

PENGKAJIAN EFEKTIVITAS PELAYANAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN PERINTIS DI PROVINSI SULAWESI TENGAH

Siti Rahayu *)

Puslitbang Perhubungan Darat Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Government provides subsidy for public transport operator to provide pioneers public transport service, however this provision should be evaluated yearly.

The evaluation is about the improvement of the services because this problem is related to government financing. There is two kind of pioneer ferry, the first one is serving intercity and interprovince (AKAP) and the second one is serving intercity in a province (AKDP).

Aim of this study is to know the constraints of ferry operational in serving the customers in order to gain improvement of the service in the future.

Through research and observation in the realita and also from SISTRANAS approach, then the pioneer ferry transport with Luwuk-Salakan-Banggai route is effectively to operated only for vehicles with 4 and more wheels and it is inefficient for human transport. For Ampana-Wakai-Gorontalo route is effective and efficient both for human and goods transport.

Key words: Pioneer ferry transport.

PENDAHULUAN.

Peran transportasi sebagai urat nadi perekonomian dan perkembangan sosial menuntut upaya-upaya yang dapat menciptakan jasa transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi karena berdampak positif pada pertumbuhan dan pembangunan nasional yang didukung secara berimbang oleh pembangunan daerah.

Di Indonesia terdapat 59 lintasan penyeberangan perintis yang tersebar di 17 provinsi. Terbanyak di kawasan kepulauan Indonesia sebelah timur, untuk menghubungkan antar pulau yang berdekatan. Angkutan penyeberangan perintis dilaksanakan dari atau ke daerah terpencil serta daerah perbatasan yang potensial namun belum berkembang. Penyelenggaraannya dimaksudkan untuk mendorong pembangunan, peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya demi terwujudnya stabilitas nasional yang mantap dan dinamis. Pada umumnya rute yang dilayani oleh angkutan perintis belum menguntungkan secara komersial.

Pemerintah melalui Direktorat Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan mengoperasikan 3 kapal perintis di Provinsi Sulawesi Tengah yaitu KMP Lemuru, sebagai angkutan antar kota dalam provinsi

(AKDP) untuk menghubungkan: Luwuk-Salakan-Banggai dan KMP Tuna Tomini, untuk menghubungkan Ampana-Wakai-Gorontalo sebagai sebagai angkutan antar kota antar

provinsi (AKAP) serta KMP Madani untuk menghubungkan Taipa-Balikpapan juga untuk AKAP

Setiap penyelenggaraan angkutan perintis mendapat bantuan/subsidi dari pemerintah untuk menutup kekurangan biaya operasional kapal, yang diberikan setiap tahun, dalam usaha memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya pada masyarakat . Manakala load faktornya sudah > 60 % maka subsidi ini dapat dihapuskan, dan status lintasannya dapat ditingkatkan dari perintis menjadi komersil.

Berdasarkan data produksi penumpang dan kendaraan dari tahun 2004 s/d 2008, ketiga kapal perintis tersebut, produktivitasnya sudah meningkat, dan jumlah subsidinya juga meningkat . Sebagai contoh untuk KMP Lemuru, subsidi pada tahun 2004 hanya sebesar Rp. 838.507.000,- , pada tahun 2008, telah mencapai Rp. 1.803.437.000,- Dengan keterbatasan anggaran pemerintah (APBN), maka dapat dilakukan evaluasi dan dikaji kinerja pelayanan angkutannya dalam kurun waktu tertentu.

Maksud dari penelitian ini adalah menemukenali kendala-kendala pengelolaan dan pengoperasian dan tujuannya adalah untuk mengetahui kinerja pelayanan angkutan penyeberangan perintis. Untuk itu diperlukan beberapa kegiatan melalui inventarisasi kondisi sarana, prasarana, produktivitas angkutan dan besaran subsidi pelayanan angkutan penyeberangan perintis dan kebijakan lainnya; Inventarisasi potensi daerah dalam mendukung angkutan penyeberangan perintis. Lokasi penelitian adalah pada 2 lintasan angkutan penyeberangan perintis PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Luwuk.

