

KAJIAN PERKEMBANGAN JUMLAH PENUMPANG KAPAL FERRY BAJOE – KOLAKA 3 (TIGA) TAHUN TERAKHIR

Riyanto, Egbert Edward, Rukmini, Muh. Jafar.

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Jl. Tentara Pelajar No. 173,

Makassar Telp. (0411) 3616975

Abstrak

Dahulu saat belum mengenal alat transportasi yang praktis seperti sekarang, manusia membutuhkan waktu berbulan-bulan untuk sampai ke tujuannya. Jika daerah yang dijelajah adalah dataran yang luas, manusia akan menggunakan tenaga hewan seperti kuda dan lain-lain, namun tetap saja waktu tempuhnya masih membutuhkan waktu yang lama. Jika daerah tujuannya terpisah dengan perairan, manusia menggunakan rakit atau perahu berlayar kecil agar sampai ke tujuannya.

Menyadari pentingnya transportasi, pemerintah memberi perhatian khusus pada sistem transportasi di negaranya. Kebutuhan transportasi selalu berkembang seiring dengan waktu. Peningkatan kualitas transportasi yang dilihat dari kemampuan jarak jelajah, kenyamanan, tingkat harga, efisiensi waktu, dan standard keamanan dan keselamatan selalu menjadi hal yang diperhatikan oleh pemerintah. Pasti setiap pemerintah di suatu negara memiliki keadaan dan kondisi sistem transportasi yang berbeda-beda.

Dengan mengetahui perbedaan-perbedaan cara penanganan sistem transportasi dari negara lain, akan menjadi bahan input yang menarik untuk selanjutnya digunakan untuk mengembangkan sistem transportasi di tanah air sendiri. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai perusahaan jasa angkutan dan pengelola pelabuhan penyeberangan untuk muatan, kendaraan dan barang memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan pelayaran nasional.

1. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Sebagai upaya agar PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dapat menjadi BUMN yang memberikan kontribusi bagi Negara. Salah satu kebijakan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah melakukan penambahan kapal Ro - Ro untuk beberapa lintasan penyeberangan. Diantaranya adalah lintas Bajoe - Kolaka.

Lintasan Bajoe – Kolaka adalah lintasan yang menghubungkan Provinsi Sulawesi Selatan dengan Provinsi Sulawesi Tenggara. Saat ini lintasan Penyeberangan Bajoe – Kolaka dilayani oleh 8 s/d 10 kapal motor penyeberangan yang dikelola oleh 5 (lima) perusahaan angkutan penyeberangan yaitu PT. Jemla Ferry, PT. Jembatan Madura, PT. Juli Rahayu, PT. Bukaka Lintas Tama dan PT. ASDP (Persero). Dari kesembilan buah kapal motor penyeberangan yang dimaksud dibagi dalam 2 (dua) kelompok yaitu masing – masing 4 s/d 5 kapal home base di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dan 4 s/d 5 kapal home base di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dan bergilir disetiap pelabuhan. .

Berdasarkan hal tersebut di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Perkembangan Jumlah Muatan Kapal Ferry Bajoe-Kolaka 3 (Tiga) Tahun Terakhir”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana gambaran jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka dalam kurung waktu 3 (Tiga) Tahun terakhir trend 1 tahun perbulan?
2. Bagaimana ketersediaan (Kapal Fery) dilihat dari jumlah muatan/bulan?
3. Bagaimana perkembangan jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka 3 (Tiga) Tahun terakhir?

C. Tujuan Penulisan

1. Memperoleh gambaran jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka dalam kurung waktu 3 (Tiga) Tahun terakhir trend 1 tahun perbulan.
2. Menganalisa ketersediaan (Kapal Fery) dilihat dari jumlah muatan/bulan
3. Mengetahui perkembangan jumiah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka 3 (Tiga) Tahun terakhir

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan dari tujuan tersebut di atas maka manfaat yang dapat diperoleh dalam penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan masukan atau perbandingan bagi pengelola pelabuhan penyeberangan Bajoe - Kolaka.
2. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah dan swasta untuk mengatur ketersediaan armada angkutan penyeberangan.
3. Dapat mengetahui kenaikan jumlah muatan kapal ferry Bajoe- kolaka

