

**Pengembangan Pelayaran Perintis pada Perintis Pulau-Pulau
Terisolir di Kepulauan Riau**
*Development Pioneer Shipping Development on Islands
Isolated in Riau Islands*

Syafрил. KA

Sujarwanto

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

Naskah diterima 06 April 2015, diedit 14 April 2015, disetujui 28 Mei 2015

ABSTRAK

Kepulauan Riau adalah sebuah provinsi di Indonesia, yang terdiri dari pulau-pulau, dengan jumlah 2.408 pulau besar, dan kecil, 30% pulau-pulau tersebut belum bernama, dan belum berpenghuni. Luas wilayahnya sebesar 252.601 km², sekitar 95% merupakan lautan, dan hanya sekitar 5% daratan. Secara keseluruhan wilayah Kepulauan Riau terdiri dari 4 kabupaten, dan 2 kota, 47 kecamatan serta 274 kelurahan/desa. Hambatan geografis, demografis, dan transportasi laut menyebabkan pemanfaatan sumber daya alam yang tersebar pada pulau-pulau kecil tidak menguntungkan, mengakibatkan ketertinggalan, keterisolasian atau keterpencilan dibandingkan pulau-pulau lain yang mempunyai kemudahan pengangkutan yang lebih lancar. Dengan menggunakan pendekatan analisis tingkat aksesibilitas untuk memecahkan permasalahan. Hasil yang diharapkan dari penelitian adalah perubahan tingkat konektivitas. Pelabuhan yang aktif di kepulauan Riau hanya 21 pelabuhan yang terakreditasi oleh angkutan laut penumpang, pelayaran perintis dan angkutan penyeberangan. Selanjutnya kapal-kapal komersial belum banyak melayani, karena secara ekonomis belum menguntungkan.

Kata kunci : Pelayanan perintis, pulau-pulau terluar, kepulauan Riau, Konektivitas.

ABSTRACT

Riau islands is a province of Indonesia, which consists of the islands, the number of islands 2,408 large and small, 30% of these islands has not been named, and uninhabited. It covers an area of 252 601 km², about 95% is an ocean, and only about 5% of the land. Overall Riau Islands consists of 4 districts, and 2 cities, 47 districts and 274 villages /village. Barriers geographic, demographic, and marine transportation led to the utilization of natural resources are scattered on small islands unprofitable, resulting in backwardness, isolation or remoteness compared to other islands that have the ease of transporting more smoothly. Using the analytical approach to solving the problems of accessibility levels. The expected outcome of the study is the change in the level of connectivity. Ports are active in the Riau archipelago only 21 ports are accredited by the sea transport of passengers, cruise and ferry transport pioneer. Further commercial ships has not been served, because it is not economically profitable.

Keywords: service pioneer, outer islands, Riau Islands, Connectivity.

PENDAHULUAN

Dalam rangka pembangunan negara Indonesia masa kini dan masa yang akan datang, maka faktor pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Barang-barang harus diangkut dari suatu daerah ke daerah lainnya, agar barang itu dapat memenuhi kebutuhan hidup manusia. Demikian pula orang seringkali bepergian, dari satu daerah ke daerah lainnya guna memenuhi kebutuhannya, seperti mencari pekerjaan, menjual atau membeli barang, berkunjung, ataupun hanya pergi rekreasi sebagai turis.

Kebutuhan penduduk akan barang-barang antara pulau yang satu dengan pulau yang lain tentu bermacam-macam dan berbeda-beda demikian pula barang yang dihasilkannya. Oleh karena itu, untuk mendistribusikan dari pulau satu ke pulau yang lainnya diperlukan alat transportasi laut yang ekonomis yaitu kapal laut, dimana kapal laut mampu memindahkan orang maupun barang dalam jumlah besar. Dalam memacu pertumbuhan ekonomi daerah tertinggal/ terpencil, angkutan laut berfungsi sebagai promoting sector.

Kepulauan Riau adalah sebuah provinsi di Indonesia, yang terdiri dari pulau-pulau, dengan jumlah 2.408 pulau besar, dan kecil, 30% pulau-pulau tersebut belum bernama, dan belum berpenghuni. Luas wilayahnya sebesar 252.601 km², sekitar 95% merupakan lautan, dan hanya sekitar 5% daratan. Secara keseluruhan wilayah Kepulauan Riau terdiri dari 4 kabupaten, dan 2 kota, 47 kecamatan serta 274 kelurahan/desa.

Hambatan geografis, demografis, dan transportasi laut menyebabkan pemanfaatan sumber daya alam yang tersebar pada pulau-pulau kecil tidak menguntungkan, mengakibatkan ketertinggalan, keterisolasi atau keterpencilan dibandingkan pulau-pulau lain yang mempunyai kemudahan pengangkutan yang lebih lancar. Hal ini biasanya disebabkan muatan yang kurang, sehingga perusahaan pelayaran tidak tertarik untuk datang mengangkut karena tidak menguntungkan bagi usahanya. Walaupun daerah terpencil tersebut memiliki potensi pengembangan yang potensial, tetapi akan tetap tertinggal jika tidak ada transportasi yang memadai untuk mendukung pengembangan daerah tersebut. Untuk itu diperlukan pelayaran perintis dalam menunjang pembangunan daerah di pulau tersebut. Pelayaran perintis yang diselenggarakan oleh pemerintah bertujuan untuk memacu pertumbuhan daerah terpencil dan pedalaman.

