

Kelayakan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Ufmar dan Pelabuhan Laut Weduar

Development of Port Facilities Feasibility Uf Sea Mar and Sea Ports Weduar

Wahyu Prasetya Aggrahini

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
e-mail: wahyu_prasetya@dephub.co.id

Naskah diterima 03 Juli 2015, direvisi 14 Juli 2015, disetujui 27 Agustus 2015

ABSTRAK

Pelabuhan Laut Uf Mar merupakan pelabuhan navigasi dan pengoperasian saat ini tidak diketahui. Oleh sebab itu, dermaga pelabuhan Uf Mar diusulkan untuk menjadi dermaga kontainer demi mendukung aktivitas kontainer di wilayah Tual dan Kabupaten Maluku Tenggara. Dalam PP 33 tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Provinsi Maluku, desa Weduar Fer ditetapkan sebagai pusat pelayanan pintu gerbang. Pelabuhan Laut Weduar merupakan pelabuhan yang berada di Kecamatan Kei Besar Selatan yang terletak di Pulau Kei Besar. Pelabuhan Uf Mar dapat dikembangkan untuk pelabuhan barang, baik kontainer maupun barang lainnya seperti barang curah dan general cargo, mengingat padatnya aktivitas di Pelabuhan Tual dan lokasi Pelabuhan Tual yang berdekatan dengan pasar. Dermaga dan lahan yang tersedia di Pelabuhan Uf Mar sudah memadai untuk pembangunan fasilitas pelabuhan kontainer. Pembangunan fasilitas Pelabuhan Weduar layak dilakukan untuk membuka keterisolasian wilayah Kei Besar Selatan dan meningkatkan konektivitas Kei Besar Selatan dengan wilayah Maluku dan Papua, sehingga tidak terjadi kekosongan di jalur selatan.

Kata Kunci: Kelayakan, Fasilitas, Pelabuhan UfMar dan Weduar

ABSTRACT

Sea Port is the port in March Uf navigation and operation is currently unknown. Therefore, harbor Uf March proposed to be a container dock kontainerdemi support activities in the area of Tual and Southeast Maluku District. In PP 33 2015 on Spatial Planning of the State Border Regions in Maluku province, village Fer Weduar designated as a service center gate. Weduar Sea port is a port that is located in the district of Kei Besar Selatan located on the island of Kei Besar. March Uf port can be developed for port goods, fine container and other goods such as bulk goods and general cargo, given the density of activity in the port harbor in Tual Tual and location adjacent to the market. Dock and land available at the Port Uf March was sufficient for the construction of a container port facility. Construction of facilities at the Port Weduar feasible to open the isolation region and the Southern Great Kei Kei Besar Selatan enhance connectivity with the Moluccas and Papua, so there is no vacancy in the southbound lanes.

Keywords: Feasibility, Facilities, Port UfMar and Weduar

PENDAHULUAN

Pembangunan transportasi merupakan bagian yang amat penting dalam pembangunan nasional karena sarana dan prasarana transportasi berperan sebagai pendukung kegiatan ekonomi. Fungsi transportasi adalah menyediakan jasa pelayanan dalam distribusi barang dan jasa dari sumber bahan baku tempat produksi serta ke lokasi pemasarannya baik di tingkat lokal, regional, nasional, maupun internasional. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi yang dalam hal ini melibatkan pemerintah, swasta dan masyarakat. Pemerintah pusat, provinsi dan daerah memiliki kewenangan dan kewajiban untuk menyusun rencana, merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan dan transportasi tersebut. Tujuan pembangunan sarana dan prasarana transportasi adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman dan terjangkau, dan mewujudkan sistem transportasi nasional secara intermoda dan terpadu dengan pembangunan wilayahnya dan menjadi bagian dari suatu sistem distribusi yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas.

Pelabuhan merupakan simpul sistem perangkutan laut dengan darat. Pelabuhan merupakan suatu unit ekonomi yang berperan merangsang pertumbuhan dan perkembangan perdagangan atau perekonomian yang terdiri atas kegiatan penyimpanan, distribusi, pemrosesan, pemasaran, dan lain-lain. Pelabuhan merupakan suatu unit dalam sistem ekonomi secara keseluruhan dan tidak dapat dipisahkan dengan kondisi ekonomi daerah yang dilayani oleh suatu pelabuhan. Pelabuhan memiliki peran yang penting dalam suatu sistem transportasi, sehingga pengembangan pelabuhan ke depan harus mengacu kepada rencana induk pelabuhan nasional, rencana induk pelabuhan itu sendiri dan tata ruang wilayah. Pembangunan pelabuhan diharapkan mampu meningkatkan perekonomian daerah. Pelabuhan Laut Uf Mar merupakan pelabuhan navigasi dan pengoperasian saat ini tidak diketahui.