2. Tinjauan Pustaka

A. Pengertian Kapal

Kapal yang akan beroperasi adalah kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau Laik Laut (*Seaworthy*). Kelaik lautan suatu kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta muatan dan status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

B. Pengertian Angkutan Laut

Angkutan laut sebagaimana halnya dengan moda angkutan lainnya, memiliki peran yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian, menetapkan perwujudan wawasan nusantara. Memperkokoh persatuan dan kesatuan tanpa meningkatkan ketahanan nasional serta mempercepat hubungan antar bangsa

C. Pengertian Pelabuhan

Tujuan kegiatan pelabuhan, dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi, kepentingan pemerintah dan lain-lain. Oleh karena itu pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam perhubungan laut perlu ditingkatkan dan di kembangkan baik menyangkut sarana maupun prasarananya sehingga arus kapal, barang, muatan maupun kegiatan lain yang berhubungan langsung

dengan kegiatan pelabuhan yang pada akhirnya akan meningkatkan perekonomian suatu daerah.

D. Karakteristik Kapal Ferry

Kapal Ferry adalah Kapal laut yang digunakan sebagai sarana transportasi angkutan laut.

Menurut Nasution (1996) sebagai produk suatu teknologi transportasi, sebuah ferry mempunyai ciri-ciri umum sebagai berikut :

1. Geladak disyaratkan dengan lebar yang cukup besar untuk pengangkutan kendaraan agar arus masuk keluarnya kendaraan menjadi cepat. Penempatan kendaraan sedemikian rupa sehingga terlindung dari air laut.
2. Memiliki pintu rampa, baik itu di haluan dan di buritan maupun di samping.
3. Kapal di lengkapi dengan balok pelintang yang cukup dan juga dilengkapi dengan fender untuk mencegah terjadinya *shock*.

Bentuk – bentuk muatan yang bisa diangkut dengan kapal ferry adalah (Nasution, 1996) :

1. Bisa bergerak sendiri, misalnya mobil.
2. Barang – barang di atas truk dan muatan dalam bus.
3. Barang -- barang di atas roll plate.
4. Kontainer di atas chassis.
5. Muatan yang bergerak.

E. Kelebihan Muatan Kapal

Kelebihan muatan (*over capacity*) adalah kondisi dimana kapal mengangkut muatan melebihi kapasitas yang dapat di angkut sebagaimana ditentukan dalam sertifikat kelaiklautan kapal. Hal ini akan menyebabkan kapal menjadi sulit untuk di kendalikan dan mengalami minus stabilitas (tidak seimbang) yang pada akhirnya berujung pada terjadinya kecelakaan kapal. Terjadinya kecelakaan kapal tentu akan membawa dampak yang sangat

merugikan bagi muatan. Oleh karena itu perusahaan angkutan harus bertanggungjawab atas kerugian tersebut.

F. Teknik Peramalan

Pada dasarnya teknik peramalan dibedakan menjadi dua, yaitu teknik peramalan kualitatif dan peramalan kuantitatif. Teknik peramalan kualitatif berhubungan dengan data-data kualitatif, sedangkan teknik peramalan kuantitatif berdasarkan data-data yang berupa angka-angka.

1. Peramalan Kualitatif

Peramalan dengan metode ini jika data kuantitatif yang berkaitan faktor-faktor yang langsung mempengaruhi permintaan tidak cukup memadai. Apabila dari data yang tidak cukup memadai ini dipaksakan untuk dasar peramalan maka hasilnya diperkirakan atau dikhawatirkan terjadi bias, tidak proporsional, dan tidak memiliki relevansi yang cukup kuat. Oleh karena itu dipergunakan metode peramalan kualitatif.

2. Peramalan Kuantitatif

1. Teknik dan Analisis Runtut Waktu

a) Trend Sekuler

Peramalan model trend sekuler dilakukan dengan menarik garis secara kasar atau serampang mengikuti kecenderungan permintaan yang terjadi secara siklus dari tahun ke tahun.