Pelayaran perintis dan pelayaran rakyat merupakan jenis pelayaran yang dapat menjangkau daerah terpencil dan pedalaman. Pelayaran perintis diselenggarakan oleh pemerintah dengan tujuan untuk membuka daerah terisolasi, mendorong pembangunan ekonomi daerah yang memiliki potensi pembangunan, meningkatkan kegiatan angkutan barang dan mobilitas penduduk, meningkatkan pemerataan pembangunan, mengurangi kesenjangan ekonomi-sosial antar masyarakat, mewujudkan ketahanan pangan dan keamanan nasional, serta memudahkan akses penyampaian informasi ke pulau-pulau kecil [1].

Menurut Raharjo, (2006) dalam Wavemarket Blog, Fungsi transportasi dalam pembangunan dikatakan sebagai pelayan pembangunan (servant of shipping development). Pelayanan pembangunan diartikan sebagai usaha penyediaan fasilitas transportasi yang cukup, sehingga mampu melayani kebutuhan transportasi secara lancar [2].

Penyelenggaraan pelayaran perintis sangat diperlukan dan layak dilaksanakan untuk menunjang pembangunan daerah dan aksesibilitas transportasi pulau-pulau kecil. Untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau lain masyarakat memanfaatkan sarana transportasi laut. Namun berdasarkan pengamatan masih terdapat pelabuhan-pelabuhan/daerah yang tidak saling terhubung, terutama dengan transportasi laut. Belum optimalnya jaringan pelayaran perintis di Kepulauan Riau, sehingga masih terdapat wilayah yang belum terjangkau oleh pelayanan pelayaran perintis.

METODE

Proses penyusunan penelitian ini dimulai dengan mengidentifikasi dan inventarisasi peraturan perundang-undangan terkait dengan angkutan laut perintis, inventarisasi terhadap trayek pelayanan angkutan laut perintis, inventarisasi pelabuhan-pelabuhan/daerah yang belum terkoneksi di Kepulauan Riau, inventarisasi daerah-daerah tertinggal di Kepulauan Riau, kemudian dilakukan analisis dan evaluasi.

Menurut Fidel Miro (2000) dalam Yani Latuheru, Pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut diarahkan pada jaringan pelayanan antar provinsi, antar pulau dan antar Negara dengan memanfaatkan sarana bantu navigasi pelayaran untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran[3]. Definisi transportasi antar-pulau (*inter-island shipping*) secara mendasar dirujuk dari American Shipping act (US John Act) 1920 adalah pola pelayaran dalam sebuah wilayah yang intensitas domestik antar pantai (coastal) lebih dominan dibanding dengan pelayaran

antar samudera (*ocean-going*). Pola operasi transportasi antar pulau dapat bersifat internal (interaksi di dalam pulau), interaksi antar pulau kecil, dan interaksi pulau besar. Angkutan laut perintis adalah angkutan diperaikan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial. Angkutan laut perintis yang merupakan salah satu subsistem dari sistem angkutan laut nasional, diselenggarakan oleh pemerintah, dengan memberikan subsidi operasi kepada armada perintis yang diambil dari dana APBN dan disalurkan setiap tahun anggaran melalui DIPA.

Sebagai subsistem dari sistem angkutan laut nasional, angkutan perintis ini timbul sebagai konsekuensi logis dari:

1. Keadaan geografis Indonesia, dengan segala kaitannya antara lain masih beragamnya tingkat kemampuan di berbagai bidang kehidupan masyarakat yang disebabkan oleh kondisi geografis tersebut.
2. Terbatasnya kemampuan angkutan laut nasional dalam negeri secara komersial.
3. Kebijakan pemerintah dalam upaya pelaksanaan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, stabilitas nasional yang dinamis, pertumbuhan ekonomi dan keutuhan wilayah.

Pengoperasian angkutan perintis pada seluruh wilayah perairan Indonesia dilakukan dengan mempertimbangkan hal-hal yang sifatnya non komersial dalam rangka untuk mengembangkan potensi di wilayah tersebut agar mampu mengejar ketertinggalannya dengan daerah lain. Di samping itu kriteria lain yang menjadi landasan pokok dalam penyelenggaraan angkutan perintis adalah:

1. Daerah yang tidak dilayani oleh perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya berdasarkan perhitungan ekonomis;
2. Daerah tersebut secara ekonomi belum menguntungkan bagi penyelenggaraan pelayaran angkutan laut;
3. Daerah miskin, tertinggal ataupun daerah dengan tingkat pendapatan per kapita yang masih rendah.

