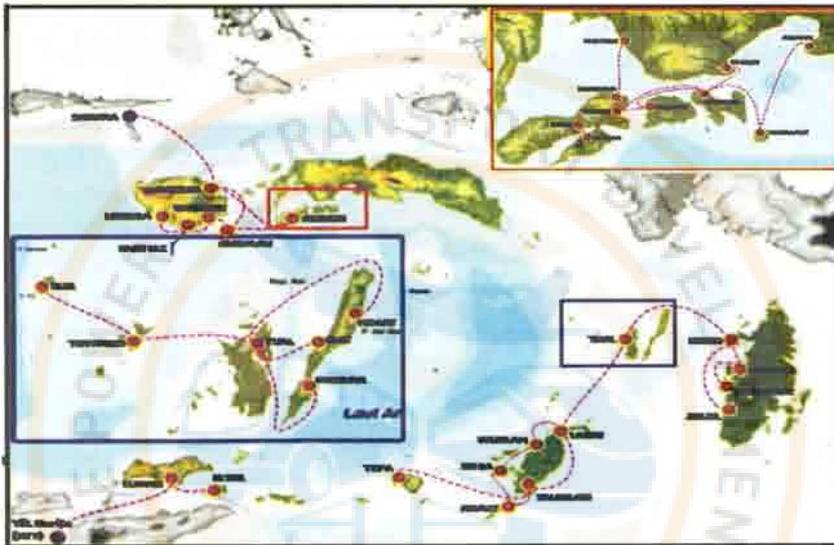
HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pergerakan Penumpang dan Barang

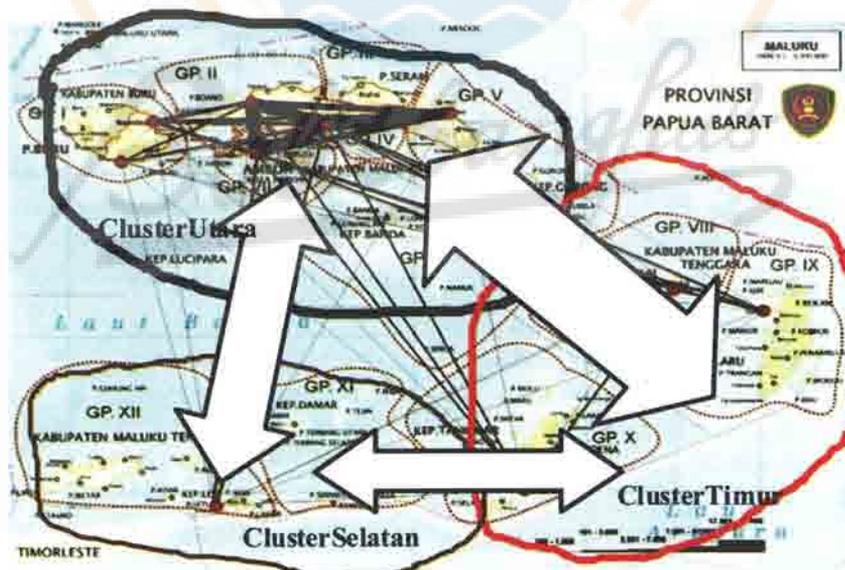
Keterkaitan interaksi pulau-pulau di wilayah Provinsi Maluku mengikuti pola pergerakan barang dan penumpang, aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Tingkatan aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan sumberdaya ekonomi, secara

fisik maupun non fisik terlihat dari besaran trafik pergerakan barang dan penumpang.

Keterkaitan antar wilayah gugus pulau Provinsi Maluku, secara internal terwujud dalam bentuk pola interaksi antar pusat-pusat pertumbuhan yang berhirarki, membentuk pola jaringan transportasi wilayah secara regional dalam satu kesatuan jaringan transportasi.