Hasil yang diharapkan adalah meningkatnya kinerja pelayanan angkutan penyeberangan perintis

Metodologi yang digunakan adalah dengan wawancara dan pengamatan langsung di lapangan, analisis terhadap hasil jawaban kuesioner yang diajukan serta melakukan analisis peramalan permintaan angkutan untuk melihat prospek angkutan beberapa tahun ke depan, dengan rumus sederhana $V_n = V_o (1+r)^n$,

Dimana

V_n = volume lalu lintas pada akhir tahun yang diramalkan.

V_o = Volume lalu lintas pada tahunn dasar

r = % pertambahan lalu lintas rata-rata per tahun.

n = jumlah tahun dalam ramalan.

Pada studi ini juga akan menghitung load faktor (faktor beban) angkutan yang dinyatakan dalam %.

Load faktor (LF) = $\frac{\text{jumlah/volume angkutan}}{\text{Kapasitas tersedia}} \times 100 \%$

Kinerja pelayanan yang diharapkan pada SISTRANAS adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi (pelayanan) yang efektif dan efisien

indikator untuk mengukur beberapa komponennya, tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 49 Tahun 2005 tentang SISTRANAS,

Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman tarif terjangkau, tertib, aman serta polusi rendah.

Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

GAMBARAN UMUM WILAYAH PROVINSI SULAWESI TENGAH

Provinsi Sulawesi Tengah dibentuk dengan Undang-Undang Nomor 13 tahun 1964 dengan luas dataran wilayah 68.033 Km² atau lebih kurang 3,54 persen dari luas Indonesia. Secara administratif dibagi menjadi sembilan kabupaten dan satu kota madya dengan 85 kecamatan dan 1.432 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk tahun 2008 sebesar 2.438.373 jiwa dan laju pertumbuhan penduduk sebesar 2,04 %.

Sebaran penduduk Provinsi Sulawesi Tengah secara umum masing-masing berada di kawasan pemukiman pedalaman sebesar 30%, kawasan pantai 60% dan kawasan kepulauan sebesar 10%. Sulawesi Tengah mempunyai luas perairan sekitar 3 (tiga) kali luas daratan yakni 189.480 km² yang membentang sepanjang wilayah sebelah Timur adalah Teluk Tolo dan Teluk Tomini dan sebelah barat adalah Selat Makassar dan sebelah utara dengan Laut Sulawesi.

Potensi perairan laut tersebut mengandung sumber penghidupan yang sangat besar berupa bahan makanan ikan dan tumbuhan laut lainnya. Potensi ini akan berpengaruh terhadap pola penghidupan masyarakat terutama yang tinggal di sepanjang pantai. Pulau-pulau yang termasuk wilayah Provinsi Sulawesi Tengah ditengarai ada 41 pulau. Potensi pertanian dan perkebunan yang utama adalah perikanan, kelapa, coklat, jambu mete, dan kacang tanah. Sedangkan sumber daya alam yang cukup potensial meliputi minyak dan gas bumi, batu, marmer, batu giok, pasir kuarsa, serta komoditi lainnya yang tersebar di daerah-daerah kabupaten yang memberi harapan dalam pengembangan ekonomi Sulawesi Tengah kedepan, yang belum dikelola dan dimanfaatkan secara optimal.

Provinsi Sulawesi Tengah dengan ibukotanya Palu, berdasarkan strategi pengembangan tata ruang diarahkan pada perwujudan struktur tata ruang yang lebih luas, yaitu dengan kawasan timur Indonesia (KTI) dan kawasan internasional Pasifik barat.

Sebagai pusat kegiatan nasional dengan jenis pelayanan jasa pemerintahan sekunder, dan perdagangan kota Palu mempunyai strategi pengembangan untuk transportasi daratnya dengan meningkatkan aksesibilitas angkutan jalannya ke arah kota-kota di Pulau Sulawesi yakni ke timur, tenggara dan selatan yaitu Donggala, Poso, Parepare-Makasar, Luwuk dan Kolonodale, dan ke arah utara yaitu Limboto-Gorontalo-Manado.

Peningkatan prasarana dan sarana perhubungan, diarahkan untuk memecahkan masalah daerah-daerah yang terisolasi sehingga dapat dijangkau. Dengan peningkatan aksesibilitas melalui moda penyeberangan, terutama ke dan dari pulau-pulau di wilayah Kepulauan Togean di Teluk Tomini dan Kepulauan Banggai akan mempermudah pengembangan wilayah serta ekonominya. Angkutan penyeberangan perintis yang ada sekarang merupakan perwujudan dari rencana pengembangan jaringan pelayanan sampai dengan tahun 2010, yang akan terus dikembangkan sampai tahun 2025.