Oleh sebab itu, dermaga pelabuhan Uf Mar diusulkan untuk menjadi dermaga kontainer demi mendukung aktivitas kontainer di wilayah Tual dan Kabupaten Maluku Tenggara. Dalam PP 33 tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Provinsi Maluku, desa Weduar Fer ditetapkan sebagai pusat pelayanan pintu gerbang. Pelabuhan Laut Weduar merupakan pelabuhan yang berada di Kecamatan Kei Besar Selatan yang terletak di Pulau Kei Besar. Proyek investasi bagi pemerintah khususnya yang berkaitan

dengan penyediaan sarana dan prasarana pembangunan dan penyediaan fasilitas umum bagi warga masyarakat guna mempercepat pencapaian kesejahteraan bagi seluruh rakyat maka investasi tersebut tidak dapat ditunda pelaksanaannya. Investasi tersebut terkadang hanya melihat kelayakan investasi fisik dan ketersediaan anggaran untuk melaksanakannya (Gustang, 2010). Pengembangan pelabuhan yang belum didasarkan pada perencanaan menyeluruh, baik ditinjau dari aspek tata ruang/zonasi, teknis, ekonomi dan lingkungan sehingga tujuan pembangunan pelabuhan sebagai suatu pelabuhan yang efektif dan efisien sering tidak mencapai sasaran (Studi Masterplan Pelabuhan Bungkutoko Kendari, 2013). Agar proyek investasi pembangunan pelabuhan bermanfaat, maka perlu dilakukan kajian kelayakan pembangunan pelabuhan. Kajian ini ditujukan untuk mengetahui kelayakan pembangunan fasilitas Pelabuhan Laut Uf Mar dan Pelabuhan Weduar.

METODE

Aspek Legalitas

Beberapa peraturan yang berkaitan dengan pengembangan pelabuhan antara lain Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Peraturan Pemerintah Nomor. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dalam pasal 71 ayat (1) disebutkan bahwa rencana induk pelabuhan nasional merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan dan penyusunan rencana induk pelabuhan. Setiap pelabuhan wajib memiliki rencana induk pelabuhan yang disusun dengan memperhatikan:

- a) Rencana Induk pelabuhan nasional
 - b) Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi
 - c) Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota
 - d) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan
 - e) Kelayakan teknis, ekonomis dan lingkungan
 - f) Keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal
2. PP 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

Pasal 10 ayat (2) menyebutkan bahwa rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun harus sesuai dengan: (a) rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah

provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota; (b) potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah; (c) potensi sumber daya alam; dan (d) perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional. Pasal 79 disebutkan bahwa pembangunan pelabuhan hanya dapat dilakukan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan Rencana Induk Pelabuhan. Pengajuan izin pembangunan pelabuhan harus memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan dan kelestarian lingkungan. Pasal 82 menjelaskan bahwa persyaratan teknis kepelabuhanan meliputi studi kelayakan dan desain teknis. Studi kelayakan paling sedikit memuat kelayakan teknis serta kelayakan ekonomis dan finansial.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) akan menjadi acuan bagi pembangunan bidang kepelabuhanan di Indonesia. Di dalam RIPN juga terdapat prediksi lalu-lintas pelabuhan, kebutuhan pengembangan fisik pelabuhan, kebutuhan investasi dan strategi pendanaan, program modernisasi pelabuhan dan integrasinya dengan pembangunan ekonomi dalam kerangka sistem transportasi nasional. Peran pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi nasional dan strategi pembangunan ekonomi. Kelancaran, keamanan dan ketepatan waktu, dalam sistem multi moda transportasi yang efisien merupakan kunci keberhasilan bisnis yang dapat meningkatkan daya saing Indonesia

Definisi Kelayakan

Kelayakan proyek dilakukan untuk mengetahui dapat tidaknya suatu proyek (biasanya proyek investasi) dilaksanakan dengan berhasil. Pada umumnya, analisa dalam studi kelayakan meliputi:

1. Manfaat ekonomis proyek tersebut bagi proyek itu sendiri (sering juga disebut sebagai manfaat finansial), yang berarti apakah proyek itu dipandang cukup menguntungkan apabila dibandingkan dengan resiko proyek itu.
2. Manfaat ekonomis proyek itu bagi negara tempat proyek dilaksanakan (sering juga disebut sebagai manfaat ekonomi nasional), yang menunjukkan manfaat proyek tersebut bagi ekonomi makro suatu negara.
3. Manfaat sosial proyek bagi masyarakat sekitar proyek, dan ini merupakan hal yang relatif sulit dilakukan.

Menurut O'Brien (2005), studi kelayakan adalah

studi awal untuk merumuskan informasi yang dibutuhkan oleh pemakai akhir, kebutuhan sumber daya, biaya, manfaat dan kelayakan proyek yang diusulkan. Analisis kelayakan adalah proses pengukuran kelayakan. Ada 3 teknik populer untuk memperkirakan kelayakan ekonomis, disebut analisis payback, return on investment, dan net present value.

Analisis payback merupakan metode yang sederhana dan populer dalam menentukan bagaimana dan kapan sebuah investasi balik modal. Net present value merupakan teknik yg membandingkan biaya potongan tahunan dengan keuntungan solusi alternatif. Sedangkan return on investment digunakan untuk mengukur prosentase manfaat yang dihasilkan proyek dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkannya.