Dasar Hukum Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis :

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
3. Keputusan Menteri Nomor 33 Tahun 2001

tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

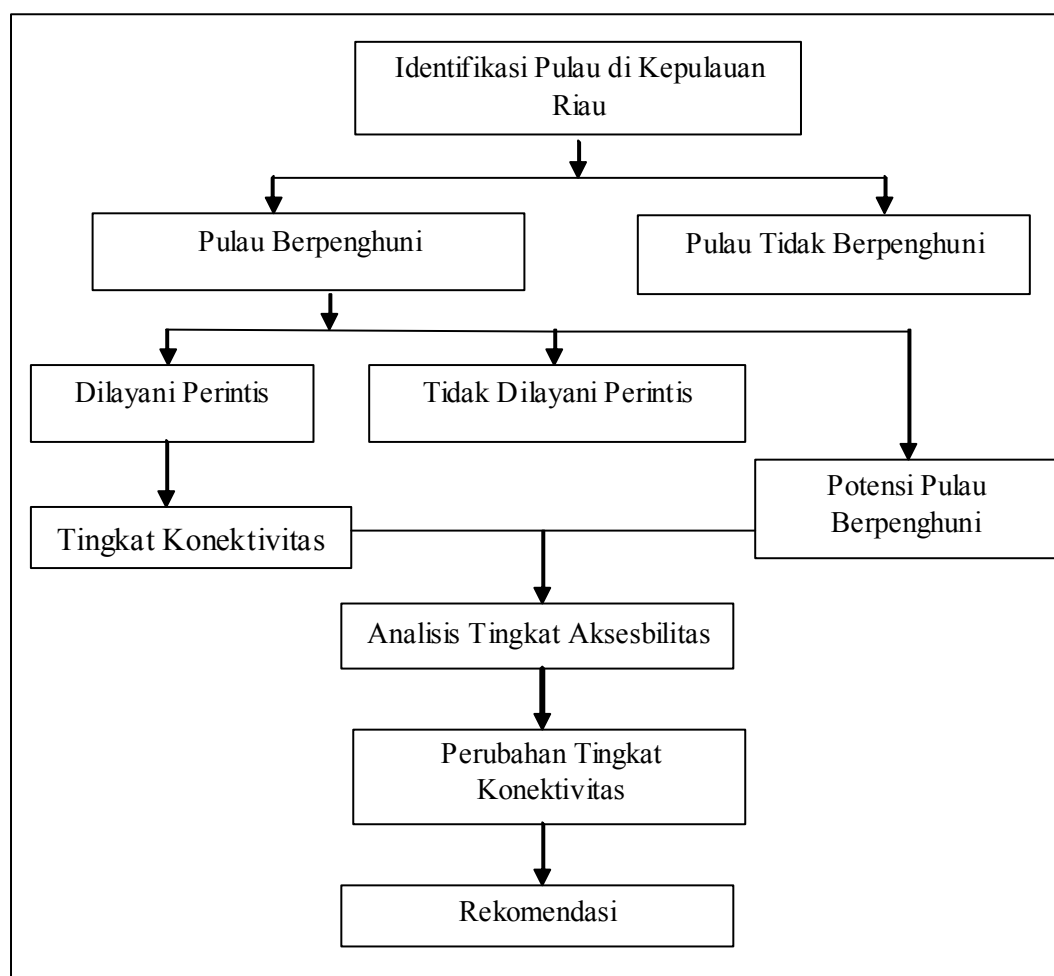
Adapun penelitian sebelumnya yang pernah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Studi Angkutan Perintis Terpadu, Badan Litbang Perhubungan, 1991; Prioritas penyelenggaraan angkutan perintis ditujukan kepada daerah yang memiliki potensi pertumbuhan daerah yang relatif tinggi dengan aksesibilitas relatif rendah. Prioritas selanjutnya adalah daerah yang memiliki potensi pertumbuhan tinggi dengan aksesibilitas tinggi, atau daerah yang memiliki potensi pertumbuhan daerah kurang tinggi dengan aksesibilitas relatif tinggi.
2. Kajian Pelaksanaan Angkutan Laut Perintis, Puslitbang Laut, 1994; Perkembangan selama 3 tahun terakhir cukup baik, terutama setelah adanya penambahan jumlah trayek, kapal, pelabuhan singgah, dan produksi angkutan.
3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Disinggahnya Suatu Wilayah di KTI oleh Kapal Perintis, Imbang Danandjojo, 1998; Melalui metode pendekatan analisis faktor dan analisis komponen utama, penelitian ini menunjukkan adanya 6 faktor atau 6 komponen utama dalam menentukan lokasi yang disinggahi, dengan total kontribusi sebesar 75,429%. enam faktor tersebut yaitu kondisi geografis dan potensi primadona KTI, potensi demand berupa jumlah penduduk, kinerja operasional kapal perintis, ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan, potensi hasil industri dan terakhir potensi hasil perkebunan.
4. Studi Pola Penyelenggaraan Angkutan Laut Untuk Daerah Terpencil, 2005; Melalui pendekatan empirik secara sektoral, regional, atau sektoral-regional, dan statistika deskriptif, kesimpulan yang diperoleh yaitu masih banyak daerah terpencil yang belum menerima jasa angkutan laut, potensi sumber daya ekonomi pada daerah terpencil tidak dapat didistribusi ke daerah berkembang karena keterbatasan sarana dan prasarana transportasi laut, pemerintah belum sepenuhnya berkoordinasi dengan pemerintah provinsi dan pemerintah pusat atau pihak terkait dalam mengupayakan pembangunan daerah melalui penyelenggaraan angkutan laut dari sisi pendanaan, kerjasama dan lain-lain, serta kesulitan masyarakat untuk berinteraksi ke luar daerahnya karena aksesibilitas pelayanan angkutan laut yang sangat rendah.
5. Tingkat Aksesibilitas Jaringan Transportasi Antar