Tabel 1. Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Penyeberangan di Provinsi Sulteng

No	2010	2015	2025
1.	Taipa-Balikpapan	Bitung-Luwuk	Bangga-Toliabu
2.	Ampana-Wakai-Gorontalo	Pagimana-Poso	Poso-Wakai-
3.	Pagimana-Gorontalo	Parigi-Moutong	Gorontalo.
4.	Luwuk-Salak Banggai	Luwuk-Kendari	Toli-toli-Tarakan

Sumber: Studi Pengembangan Keterpaduan Transportasi di Pulau Sulawesi, Badan Litbang Perhubungan, 2006

Secara terpadu, kegiatan angkutan penyeberangan berhubungan erat dengan transportasi darat dan transportasi laut melalui beberapa pelabuhan utama dan sekunder yaitu Pelabuhan Pantoloan di Kota Palu, Pelabuhan Dede di Kabupaten Toli-Toli, Pelabuhan Donggala di Kabupaten Donggala, Pelabuhan Banggai di Kabupaten Banggai Kepulauan, dan lain-lain

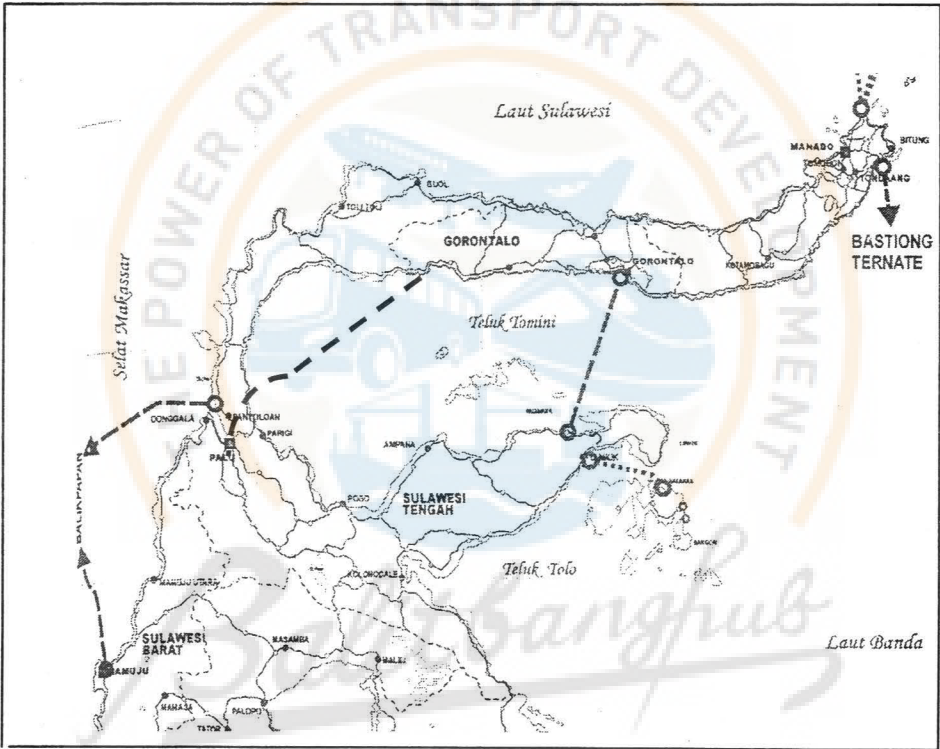
Tabel 2. Kawasan Yang Potensial di Sulawesi

