

Kinerja Jaringan Transportasi Jalan Akses dari *Hinterland* ke Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo

The Performance of Road Transport Network Access from Hinterland to Tanjung Ringgit Port Palopo City

Windra Priatna Humang

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Andi Djemma

Jl. Tandipau No. 5 Palopo, 91913

E-mail: windrahumang@gmail.com

Diterima : 20 Maret 2017, revisi 1: 17 Maret 2018, revisi 2: 1 Mei 2018, disetujui: 28 Mei 2018

Abstract

Tanjung Ringgit Port as one of predicted port to be the primary port in the eastern region of South Sulawesi (Gulf Bone) are expected to be able to anticipate the movement of the flow of loading and unloading goods in the hinterland. Road network service issues in the framework of the distribution of products from the port to the hinterland or vice versa, sometimes the process/performance of port operations. One of them is waiting time for ships in port due to waiting for transport vehicles. The data collection is done primarily through interviews or field observations. The analytical method used IPA and CSI analysis, based on indicators Sistranas KM. 49 The year 2005 on the National Transportation System. The results showed that the performance of the network infrastructure of port access from the hinterland which is considered a good indicator that the safety, convenience, affordable tariffs, and accessibility. While the indicator of low performance and a priority to be improved, that capacity, efficient, regular, convenient and timely. While the performance is considered good service network of safety, safely and continuity and quickly. While the need to get the performance improvement priorities is alignment, capacity, accessibility, timely, convenient and regular.

Keywords: network and infrastructure services, sistranas, Tanjung Ringgit Port.

Abstrak

Pelabuhan Tanjung Ringgit sebagai salah satu pelabuhan yang diprediksi menjadi pelabuhan andalan di kawasan timur Sulawesi Selatan (Perairan Teluk Bone) yang diharapkan mampu mengantisipasi pergerakan arus bongkar muat (B/M) barang di wilayah *hinterland*-nya. Permasalahan pelayanan jaringan jalan dalam rangka distribusi barang dari pelabuhan ke *hinterland* atau sebaliknya terkadang menghambat proses/ kinerja operasional pelabuhan. Salah satunya adalah lamanya waktu tunggu kapal di pelabuhan akibat menunggu kendaraan angkut. Pengumpulan data dilakukan secara primer melalui wawancara atau pengamatan lapangan. Metode analisis yang digunakan yaitu analisis IPA dan CSI, berdasarkan indikator Sistranas KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja jaringan prasarana akses pelabuhan ke wilayah *hinterland* yang dianggap baik yaitu indikator keselamatan, mudah, tarif terjangkau dan aksesibilitas. Sementara indikator yang berkinerja rendah dan menjadi prioritas untuk ditingkatkan yaitu kapasitas, efisien, teratur, nyaman dan tepat waktu untuk kinerja jaringan pelayanan yang dianggap baik yaitu meliputi keselamatan, aman dan lancar dan cepat. Sedangkan yang perlu mendapatkan prioritas perbaikan kinerja yaitu keterpaduan, kapasitas, aksesibilitas, tepat waktu, nyaman dan teratur.

Kata kunci: jaringan pelayanan dan prasarana, sistranas, Pelabuhan Tanjung Ringgit.

Pendahuluan

Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia [1].

Penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang baik dapat mendorong konektivitas sehingga berdampak pada penurunan biaya transportasi dan logistik hingga dapat meningkatkan daya saing produk. Konektivitas infrastruktur adalah pembangunan jaringan transportasi, teknologi informasi dan komunikasi (TIK), serta seluruh regulasi yang terkait dengan peraturan Presiden RI No. 32 Tahun 2011 tentang MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia).

Beberapa penelitian kinerja angkutan terhadap tingkat pelayanan dan alternatif pengembangan angkutan jalan sebagai salah satu cara meningkatkan tingkat pelayanan angkutan jalan diantaranya [2] menyatakan perjalanan penduduk terhadap angkutan jalan di tentukan oleh faktor seperti, kenyamanan, keamanan dan waktu tempuh dari pilihan moda yang ada. Selain itu aspek seperti keandalan, frekuensi waktu, perjalanan, tarif dan jangkauan jaringan/ jarak berhenti [3], keselamatan dan kenyamanan [4]. Atribut pelayanan angkutan barang tersebut menjadi faktor yang sangat penting dalam menilai kinerja dan meningkatkan tingkat pelayanan angkutan barang di kawasan perkotaan [5].