Kalau kecenderungan permintaan di tahun-tahun yang akan datang naik maka garis trend yang kita tarik cenderung menaik untuk tahun yang akan datang. Tetapi kalau kecenderungannya turun maka kita tarik garis trend menurun untuk tahun-tahun yang akan datang.

a) Fluktuasi Siklus

Siklus perubahan atau naik turunnya volume permintaan selama tahun-tahun yang telah lalu dan yang akan datang yang kita telah

tarik kecenderungannya tentu disebabkan atau dipengaruhi oleh sejumlah faktor yang secara periodik dan tetap harus ada atau terjadi selama periode tahunan yang akan datang.

b) Metode Proyeksi Trend

Metode proyeksi trend ini merupakan metode yang paling sederhana dibanding dengan metode lainnya. Karena di dalam metode ini hanya menarik secara garis lurus sesuai dengan kecenderungan data time series yang ada. Jika data time series yang dijadikan pijakan dalam menarik garis lurus ini ada kecenderungan meningkat, maka garis lurus yang ditarik cenderung naik sesuai dengan kecenderungan peningkatan yang terjadi atau akan terjadi. Jika sebaliknya cenderung juga sebaliknya dalam menarik garis lurus yang akan ditarik. Tergantung dari kecenderungan atau trend yang akan diikuti naik atau turunnya.

Pedoman rumus yang dipakai dalam menarik garis lurus ini adalah formula berikut ini :

$$St = So + bt$$

Dimana St merupakan nilai variabel yang akan diramal pada periode t . So adalah merupakan nilai estimasi dari time series (nilai konstanta dari fungsi forecast) pada tahun dasar. Dan b merupakan koefien kecenderungan kemiringan garis ramalan yang akan ditarik, atau angka absolut pertumbuhan atau penurunan per periode. Dan t merupakan lama waktu dimana time series dalam periode yang diramalkan.

c) Metode Variasi Musim

Melakukan prakiraan volume permintaan konsumen di waktu-waktu yang akan datang dapat didasarkan pada gelombang musiman yang melekat pada kultur budaya atau kebiasaan dari kebiasaan masyarakat. Tetapi dapat juga karena faktor sifat dan

keadaan alam yang melekat pada iklim atau cuaca. Misalnya produksi musim semi, gugur dan musim penghujan dan bahkan musim kemarau, produk apa yang sedang atau akan datang musimnya.

d) Metode Rata-rata Bergerak

Metode rata-rata bergerak ini dilakukan untuk lebih memperbaiki hasil dari metode trend yang dinilai cukup kasar dan cukup beresiko penyimpangan dari hasil trend seperti yang kita telah tampilkan sebelum ini. Metode rata-rata bergerak, sesuai dengan namanya bergerak dilakukan dengan pengelompokkan periode waktu dihitung rata-ratanya menurut pengelompokkan waktu yang dinilai dapat mewakili sifat data yang akan dihitung. Metode Rata-rata tertimbang (*Exponential Smoothing*)

Metode *Exponential Smoothing* ini merupakan metode yang lebih halus lagi dari pada metode rata-rata bergerak. Jadi metode ini lebih hati-hati dalam memprediksi atau meramal permintaan yang akan terjadi di masa akan datang.

2. Metode Ekonometri

Metode ekonometri merupakan metode prediksi volume atau nilai dependen variabel independen yang relevan dan cukup signifikan mempengaruhi dependen variabel tersebut. Secara ekonomi dari model ekonometri ingin dilihat relevansinya pengaruh independent variabel terhadap dependen variabel. Bahkan juga ingin melihat apakah antar variabel independent itu saling mempengaruhi dan berapa besar pengaruh mempengaruhi antar variabel independen ini atas besarnya pengaruh terhadap dependen variabel. Juga ingin dilihat berapa tepat antara kebenaran statistik dikoreksi dengan kebenaran secara ekonomi.

G. Kerangka Pikir



3. Metode Penelitian

a. Lokasi dan Waktu Penelitian.

Penelitian ini terletak di Komp Pelabuhan Penyebarangan 24 Bajoe-Bone Sulawesi selatan adapun waktu penelitian ini yaitu selama \pm 1 bulan dari awal Maret 2014 sampai akhir Maret 2014 dan ASDP Bajoe.

b. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian, penulis menggunakan beberapa metode yaitu :

1. Penelitian kepustakaan (*library research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mencari data dari berbagai literatur, surat kabar, buku-buku, dan tulisan lain termasuk referensi dari Pelabuhan Bajoe.
2. Penelitian Lapangan (*field Research*), yaitu penelitian yang dilakukan secara langsung pada perusahaan yang menjadi objek penelitian yang terdiri atas :
 - a. Observasi yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung dalam kegiatan pengolahan data pada PT. ASDP Cabang Bone.