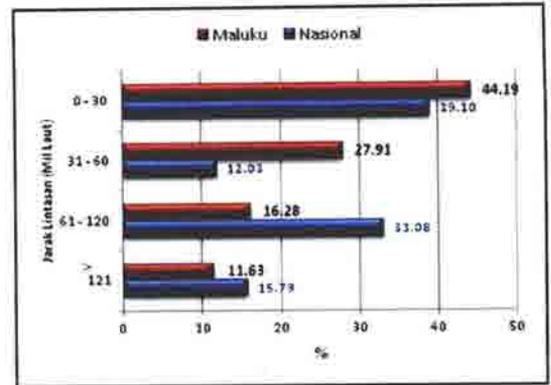


Gambar 2. Jaringan transportasi penyeberangan trans Maluku



Gambar 3. Diserline Penumpang dan Barang, ATTN 2011

Hal inilah, yang diharapkan berkembang, terintegrasi antara transportasi jalan dan penyeberangan dalam satu kesatuan sistem yang disebut Trans Maluku, untuk mendukung berkembangnya wilayah Prov. Maluku. Berdasarkan hasil survei Asal dan Tujuan Transportasi Nasional ATTN 2011, *desire line* pergerakan penumpang dan barang yang terdapat pada pergerakan internal antar gugus pulau di bagian utara yaitu gugus pulau I s/d VII. Gugus pulau dibagian timur dan selatan relatif rendah interaksinya. Begitupula terhadap interaksi antar gugus pulau VIII s/d XII belum begitu berkembang.



Gambar 4. Jarak Lintasan Penyeberangan

2. Karakteristik operasional angkutan Ferry

Distribusi jumlah kapal yang beroperasi di Prov. Maluku berdasarkan kapasitas kapal, diperlihatkan dalam tabel 1.

a. Jarak Lintasan Penyeberangan

Jarak lintasan penyeberangan sangat bervariasi, lintasan yang paling banyak dilayani kapal penyeberangan berjarak kurang dari 30 mil laut sebanyak 44% dan secara nasional lintasan ini sebanyak 39%.

b. Kecepatan dan Kapasitas Kapal Penyeberangan

Kecepatan kapal penyeberangan secara nasional digolongkan 5 klaster yaitu, kecepatan kurang dari 7 knot sangat rendah, kecepatan 8 s/d 9 knot berkecepatan rendah, 10 s/d 12 knot berkecepatan sedang, 13 s/d 15 knot kapal berkecepatan tinggi dan di atas 16 knot digolongkan berkecepatan sangat tinggi, seperti yang ditampilkan pada tabel 2.

Mayoritas kecepatan kapal antara 10 s/d 12 knot atau sekitar 18- 22 kilometer per jam sebanyak 137 unit (64%), kecepatan diatas 16 knot terdapat sekitar 7 %.

Tabel 1. Lalu lintas Harian Lintasan Penyeberangan

Lintasan Penyeberangan	Trip	Penumpang	Sepeda Motor	Kendaraan	Barang (Ton)	SKP
Galala-Poka	77	3.077	1.969	338	-	
Hunimua-Waipirit	14	1.181	351	168	115	
Galala-Namlea	1	241	26	10	2	
Tulehu-Kailolo-Umeh Putih-Wailey	4	52	20	3	6	
Tulehu-Umeputih-Nahalia- Amahai	2	30	7	2	5	
Galala-A'lauw-W'sisi-Namrole- Leksula	2	101	6	2	1	

Sumber: Hasil Analisis 2012

Tabel 2 Kecepatan Kapal Penyeberangan

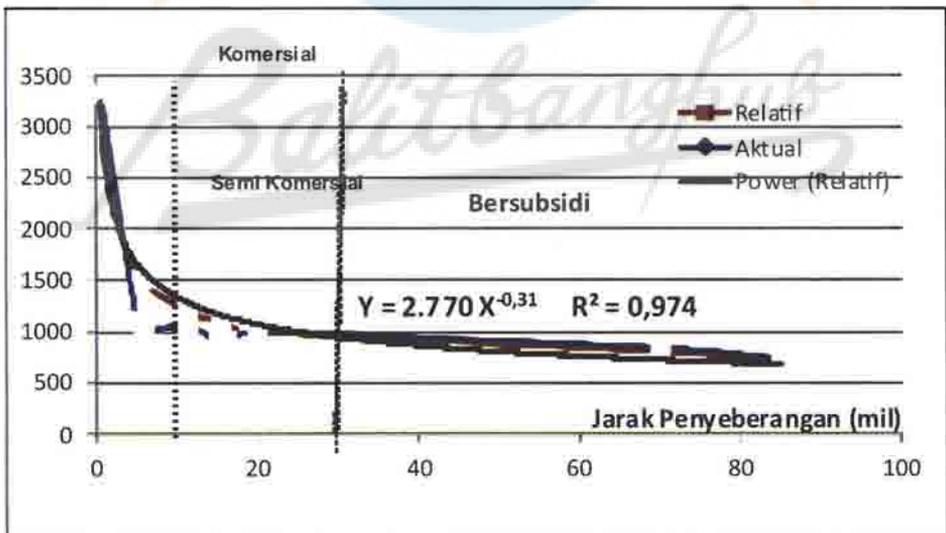
Klaster	Kecepatan		Jumlah Kapal	Distribusi (%)	Distribusi Klaster
	knot	km/Jam			
Sangat Rendah	< 7	12,97	7	3,27	3,27
Rendah	8	14,82	10	4,67	12,15
	9	16,68	16	7,48	
Sedang	10	18,53	56	26,17	64,02
	11	20,38	50	23,36	
	12	22,24	31	14,49	
Tinggi	13	24,09	13	6,07	13,55
	14	25,94	11	5,14	
	15	27,80	5	2,34	
Sangat Tinggi	< 16	29,65	15	7,01	7,01
Jumlah			214	100	100,00