Menurut Sutrisno (1982), studi kelayakan adalah suatu studi atau pengkajian apakah suatu usulan proyek/gagasan usaha apabila dilaksanakan dapat berjalan dan berkembang sesuai dengan tujuannya atau tidak. Usulan proyek/gagasan usaha tersebut dikaji, diteliti, dan diselidiki dari berbagai aspek tertentu apakah memenuhi persyaratan untuk dapat berkembang atau tidak. Dalam studi kelayakan, beberapa hal yang diteliti diantaranya aspek pemasaran, aspek tehnik, aspek proses termasuk input, output dan pemasaran, aspek komersial, aspek yuridis, aspek social budaya, aspek paedagogis atau aspek ekonomi.

Yacob Ibrahim (1998) mengemukakan bahwa studi kelayakan adalah kegiatan untuk menilai sejauh mana manfaat yang dapat diperoleh dalam melaksanakan suatu kegiatan usaha/proyek dan merupakan bahan pertimbangan dalam mengambil suatu keputusan, apakah menerima atau menolak dari suatu gagasan usaha /proyek yang direncanakan. Pengertian layak dalam penilaian ini adalah kemungkinan dari gagasan usaha/proyek yang akan dilaksanakan memberikan manfaat (benefit), baik dalam arti financial benefit maupun dalam arti social benefit. Layaknya suatu gagasan usaha/proyek dalam arti social benefit tidak selalu menggambarkan dalam arti financial benefit, hal ini tergantung dari segi penilaian yang dilakukan.

Aspek teknis dan teknologi menyangkut pemilihan lokasi, alat-alat, yang sesuai dengan hasil yang diinginkan, lay out, dan pemilihan teknologi yang sesuai. Aspek manajemen menyangkut pembangunan dan operasional, sedangkan aspek keuangan menyangkut sumber dana yang akan diperoleh dan proyeksi pengembaliannya dengan tingkat biaya modal dan sumber dana yang bersangkutan.

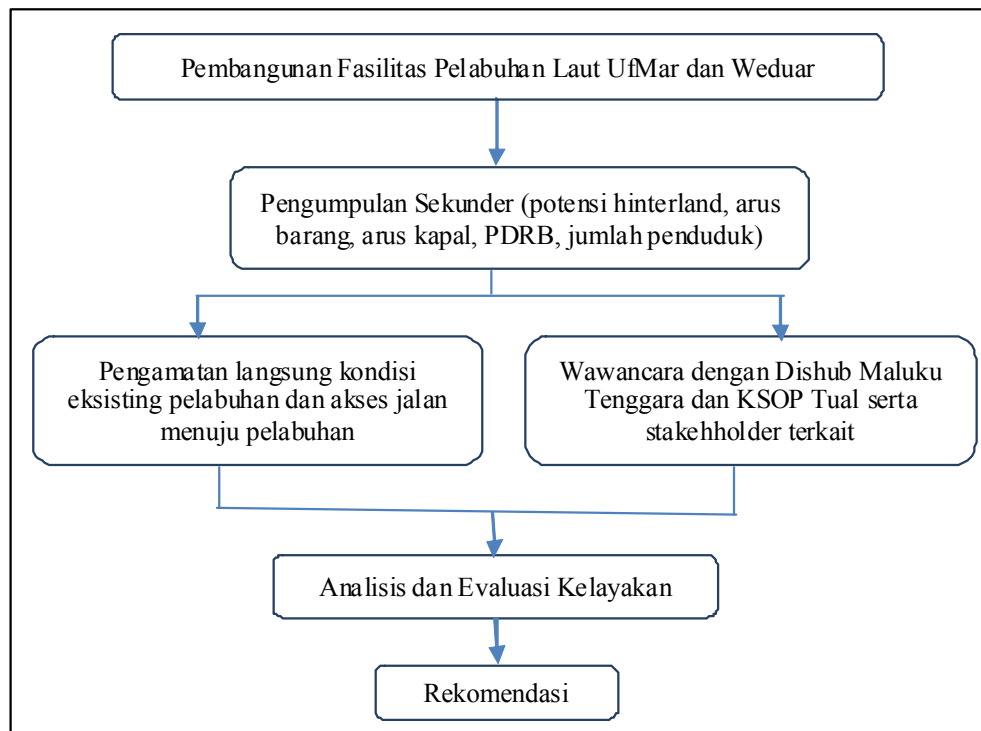
Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa studi kelayakan adalah kegiatan menganalisa, mengkaji

dan meneliti berbagai aspek tertentu suatu gagasan usaha/proyek yang akan dilaksanakan atau telah dilaksanakan, sehingga memberi gambaran layak (*feasible-go*) atau tidak layak (*no feasible-no go*) suatu gagasan usaha/proyek apabila ditinjau dari manfaat yang dihasilkan (*benefit*) dari proyek/gagasan usaha tersebut baik dari sudut financial benefit maupun social benefit (Iwan Mardi; 2003).