- b. *Interview*, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan wawancara langsung dengan pimpinan perusahaan dan beberapa staf dan karyawan lainnya guna memperoleh informasi secara mendalam yang ada kaitanya dengan penelitian ini.
- c. Dokumentasi yaitu dengan mengumpulkan dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

c. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang digunakan dalam penyusunan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jenis Data

- a. Data kualitatif, yaitu berupa data yang diperoleh melalui informasi atau keterangan yang dilakukan dalam bentuk konsep dari perusahaan baik secara lisan maupun secara tertulis yang dapat menunjang data kuantitatif seperti, gambaran umum perusahaan dan struktur organisasi serta tugas masing-masing bagian dari struktur organisasi.
- b. Data kuantitatif yaitu jenis data yang diperoleh dalam bentuk angka-angka yang berasal dari perusahaan dan dapat dihitung, seperti penetapan tarif jasa angkutan laut.

2. Sumber Data

- a. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari perusahaan dengan cara melakukan pengamatan dan wawancara langsung dengan pimpinan perusahaan, staf dan para karyawan (ASDP).
- b. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui catatan atau dokumen yang dimiliki oleh perusahaan yang berhubungan dengan penelitian ini.

d. Metode Analisis

Untuk menguji kebenaran hipotesis yang telah dikemukakan sebelumnya, maka digunakan analisis sebagai berikut :

1. Analisis deskriptif yaitu analisis yang digunakan untuk menjelaskan gambaran tentang keadaan Jumlah Muatan Kapal Fery Bajoe Kolaka.
2. Analisis kualitatif yaitu analisis yang menjelaskan tentang perkembangan jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka.
3. Analisis perkembangan yaitu analisis yang digunakan untuk menghitung tingkat perkembangan Jumlah muatan Kapal Fery Bajoe-Kolaka. Adapun rumus yang digunakan yaitu :

$$I.P = \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\%$$

Dimana :

I.P = Indeks persentase

P_n = Tahun berjalan

P_o = Tahun lalu.

3. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

a. Kondisi Sosial Ekonomi Daerah Layanan Pelabuhan Bajoe

Hasil penelitian Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat (LPPM) Universitas Hasanuddin pada tahun 2005 diperoleh wilayah layanan (hinterland) pelabuhan Bajoe. Penentuan wilayah ini didasarkan pada survey Asal dan Tujuan Muatan dan kendaraan. Adapun wilayah layanan pelabuhan Bajoe terdiri atas wilayah layanan utama yaitu Kabupaten Bone dan Kota Makassar dan wilayah layanan pendukung seperti kabupaten Bulukumba, Maros, Sinjai, Soppeng, Enrekang, Polmas dan Wajo. Wilayah Layanan pelabuhan Bajoe hampir setengah wilayah provinsi Sulawesi Selatan merupakan wilayah layanan pelabuhan ini. Olehnya itu maka perkembangan pelabuhan ini nantinya sangat ditentukan oleh kondisi sosial ekonomi Provinsi Sulawesi Selatan pada umumnya dan Kota Makassar pada khususnya.

b. Kondisi Sosial Ekonomi Daerah Layanan Pelabuhan Kolaka

Daerah layanan pelabuhan Kolaka terdiri atas wilayah utama adalah Kota Kendari dan Kabupaten Kolaka dan wilayah pendukung seperti

kabupaten Bombana, Konawe. Wilayah layanan pelabuhan tersebut setengah dari wilayah daratan Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan wilayah layanan pelabuhan Kolaka. Olehnya itu maka perkembangan social ekonomi wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara pada umum dar. Kota Kendari pada khususnya sangat berpengaruh pada perkembangan pelabuhan ini.

c. Kondisi Pelayanan Pelabuhan

Guna melayani kegiatan kapal di pelabuhan, lintasan Bajoe – Kolaka didukung fasilitas pelabuhan, masing – masing pelabuhan dilengkapi dua unit dermaga yaitu dermaga beton (Unmovable Bridge) dan dermaga Movable Bridge (MB). Masing – masing dermaga tersebut melayani 6 kapal setiap hari (3 kapal berangkat dan 3 kapal datang).