Untuk pelayaran penyeberangan gugus pulau Trans Maluku terdapat 2 kapal berkecepatan sangat rendah (6 sampai dengan 7 knot), 1 kapal berkecepatan rendah dan 9 kapal berkecepatan sedang (10 sampai dengan 12 knot). Kapasitas kapal (GT) penyeberangan secara nasional sangat beragam. Namun hampir 50 % dari kapal tersebut berkapasitas antara 251- 500 GT.

c. Tarif Transportasi Penyeberangan

Tarif yang diharapkan masyarakat adalah penyediaan jasa transportasi sesuai

daya beli masyarakat menurut kelasnya, memperhatikan perkembangan kemampuan penyedia jasa transportasi, terutama angkutan penyeberangan yang bersubsidi. Perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk memenuhi kebutuhan transportasi terhadap pendapatan berkisar 20-30%. Lintasan penyeberangan yang berjarak kurang dari 12 mil, umumnya dikomersialkan dan semi komersial adalah yang berjarak sampai dengan 30 mil. Lintasan yang berjarak di atas 40 mil



Gambar 5 Tarif Transportasi Penyeberangan

mendapat subsidi keperintisan, kecuali lintasan Galala-Namlea berjarak 85 mil berstatus komersial.

Lintasan komersial umumnya berprospek di *cluster* utara dibanding *cluster* Timur dan Selatan. Hal ini, terkait dengan pertumbuhan ekonomi dan kepadatan penduduk.

3. Kinerja Pelayanan Transportasi Penyeberangan

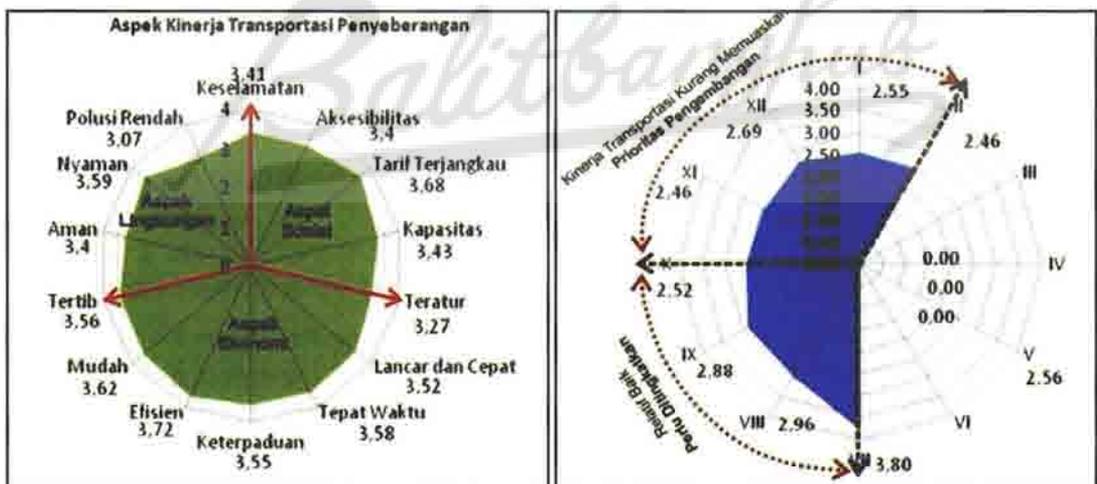
Indikator yang perlu diperhatikan adalah keteraturan layanan transportasi dan polusi perairan di pelabuhan. Begitupula terhadap aspek keselamatan dan keamanan serta aspek akses kewilayah *hinterland* pelabuhan penyeberangan. Secara umum, indikator kinerja yang terkait aspek ekonomi lebih baik dibanding kinerja pada aspek sosial lingkungan jauh