Kabupaten/Kota di Provinsi Maluku dan Maluku Utara, Imbang Danandjojo, 2010; Dengan metodologi konektivitas meliputi jaringan, jaringan planar dan nonplanar, Jaringan Keterhubungan Minimal, Jaringan Keterhubungan Lengkap, Matriks Jaringan, dan Matriks Aksesibilitas Total, hasil kajian menunjukkan nilai aksesibilitas total provinsi Maluku dan Maluku Utara, Perhitungan nilai aksesibilitas provinsi Maluku dan Maluku Utara, pusat jaringan pelayanan transportasi yang terbentuk di Provinsi Maluku dan Maluku Utara, dan nilai aksesibilitas terendah untuk Provinsi Maluku dan Maluku Utara.

Alur Pikir pemecahan permasalahan Penelitian Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Perintis di Kepulauan Riau, perlu disusun pola pikir pendekatan kajian berdasarkan kondisi jaringan transportasi laut yang ada. Penjabaran pola pikir tersebut sebagai berikut.

1. Melakukan identifikasi mengenai pulau-pulau yang berpenghuni serta daerah yang tertinggal yang ada di setiap kabupaten/ kota di seluruh provinsi di Kepulauan Riau.
2. Identifikasi pulau-pulau berpenghuni yang sudah dilayani angkutan perintis melalui data operasional jaringan transportasi laut perintis yang ada di kabupaten/ kota di Kepulauan Riau.
3. Identifikasi kriteria daerah yang perlu mendapat layanan perintis diantaranya yang menghubungkan daerah-daerah terpencil, serta daerah perbatasan dan atau belum berkembang serta daerah yang potensial namun belum berkembang dengan daerah yang telah mengalami kemajuan atau berkembang.
4. Melakukan analisis tingkat konektivitas transportasi laut perintis di Kepulauan Riau, dengan melihat keterhubungan kabupaten/kota yang ada di Kepulauan Riau.
5. Analisis deskriptif dan analisis aksesibilitas untuk menilai tingkat konektivitas, kriteria layanan perintis dan layanan perintis saat ini.
6. Analisis trayek untuk mencari kemungkinan-kemungkinan daerah yang belum terlayani dapat terlayani, misal dengan membelokkan trayek



Gambar.1 Alur Pikir Kajian Pengembangan Jaringan Angkutan Laut Perintis di Kepulauan Riau

yang sudah ada atau menyusun trayek baru.

7. Kemudian kesimpulan dan rekomendasi

Dalam penelitian ini data yang dibutuhkan berupa data primer dan sekunder. Data primer adalah data atau informasi yang akan diperoleh langsung dari hasil tinjauan di lapangan. Data primer berupa hasil wawancara atau pengisian kuesioner dari pihak-pihak yang terkait dengan kondisi ketersediaan jaringan yang ada. Sedangkan data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan pelabuhan di wilayah Kepri juga sangat baik, hampir setiap pulau yang berpenghuni memiliki pelabuhan/dermaga. Didukung dengan transportasi darat (jalan raya) yang terhubung langsung menuju ke pelabuhan menjadikan sistem transportasi laut di wilayah Kepri menjadi lebih hidup.

Provinsi Kepulauan Riau mempunyai 36 pelabuhan yang aktif, 5 pelabuhan untuk kegiatan penyeberangan, dan 31 merupakan untuk kegiatan angkutan laut. Kota Batam mempunyai 7 pelabuhan, yang melayani kapal-kapal luar negeri, antar pulau, dan antar kabupaten/ kota. Kabupaten Bintan 4 pelabuhan, antara lain Pelabuhan Kijang melayani kapal-kapal PT. PELNI. Kabupaten Tanjung Balai Karimun 2 pelabuhan, antara lain Pelabuhan Tanjung Balai Karimun melayani kapal-kapal luar negeri, antar pulau, dan antar kabupaten/kota. Kabupaten Anambas 3 pelabuhan. Kabupaten Lingga 11 pelabuhan. Kabupaten Natuna 5 pelabuhan, dan kota Tanjungpinang mempunyai 3 pelabuhan, pelabuhan Sri Bintan Pura kapal-kapal luar negeri, antar pulau, dan antar kabupaten/ kota. Dari pelabuhan Batam, Tanjungpinang, dan Tanjung Balai Karimun banyak aktivitas penumpang dari luar negeri (Singapura dan Malaysia). Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 1.