No	Kawasan	Lokasi
1	Strategis	- Tolisu, dan Batui di kabupaten Banggai - Basi di Kabupaten Toli-Toli - Tompira di Kabupatetn Morowari - Kota raya di kabupaten Parigi Moutong
2	Pengembangan ekonomi terpadu	- Batui di kabupaten Banggai
3	Tertentu andalan	- Toli-Toli dan sekitarnya, - Luwuk dan sekitarnya - Kolonodale dan sekitarnya.
4	Cepat Tumbuh	- Parigi dan sekitarnya, Ampibabo dan sekitarnya - Danau Poso dan sekitarnya, Ampana dan sekitarnya - Moutong-Tomini, Damsol dan sekitarnya - Lalundu dan sekitarnya
5	Potensial Berkembang	- Boul, Banggai, dan Bungku
6	Rehabilitasi Wilayah	- Poso dan sekitarnya - Banggai Kepulauan
7	Perbatasan	- Tindantana di Kabupaten Poso Provinsi Sulawesi Tengah - Teluk Matarape di kabupaten Morowarli dengan Provinsi Sulawesi Tenggara - Surumana di Kabupaten Donggala dengan Provinsi Sulawesi Barat - Pulau Sonit di Kabupaten Banggai Kepulauan dengan Provinsi Maluku Utara - Umu di Kabupaten Buol dengan Provinsi Gorontalo - Molosipat di Kabupaten Parigi Moutong dengan Provinsi Gorontalo - Kepulauan Togean di Kabupaten Tojo Una-una dengan Provinsi Gorontalo

Sumber: Tatravil Provinsi Sulteng, 2008

1. Kondisi Angkutan Penyeberangan Perintis.

Di Provinsi Sulawesi Tengah, ada 2 kantor cabang PT. Indonesia Ferry (Persero), yang satu adalah Perwakilan kantor cabang Balikpapan yang berada di Taipa mengelola lintas penyeberangan Taipa-Balikpapan, sedangkan yang satu lagi adalah kantor cabang Luwuk yang berkedudukan di kota Luwuk, yang mengelola 3 (tiga) lintas penyeberangan, selain satu lintasan penyeberangan komersil Pagimana-Gorontalo, juga mengelola 2 lintasan penyeberangan perintis Luwuk-Salakan-Banggai dan Ampana-Wakai-Gorontalo yang menghubungkan kawasan strategis, kawasan andalan, kawasan potensial berkembang seperti Kabupaten Banggai yaitu Luwuk dan Batui yang telah ditetapkan sebagai Kapet (Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu) untuk wilayah Sulawesi Tengah berhadapan dengan Kapet Bitung di Propinsi Sulawesi Utara. Juga menghubungkan daerah yang memerlukan rehabilitasi wilayah dan daerah perbatasan seperti Kepulauan Togean dengan Propinsi Gorontalo dan Pulau Sonit di lingkungan Kabupaten Banggai Kepulauan dengan Propinsi Maluku Utara



Gambar 1. Peta Lintas Penyeberangan Perintis di Prov. Sulteng

a. Angkutan Penyeberangan Perintis Luwuk - Salakan - Banggai.

Angkutan penyeberangan perintis ini terdapat di sebelah timur Propinsi Sulawesi Tengah, yang berangkat dan kembali ke pelabuhan Luwuk.

Pelabuhan Luwuk cukup strategis karena terlindung didalam sebuah teluk (Teluk Telo di Selat Peleng). Teluk tersebut memanjang dari barat daya ke tenggara,

mempunyai kedalaman 8-12 meter, dan merupakan pelabuhan bersama untuk 3 jenis perusahaan pelayaran yaitu: untuk kapal-kapal pelayaran rakyat , Indonesia Ferry (Persero) dan PELNI.

Tabel 3. Perusahaan pelayaran yang beroperasi di Teluk Tomini dan Teluk Telo

No	Perusahaan Pelayaran	Nama Kapal	GT	Kap Pnp	Jurusan
1.	PT Paradigma Baru	KM Salvador	176	350	Banggai-Luwuk (pp)
		KM Ledy Vision	74	150	Luwuk-Balonan (pp)
		KM Ledy Vision 2	80	100	Luwuk-Salakan (pp)
		KM Indah Baru	144	200	Luwuk-Banggai (pp)
		KM Mutiara	177	250	Luwuk-Banggai (pp)
		KM Citra Samudra	106	160	Luwuk-Salakan (pp)
		KM Soby	77	75	Luwuk-Balonan (pp)
2.	PT Tri Vita Lines	KM Sumber Laguna	145	215	Luwuk Banggai (pp)
		KM Duta Samudra	62	75	Luwuk-Salakan (pp)
3.	PT Bima Bahari Utama	KM Karya Nusantara	80	100	Luwuk-Salakan (pp)
4.	PT Dwi Maya Sejati	KM Puspita	350	250	Ampana-Wakai (pp)
5.	PT PELNI	KM Tilongkabila	6022	969	Luwuk-Kolonodale-Kendari-Makasar-Bali (pp)
6.	PT Indonesia Ferry (Persero)	KM Lemuru	227	100	Luwuk-Salakan- Banggai (pp)
		KM Tuna Tomini		200	Ampana-Wakai-
		KM Baronang	526	350	Gorontalo(pp) Pagimana-Gorontalo(pp)

