

KAJIAN FAKTOR DOMINASI PENGARUH PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN SUNGAI DI KABUPATEN MERAUKE

Thelly S.H Sembor¹ dan Nikodemus Paliling²

¹Thelly S.H Sembor, Universitas Sains Dan Teknologi Jayapura, putri_deva@yahoo.co.id

²Nikodemus Paliling, Universitas Sains Dan Teknologi Jayapura, nikdem29@gmail.com

ABSTRAK

Suatu transportasi dikatakan baik, apabila waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti itu ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana, sistem jaringannya, kondisi sarana, serta yang tidak kalah penting adalah sikap mental pemakai fasilitas transportasi itu sendiri.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan angkutan sungai dan skenario terbaik untuk meningkatkan intensitas penggunaan angkutan sungai di Kabupaten Merauke. Analisis data dilakukan dengan metode SPSS mencari korelasi dan dasar pengambilan keputusan dengan Analisis Durbin-Watson. Hasil yang didapat dari penelitian ini adalah faktor sosio-demografi dapat diukur dengan, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Lokasi tempat tinggal, Profesi / Pekerjaan, Tingkat pendapatan tiap bulannya. Faktor Karakteristik Pergerakan dapat diukur dengan, Jarak lokasi tujuan yang di tempuh angkutan sungai, keterpaksaan menggunakan angkutan sungai, Maksud Perjalanan. Faktor Sistem Pelayanan Transportasi dapat diukur dengan, Tarif atau ongkos yang di keluarkan untuk melakukan satu kali perjalanan, Kondisi alat transportasi sungai (armada angkutan), Jadwal keberangkatan angkutan sungai di masing-masing dermaga, beban barang yang bisa di angkut oleh angkutan sungai.

Skenario untuk meningkatkan intensitas penggunaan angkutan sungai dapat dilakukan dengan memberikan subsidi dari pemerintah kepada pemilik angkutan sungai sehingga tarif atau ongkos angkutan dapat berkurang, memperbaiki kualitas armada, merubah bentuk armada menjadi lebih besar, dan sistem penjadwalan angkutan sungai yang tetap.

Kata kunci: *Transportasi, Angkutan Sungai, Spss, Korelasi, Durbin-Watson*

1. PENDAHULUAN

Sistem transportasi dari suatu wilayah dapat didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari prasarana atau sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah. Merauke merupakan salah satu Kabupaten yang berada di ujung timur wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang sangat membutuhkan moda transportasi sungai. Karena sebagian besar wilayahnya merupakan daerah perairan sungai. Adanya permintaan akan jasa angkutan sungai di pengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor karakteristik sosio – demografi, faktor karakteristik pergerakan, dan kinerja sistem pelayanan transportasi. Bertahannya masyarakat untuk tetap menggunakan angkutan sungai sebagai transportasi inilah yang membuat penulis mengangkat topik penelitian ini. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan sungai di Kota Merauke. Pengambilan data di lakukan dengan cara membagikan kuesioner dan hasilnya akan di analisis dengan metode SPSS. Harapan dari di lakukannya penelitian ini adalah agar mendapatkan skenario terbaik untuk meningkatkan intensitas penggunaan moda transportasi angkutan sungai di Kabupaten Merauke.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan mempengaruhi. Tamin (1997: 48) menyebutkan sistem transportasi makro tersebut terdiri atas: (a) Sistem kegiatan, (b) Sistem jaringan, (c) Sistem pergerakan lalu lintas, dan (d) Sistem kelembagaan

Sistem pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungan dapat tercipta jika pergerakan diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda menurut Miro (2005:118-121) adalah sebagaimana dijelaskan berikut ini:

1. Karakteristik perjalanan (*Travel characteristic factor*)
Variabel yang dianggap mempengaruhi dalam pemilihan moda, yaitu tujuan perjalanan (pergi bekerja, sekolah, sosial, dan lain-lain), waktu perjalanan (pagi, siang, sore, hari libur dan sebagainya) dan panjang perjalanan (jarak antara asal dengan tujuan, waktu pembandingan bila menggunakan moda lain).
2. Karakteristik pelaku perjalanan (*Traveler characteristic factor*)
Beberapa variabel yang dianggap mempengaruhi, yaitu pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru, dan sebagainya)
3. Karakteristik sistem transportasi (*Transportation system characteristic factor*)
Variabel yang mempengaruhi adalah waktu perjalanan (lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian/terminal, waktu berjalan ke tempat pemberhentian, waktu selama moda bergerak dan sebagainya), biaya perjalanan (ongkos/tarif, biaya bahan bakar, biaya parkir), tingkat pelayanan (tingkat pelayanan ini sulit diukur dan bervariasi).
4. Karakteristik kota dan zona (*Special characteristic factor*)
Variabel yang termasuk mempengaruhi adalah jarak kediaman dengan tempat kegiatan (CBD) dan kepadatan penduduk.

Tabel 1. Variabel Eksogen dan Indikatornya

Variabel Eksogen	Indikator
Sosio Demografi (X1)	Kepemilikan kendaraan pribadi
	Lokasi tempat tinggal
	Tingkat pendapatan tiap bulannya
Karakteristik Pergerakan (X2)	Jarak lokasi tujuan yang di tempuh angkutan sungai
	keterpaksaan menggunakan angkutan sungai
	Maksud Perjalanan
Sistem Pelayanan Transportasi Sungai (X3)	Tarif atau ongkos yang di keluarkan untuk melakukan satu kali perjalanan
	Kondisi alat transportasi sungai (armada angkutan)
	Jadwal keberangkatan angkutan sungai di masing-masing bandara
	beban barang yang bisa di angkut oleh angkutan sungai

(Sumber: Dyah Pradhitya, 2013:5)

3. METODE PENELITIAN

Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data yang digunakan dalam proses penelitian ini adalah:

1. Studi Pustaka

Studi Pustaka dalam penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder yang terkait dengan topik penelitian, yaitu Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Sungai di Kabupaten Merauke. Adapun studi pustaka ini dilakukan pada Studi Pustaka Terhadap *Literatur* yang terkait dengan Topik penelitian.

2. Teknik Observasi Langsung

Teknik Observasi langsung merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan terjun langsung ke lokasi studi dimana teknik ini dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh data – data primer yang dibutuhkan dalam tahap analisis.

3. Survey instansioanal

Survey ini merupakan survey yang dilakukan pada instansi yang berkaitan dengan judul penelitian. Survey ini dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh data sekunder yang di perlukan dalam menunjang penyusunan laporan penelitian.

Data Sekunder

Data sekunder adalah data atau informasi yang telah tersedia oleh pihak perusahaan atau pihak lain yang dianggap berkompeten. Data sekunder yang dibutuhkan adalah:

1. Data dan Jumlah jenis kapal / Belang

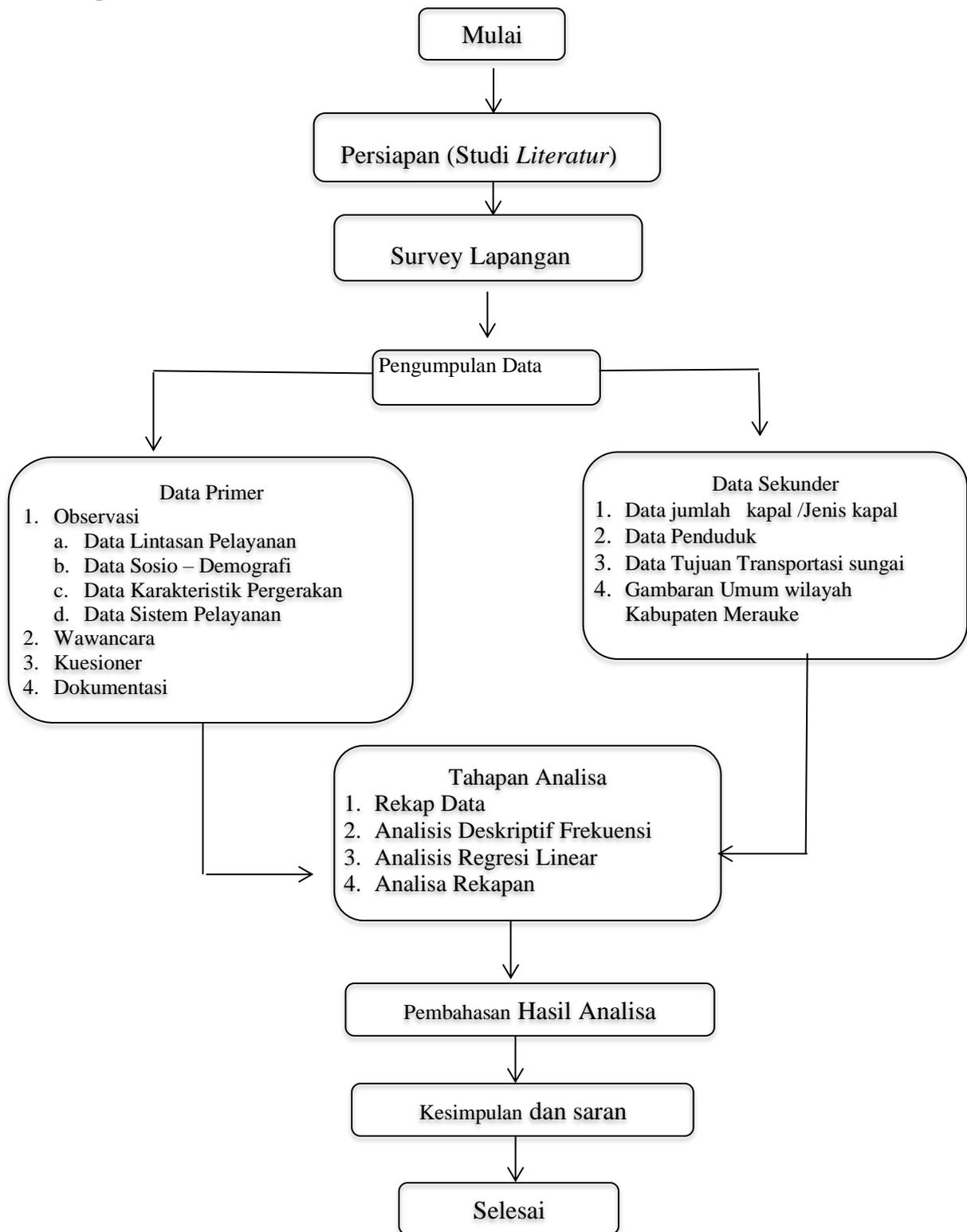
Tabel 2. Data Jumlah Kapal / Belang

No	Jenis Kapal	Jumlah
1	Kmp. Muyu (ASDP)	1 Unit
2	Kmp. Bambit	1 Unit
3	Km. Sabuk Nusantara 47 (Pelni)	1 Unit
4	Km. Papua Enam (Pelni)	1 Unit
5	Km. Bimas Raya I (Luas Line)	1 Unit
6	Km. Tifelin-k (CBA)	1 Unit
7	Belang di dermaga Kumbe	16 Unit
8	Belang di dermaga Bian	4 Unit

(Sumber: Hasil Observasi)

2. Data penduduk
3. Data penumpang Kapal Perintis dan Belang
4. Data tujuan lintasan transportasi sungai

Bagan Alur Penelitian



Gambar 1. Bagan Alur Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Durbin-Watson Pelabuhan Kelapa Lima

Tabel 3. Durbin-Watson Pelabuhan Kelapa Lima

Variabel Eksogen	Nilai DW Hitung	Nilai dU Tabel	Ket
Sosio-Demografi	1,049	1,667	Ada Korelasi
Karakteristik Pergerakan	1,017	1,617	Ada Korelasi
Sistem Pelayanan	1,063	1,667	Ada Korelasi

(Sumber: Hasil Analisa SPSS, 2019)

Berdasarkan Tabel diatas, diketahui nilai DW = (1,049)(1,017)(1,063). Selanjutnya nilai ini akan dibandingkan dengan nilai tabel signifikansi 5%, Jumlah Sampel N=46, dan Jumlah indikator X1=4 dan X2=3, dan X4=4 Jadi di peroleh dU Tabel (1,667) dan (1,617). Nilai DW hitung Pelabuhan Kelapa Lima lebih kecil dari dU tabel, Jadi terdapat autokorelasi Positif