Hasil Kajian Sebelumnya

Kegiatan kajian mengenai kelayakan pembangunan pelabuhan sudah banyak dilakukan. Beberapa hasil kajian sebelumnya adalah sebagai berikut:

1. Ir. Hermawati, Analisis Kelayakan Finansial dan Ekonomi Terhadap Pelabuhan Sumba Tengah, Hermawati. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kelayakan pembangunan Pelabuhan Sumba. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier dan analisis hirarkhi proses. Gabungan dari analisis data ini menggunakan teknik deskriptif kualitatif dan didukung dengan teknik kuantitatif melalui pengolahan data kualitatif dan kuantitatif. Analisis yang dilakukan adalah analisis kelayakan ekonomi dan finansial.
2. Made Sudiarsa, Analisa Ekonomi Pengembangan Pelabuhan Amed Karangasem. Penelitian ini merupakan studi kelayakan investasi pada pengembangan Pelabuhan Amed, Karangasem. Pengembangan dilakukan untuk mengantisipasi kecenderungan peningkatan volume ekspor Bali dan memanfaatkan potensi wisata bahari khususnya wisata kapal bahari. Rencana pengembangan dilakukan bertahap, yaitu jangka pendek sebagai penyeberangan Amed-Ampenan, jangka menengah pelabuhan peti kemas dan jangka penajang pelabuhan pariwisata.
3. Hermawati & Haryo Koco Buwono. Analisis Kelayakan Kebutuhan Pelabuhan dan Keselamatan Pelayaran Pelabuhan Bian Kabupaten Merauke. Kajian ini bertujuan untuk melihat kelayakan pembangunan Pelabuhan Bian. Analisis dilakukan dengan memperhatikan aspek teknis, ekonomis dan keuangan serta bagaimana menyusun sistem kepelabuhanan di kawasan tersebut serta sistem transportasi wilayah pada kawasan tersebut. Pelabuhan Bian dinyatakan layak memenuhi aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Kedalaman perairan di dermaga -3.4m LWS yang berjarak 200 meter dari garis sungai.
4. I Wayan Redana dan Ida Bagus Putu Adnyana, Studi Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang. Studi ini bertujuan untuk mendapatkan kelayakan pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang, baik secara teknis maupun ekonomi. Pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang termasuk juga jaringan jalan yang tersedia. Studi dilakukan dengan melakukan survei dan mendapatkan data dari pelabuhan dan sumber lain. Analisis yang dilakukan adalah analisis kelayakan secara teknis dan ekonomis. Secara teknis meliputi luas dan dalam kolam pelabuhan, pengerukan dan pembangunan fasilitas dermaga, sedangkan secara ekonomis menggunakan analisis discounted cash flow.
5. *Feasibility Study* Pengembangan Pelabuhan Niaga Batang. Studi ini dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Batang pada tahun 2005. Tujuan dilaksanakan studi ini adalah: 1) Menganalisis produksi barang di wilayah Batang dan sekitarnya yang mempunyai potensi untuk melewati Kabupaten Batang; 2) Mengkaji arus barang yang melewati Kabupaten Batang; 3) Mensurvey industri di lingkungan Kabupaten Batang dan sekitarnya yang berpotensi menghasilkan barang ekspor, maupun kebutuhan akan barang impor yaitu material awal untuk bahan produksi industri tersebut. 4) Untuk mengetahui kebutuhan sarana dan prasarana dalam pembangunan pelabuhan niaga. Kelayakan pembangunan fasilitas pelabuhan perlu mempertimbangkan karakteristik kapal yang akan direncanakan masuk ke dalam pelabuhan. Hal ini diperlukan agar kapal dapat masuk dengan aman ke dalam pelabuhan dan peralatan bongkar muat dapat disesuaikan dengan kebutuhan. Setelah semua analisis teknis terpenuhi. Selanjutnya dilihat kelayakan secara ekonomi. Pelaksanaan kajian ini dikelompokkan dalam beberapa kegiatan yaitu, kajian aspek ekonomi potensi arus barang di daerah hinterland, kajian proyeksi pertumbuhan arus barang yang memerlukan fasilitas pelabuhan, analisis kebutuhan sarana dan prasarana pembangunan fasilitas pelabuhan, dan kajian mengenai kelayakan ekonomi pembangunan fasilitas pelabuhan. Langkah awal kajian ini adalah mengenali kondisi lapangan yang diperlukan untuk mengetahui kondisi eksisting fasilitas pelabuhan Uf Mar dan Pelabuhan Weduar.



Gambar 1. Alur Pikir Penelitian

Proyeksi besarnya arus muatan dan kapal dilakukan perhitungan dengan menggunakan metode peramalan. Perhitungan arus muatan dan kapal dipengaruhi oleh pertumbuhan dari beberapa faktor yaitu GNP, PDRB, jumlah penduduk dan sektor produksi. Mengingat karakteristik data dari faktor-faktor tersebut, peramalan pertumbuhan dilakukan dengan metode regresi linier dan non linier. Faktor-faktor yang dianalisa dengan menggunakan metode regresi linier adalah GNP, PDRB, dan jumlah penduduk, hal ini disebabkan karena karakteristik data pertumbuhan dari GNP, PDRB, dan jumlah penduduk yang relatif konstan tiap tahunnya, sehingga metode regresi linier cocok untuk memproyeksikan pertumbuhannya pada tahun-tahun berikutnya.