Sumber: Studi Sulawesi Tengah, Badan Litbang Perhubungan, 2007

- 1) Pelabuhan pelayaran rakyat di Kota Luwuk terletak di wilayah tengah kota, kapal-kapalnya dapat berlabuh di pinggir pantai berdekatan dengan ruko-ruko yang tersebar di sepanjang jalan pantai, dan menjual semua kebutuhan rumah tangga masyarakat, dari barang-barang sembilan kebutuhan pokok, kelontong, alat-alat elektronik, sampai suku cadang kendaraan. Penumpang kapal yang ingin berbelanja hanya tinggal jalan kaki saja dan barang belanjannya dapat diangkut dengan gerobak langsung dinaikan ke kapal, karena dermaganya plengsengan.

Di Teluk Telo saat ini sudah ada 5 perusahaan swasta dengan jumlah armada 15 unit, pelabuhannya terletak di sebelah utara pelabuhan ferry. Melayani penumpang, barang dagangan dan kendaraan roda 2.

Kapal-kapalnya mempunyai waktu tempuh lebih cepat 2 jam dari pada kapal ferry. lama berlayar ke Kota Salakan $\pm$ 4-5 jam , dengan kapal Ferry 6-7 jam. Setiap hari ada 2 kapal yang berangkat dari Luwuk pukul : 17.00 Wita dan tiba di Salakan pukul : 21.00 Wita. Tujuan lainnya dari Luwuk yaitu ke kota Lumbia, Tataba dan kota Banggai.

- 2) Pelabuhan ferry letaknya berseberangan dengan pelabuhan pelayaran rakyat dan $\pm$ 2 km dari kota, sehingga pengguna jasa perlu kendaraan angkot untuk sampai ke pelabuhan penyeberangan perintis Luwuk

Lintas penyeberangan Luwuk-Salakan-Banggai dengan panjang lintasan masing-masing 46 mil dan 44 mil dilayani hanya oleh satu kapal yaitu KMP Lemuru 279 GRT, buatan tahun 1991 kecepatan 6 knot/jam, kapasitas 100 orang, 8 kendaraan campuran, Kapal KMP Lemuru tidak mempunyai kelas eksekutif maupun bisnis, semuanya kelas ekonomi. Di ruang penumpang terdapat

16 tempat duduk dan 54 tempat tidur yang bersambungan dengan alas matras, dengan ukuran 60 X 1,20 m untuk setiap penumpang dan mempunyai nomor. Fasilitas lainnya adalah TV, toilet 2 buah.

Mempunyai 1 sekoci kerja, 5 unit *inflatable raft*, masing-masing kapasitas 25 orang, beserta kelengkapannya, 5 unit *hidraustic release*, 110 buah *life jacket* untuk penumpang dewasa dan anak-anak, pemadam kebakaran 6 unit *dry chemical* @ 9 liter beserta kelengkapan lainnya.

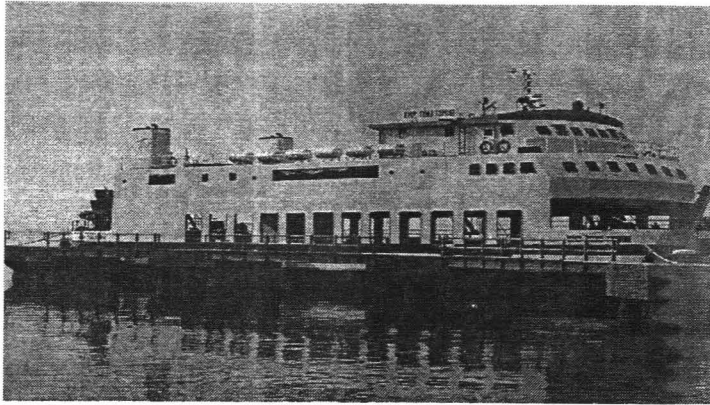
KMP Lemuru melayani angkutan penumpang, barang dan kendaraan Golongan I sampai golongan VII, 2 hari sekali yaitu setiap tanggal genap dari Luwuk berangkat pukul 21.00 dari Luwuk dan kembali keesokan harinya pukul 20.00 dari kota Salakan atau dari kota Banggai pukul 10.00 Wita.