2. Analisis Durbin-Watson Pelabuhan Merauke

Tabel 4. Durbin-Watson Pelabuhan Merauke

Variabel Eksogen	Nilai DW Hitung	Nilai dU Tabel	Ket
Sosio-Demografi	1,033	1,716	Ada Korelasi
Karakteristik Pergerakan	1,031	1,689	Ada Korelasi
Sistem Pelayanan	1,053	1,716	Ada Korelasi

(Sumber: Hasil Analisa SPSS, 2019)

Berdasarkan Tabel diatas, diketahui nilai DW = (1,033)(1,031)(1,053). Selanjutnya nilai ini akan dibandingkan dengan nilai tabel signifikansi 5%, Jumlah Sampel N=81, dan Jumlah indikator X1=4, X2=3 dan X3=4, Jadi di peroleh dU Tabel (1,716) dan (1,689). Nilai DW hitung Pelabuhan Merauke lebih kecil dari dU tabel, Jadi terdapat autokorelasi positif.

3. Analisis Durbin-Watson Penyeberangan Kumbe Hari Kerja

Tabel 5. Durbin-Watson Dermaga Penyeberangan Kumbe Hari Kerja

Variabel Eksogen	Nilai DW Hitung	Nilai dU Tabel	Ket
Sosio-Demografi	0,827	1,795	Ada Korelasi
Karakteristik Pergerakan	1,168	1,784	Ada Korelasi
Sistem Pelayanan	1,117	1,795	Ada Korelasi

(Sumber: Hasil Analisa SPSS, 2019)

Berdasarkan Tabel diatas, diketahui nilai DW = (0,827)(1,168)(1,117). Selanjutnya nilai ini akan dibandingkan dengan nilai tabel signifikansi 5%, Jumlah Sampel N=191, dan Jumlah indikator X1=4, X2=3, X3=4, Jadi di peroleh dU Tabel (1,795) dan (1,784). Nilai DW hitung Dermaga Kumbe hari kerja lebih kecil dari dU tabel, Jadi terdapat autokorelasi Positif.

4. Analisis Durbin-Watson Penyeberangan Kumbe Hari Libur

Tabel 6. Durbin-Watson dermaga penyeberangan Kumbe Hari Libur

Variabel Eksogen	Nilai DW Hitung	Nilai dU Tabel	Ket
Sosio-Demografi	1,059	1,830	Ada Korelasi
Karakteristik Pergerakan	1,067	1,824	Ada Korelasi
Sistem Pelayanan	1,069	1,830	Ada Korelasi

(Sumber: Hasil Analisa SPSS, 2019)

Berdasarkan Tabel diatas, diketahui nilai DW = (1,059)(1,067)(1,069). Selanjutnya nilai ini akan dibandingkan dengan nilai tabel signifikansi 5%, Jumlah Sampel N=305, dan Jumlah indikator X1=4, X2=3 dan X3= 4 Jadi di peroleh dU Tabel (1,830) dan (1,824). Nilai DW hitung dermaga Kumbe hari libur lebih kecil dari dU tabel, Jadi terdapat autokorelasi Positif.

Setelah dilakukan Analisis Korelasi dengan Durbin-Watson pada Pelabuhan Kelapa Lima, Pelabuhan Merauke dan Dermaga Kumbe. Maka Pembahasan terhadap Variabel Eksogen akan dibahas pada tabel di bawah ini yang memenuhi Nilai Kriteria Korelasi Durbin-Watson

A. Kmp. Muyu (ASDP) (Dermaga Pelabuhan Kelapa Lima)

Tabel 7. Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai Di Kmp. Muyu

Indikator	Kmp. Muyu			Kriteria Nilai Korelasi	Kriteria Nilai DW
	f(%)	korelasi	DW		
X1.3	33,30%	0,217	1,049	> 0.05	< 1,667
X1.4	59,0%	0,128	1,049	> 0.05	< 1,667
X2.1	94,9%	0,099	1,017	> 0.05	< 1,617
X2.3	82,1%	0,199	1,017	> 0.05	< 1,617
X3.1	74,7%	0,199	1,063	> 0.05	< 1,667
X3.2	97,4%	0,069	1,063	> 0.05	< 1,667
X3.3	79,5%	0,217	1,063	> 0.05	< 1,667
X3.4	53,8%	0,304	1,063	> 0.05	< 1,667

(Sumber : Hasil Analisa,2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Profesi Atau Pekerjaan (X1.3), tingkat pendapatan tiap bulannya (X1.4), Jarak Lokasi Tujuan (X2.1), Maksud Perjalanan (X2.3), Tarif / Ongkos dalam Sekali Perjalanan (X3.1), Kondisi Alat Transportasi Sungai (X3.2), Jadwal Keberangkatan angkutan Sungai (X3.3), beban barang Yang Bisa di angkut oleh angkutan Sungai (X3.4).