Waktu yang dibutuhkan untuk setiap kapal di dermaga rata – rata 3 jam yang terdiri atas waktu muat 2 jam dan waktu bongkar 1 jam. Lama waktu di pelabuhan khususnya waktu muat disebabkan oleh karena penyesuaian dengan proses penjadwalan (headway 3 jam). Waktu pelayaran pada lintasan ini 8 – 9 jam, sehingga waktu operasi pelabuhan berada pada kisaran 17 – 18 jam/hari.

d. Produksi Angkutan

Potensi muatan lintasan Bajoe – Kolaka terdiri atas muatan, barang dan kendaraan. Khusus untuk kendaraan masih terbagi lagi dalam beberapa golongan namun pada hasil data yang diperoleh angkutan kendaraan dibagi atas kendaraan roda 2 dan dan kendaraan roda 4.

4. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

A. Gambaran Perkembangan Jumlah Muatan Bajoe-Kolaka Dalam Kurun Waktu 3 (Tiga) Tahun Terakhir

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh di lokasi penelitian yakni pelabuhan Bajoe – Kolaka diperoleh data sebagai beriku:

Tabel 5.1 data produksi kapal fery di pelabuhan Bajoe – Kolaka perbulan pada tahun 2011

BULAN	TRIP	PRODUKSI				Total
		Muatan	Kendaraan	Barang	Hewan	
Januari	205	11.587	5.322	944	150	18.003
Februari	199	8.185	4.688	445	110	13.428
Maret	224	9.269	5.248	243	40	14.800
April	218	8.800	5.002	866	95	14.763
Mei	223	10.729	5.296	796	85	16.906
Juni	232	11.718	5.381	453	109	17.661
Juli	250	15.490	6.476	298	70	22.334
Agust.	258	15.762	7.889	407	125	24.183
Sept.	261	24.477	7.658	813	260	33.208
Oktober	236	11.298	5.567	734	360	17.959
Novem.	240	16.674	6.653	592	120	24.039
Desem.	257	10.902	5.624	351	92	16.972
Jumlah	2.803	154.891	70.804	6.942	1.619	234.256

Sumber: Data ASDP 2014

Dari tabel 5.1 tersebut di atas, maka dapat diuraikan tren data produksi dari pelabuhan Bajoe-Kolaka (perbulan) berdasarkan data jumlah muatan pada tahun 2011, pada bulan januari total muatan 18.003, selanjutnya pada bulan Februari jumlah muatan menurun dengan total 13.428, pada bulan Maret jumlah muatan hanya mengalami sedikit peningkatan dengan total 14.800, sedangkan pada bulan April jumlah muatan tidak mengalami perubahan yang berarti dengan total 14.763, namun pada bulan Mei jumlah muatan meningkat dengan total 16.906 dan pada bulan Juni muatan kembali meningkat dengan total 17.661, kemudian pada Juli jumlah muatan mengalami peningkatan dengan total 22.334, selanjutnya pada bulan Agustus jumlah muatan kembali meningkat dengan total 24.183, lalu pada bulan September jumlah muatan mengalami peningkatan yang sangat signifikan dengan total 33.208, namun pada bulan Oktober jumlah

muatan mengalami penurunan yang signifikan pula dengan total 17.959, pada bulan November jumlah muatan kembali meningkat dengan total 24.039, dan di akhir tahun 2011 bulan Desember total muatan 16.972.

Data tersebut menggambarkan statistik jumlah muatan mengalami fluktuatif (tidak tetap). Tren lonjakan muatan terjadi pada bulan September, terjadinya lonjakan muatan pada bulan september dikarenakan pada bulan itu ada hari raya idul fitri atau perayaan hari besar umat islam sehingga terjadi arus mudik dan arus balik lebaran yang mengakibatkan tren lonjakan muatan tinggi. Selanjutnya ketersediaan armada kapal pada tren 1 tahun/bulan cukup memadai sehingga petugas pelabuhan Bajoe - Kolaka dapat mengantisipasi terjadinya lonjakan muatan tersebut.