Provinsi Kepri sendiri sebenarnya sudah memiliki sistem transportasi laut yang cukup baik, atau sangat baik bila dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia. Ada 3 transportasi utama yang bisa diakses publik, yaitu Ferry Ro-ro, Ferry (kapal cepat), dan speed boat (seperti Kerapu dan Predator di Jakarta). Ketiga jenis kapal tersebut menjangkau hampir seluruh wilayah. Untuk jarak dekat misalnya seperti P. Batam-P. Bintan bagian barat bisa menggunakan Ro-ro dengan waktu tempuh 1 jam, atau Speed Boat yang hanya membutuhkan waktu 15 menit. Untuk jarak menengah atau jauh (antar kabupaten atau negara) tersedia Kapal Cepat dengan waktu tempuh bervariasi. Ketiga jenis kapal tersebut beroperasi setiap hari, bahkan setiap jam pada siang hari.

Tabel 2. Nama Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau, berdasarkan Peruntukan dan Kabupaten/ Kota

No.	Nama Pelabuhan	Peruntukan	Kabupaten/ Kota
1	ASDP Telaga Punggur,	ASDP	Batam,
2	Batam Centre,	Laut	Batam,
3	Batu Ampar,	Laut	Batam,
4	Harbour Bay,	Laut	Batam,
5	Nongsa,	Laut	Batam,
6	Sekupang,	Laut	Batam,
7	Sijantung,	Laut	Batam,
8	Telaga Punggur,	Laut	Batam,
9	Kijang	Laut	Bintan
10	ASDP Tanjung Uban,	ASDP	Bintan,
11	Bulang Linggi,	Laut	Bintan,
12	Sri Bayantan,	Laut	Bintan,
13	ASDP Parit Rempak,	ASDP	Karimun,
14	Tanjung Balai Karimun,	Laut	Karimun,
15	Tarempa,	Laut	Kep. Anambas
16	Letung Jemaja,	Laut	Kep. Anambas
17	Sunggak,	Laut	Kep. Anambas
18	ASDP Desa Jagoh,	ASDP	Lingga
19	Bakong,	Laut	Lingga
20	Dabo Singkep,	Laut	Lingga
21	Kote,	Laut	Lingga
22	Marok Tua,	Laut	Lingga
23	Pancur,	Laut	Lingga
24	Penuba,	Laut	Lingga
25	Sei Tenam,	Laut	Lingga
26	Senayang,	Laut	Lingga
27	Sungai Buluh,	Laut	Lingga
28	Tanjung Buton,	Laut	Lingga
	Tanjung Setelung		
29	Serasan,	Laut	Natuna
30	Midai,	Laut	Natuna
31	Penagih,	Laut	Natuna
32	Pulau Laut,	Laut	Natuna
33	Pulau Subi,	Laut	Natuna
34	ASDP Dompok,	ASDP	Tanjungpinang
35	Sri Bintan Pura,	Laut	Tanjungpinang
36	Sri Payung,	Laut	Tanjungpinang

Sumber : KP. 414 Tahun 2013, tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau disinggahi oleh 3 kapal yang di operasikan oleh PT. PELNI, yaitu: kapal Bukit Raya dengan kapasitas penumpang sebanyak 1.000 penumpang, dan kapal Lawit dengan kapasitas 1000 penumpang.

1. Kapal Bukit Raya menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Kepulauan Riau dari 2 arah, yaitu arah Barat dan arah Timur (Tanjung Priok-Belinyu-Kijang-Letung- Tarempa/Anambas-Ranai; dan Surabaya-Pontianak-Serasan-Midai-Ranai).
2. KM. Lawit (Tarempa-Letung-Kijang-Tanjung Pandan-Tg. Priok-Pontianak- Surabaya-Pontianak-Serasan-Midai-Natuna. 3).
3. KM.UMSINI (Kijang/Tg.Pinang-Jakarta-Surabaya-Makassar-Maumere-Larantuka-Lewoleba/Lembata-Kupang.PP).

Terdapat 4 kapal perintis yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau. Tiga kapal berpangkalan di Provinsi Riau yaitu 2 (dua) kapal di Pelabuhan Tanjung Pinang dan 1 (satu)

kapal berpangkalan di pelabuhan Kijang. Sementara itu 1 (satu) kapal berpangkalan di pelabuhan Sintete Provinsi Kalimantan Barat.