Permasalahan yang banyak dihadapi dalam distribusi barang dari simpul (pelabuhan) ke *hinterland* adalah pelayanan jaringan jalan

yang tidak maksimal [6], sehingga menghambat proses distribusi barang yang pada akhirnya akan berdampak pada keterlambatan pasokan barang yang akan keluar dari pelabuhan [7]. Peningkatan *transport demand* yang terjadi harus dibarengi dengan peningkatan sarana dan prasarana pendukung. Karena itu perlu dianalisa tingkat kesiapan sarana penunjang terutama akses jalan dari Pelabuhan Tanjung Ringgit ke wilayah hinterlandnya untuk mendukung proses distribusi barang.

Salah satu perwujudan sasaran Sistranas yang sangat perlu mendapatkan perhatian, berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi yang mengintegrasikan berbagai moda dalam suatu sistem pelayanan untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan mobilitas orang, yang lazim disebut dengan kegiatan transportasi antar moda dan multimoda. Penyelenggaraan transportasi antar moda multimoda dilakukan melalui suatu perencanaan pepaduan jaringan prasarana dan pelayanan berbagai moda, jadwal pelayanan, penyediaan fasilitas untuk kegiatan alih muat dan standarisasi sarana dan prasarana serta dokumen, sehingga dapat menekan waktu dengan biaya lebih efisien dan pada akhirnya dapat meningkatkan nilai tambah terhadap barang dan perjalanan orang [8].

Pengukuran kinerja berdasarkan KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) meliputi 14 variabel indikator pelayanan transportasi yaitu aksesibilitas, keterpaduan, kapasitas, tarif, keselamatan, keamanan, ketertiban, kemudahan, lancar dan cepat, keteraturan, ketepatan waktu, kenyamanan, polusi dan efisien. Tolak ukur variabel tersebut [9] adalah

- Aksesibilitas tinggi (*high accessibility*), dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah.
- Terpadu (*integrated*), dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intramoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan.
- Kapasitas mencukupi (*sufficient capacity*), dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana

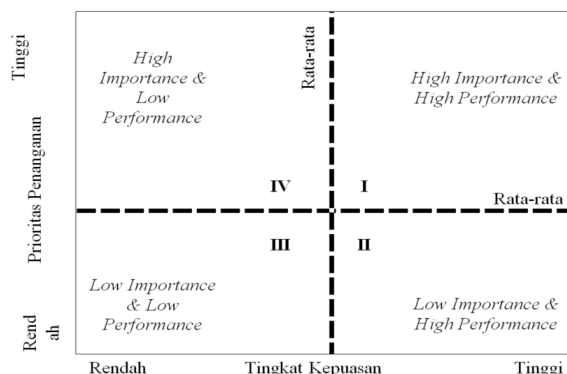
transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara volume jasa transportasi yang dinyatakan dalam ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

- d. Tarif terjangkau (*affordable tariff*), dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.
- e. Selamat (*Safe*), dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal.
- f. Teratur (*reguler*), dapat diukur antara lain dengan jumlah kendaraan berjadwal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.
- g. Lancar dan cepat (*smooth and speedy*), dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan persatuan waktu.
- h. Mudah dicapai (*convenient*), dapat diukur antara lain waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal ke kendaraan dan dari kendaraan ketempat tujuan.
- i. Tepat waktu (*punctuality*), dapat diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah kendaraan berangkat dan datang.
- j. Nyaman (*comfort*), dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya di dalam sarana transportasi.
- k. Tertib (*discipline*), dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.
- l. Aman (*secure*), dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.
- m. Polusi rendah (*low pollution*), dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun getaran serendah mungkin.
- n. Efisien (*efficenf*), keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan.