1. Metode regresi linier

Persamaan umum regresi linier sederhana adalah : $Y = a + bX$

dimana :

Y = variabel tak bebas yaitu hasil yang ingin diketahui

X = variabel bebas, yaitu parameter yang diketahui. $a =$

intersep $b =$ kemiringan yang dicari.

2. Metode regresi non linier

Secara umum pemodelan persamaan (dengan satu variabel bebas) dapat dinyatakan sebagai berikut: $Y = f(x, a)$.

Bentuk persamaan sederhana diatas

menyatakan bahwa variabel tak bebas y dapat dinyatakan sebagai suatu fungsi dari variabel bebas x dan parameter berupa vektor a dari besaran panjang yang berubah-ubah. Pemodelan regresi non linier dibagi dalam beberapa kelompok dasar yang disesuaikan dengan karakteristik dari masing-masing data yang dievaluasi.

Pada studi ini kelompok yang sesuai untuk evaluasi data adalah kelompok pertumbuhan. Setelah diketahui proyeksi arus barang, maka dilakukan penghitungan parameter teknis pelabuhan dan menghitung manfaat ekonomi bagi negara dan masyarakat dari pembangunan fasilitas pelabuhan laut UfMar dan Weduar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Luas wilayah Kabupaten Maluku Tenggara 4.212.51km² dengan luas lautan 3.180,73km² dan luas daratan 1.031,81 km². Secara administratif pemerintahan, Kabupaten Maluku Tenggara dengan ibukota di Langgur terbagi atas 6 (enam) kecamatan, dengan batas sebagai berikut:

- 1) Sebelah Utara berbatasan Papua Barat Bagian Selatan
- 2) Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Arafura
- 3) Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Tual dan Laut Banda
- 4) Sebelah Timur berbatasan dengan Perairan

Kepulauan Aru

Secara geografis, Kepulauan Maluku Tenggara berada pada 50-60 Lintang Selatan dan 1310-133,50 Bujur Timur. Kabupaten Maluku Tenggara terdiri atas satu gugusan kepulauan, yaitu Gugusan Kepulauan Kei, yakni Kepulauan Kei Kecil dan Kepulauan Kei Besar dengan luas seluruhnya 1031,81 km². Laju pertumbuhan penduduk dalam 10 tahun, untuk wilayah kei Kecil pada tahun 1990-2000 sebesar 1,76%, sedangkan 10 tahun berikutnya (2000-2010) mengalami penurunan 3,44%. Sedangkan wilayah Kei Besar, laju pertumbuhan penduduk hanya 1,74% pada tahun 1990-2000, dan pada tahun 2000-2010 mengalami penurunan 0,21%. Perkembangan jumlah penduduk berdasarkan

tercatat 269.081,51 juta rupiah atau naik 6,59% dari tahun 2012 sebesar 252.454,35 juta rupiah. Pendapatan per kapita penduduk Kabupaten Maluku Tenggara tahun 2013 sebesar Rp 6.368.966,- atau naik 16,96% dari tahun 2012 sebesar Rp 5.445.228,-

Produktivitas Pelabuhan

Data produktivitas pelabuhan hanya diperoleh dari Pelabuhan Tual. Pelabuhan UfMar merupakan pelabuhan navigasi, sehingga tidak ada kegiatan lainnya kecuali kegiatan kenavigasian dan penjagaan laut dan pantai. Pelabuhan Weduar belum dibangun, sehingga tidak ada aktivitas bongkar muat. Data kunjungan kapal, kegiatan bongkar muat dan arus penumpang di Pelabuhan Tual dalam 3 (tiga) tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel 3 dibawah ini.

Kunjungan kapal di Pelabuhan Tual terus meningkat setiap tahunnya. Begitu pula dengan arus bongkar muat barang maupun kegiatan naik turun penumpangnya. Dermaga Tual sebagai dermaga umum, merupakan tempat bongkar muat barang dan penumpang yang berlokasi di Tual. Dermaga ini keberadaannya berfungsi bagi perkembangan mobilitas barang dan jasa di wilayah Indonesia Timur, karena banyak disinggahi oleh kapal-kapal dari dalam negeri (Kapal PELNI), kapal kargo yang melayani pengiriman barang dengan peti kemas serta kapal – kapal dari luar negeri. Selain berfungsi sebagai

Tabel 1. Data Penduduk Maluku Tenggara

No	Pulau	Sensus Penduduk				
		1980	1990	2000	2010	2013
1	Kei Kecil	52.254	67.507	80.528	56.738	57.777
2	Kei Besar	37.080	38.820	40.535	39.704	40.296

Sumber: Maluku Tenggara Dalam Angka, 2014

hasil sensus penduduk pada tahun 1980, 1990, 2000 dan 2010 dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Produk domestik regional bruto (PDRB) Kabupaten Maluku Tenggara tercatat 670.465,56 juta rupiah atas dasar harga berlaku, dan mengalami