Tabel 2. Perkembangan Realisasi Muatan Barang Dan Penumpang di Pelabuhan Tanjung Pinang Tahun 2002 – 2012

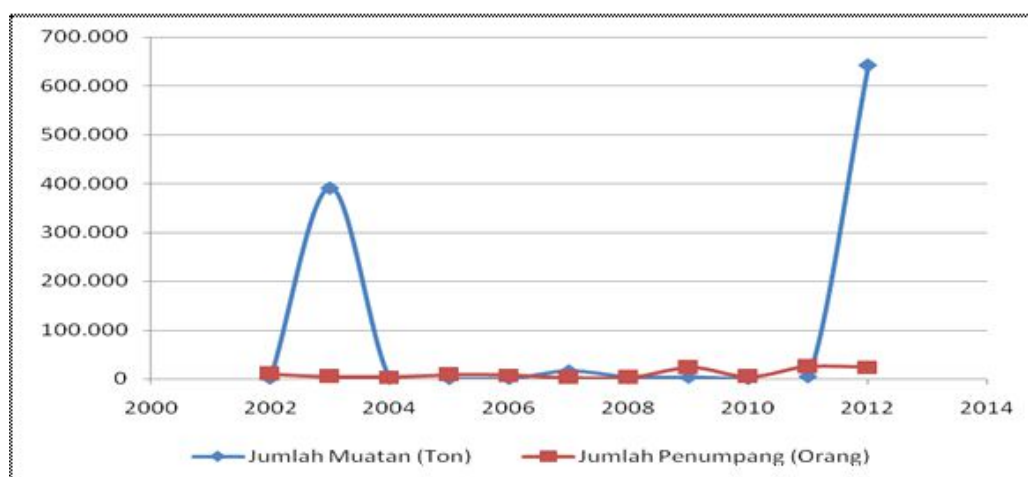
Tahun	R-06		R-07	
	Jumlah Muatan (Ton)	Jumlah Penumpang (Orang)	Jumlah Muatan (Ton)	Jumlah Penumpang (Orang)
2002	1.286	9.944	-	-
2003	309.700	4.182	-	-
2004	275	3.495	-	-
2005	280	7.807	-	-
2006	938	7.165	-	-
2007	15.734	2.745	-	-
2008	4.093	2.800	-	-
2009	3.555	23.009	-	-
2010	863	4.655	-	-
2011	4.250	25.010	-	-
2012	641.781	23.734	601,2	946

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Pinang, 2013

Pada rute R-06 dengan pelabuhan pangkalan Tanjung Pinang, muatan yang diangkut mengalami lonjakan yang signifikan pada tahun 2012, dengan jumlah muatan barang yang diangkut mencapai 641.781 ton. Jumlah tersebut hampir 2 kali lipat dari jumlah barang yang diangkut pada tahun 2003, sedangkan tahun-tahun sebelumnya barang yang diangkut tidak menunjukkan jumlah yang berarti. Pada rute R-06 merupakan rute baru di Pelabuhan Tanjung Pinang yang mulai beroperasi pada tahun 2012 dengan jumlah muatan 601,2 ton dan penumpang sebanyak 946 orang.

responden.

Adapun obyek yang dipertanyakan kepada responden antara lain mengenai : Rute/jarak tempuh kapal, keteraturan kunjungan kapal di pelabuhan pangkalan dan setiap pelabuhan singgah, frekuensi kunjungan kapal di pelabuhan pangkalan dan setiap pelabuhan singgah, lama satu round voyage kapal, keamanan penumpang di kapal, keamanan muatan di kapal, kenyamanan penumpang di kapal, kapasitas ruang penumpang kapal, kapasitas ruang muatan



Gambar 2. Grafik perkembangan Muatan dan penumpang di pelabuhan Tanjung pinang

Data primer diperoleh melalui wawancara dan melalui kuisioner dengan penumpang kapal perintis di setiap pelabuhan yang menjadi obyek survei, yang meliputi opini penumpang terhadap pelayanan kapal perintis saat ini. Jumlah responden yang diperoleh untuk keseluruhan lokasi survei sebanyak 90

kapal, alat keselamatan penumpang di kapal, alat bongkar muat barang di kapal, sistem penanganan B/M barang di kapal, tarif penumpang kapal, tarif muatan kapal, pelayanan kapal Angkutan Laut Perintis, dan ketekhubungan antar pulau.

Hasil penilaian responden tersebut dapat dievaluasi sebagai berikut:

1. Sebanyak 54,26 % responden menilai bahwa angkutan laut perintis di kepulauan Riau sudah berada di atas angka rata-rata. Hal terlihat bahwa sebanyak 52,56% responden menilai bahwa angkutan laut perintis sudah baik, dan 1,75% menilai sangat baik;
2. Sebanyak 35,88%, responden menilai bahwa angkutan laut di Kepulauan Riau biasa saja; dan
3. Sebanyak 9,82% responden mengatakan bahwa angkutan laut perintis masih dalam kategori di bawah rata-rata.

Melihat aspek yang masih berada di bawah angka rata-rata, maka perlu adanya perbaikan terhadap:

1. Rute/jarak tempuh kapal perintis. Menurut responden rute/jarak tempuh kapal perintis masih terlalu lama, sementara masyarakat membutuhkan angkutan laut yang dapat mengantisipasi mobilitas mereka yang lebih cepat.
2. Frekuensi kunjungan kapal. Dilihat dari sisi frekuensi kunjungan kapal, masyarakat menilai masih terlalu lama. Frekuensi kunjungan kapal ini sangat dirasakan bagi masyarakat yang berada di bagian Selatan Provinsi Kepulauan Riau, yaitu pulau Dabo dan Singkep. Pada musim ombak besar, kunjungan kapal ini juga dirasakan dirasakan oleh masyarakat Kabupaten-kabupaten yang termasuk dalam gugusana Pulau Tujuh (Kabupaten Natuna dan Kabupaten Anambas). Dengan kurangnya frekuensi kapal ini, masyarakat sering menggunakan kapal-kapal ikan, yang secara aturan dan aspek keselamatan sangat kurang memadai untuk mengangkut penumpang.
3. Keterhubungan antar pulau. Dalam kondisi laut bersahabat, keterhubungan antar pulau ini sebenarnya sudah cukup memadai. Karena cukup banyak kapal-kapal cepat yang melayani. Namun pada kondisi musim gelombang dan ombak besar, masyarakat sangat tergantung kepada kapal penumpang PT. PELNI dan kapal-kapal perintis.