Metodologi

Analisis kinerja dilakukan dengan pendekatan *Importance Performance Analysis* (IPA) dan *Customer Satisfaction Index* (CSI). *Importance*

Performance Analysis (IPA) adalah alat analisis yang menggambarkan kinerja suatu produk barang atau jasa/transportasi dibandingkan dengan harapan konsumen akan kepuasan dengan kinerja yang seharusnya ada [6].



Gambar 1. Kuadran IPA

Berikut penjelasan untuk masing-masing kuadran [9]:

- Kuadran Pertama, “Pertahankan Kinerja” (*high importance & high performance*), mempertahankan prestasi yang telah dicapai.
- Kuadran Kedua, “Cenderung Berlebihan” (*low importance & high performance*).
- Kuadran Ketiga, “Prioritas Rendah” (*low importance & low performance*). tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor tersebut.
- Kuadran Keempat, “Tingkatkan Kinerja” (*high importance & low performance*). faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan

Nilai CSI dalam penelitian ini dibagi ke dalam lima kriteria dari tidak puas sampai sangat puas Kriteria-kriteria tersebut ditunjukkan pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Kriteria nilai customer satifaction index.

Nilai CSI	Kriteria CSI
0.81 – 1.00	Sangat Puas
0.66 – 0.80	Puas
0.51 – 0.65	Cukup Puas
0.35 – 0.50	Kurang Puas
0.00 – 0.34	Tidak Puas

Sumber : [10]

Sampel yang digunakan untuk menjawab tujuan penelitian pertama adalah pengusaha pelayaran, operator pelabuhan (UPP Pelabuhan), pemerintah

daerah (Dinas Perhubungan, PU, Bappeda) dan masyarakat umum. Sampel bersifat *infinite population* (populasi yang tidak diketahui jumlahnya), sehingga penarikan sampel minimum dalam penelitian ini sebagai berikut

$$n \geq \frac{(Z_{\alpha/2})^2 pq}{d^2} \quad (1)$$

dengan :

- n = jumlah sampel minimal yang diperlukan
- $Z_{\alpha/2}$ = tingkat level kepercayaan yang akan digunakan (95 %)
- p = proporsi populasi (karena populasi tidak diketahui maka dianggap 50 %)
- q = 1-p
- d^2 = tingkat *error* yang diijinkan

Dengan menggunakan tingkat kepercayaan sebesar 95 % dan tingkat kesalahan sebesar 5 %, maka kecukupan data untuk penelitian ini yaitu :

$$n \geq \frac{1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,05^2} = 384,16. \quad (2)$$

Analisis dan Pembahasan

Hinterland Pelabuhan Tanjung Ringgit

Daerah *hinterland* adalah daerah belakang suatu pelabuhan, dimana luasnya relatif dan tidak mengenal batas administratif suatu daerah, propinsi, atau batas suatu negara tergantung ada atau tidaknya pelabuhan yang berdekatan dengan daerah tersebut. Wilayah *hinterland* pelabuhan dapat terpisah secara geografis sehingga dalam hal ini faktor aksesibilitas dan volume muatan sangat berpengaruh dalam menentukan wilayah *hinterland*. Ada dua faktor yang berpengaruh terhadap daya saing pelabuhan yaitu kinerja dan jaringan *hinterland* pelabuhan dan jaringan *hinterland* merupakan faktor penting yang mempengaruhi daya saing pelabuhan.

Penentuan daerah *hinterland* pelabuhan dapat

dilakukan dengan pendekatan yang didasarkan asal tujuan barang/ penumpang yang diangkut di pelabuhan Palopo menggunakan laporan bulanan Kunjungan Kapal Tahun 2007-2015. Berdasarkan laporan bulanan pelabuhan Palopo pada periode tersebut, barang yang umumnya dimuat di Pelabuhan Palopo antara lain Plywood, CPO, dan Kernel, dan beras yang merupakan hasil produksi wilayah sekitarnya antara lain Kabupaten Luwu, Luwu Utara, Luwu Timur serta wilayah lain seperti Kabupaten Sidrap, Wajo, Soppeng, dan Enrekang. Adapun muatan penumpang umumnya adalah turis yang akan berkunjung ke Kabupaten Tana Toraja dan Toraja Utara. Muatan yang dibongkar umumnya adalah kayu log, semen, lem, dan pupuk serta petikemas yang berisi bahan kebutuhan rumah tangga. Muatan yang dibongkar tersebut umumnya berasal dari Loktuan di Bontang Kalimantan Timur, Tarjun di Kalimantan Selatan, Banjarmasin di Kalimantan Selatan, Tarakan di Kalimantan Utara, Surabaya di Jawa Timur sehingga daerah-daerah inilah yang merupakan *foreland* dari pelabuhan Palopo.