Pada Korelasi diatas nilai korelasi terbesar ialah beban barang yang bisa diangkut oleh kapal perintis, dimana rata – rata pengguna kapal perintis merupakan pedagang yang membawa banyak barang untuk berdagang. tarif barang yang relatif murah merupakan salah satu alasan pemilihan moda oleh responden.

B. Kmp. Bambit (ASDP) (Dermaga Pelabuhan Kelapa Lima)

Tabel 8. Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai di Kmp. Bambit

Indikator	Kmp. Bambit			Kriteria Nilai Korelasi	Kriteria Nilai DW
	f(%)	korelasi	DW		
X1.1	87,5%	0,218	1,049	> 0.05	< 1,667
X1.2	87,5%	0,655	1,049	> 0.05	< 1,667
X2.1	87,0%	0,218	1,017	> 0.05	< 1,617
X2.2	75,0%	0,233	1,017	> 0.05	< 1,617
X3.2	87,5%	0,318	1,063	> 0.05	< 1,667
X3.3	100,0%	0,218	1,063	> 0.05	< 1,667

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai di yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Kepemilikan kendaraan pribadi (X1.1), Lokasi Tempat Tinggal (X1.2), Jarak Lokasi Tujuan (X2.1), Keterpaksaan Menggunakan Angkutan Sungai (X2.2) Kondisi Alat Transportasi Sungai (X3.2), Jadwal Keberangkatan angkutan Sungai (X3.3).

Pada data diatas nilai korelasi terbesar ialah kondisi alat transportasi sungai dikarenakan pada Kmp. Bambit, merupakan keluaran Kapal paling baru di dermaga Kelapa Lima dengan tahun pembuatan kapal yaitu 2014, lebih baru jika dibandingkan dengan Kmp. Muyu yaitu 2011. Kondisi kapal yang baru menunjukkan salah satu kriteria pemilihan moda Transportasi Angkutan Sungai yang diminati penggunaannya.

C. Km. Bimas Raya (Luas Line) (Pelabuhan Merauke)

Tabel 9. Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai di Km. Bimas Raya

Indikator	Km. Bimas Raya			Kriteria Nilai Korelasi	Kriteria Nilai DW
	f(%)	korelasi	DW		
X1.1	95,8%	0,162	1,033	> 0.05	< 1,716
X2.3	75,0%	0,05	1,031	> 0.05	< 1,689
X3.3	100,0%	0,234	1,053	> 0.05	< 1,716
X3.4	41,7%	0,292	1,053	> 0.05	< 1,716

(Sumber : Hasil Analisa,2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai di yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Kepemilikan kendaraan pribadi (X1.1), Maksud Perjalanan X2.3, Jadwal Keberangkatan angkutan Sungai (X3.3). Beban barang Yang Bisa di angkut oleh angkutan Sungai X3.4.

Pada data diatas menjelaskan bahwa beban barang yang bisa diangkut oleh kapal perintis merupakan penentuan oleh pengguna angkutan sungai dimana tarif barang dalam sekali perjalanan tidak mahal dan dapat dijangkau oleh pengguna Transportasi Angkutan Sungai.