Tabel 2. PDRB Kabupaten Maluku Tenggara

Tahun	Atas Dasar Harga Berlaku		Atas Dasar Harga Konstan 2000	
	PDRB (juta rupiah)	Perkembangan (%)	PDRB (juta rupiah)	Perkembangan (%)
2010	417.291,91		221.872,61	
2011	496.306,63	18,94	235.431,66	6,11
2012	587.002,31	18,27	252.454,35	7,23
2013	670.465,56	14,22	269.081,51	6,59

Sumber: Maluku Tenggara Dalam Angka 2014

kenaikan sekitar 14,22% dari tahun 2012. Perkembangan PDRB Kabupaten Maluku Tenggara dapat dilihat pada Tabel dibawah ini:

Jika didasarkan atas harga konstan 2000, PDRB

pelabuhan penyeberangan dan pelabuhan pelayaran nusantara dermaga ini juga melayani pelayaran rakyat (kapal perintis) dengan rute ke pulau-pulau sekitarnya.

Tabel 3. Kegiatan Bongkar Muat, Kunjungan Kapal dan Arus Penumpang di Pelabuhan Tual

No	Uraian	Satuan	2011	2012	2013
1.	Kunjungan Kapal	Unit	1.773	1.322	2.322
2.	Ukuran Kapal	GT	1.810.254	1.019.499	2.123.809
3.	Barang Bongkar	Ton/m2	371.718	242.328	939.060
4.	Barang Muat	Ton/m2	219.272	96.101	938.980
5.	Penumpang Turun	Orang	77.069	81.667	185.353
6.	Penumpang Naik	Orang	73.856	86.535	161.317

Sumber: Maluku Tenggara Dalam Angka, 2014.

Pelabuhan penyeberangan dilayani oleh kapal Ferry dengan rute Tual-Dobo; Tual – Saumlaki - Tepa dengan siklus dua kali sebulan. Dermaga ini memiliki ukuran 1454 x 8 meter dengan cause way sepanjang 286 meter.

1. Analisis Kelayakan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut UfMar

Analisis yang dilakukan meliputi analisis kebijakan, analisis teknis dan analisis sosial ekonomi. Analisis finansial tidak bisa dilakukan karena tidak tersedia data yang memadai. Peraturan Daerah Kabupaten Maluku Tenggara Nomor 13 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2012-2032. Dalam pasal 8 dijelaskan bahwa sistem pusat kegiatan di wilayah Maluku Tenggara adalah sebagai berikut:

- a) Pusat Kegiatan Lokal (PKL) di perkotaan Elat
- b) Pusat Kegiatan Lokal Promosi (PKLp) di perkotaan Langgur
- c) Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) di perkotaan Rumat, Weduar, Ohoira dan perkotaan Holat
- d) Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) di Danar, Debut, Ngilngof, Ohoidertutu, Ngafan, Larat, Yamtel, Banda Ely, Watlaar, Ad dan Ohoiraut.

Dukungan akses jalan menuju pelabuhan juga disebutkan dalam pasal 10 ayat 2, bahwa pada wilayah Danar akan terjadi peningkatan mutu ruas-ruas jalan yang merupakan jalan kolektor primer, yakni :

- a) Ibra-Danar dengan status jalan strategis nasional
- b) Danar-Tetoat dengan status jalan provinsi

Dalam RTRW ini juga disebutkan adanya rencana pengembangan lintas penyeberangan Langgur-Elat, Langgur-Kei Besar Selatan, Langgur-Ohoiraut, Ohoiraut-ke kabupaten lain serta penghubung pulau-pulau kecil. Pengembangan pelabuhan navigasi UfMar di Danar sudah tercakup

dalam Peraturan Daerah Kabupaten Maluku Tenggara Nomor 13 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2012-2032. Dalam pasal 11 ayat 2 dijelaskan bahwa rencana pengembangan kepelabuhanan meliputi peningkatan pelabuhan navigasi Danar menjadi pelabuhan peti kemas dan pengembangan pelabuhan pengumpan di Elat. Pada ayat 3 disebutkan bahwa rencana pengembangan alur pelayaran meliputi pengembangan alur pelayaran yang terintegrasi antara Pulau Kei Kecil dan Kei Besar. Dengan demikian, rencana pengembangan pelabuhan laut Uf Mar memang sudah ada dalam rencana tata ruang wilayah Maluku Tenggara. Jadi, jika dilihat dari sisi kebijakan, arah pengembangan Pelabuhan Uf Mar sudah sesuai dengan peraturan yang ada.

Pelabuhan UfMar di Danar merupakan dermaga navigasi yang hanya digunakan untuk sandar kapal negara maupun kegiatan penjagaan keamanan laut. Namun, sampai saat ini aktivitas kenavigasian sangat sedikit sekali, sedangkan fasilitas dermaga sangat memadai, sehingga sayang sekali jika dermaga ini tidak digunakan untuk kegiatan lain di luar kegiatan kenavigasian. Sementara semua kapal general cargo, kapal penumpang, kapal perintis dan kapal kontainer melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tual yang berakibat Pelabuhan Tual menjadi sibuk sekali.