Kinerja Pelayanan Jaringan Transportasi Jalan

Pengembangan infrastruktur transportasi laut dalam hal ini Pelabuhan Tanjung Ringgit tidak dapat dilepaskan dari optimalisasi jaringan transportasi jalan akses pelabuhan ke wilayah *hinterland*. Hal tersebut disebabkan oleh muatan transportasi laut (*container* dan *general cargo*) yang akan diangkut ke pelabuhan, berasal dari wilayah *hinterland* dan satu-satunya akses ke *hinterland* adalah melalui jaringan jalan.

Berdasarkan tolak ukur penilaian dari 14 indikator diatas, maka karakteristik kinerja jaringan transportasi jalan akses pelabuhan Tanjung Ringgit ke *hinterland* dapat dijelaskan pada tabel 2.

Tabel 2. Kinerja Jaringan Jalan Akses Pelabuhan Tanjung Ringgit Terkait Angkutan Barang

1	Aksesibilitas	Panjang ruang lalu lintas terhadap luas wilayah atau penduduk	Panjang jaringan pelayanan terhadap luas wilayah atau penduduk	Indeks Aksesibilitas 0,07	Rasio jaringan pelayanan terhadap jumlah penduduk 1:0,024
2	Terpadu	Keterpaduan dengan jaringan prasarana moda transportasi	Keterpaduan inter dan antar jaringan pelayanan	jaringan prasarana sudah terpadu dengan baik	inter dan antar jaringan pelayanan belum terpadu dengan baik
3	Kapasitas Cukup	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas jaringan prasarana	Jumlah permintaan terhadap kapasitas jaringan pelayanan	Jaringan jalan yang ada sudah cukup memadai	Nilai mobilitas 24,35
4	Efisien	Realisasi penggunaan jaringan prasarana terhadap kapasitasnya	Realisasi pelayanan terhadap kapasitas tersedia	Penggunaan jaringan jalan belum cukup efektif	Jumlah armada yang ada belum cukup efisien, waktu/frekuensi pelayanan perlu ditambah