D. Km. Tifelin-K (CBA) (Pelabuhan Merauke)

Tabel 10. Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai di Km. Tifelin-K

Indikator	Km. Tifelin-K			Kriteria Nilai Korelasi	Kriteria Nilai DW
	f(%)	korelasi	DW		
X1.1	100,0%	0,199	1,033	> 0.05	< 1,716
X1.2	100,0%	0,239	1,033	> 0.05	< 1,716
X2.1	100,0%	0,199	1,031	> 0.05	< 1,689
X2.2	50,0%	0,199	1,031	> 0.05	< 1,689
X2.3	81,8%	0,28	1,031	> 0.05	< 1,689
X3.1	100,0%	0,239	1,053	> 0.05	< 1,716
X3.3	95,6%	0,199	1,053	> 0.05	< 1,716
X3.4	63,6%	0,361	1,053	> 0.05	< 1,716

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai di yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Kepemilikan kendaraan pribadi (X1.1), Lokasi Tempat Tinggal (X1.2), Jarak Lokasi Tujuan (X2.1), Keterpaksaan Menggunakan Angkutan Sungai (X2.2), Maksud Perjalanan (X2.3), Tarif / Ongkos dalam Sekali Perjalanan (X3.1), Jadwal Keberangkatan angkutan Sungai (X3.3). Beban barang Yang Bisa di angkut oleh angkutan Sungai X3.4.

Pada data diatas menjelaskan bahwa beban barang yang bisa diangkut oleh angkutan sungai menjadi salah satu pilihan, dikarenakan tarif barang oleh Km. Tifelin-K dapat dijangkau oleh penggunaanya.

E. Km. Sabuk 47 (Pelni) (Pelabuhan Kelapa Lima)

Tabel 11. Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai Di Km. Sabuk 47

Indikator	Km. Sabuk 47			Kriteria Nilai Korelasi	Kriteria Nilai DW
	f(%)	korelasi	DW		
X1.1	94,3%	0,189	1,033	> 0.05	< 1,716
X2.1	97,1%	0,189	1,031	> 0.05	< 1,689
X2.3	57,1%	0,068	1,031	> 0.05	< 1,689
X3.4	54,3%	0,338	1,053	> 0.05	< 1,716

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai di yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Kepemilikan kendaraan pribadi (X1.1), Jarak Lokasi Tujuan (X2.1), Maksud Perjalanan (X2.3), Beban barang Yang Bisa di angkut oleh angkutan Sungai X3.4.

Pada data diatas menjelaskan bahwa beban barang yang bisa diangkut oleh kapal perintis merupakan penentuan oleh pengguna angkutan sungai dimana tarif barang dalam sekali perjalanan tidak mahal dan dapat dijangkau oleh pengguna Transportasi Angkutan Sungai.

F. Penyeberangan Dermaga Kumbe

Tabel 12. Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai di Penyeberangan Kumbe

Indikator	Penyeberangan Kumbe	f(%)	korelasi	Kriteria Nilai Korelasi	DW	Kriteria Nilai DW
X1.1	Kumbe 1 Kerja	88,5%	0,054	> 0,05	0,827	< 1,795
X1.1	Kumbe 2 Kerja	81,1%	0,105	> 0,05	0,827	< 1,795
X1.3	Kumbe 1 Libur	3,25%	0,107	> 0,05	1,059	< 1,830
X1.3	Kumbe 2 Libur	3,84%	0,059	> 0,05	1,059	< 1,830
X2.2	Kumbe 1 Kerja	60,40%	0,116	> 0,05	1,168	< 1,784
X2.2	Kumbe 2 Kerja	45,30%	0,064	> 0,05	1,168	< 1,784
X2.2	Kumbe 2 Libur	42,40%	0,059	> 0,05	1,067	< 1,824
X3.1	Kumbe 2 Kerja	93,70%	0,117	> 0,05	1,117	< 1,795

(Sumber: Hasil Analisa, 2019)

Dari Tabel di atas menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Sungai di yang memenuhi Variabel Eksogen adalah: Kepemilikan kendaraan pribadi (X1.1), Profesi atau Pekerjaan (X1.3), Keterpaksaan Menggunakan Angkutan Sungai (X2.2), Tarif / Ongkos dalam Sekali Perjalanan (X3.1).

Pada Tabel diatas nilai korelasi terbesar adalah pada indikator tarif / ongkos dalam sekali perjalanan, dimana dalam sekali perjalanan ongkos yang dikeluarkan oleh pengguna transportasi ialah < Rp. 50.000. hal ini menunjukkan bahwa tarif / ongkos yang terjangkau oleh semua kalangan merupakan salah satu faktor dominan yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi angkutan Sungai.

5. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan Hasil observasi di lapangan dan juga hasil analisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilaha Moda Transportasi Sungai di Kabupaten Merauke maka dapat di simpulkan bahwa :

1. Kondisi sarana & prasarana pada Pelabuhan Kelapa Lima sudah cukup memadai tetapi belum difungsikan dengan baik. Pada dermaga pelabuhan merauke kondisi sarana dan prasarana sudah cukup memadai dan juga sudah di fungsikan sesuai dengan kegunaannya. Sedangkan pada dermaga penyeberangan Kumbe kondisi sarana dan prasarananya belum memadai seperti belum adanya Toilet dan dermaga penambatan yang tidak sesuai dengan pasang surutnya air sungai
2. Setelah dilakukan analisis indikator – indikator pada tempat penelitian maka di temukan beberapa indikator yang yang mempengaruhi Pemilihan moda sungai diantaranya: Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Lokasi tempat tinggal , Profesi / Pekerjaan, Tingkat pendapatan tiap bulannya, Jarak lokasi tujuan yang di tempuh angkutan sungai, keterpaksaan menggunakan angkutan sungai, Maksud Perjalanan, Tarif atau ongkos yang di dikeluarkan untuk melakukan satu kali perjalanan, Kondisi alat transportasi sungai (armada angkutan), Jadwal keberangkatan angkutan sungai di masing-masing dermaga, beban barang yang bisa di angkut oleh angkutan sungai
3. Setelah dilakukan analisis Faktor – faktor dengan menggunakan program SPSS maka dapat di simpulkan bahwa Variabel Eksogen dan indikatornya yang terdapat korelasi yang saling berkaitan

Saran

Setelah Melihat kesimpulan di atas mengenai analisis faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sungai di Kabupaten Merauke maka adapun saran dari peneliti ialah:

1. Pada dermaga Pelabuhan Kelapa Lima, perlu adanya jadwal secara berkala pada petugas yang mengontrol fasilitas – fasilitas yang belum difungsikan di dermaga kelapa lima. Pada dermaga penyeberangan Kumbe perlu adanya perhatian dari Pemerintah untuk membenahi Fasilitas – fasilitas dasar seperti Toilet yang sudah lama tidak dapat digunakan. Serta perlu adanya perbaikan dermaga agar sesuai dengan pasang surutnya air sungai.
2. Perlu diberlakukan adanya peraturan dari Dinas Terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan Kab. Merauke, mengenai peraturan untuk Driver Belang agar tidak mengangkut Sepeda motor yang berlebihan menyeberangi sungai, dikarenakan beban motor yang berlebihan akan mengakibatkan tidak stabilnya Kondisi Belang saat menyeberang.
3. Perlu perhatian dari pemerintah untuk memberikan subsidi kepada kepada pemilik angkutan sungai sehingga tarif atau ongkos angkutan dapat berkurang, memperbaiki kualitas armada angkutan sungai, merubah bentuk armada menjadi lebih besar, dan sistem penjadwalan angkutan sungai yang tetap.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Hardian, Dyah Pradihitya. 2013. *Analisis Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Angkutan Sungai di Banjarmasin*. Teknik Sipil. Universitas Muhammadiyah. Banjarmasin.
- Kusdian, R. Didin. 2009. *Potensi Revitalisasi Transportasi Sungai di Propinsi Lampung*. Jurusan Teknik Sipil. Universitas Sangga Buana. Bandung.
- Lestari, Wiji. 2007. *Pengaruh Status Sosial Ekonomi terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja*. Tesis. Magister Teknik Undip. Semarang
- Ofyar Z. Tamin, 2003, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB.
- Priyatno, Dwi.2010. *Paham Analisis Data Statistik dengan SPSS*. Mediakom. Yogyakarta.
- Prof.Dr.H Iman Ghozali, M.Cem, Akt (Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS 23)
- PT. Luas Line Cabang Merauke Tarif Penumpang Untuk Kapal Perintis Trayek R.80 KM Bimas Raya 1 Berdasarkan Km.86 Tahun 2002
- PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Merauke 2019
- PT. Pelayaran Nasional Indonesia Laporan Master Tarif Dasar Kapal Perintis.