Apabila arus barang dan penumpang meningkat setiap tahunnya, dikhawatirkan Pelabuhan Tual tidak dapat menampung barang yang akan dibongkar/dimuat. Apalagi jika kapal penumpang sedang singgah di Pelabuhan Tual, otomatis kegiatan bongkar muat general cargo atau barang lainnya menjadi terhambat karena dermaga diprioritaskan untuk kegiatan naik turun penumpang terlebih dahulu. Padatnya aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tual menyebabkan Pemerintah Kabupaten Maluku Tenggara berencana memindahkan kegiatan bongkar muat kontainer dan



Gambar 2. Dermaga Pelabuhan Navigasi Uf-Mar, Danar, Maluku Tenggara

bongkar muat general cargo di Pelabuhan Uf Mar, sehingga dermaga yang sudah ada dapat dimanfaatkan dengan baik. Dengan demikian diharapkan kegiatan bongkar muat bisa berjalan lancar, sehingga perekonomian di Maluku Tenggara bisa tumbuh dengan baik.

Gambar 2 menunjukkan bahwa fasilitas dermaga navigasi Uf-Mar yang memiliki panjang lebih dari 300 meter perlu dioptimalkan fungsinya untuk melayani kapal-kapal niaga, karena selama ini dermaga ini kurang dimanfaatkan. Agar nilai investasi tetap bermanfaat, maka dermaga UfMar dapat digunakan untuk melayani kapal kontainer atau kapal niaga lainnya.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa rencana Pemerintah Daerah untuk membangun pelabuhan di Uf Mar dapat direalisasikan dengan memanfaatkan pelabuhan navigasi Uf-Mar menjadi pelabuhan barang atau kontainer. Pelabuhan Uf Mar perlu ditingkatkan fungsinya untuk melayani kapal niaga, khususnya kapal peti kemas mengingat dermaga yang tersedia sudah memadai dan tidak ada aktivitas kapal navigasi. Dermaga yang ada perlu dimanfaatkan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di Pelabuhan Tual, sehingga perekonomian Kabupaten Maluku Tenggara dapat berkembang lebih cepat.

2. Analisis Kelayakan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Weduar

Perencanaan pengembangan pelabuhan Weduar telah didukung oleh rencana peningkatan akses jalan menuju pelabuhan oleh Pemerintah Daerah. Kondisi saat ini menunjukkan bahwa jaringan jalan di Kepulauan Kei Besar relatif masih terbatas, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas. Hal ini disebabkan karena kondisi topografi Pulau Kei Besar yang bergelombang dan penyebaran penduduk relatif masih jarang. Oleh sebab itu, tujuan pembangunan fasilitas pelabuhan laut Weduar salah satunya adalah untuk mengembangkan perekonomian Kepulauan Kei Besar. Penduduk Kei Besar rata-rata tinggal di daerah pesisir pantai, sehingga transportasi laut merupakan moda yang penting untuk pendistribusian orang dan barang dari dan ke Kepulauan Kei Besar.

Wilayah Kei Besar Selatan yang beribukota di Weduar, sebelum tahun 2013 merupakan wilayah yang sangat tertinggal dalam akses informasi maupun pembangunan. Namun, mulai tahun 2013, Pemerintah Daerah sudah mulai membangun proyek transportasi, baik darat maupun laut, sehingga wilayah ini sudah mulai terkoneksi dengan wilayah lainnya. Jika dermaga di Weduar ini sudah terbangun, maka

akan tersedia lintas penyeberangan Langgur (Pulau Kei Kecil)-Weduar (Pulau Kei Besar) untuk meningkatkan keterkaitan atau konektivitas gugus kepulauan Kei. Pengembangan trayek Langgur-Weduar juga perlu dipadukan dengan jaringan jalan Pulau Kei Kecil untuk melayani pergerakan orang dan/atau barang serta membuka keterisolasian daerah di Maluku Tenggara.

Sebagaimana diketahui bahwa masyarakat Kei Besar masih tergolong masyarakat miskin, sehingga kesejahteraan masyarakat perlu ditingkatkan dengan menyediakan infrastruktur untuk mendukung kelancaran arus barang dari dan ke Pulau Kei Besar. Rencana pengembangan Pelabuhan Weduar bertujuan agar pergerakan barang dan penumpang di jalur selatan Kepulauan Maluku bisa berjalan dengan efektif dan efisien, membuka jalur selatan Pulau Kei Besar, sehingga perekonomian wilayah tersebut dapat berkembang. Saat ini memang terjadi kekosongan di jalur Selatan, sehingga wilayah selatan kei Besar ini belum terhubung dengan wilayah lainnya.

Berdasarkan data BPS Pusat, per September 2014 Provinsi Maluku menempati peringkat keempat Provinsi dengan persentase penduduk miskin tertinggi di Indonesia. Terdapat sekitar 307 ribu jiwa penduduk Maluku yang tergolong miskin. Salah satu faktor yang membuat Maluku sulit berkembang adalah persoalan infrastruktur ekonomi. Suatu daerah tidak akan maju jika infrastruktur dasar tidak ditangani secara serius. Dengan demikian diharapkan dengan dikembangkannya Pelabuhan Weduar ini, maka kemiskinan di Maluku Tenggara juga dapat dikurangi karena meningkatnya perekonomian di Kei Besar. Sebagaimana diketahui bahwa wilayah Maluku sebagian besar adalah laut, maka roda perekonomian akan berkembang melalui kegiatan produksi, distribusi dan pemasaran dengan baik jika didukung oleh ketersediaan infrastruktur pelabuhan yang memadai.