Strategi untuk menghubungkan antar kabupaten/ pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Provinsi Kepulauan Riau, terutama angkutan laut perintis, perlu dilakukan strategi pengembangan, sehingga terdapat konektivitas dalam wilayah tersebut. Strategi tersebut mencakup jaringan dan trayek, penempatan kapal dan frekuensi.

Dalam penyusunan trayek juga perlu dilakukan

analisis komoditi antara daerah surplus dengan daerah minus, sehingga terjadi perdagangan antara daerah-daerah tersebut. Dilihat dari hirarkhi pelabuhan maka pelabuhan Batam, Tanjung Pinang, Tarempa, Rani, dan Tanjung Balai Karimun merupakan titik simpul utama bagi pelabuhan-pelabuhan lainnya. Titik simpul utama artinya pelabuhan tersebut dapat menjadi out/ inlet komoditi bagi pantai Kepulauan Riau. Variasi trayek yang disusun harus mencerminkan adanya daerah bangkitan dan daerah tarikan. Karena itu perpaduan antara pelabuhan pengumpan lokal, pengumpan regional, dan pelabuhan pengumpul harus ditata sedemikian rupa, sehingga daerah-daerah miskin akan dapat terhubung dengan daerah-daerah yang lebih maju. Pelabuhan Batam (Batu Ampar, Sekupang, Nongsa) merupakan pelabuhan utama, Pelabuhan Tanjung Pinang, Dompok, Tanjung Uban, Tanjung Batu, Tanjung Balai Karimun, dan Tarempa merupakan pelabuhan pengumpul.

Berdasarkan analisis terhadap trayek angkutan laut yang ada, maka diusulkan trayek-trayek baru, yang kurang dari 10 hari. Trayek-trayek tersebut adalah:

1. Rute ke Selatan: Home Base Tanjung Pinang, dengan total jarak layar 300 mil, dengan kecepatan rata-rata 12 mil, maka hari layarnya adalah 25 jam. Untuk jam labuh pada pelabuhan yang menjadi pusat tarik selama 6 jam, dan pelabuhan bangkitan 3 jam, maka total jam labuh adalah :Tanjung Pinang, sekupang, dan Belinyu selama 18 jam; Tenam, Dabo, Pulau Berhala, dan Pulau Pekajang 15 jam. Sehingga jam labuhnya selama 33 jam. Total seadays dan portdays adalah 25+33 jam=58 jam (2 hari+10 jam). Dengan pusat tarikan Tanjung Pinang, Batam dan Pangkal Pinang. Tanjung pinang- 45-Sekupang-96-Sei Tenam-42-Dabo-24-P.Berhala-56-P Pekajang-37-Blinyu (Bangka).
2. Rute ke Timur: Home Base Sintete, dengan total jarak layar 456mil, dengan kecepatan rata-rata 12 mil, maka hari layarnya adalah 38 jam. Untuk jam labuh pada pelabuhan yang menjadi pusat tarikan selama 6 jam, dan pelabuhan bangkitan 3 jam, maka total jam labuh adalah :Tanjung Pinang, Pontianak, dan Sintete selama 18 jam; Tambelan 3. Sehingga jam labuhnya selama 21 jam. Total seadays dan portdays adalah 38+21 jam=59 jam (2 hari+11 jam). Dengan pusat tarikan Tanjung Pinang, dan Pontianak. Tanjung Pinang-45-Sekupang-96-Sei Tenam-42-Dabo-24- P.Berhala-56-P Pekajang-37-Blinyu (Bangka). Sintete-95-Tambelan-135-Pontianak – 135 – Tambelan – 226 -Tanjung Pinang.