Tabel 5.2 data produksi kapal fery di pelabuhan Bajoe – Kolaka perbulan pada tahun 2012

BULAN	TRIP	PRODUKSI				Total
		Muatan	Kendaraan	Barang	Hewan	
Januari	276	11.038	5.808	308	210	17.364
Februari	221	8.680	5.165	311	200	14.356
Maret	265	7.980	5.458	415	100	13.953
April	254	8.293	5.264	328	80	13.965
Mei	228	9.746	5.027	449	110	15.332
Juni	236	10.937	5.177	680	110	16.904
Juli	285	13.016	6.628	742	120	20.506
Agust.	286	20.492	8.747	521	222	29.982
Sept.	240	12.920	6.394	404	130	19.848
Oktober	252	11.008	6.120	464	210	17.802
Novem.	244	11.820	6.413	358	120	19.711
Desem.	284	10.471	5.812	370	210	16.863
Jumlah	3.087	136.914	72.426	5.394	1.822	216.556

Sumber: Data ASDP 2014

Dari tabel 5.2 tersebut di atas, maka dapat diuraikan tren data produksi dari pelabuhan Bajoe - Kolaka (perbulan) berdasarkan data jumlah muatan pada tahun 2012, pada bulan Januari total muatan 17.364, selanjutnya pada bulan Februari jumlah muatan menurun dengan total 14.356, pada bulan Maret jumlah muatan hanya mengalami sedikit perubahan dengan total 13.953, sedangkan pada bulan April jumlah muatan tidak mengalami perubahan yang berarti dengan total 13.965, namun pada bulan Mei jumlah muatan meningkat dengan total 15.332 dan pada bulan Juni muatan kembali meningkat dengan total 16.904, kemudian pada Juli jumlah muatan mengalami peningkatan dengan total 20.506, selanjutnya pada bulan Agustus jumlah muatan kembali meningkat secara signifikan dengan total 29.982, lalu pada bulan September jumlah muatan berkurang dengan total 19.848, dan pada bulan Oktober jumlah muatan mengalami penurunan pula dengan total 17.802, pada bulan November jumlah muatan kembali meningkat dengan total 18.771, dan di akhir tahun 2012 bulan Desember total muatan 16.863.

Data tersebut menggambarkan statistik jumlah muatan mengalami fluktuatif (tidak tetap). Tren lonjakan muatan terjadi pada bulan Agustus, terjadinya lonjakan muatan pada bulan Agustus dikarenakan pada bulan itu ada hari raya idul fitri atau perayaan hari besar umat islam sehingga terjadi arus mudik dan arus balik lebaran yang mengakibatkan tren lonjakan muatan tinggi. Selain Selanjutnya ketersediaan armada kapal pada tren 1 tahun/bulan cukup memadai sehingga petugas pelabuhan bajoe-kolaka dapat mengantisipasi terjadinya lonjakan muatan tersebut.

Tabel 5.3 data produksi kapal fery di pelabuhan Bajoe – Kolaka perbulan pada tahun 2013

BULAN	TRIP	PRODUKSI				Total
		Muatan	Kendaraan	Barang	Hewan	
Januari	276	8.165	4.955	459	130	13.709
Februari	253	7.202	4.629	266	160	12.257
Maret	248	8.145	5.272	336	170	13.923
April	239	7.556	4.712	264	170	12.704
Mei	235	7.708	4.686	195	210	12.799
Juni	242	8.925	5.544	343	140	15.952
Juli	236	7.600	4.895	346	340	13.179
Agust.	236	15.773	7.636	296	150	23.855
Sept.	232	6.841	4.883	394	75	12.193
Oktober	238	10.790	6.133	427	110	17.460
Novem.	240	7.285	5.159	422	100	12.966
Desem.	237	7.910	5.323	50	-	13.283
Jumlah	2.912	103.902	63.825	3.798	1.755	173.280