No	Indikator Kinerja Transportasi	Dimensi		Hinterland Pelabuhan TJ Ringgit	
		Jarinngan Prasarana (Ruang Lalu Lintas)	Jaringan Pelayanan	Jarinngan Prasarana (Ruang Lalu Lintas)	Jaringan Pelayanan
5	Tarif Terjangkau	Tarif terhadap biaya total pengguna jasa jaringan prasarana	Tarif terhadap pendapatan pengguna jasa angkutan	Tarif layanan untuk jaringan prasarana belum dipungut	Tarif terhadap pengguna jalan min Rp.3000/km
6	Selamat	Jumlah kecelakaan/ kerugian terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah kecelakaan/ kerugian terhadap jumlah populasi	Tidak ada data kejadian kecelakaan angkuta nkontaner	Angka kecelakaan terhadap populasi masih rendah sekitar 0,04%
7	Aman	Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah kejahatan terhadap populasi pelayan	Jaringan jalan cukup aman	Keamanan di moda transportasi cukup baik
8	Tertib	Jumlah pelanggaran terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah pelanggaran terhadap populasi pelayanan	pelanggaran lalu lintas terkait petikemas tidak ada data	Jumlah pelanggaran terhadap populasi tidak ada data
9	Mudah	Tingkat kecukupan rambu/ informasi di jaringan prasarana	Tingkat kemudahan sebelum dan sesudah naik kendaraan	Informasi di jaringan jalan masih kurang	Kemudahan terkait dengan frekuensi armada masih kurang
10	Lancar & Cepat	Kecepatan rata-rata sepanjang jaringan prasarana	Kecepatan rata-rata pelayanan dari asal ke tujuan	Kecepatan rata-rata di jalan menurun karena kondisi jalan yang menurun	Kelancaran dan kecepatan armada masih kurang waktu/frekuensi pelayanannya
11	Teratur	Tingkat kecukupan fasilitas pengaturan sepanjang jaringan prasarana	Jumlah kendaraan berjadwal yang berangkat dan tiba tepat waktu	Fasilitas pengaturan di jalan masih kurang	keberangkatan angkutan petikemas perlu ditingkatkan, tidak ada waktu yg jelas
12	Tepat Waktu	Jumlah kendaraan tidak tepat waktu karena prasarana	Jumlah kendaraan yang berangkat sesuai standar	Umumnya kendaraan tidak tepat waktu	Jumlah kendaraan yang berangkat belum sesuai standar
13	Nyaman	-	Jumlah kendaraan terhadap populasi	-	Kenyamanan angkutan kontainer belum baik
14	Polusi Rendah	Tingkat pencemaran di ruang lalu lintas	Jumlah kendaraan wajib uji yang melebihi batas ambang polusi	Polusi di jalan belum cukup berpengaruh	Jumlah kendaraan yang melebihi batas ambang polusi cukup tinggi

Sumber: Hasil Analisis, 2017

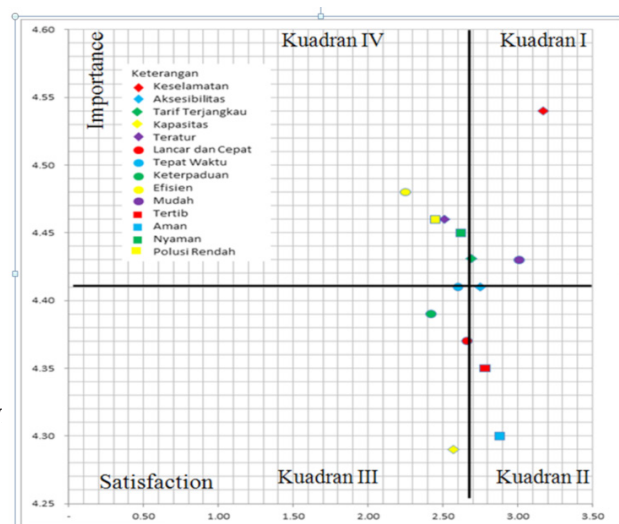
Setelah melihat karakteristik jaringan prasarana dan jaringan pelayanan akses *hinterland* ke Pelabuhan Tj. Ringgit, Penilaian kinerja jaringan jalan akses dari Pelabuhan Tanjung Ringgit ke wilayah *hinterland* dianalisis dengan pendekatan CSI dan IPA. Kinerja yang dinilai adalah jaringan prasarana yaitu kondisi jaringan jalan (ruang lalu lintas) dan jaringan pelayanan yaitu kondisi pelayanan distribusi angkutan

barang yang melalui jaringan prasarana jalan. Hasil analisis *indeks performance analysis* (IPA) terhadap indikator jaringan prasarana dan jaringan pelayanan akan memberikan gambaran terkait posisi kinerja jasa/transportasi dibandingkan dengan harapan konsumen akan kepuasan dengan kinerja yang seharusnya ada (berdasarkan hasil penilaian *stakeholder*) yang meliputi 14 variabel Sistranas sebagai berikut.