Aksesibilitas jaringan pelayanan transportasi belum menjangkau seluas mungkin wilayah gugus pulau dalam mendukung aktivitas sosial masyarakat, terutama pada aksesibilitas pencapaian simpul transportasi dari pusat-pusat produksi dan permukiman. Keadaan tersebut terlihat dari indikator

perbandingan antara panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah layanan.

Indikator yang cukup baik adalah indikator **Efisien** yaitu kemampuan memberikan manfaat maksimal dengan pengorbanan tertentu yang ditanggung baik oleh pemerintah, operator, masyarakat maupun lingkungan atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan terukur dari perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi tingkat penggunaan kapasitas transportasi, dinyatakan dengan indikator faktor muat penumpang, barang, dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

Kapasitas kapal ferry mengangkut penumpang, barang dan kendaraan, dan ketersediaan prasarana untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut diukur berdasarkan indikator perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-mil atau ton-mil dengan kapasitas yang tersedia.



Gambar 6. Kinerja transportasi penyeberangan Gugus Pulau

Polusi yang ditimbulkan oleh operasionalisasi sarana transportasi, terutama pada kondisi perairan di pelabuhan penyeberangan diukur antara lain dengan perbandingan antara tingkat polusi yang terjadi terhadap ambang batas polusi yang telah ditetapkan, dinilai sangat memperhatikan (*cause for concern*). Kinerja keselamatan transportasi penyeberangan dinilai kurang baik, terkait kondisi perairan, gelombang laut dan kelaiklautan kapal yang menjadi ancaman terhadap kecelakaan di laut. Perlu perhatian dan mentaati aturan IMO (*Internasional Maritime Organization*), untuk meningkatkan keselamatan di laut.

KESIMPULAN

1. Pergerakan barang antar Gugus Pulau mengikuti pergerakan penumpang, membentuk segitiga keterhubungan antara Ambon, Piru dan Bula. Masohi merupakan simpul utama dari ketiganya. Interaksi *cluster* utara kebagian timur dan selatan masih sangat lemah, begitupula interaksi antar *cluster* timur dan selatan. Jaringan yang berstatus komersial terdapat pada lintasan Poka-Galala, Galala- Namlea, Hunimua-Waipirit. Lintasan penyeberangan *cluster* Timur dan Selatan masih bersubsidi. 42 % lintasan penyeberangan berjarak kurang dari 30 mil dan 28% berjarak antara 31-60 mil. Kapasitas kapal Ro-Ro berkisar 250-500 GRT dan berkecepatan antara 7-12 knot.
2. Kinerja pelayanan transportasi penyeberangan masih jauh dari kecukupan terutama aspek kenyamanan, polusi, keselamatan, aksesibilitas, dan frekuensi keteraturan. Gugus Pulau

yang berpusat di Ambon, Tual, Dobo dan Saumlaki relatif cukup baik, meskipun masih memerlukan peningkatan. Pengembangan transportasi hendaknya diprioritaskan pada wilayah gugus pulau di bagian selatan, untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi antara *cluster* utara dan selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Jinca, M. Yamin, 2011. *Transportasi Laut Indonesia (Analisis Sistem dan Studi Kasus)*, Brillian Internasional, Surabaya.
- Jinca, M. Yamin, 2006. *Pengembangan Kebijakan Infrastruktur Perdesaan Sektor Transportasi Laut dan Udara* (Menko Perekonomian, University Network for Rural Infrastruktur Dev. Australian Government AUSAID, Jakarta).
- Morlok, Edward K., 1978, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, McGraw-Hill Kogakusha Ltd, Tokyo.
- Rodrigue, Jean-Paul. 2007. *The Geography of Transport System Departemen of Economic and Geography*, Hofstra University.
- Rustiadi, E., Saefulhakim., S., Panuju, D. R., 2009, *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*, Crespent Press dan Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.
- Saaty, Thomas L., (1985). *Decision Making For Leaders,. The Analytical Hierarchy Process for Decisions in a Company World*. RWS Publication. Pittsburgh.
- Undang Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Kementerian Perhubungan.