Sumber: Data ASDP 2014

Dari tabel 5.3 tersebut di atas, maka dapat diuraikan tren data produksi dari pelabuhan Bajoe - Kolaka (perbulan) berdasarkan data jumlah muatan pada tahun 2013, pada bulan Januari total muatan 13.709, selanjutnya pada bulan Februari jumlah muatan menurun dengan total 12.257, pada bulan Maret jumlah muatan hanya mengalami sedikit perubahan dengan total 13.923, sedangkan pada bulan April jumlah muatan tidak mengalami perubahan yang berarti dengan total 12.704, namun pada

bulan Mei jumlah muatan tidak mengalami perubahan yang berarti pula dengan total 12.799 dan pada bulan Juni muatan kembali meningkat dengan total 15.952, kemudian pada Juli jumlah muatan berkurang dengan total 13.179, selanjutnya pada bulan Agustus jumlah muatan kembali meningkat secara signifikan dengan total 23.855, lalu pada bulan September jumlah muatan berkurang dengan total 12.193, dan pada bulan Oktober jumlah muatan mengalami peningkatan dengan total 17.460, pada bulan November jumlah muatan kembali berkurang dengan total 12.966, dan di akhir tahun 2013 bulan Desember total muatan 13.283.

Data tersebut menggambarkan statistik jumlah muatan mengalami fluktuatif (tidak tetap). Tren lonjakan muatan terjadi pada bulan Agustus, terjadinya lonjakan muatan pada bulan Agustus dikarenakan pada bulan itu ada hari raya idul fitri atau perayaan hari besar umat islam sehingga terjadi arus mudik dan arus balik lebaran yang mengakibatkan tren lonjakan muatan tinggi. Selain Selanjutnya ketersediaan armada kapal pada tren 1 tahun/bulan cukup memadai sehingga petugas peabuhan Bajoe - Kolaka dapat mengantisipasi terjadinya lonjakan muatan tersebut.

Tren jumlah muatan tertinggi terjadi pada tahun 2011, lonjakan jumlah muatan pada tahun 2011 dipengaruhi oleh dibukanya lokasi tambang emas di Bombana yang mengakibatkan tingginya arus muatan pada tahun 2011

B. Ketersediaan Kapal Ferry Di Pelabuhan Bajoe-Kolaka

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh di lokasi penelitian yakni pelabuhan Bajoe – Kolaka diperoleh data sebagai berikut:

Tabel 5.4 kondisi kapal yang beroperasi dipelabuhan Bajoe – Kolaka

NO	NAMA KAPAL	PEMILIK	TAHUN	GRT	KAPASITAS MUAT	
			PEMB.		PNP.	KEND. R-4
1	MERAK	PT. ASDP (PERSERO)	1970	692	365	17
2	MISHIMA	PT. JEMLA FERRY	1982	1,172	278	23
3	KOTABUMI	PT. JEMLA FERRY	1968	1,080	274	40
4	KMP. MANDALA NST	PT. JEMBATAN NUSANTARA	1992	1,333	200	23
5	KOTA MUNA	PT. JULI RAHAYU	1983	686	330	26
6	RAJA DILAUT	PT. JULI RAHAYU	1993	937	554	45
7	KMP. FAIS	PT. AFTA TRANS MANDIRI	1987	745	321	30
8	KMP. PERMATA NST	PT. JEMBATAN NUSANTARA	1968	1,504	462	30
9	KMP. DHARMA KARTIKA I	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA	1995	1,305	360	25
10	KMP. PUTRI GIANYAR	PT. JEMLA FERRY	1984	819	300	36

Sumber: Data ASDP 2014

Dari tabel 5.4 tersebut di atas, maka dapat diuraikan kondisi kapal fery yang beroperasi di pelabuhan Bajoe – Kolaka tiga tahun terakhir berjumlah 10 armada dengan pemilik, tahun, GRT, dan kapasitas muat sebagaimana yang telah digambarkan pada masing-masing armada. Adapun ship particular masing-masing armada dapat dilihat pada lampiran.

C. Perkembangan Jumlah Muatan Kapal Fery Bajoe-Kolaka 3 (Tiga) Tahun Terakhir

Berikut ini akan diuraikan estimasi dan prediksi jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka 3 Tahun terakhir dengan menggunakan rumus perkembangan

$$I.P = \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\%$$

Dimana :

I.P = Indeks persentase

P_n = Tahun berjalan

P_o = Tahun lalu

Tabel 5.5 estimasi perkembangan jumlah muatan kapal fery 3 tahun terakhir

No	Tahun	Total produksi	Persentase (%)
1	2011	234.256	0%
2	2012	216.556	- 8%
3	2013	173.280	- 20%

Sumber : Data ASDP 2014

Dari hasil analisis tren jumlah muatan 1 tahun/bulan dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir berdasarkan rumus forecasting, maka estimasi jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka mengalami penurunan. Hal tersebut dapat dilihat pada tren data tahun 2011 total muatan, kendaraan, barang, dan hewan sebanyak 234.256. selanjutnya pada tahu 2012 total muatan, kendaraan, barang, dan hewan sebanyak 216.556, jumlah tersebut mengalami penurunan dari jumlah tahun sebelumnya sebesar 8%. Kemudian pada tahun 2013 total muatan, kendaraan, barang dan hewan sebanyak 173.280, jumlah tersebut mengalami penurunan dari jumlah tahun sebelumnya sebesar 20%.