Jaringan Prasarana

Berdasarkan analisis IPA, bahwa kinerja jaringan prasarana akses pelabuhan ke wilayah *hinterland* yang dianggap baik (kuadran I) adalah indikator keselamatan, mudah, tarif terjangkau dan

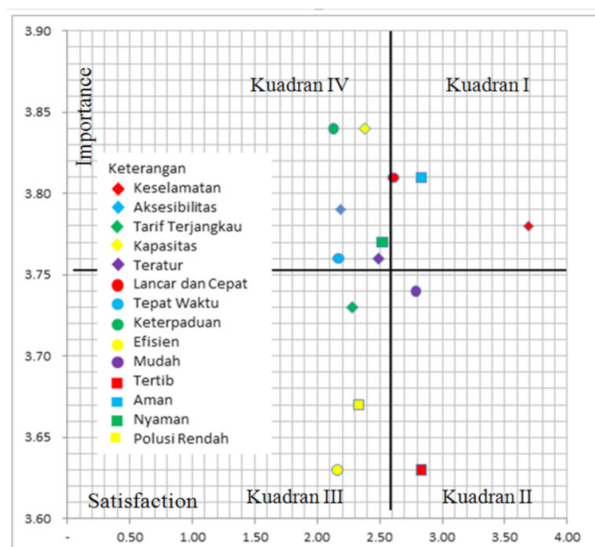
aksesibilitas. Sedangkan indikator yang kinerja rendah dan menjadi prioritas untuk ditingkatkan (kuadran IV) yaitu kapasitas, efisien, teratur, nyaman dan tepat waktu. Selengkapnya posisi masing-masing 14 variabel dalam pembagian kuadran dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 2. Diagram Cartesius Kinerja Jaringan Prasarana

Jaringan Pelayanan

Kinerja jaringan pelayanan akses pelabuhan ke wilayah *hinterland* yang dianggap baik (kuadran I) antara lain keselamatan, aman dan lancar dan cepat. Sedangkan yang perlu mendapatkan prioritas perbaikan kinerja (kuadran IV) antara lain keterpaduan, kapasitas, aksesibilitas, tepat waktu, nyaman dan teratur. Selengkapnya posisi masing-masing 14 variabel dalam pembagian kuadran dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 3. Diagram Cartesius Kinerja Jaringan Pelayanan

Dengan pendekatan *costumer satisfaction indeks* (CSI), 14 variabel indikator sistranas, dikelompokkan dalam 3 indikator utama yaitu aspek sosial, aspek ekonomi dan aspek lingkungan. Sedangkan jika diukur dengan analisis CSI didapatkan nilai setiap indikator seperti yang ditampilkan pada tabel 3.

Tabel 3. Nilai CSI Indikator Jaringan Akses ke *Hinterland*

Indikator	Akses Ke <i>Hinterland</i>		Rata-rata
	Prasarana	Pelayanan	
Aspek Sosial →			3,869
1). Keselamatan	4,660	5,280	4,989
2). Aksesibilitas	3,927	3,142	3,674
3). Tarif Terjangkau	3,859	3,220	3,466
4). Kapasitas	3,570	3,460	3,651
5). Teratur (Reguler)	3,625	3,544	3,570
Aspek Ekonomi →			3,431
6). Lancar dan Cepat	3,764	3,765	3,688
7). Tepat Waktu	3,712	3,089	3,375

8). Keterpaduan	3,440	3,096	3,250
9). Efisien	3,264	2,968	3,058
10). Mudah (<i>convenient</i>)	4,317	3,950	3,784
Aspek Lingkungan →			3,724
11). Tertib	3,915	3,889	3,832
12). Aman	4,010	4,082	4,044
13). Nyaman	3,775	3,597	3,620
14). Polusi Rendah	3,538	3,237	3,403
Rata-rata			3,812

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Dari 14 indikator kinerja yang dinilai, rata-rata bobot aspek sosial memiliki kinerja yang tertinggi sebesar 3,869 diikuti oleh aspek lingkungan sebesar 3,724 dan yang terendah aspek ekonomi sebesar 3,431. Sedangkan jika didasarkan pada indikator jaringan pelayanan atau prasarana, ditemukan bahwa jaringan prasarana (3,812) sedikit lebih baik dibanding jaringan pelayanan (3,594).