Disisi lain banyak daerah pedalaman di Maluku Tenggara yang belum bisa diakses karena jalan darat yang dapat membuka isolasi tersebut belum terwujud dengan baik dalam arti kondisi konstruksi jalan yang masih buruk secara teknis. Jarak dari pelabuhan Weduar Fer ke ibukota kecamatan Weduar sejauh 24 km. Meskipun sudah tersedia akses jalan, tetapi kondisinya kurang bagus. Pelabuhan Weduar Fer ini merupakan pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Kei Besar dengan pulau lainnya di Kabupaten Maluku Tenggara. Akses jalan dari Weduar Fer ke Weduar kurang bagus, sehingga Weduar sebagai ibu kota kabupaten agak sulit untuk

dijangkau dengan moda darat. Oleh sebab itu peran pelabuhan Weduar ini dinilai sangat penting untuk mengembangkan perekonomian masyarakat Kepulauan Kei Besar dan meningkatkan konektivitas Kei Besar Selatan dengan wilayah lainnya di Maluku dan Papua.

KESIMPULAN

Salah satu faktor yang membuat Maluku sulit berkembang adalah persoalan infrastruktur ekonomi. Suatu daerah tidak akan maju jika infrastruktur dasar tidak ditangani secara serius. Rencana pengembangan fasilitas Pelabuhan Uf Mar dan Pelabuhan Weduar sudah ada dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara. Pembangunan fasilitas Pelabuhan Uf Mar layak dilakukan untuk memanfaatkan dermaga navigasi yang sudah tersedia secara optimal. Pelabuhan Uf Mar dapat dikembangkan untuk pelabuhan barang, baik kontainer maupun barang lainnya seperti barang curah dan general cargo, mengingat padatnya aktivitas di Pelabuhan Tual dan lokasi Pelabuhan Tual yang berdekatan dengan pasar. Dermaga dan lahan yang tersedia di Pelabuhan Uf Mar sudah memadai untuk pembangunan fasilitas pelabuhan kontainer.

Pembangunan fasilitas Pelabuhan Weduar layak dilakukan untuk membuka keterisolasian wilayah Kei Besar Selatan dan meningkatkan konektivitas Kei Besar Selatan dengan wilayah Maluku dan Papua, sehingga tidak terjadi kekosongan di jalur selatan. Wilayah Kei Besar Selatan yang beribukota di Weduar, sebelum tahun 2013 merupakan wilayah yang sangat tertinggal. Weduar yang merupakan

ibukota Kecamatan Kei Besar Selatan letaknya jauh dan sulit dijangkau. Oleh sebab itu, pembangunan fasilitas Pelabuhan Weduar ini diharapkan dapat meningkatkan keterhubungan Pulau Kei Kecil dengan Pulau Kei Besar, mendorong tumbuhnya perekonomian di wilayah Kei Besar serta mengurangi angka kemiskinan di Maluku Tenggara.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Jakarta;
- [2] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Jakarta;
- [3] ___, 2013, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, Jakarta;
- [4] Puslitbang Perhubungan Laut. Studi Masterplan Pelabuhan Bungku Toko Kendari, 2014, Jakarta;
- [5] Gustang, A. ; *Analisis Kelayakan Pembangunan Pelabuhan Ferry Garongkong di Kabupaten Barru Sulawesi Selatan*, Pascasarjana Fakultas Ekonomi Universitas, Jakarta;
- [6] Hasanuddin Makassar, 2010, download tgl 6 mei 2015, Jakarta;
- [7] Hermawati. *Analisis Kelayakan Finansial dan Ekonomi Terhadap Pelabuhan Sumba Tengah*. Jurnal Konstruksi Volume 3 Nomor 1 Desember 2011, Jakarta;
- [8] Hermawati. *Analisis Kelayakan Kebutuhan Pelabuhan dan Keselamatan Pelayaran Pelabuhan Bian Kabupaten Merauke*. Jurnal Konstruksi Volume 3 Nomor 2 April 2012, Jakarta;
- [9] Sudiarsa, Made. *Analisis Ekonomi Pengembangan Pelabuhan Amed Karangasem*. Jurnal Matrix Volume 1, No. 3, November 2011, Jakarta;
- [10] Redana, I Wayan dan Ida Bagus Putu Adnyana. *Studi Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Celukan Bwang*. Jurnal Ilmiah Teknis Sipil Volume 10, Nomor 1 Januari 2006, Jakarta;
- [11] Yacob Ibrahim. *Studi Kelayakan Bisnis*. 1998. Triadmodjo, B. Perencanaan Pelabuhan, Jakarta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada seluruh Instansi yang terkait dalam penelitian ini.