3. Rute ke Barat: Home Base Kijang adalah :Tanjung Pinang, Tanjung Balai Karimun, dan Dumai. Dengan pusat tarikan Tanjung Pinang, Tanjung Balai Karimun, dan Dumai. Tanjung pinang-45- Sekupang-96-Pulau Tjombol- Pulau Sugi-Tanjung Batu (p.Kundur)-Tanjung Balai Karimu-Dumai
4. Rute ke Utara: Home Base Kijang, dengan total jarak layar 376 mil, dengan kecepatan rata-rata 12 mil, maka hari layarnya adalah 32 jam. Untuk jam labuh pada pelabuhan yang menjadi pusat tarik selama 6 jam, dan pelabuhan bangkitan 3 jam, maka total jam labuh adalah :Tanjung Pinang, 6 jam; Tambelan, kuala Maras, Tarempa, Midai, dan S. Lampa selama 15 jam. Sehingga jam labuhnya selama 21 jam. Total seadays dan portdays adalah 32+21 jam=53 jam (2 hari+5 jam). Dengan pusat tarikan Tanjung Pinang dan Tarempa. Kijang-175-Kuala Maras-37-Tarempa-112-Midai-52-S.Lampa.
5. Rute Natuna-Kalimantan: Home Base Sintete, dengan total jarak layar 570 mil, dengan kecepatan rata-rata 12 mil, maka hari layarnya adalah 48 jam. Untuk jam labuh pada pelabuhan yang menjadi pusat tarik selama 6 jam, dan pelabuhan bangkitan 3 jam, maka total jam labuh adalah :Ranai, dan Sintete, 12 jam; Serasan, Subi, Pulau Laut, Seluan, Sedanau, S Lampa, Subi, Serasan 27 jam. Sehingga jam labuhnya selama 39 jam. Total seadays dan portdays adalah 49+39 jam=88 jam (3 hari+16 jam). Dengan pusat tarikan Ranai dan Sintete. Sintete-105-Serasan-50-Subi-65-Ranai-60-P Laut-36-Seluan-14-Sedanau -20-S Lampa – 50 – Sumbi – 50 – Serasana -105 - Sintete.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan evaluasi dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Provinsi Kepulauan Riau, merupakan provinsi kepulauan yang mempunyai potensi yang sangat bagus dibidang pertambangan, perikanan, pariwisata, dan industri.
2. Letak provinsi Kepulauan Riau yang berada di Selat Malaka, dan berbatasan langsung dengan negara Singapura, Malaysia, Filiphina, Vietnam, dan Cina menenpatkan Provinsi Kepulauan Riau selain merupakan benteng bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia, juga merupakan modal dalam pengembangan transportasi laut Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan dibangunnya Batam sebagai pelabuhan Internasional dan pusat Kawasan Industri.
3. Sebagai wilayah kepulauan, Provinsi Kepulauan Riau masih belum terkoneksi secara memadai, baik antar pulau maupun antar kabupaten/ kota.
4. Dari 36 pelabuhan yang aktif, baru sebanyak 21 pelabuhan yang terkoneksi, oleh angkutan laut penumpang, pelayaran perintis dan angkutan penyeberangan.
5. Kapal-kapal komersil belum banyak yang melayani pelabuhan-pelabuhan tersebut, karena secara ekonomis belum menguntungkan.
6. Masih banyak pulau-pulau yang dihubungkan dengan kapal-kapal pelra/ ikan, yang secara aspek keselamatan sangat rawan untuk mengangkut penumpang.

SARAN

1. Perlu dilakukan penambahan rute kapal-kapal perintis terutama pada wilayah bagian Selatan (Kabupaten Lingga), sehingga terjadi peningkatan pelabuhan singgah dan frekuensi kunjungan.
2. Kapal-kapal perintis tersebut terkoneksi dengan kapal-kapal penumpang yang dioperasikan oleh PT. PELNI.
3. Perlu melakukan pengembangan pelabuhan-pelabuhan, sehingga kapal-kapal penumpang PT. PELNI dapat sandar di pelabuhan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada seluruh pegawai Puslitbang Perhubungan Laut, dan KSOP Tanjung Pinang yang telah membantu penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. —, 1991, Penelitian Angkutan Perintis Terpadu, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan;
- [2]. Adisasmita, Rahardjo. 2006. Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan, Yogyakarta: Graha Ilmu
- [3]. Miro, Fidel, 2002, Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta
- [4]. —, 1994, Kajian Pelaksanaan Angkutan Laut Perintis, Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut;
- [5]. Rodrigue, J.P. (2003)., International and Regional Transportation, Department
- [6]. Black, J. (2000), Urban Transport Planning, Theory and Practice, Croom Helm Ltd., London.
- [7]. —, 2005, Studi Pola Penyelenggaraan Angkutan Laut Untuk Daerah Terpencil, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan bekerjasama dengan Lembaga Pengembangan Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti;
- [8]. Imbang Danandjojo, 1998. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Disinggahinya Suatu Wilayah di KTI oleh Kapal Perintis, Jakarta
- [9]. Danandjojo, Imbang, 2010, Tingkat Aksesibilitas Jaringan Transportasi Antar Kabupaten/Kota Di Provinsi Maluku dan Maluku Utara, Jurnal Penelitian Transportasi Laut;
- [10] Taaffe, E.J, Gauthier, H.L, O'Kelly, M.E, 1996, Geography of Transportation, Prentice Hall, Upper Saddle River, New Jersey;
- [11] Peraturan Perundang undangan
- [12] Provinsi dalam angka BPS Provinsi Kepulauan Riau, 2014
- [13] Provinsi dalam angka BPS Provinsi Kepulauan Riau, 2015
- [14]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010. Tentang Angkutan di Perairan, Jakarta
- [15] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Tentang Pelayaran, Jakarta.