Kesimpulan

Aktivitas Pelabuhan Tj. Ringgit Kota Palopo melayani bongkar muat barang (*general cargo*), petikemas, dan penumpang (khususnya penumpang kapal wisata) serta pelayaran rakyat (Pelra). Bongkar muat barang di Pelabuhan Tj. Ringgit berasal dari Makassar, Bitung, Banjarmasin, Semarang, Bau-bau, Surabaya, Sorong, Tarakan, Pomako, Panjang, Tarjun, Tarakan, Pontianak, Raha, Bima, Tg. Redeb, Namlea, Kolaka, Parepare, Samarinda, Tobelo, Bontang, Wanci, dan Kalabahi. Barang-barang yang dibongkar berupa pupuk, LOG, semen, lem, karnel dan petikemas. Untuk muat pada umumnya mengangkut kernel, CPO, dan plywood menuju Surabaya, Gresik, Belawan, dan Panjang. Kinerja jaringan transportasi jalan akses Pelabuhan Tj. Ringgit ke wilayah *hinterland* dinilai dari jaringan prasarana (kondisi ruang lalu lintas) dan jaringan pelayanan berdasarkan 14 indikator Sistranas.

Hasil analisis IPA terhadap jaringan prasarana memperlihatkan bahwa indikator yang dianggap baik adalah keselamatan, kemudahan, tarif dan aksesibilitas. Sedangkan indikator yang berkinerja rendah dan menjadi prioritas untuk ditingkatkan yaitu kapasitas, efisien, keteraturan, kenyamanan dan ketepatan waktu. Hasil analisis IPA terhadap jaringan pelayanan juga memperlihatkan bahwa

indikator yang dianggap baik adalah keselamatan, aman dan lancar dan cepat. Sedangkan indikator yang berkinerja rendah dan menjadi prioritas untuk ditingkatkan yaitu keterpaduan, kapasitas, aksesibilitas, ketepatan waktu, kenyamanan dan keteraturan.

Hasil analisis CSI menunjukkan rata-rata bobot aspek sosial memiliki kinerja yang tertinggi sebesar 3,869 diikuti oleh aspek lingkungan sebesar 3,724 dan yang terendah aspek ekonomi sebesar 3,431. Sedangkan jika didasarkan pada indikator jaringan pelayanan atau prasarana, ditemukan bahwa jaringan prasarana (3,812) sedikit lebih baik dibanding jaringan pelayanan (3,594).

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kami ucapkan kepada Kemenristek-Dikti, penelitian ini terlaksana karena bantuan dana hibah penelitian dosen pemula (PDP) tahun anggaran 2016.

Daftar Pustaka

- [1] Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.
- [2] Stone, G., Giles-Corti, B., McBride, S. & Jackson, B.(2001) Perceptions of active modes of transport. World Transport Policy and Practice, Bunbury, Western Australia
- [3] Hensher, D. A., & King, J. (2001). Parking demand and responsiveness to supply, pricing and location in the Sydney central business district. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 35(3), 177-196
- [4] Friman, M, B., Edvardsson, & T., Gärling. (2008). Perceived Service Quality Attributes in Public Transport: Inferences from Complaints and Negative Critical Incidents. Journal of Public Transportation, 2, pp.67-89
- [5] Kiran, Dharnikota U., (2007), Trends in Intermodal Freight Transportation, Departement of Civil and Environmental Engineering, CE510 Freight Transportation and Logistic, Portland State University.
- [6] Sihalo, et., al (2012). Performance of the National Road Transport Network Service Trans-Maluku Ambon, International Journal of Civil and Environmental Engineering, IJCEE/IJENS, 2012.
- [7] McKinnon, A., Edwards, J., dkk., (2010), Traffic Congestion, Reability And Logistical Performance: A Multi-Sectoral Assessment, Logistics Research Centre Heriot-Watt University, Edinburgh.
- [8] Jinca, M. Yamin. (2008). Antisipasi Perkembangan Teknologi Petikemas terhadap Prasarana dan Sarana Tarnsportasi Multimoda (Buku Kumpulan Orasi Ilmiah Bidang Transportasi), FSTPT Bandung.
- [9] Fransz, M.C., (2010), Kinerja Pelayanan Transportasi di Kota Ambon, Tesis Magister Transportasi, PPs Unhas.
- [10] Supranto, J. (1997). Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Halaman ini sengaja dikosongkan