Penurunan jumlah muatan di pelabuhan Bajoe-Kolaka diprediksi akan terus mengalami penurunan sehingga jika tidak segera dilakukan pembenahan, maka pelabuhan Bajoe-Kolaka terancam tutup. Penurunan jumlah muatan di pelabuhan Bajoe-Kolaka dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain:

1. Adanya bandara baru yang dibuka di Kolaka dan melaksanakan penerbangan domestik Kolaka-Makassar dan makassar kolaka yang

memungkinkan orang memilih jalur tersebut karena cepat hanya dalam hitungan kurang lebih 1 jam perjalanan dan dalam 1 hari bisa 3 kali penerbangan.

2. Adanya jalur darat makassar-kolaka yang dilalui untuk mengangkut barang dan pengangkutan mobil dan motor baru sehingga jumlah barang yang diangkut fery Bajoe-Kolaka menurun.
3. Beroperasinya kapal cepat di pelabuhan Siwa-Kolaka yang hanya ditempuh dalam waktu 4 jam dengan 2 armada dan dapat beroperasi 2 kali dalam sehari sehingga sebagian muatan pelabuhan Bajoe-Kolaka memilih pelabuhan ini dan berakibat pada penurunan muatan di pelabuhan Bajoe-Kolaka

5. Penutup

a. Simpulan

Dari uraian yang telah dikemukakan di atas, maka dapat diambil beberapa kesimpulan yang berkaitan dengan pembahasan didalam penelitian ini antara lain:

1. Tren jumlah muatan tertinggi terjadi pada tahun 2011, lonjakan jumlah muatan pada tahun tersebut dipengaruhi oleh dibukanya lokasi tambang emas di Bombana.
2. Kapal fery yang beroperasi di pelabuhan Bajoe – Kolaka tiga tahun terakhir berjumlah 10 armada.
3. Perkembangan jumlah muatan kapal fery Bajoe-Kolaka 3 (tiga) tahun terakhir berdasarkan hasil analisis forecasting tren jumlah muatan mengalami penurunan.

b. Saran

Mengingat pelabuhan bajoe-kolaka merupakan pelabuhan bersejarah di Sulawesi maka:

1. Pemerintah setempat dan instansi terkait harus segera melakukan pembenahan untuk menarik animo muatan dan meningkatkan pelayanan terhadap muatan.
2. Pihak regulator dan operator pelabuhan segera mengambil langkah strategis untuk meningkatkan trend jumlah muatan di pelabuhan Bajoe-Kolaka.
3. PT. ASDP agar mengurangi jumlah kapal yang dioperasikan agar perusahaan tidak merugi

6. Daftar Pustaka

Bambang Triatmojo, (1996), *Pelabuhan*, Beta Offset, Jakarta.

Kadir Abdul. M, 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan Ketiga.
Penerbit: PT. Citra Aditya Bhakti.

Keputusan Direktorat Jenderal Laut No. A1.62 / I / I / 96 (1996).

Keputusan Meteri No. 14 tahun 2002, Tentang Pengertian Kapal,

Misliah Idrus & Syamsul Asri. 2011. *Model Permintaan Jasa Angkutan Penyeberangan* Jakarta.

Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Nomor : KD 44 Tahun 2000, Tentang pengertian Kapal Laut. Makassar

Peraturan Pemerintah R.I Nomor 69, 2001, "*Tentang Kepelabuhanan*", Jakarta.

Salim Abbas. H. 2000. *Management Transportasi*. Cetakan Kelima, Penerbit: PT. Ikrar Mandiri Abadi. Jakarta.

Bajoe – Kolaka. Prosiding Hasil Penelitian.