Rata-rata penumpang/tahun 8638 orang dan rata-rata trip/tahun 324 kali untuk jurusan Luwuk-Salakan, sedangkan jurusan pada lintas Salakan -Banggai rata-rata penumpang/tahun 718 orang dan rata-rata trip/tahun hanya 72 kali. Pelanggan umumnya adalah pedagang palawija di Luwuk dan pedagang ikan dari Kota Salakan/Banggai.

- 3) Pelabuhan PELNI bersebelahan dengan pelabuhan ferry. Kapal yang singgah disini adalah KM Tilongkabila yang mengangkut penumpang dengan jadwal 2 minggu sekali yang trayeknya Benoa, NTT, Makasar, Bau-bau-Kolonodale-Luwuk dan singgah tiap hari Kamis di Pelabuhan Labunta (Provinsi Gorontalo) -Bitung (Provinsi Sulut), dari Bitung singgah lagi di Luwuk tiap hari Minggu sore. Kapal penumpang Pelni lainnya hanya singgah di Banggai yaitu KM Sinabung (pelayaran dari Jakarta-Makasar-Bau-bau-Banggai-Bitung-Ternate-Jayapura).

b. Angkutan Penyeberangan Perintis Ampana-Gorontalo

Lintas penyeberangan perintis ini menghubungkan Provinsi Sulawesi Tengah bagian tengah dengan Provinsi Gorontalo bagian selatan, melalui pelabuhan singgah di Pulau Wakai, dalam gugusan Kepulauan Togian. Panjang lintas Ampana-Wakai 46 mil, Wakai-Gorontalo 96 mil, dan baru dioperasikan pada tahun 2006. Kapal yang melayani adalah Kapal KMP Tuna Tomini 671 GRT, jenis Ro-ro. Buatan tahun 2005, kecepatan 8 knot/jam, kapasitas kapal 230 orang dan 14 kendaraan campuran. Rata rata 72 trip per tahun. Pada tahun pertama jumlah penumpang hanya 1.767 orang dan 120 unit kendaraan campuran. Pada tahun 2007 dan 2008 terdapat peningkatan yang signifikan yaitu 8550 orang untuk tujuan Gorontalo-Wakai dan Wakai-Ampana sejumlah 6.785 orang. Kendaraan roda dua mendominasi angkutan kendaraan yaitu rata-rata 227 unit roda 4 rata-rata 54 unit. Lintasan penyeberangan ini juga merupakan lintasan untuk berwisata di Kepulauan Togian, ribuan turis asing banyak yang berkunjung ke kepulauan ini sebelum tragedi Poso, tetapi sekarang hanya $\pm$ 20 orang saja. Dermaga Ampana masih plengsengan, Pelabuhan Waken di gugusan Kepulauan Togian belum dapat dipakai untuk kapal sandar. Di area pelabuhan Ampana biasanya terdapat warung-warung makan, kios pedagang ikan, tapi sehari-harinya sepi bila tak ada jadwal kapal mendarat.



Gambar 2. Kapal Kmp Tuna Tomini

Bila dibandingkan dengan KMP Lemuru, Kapal KMP Tuna Tomini sedikit lebih besar. Mempunyai 4 kabin ABK, ada 2 ruang penumpang bisnis dan ekonomi dengan tempat duduk *redining seat* sebanyak 218 buah dan 24 tempat tidur, TV dan 2 toilet.

Mempunyai 1 sekoci kerja, 12 unit *inflatable raft*, masing-masing kapasitas 25 orang, beserta kelengkapannya, 12 unit *hidmistic release*, 275 buah *life jacket* untuk penumpang dewasa dan anak-anak, pemadam kebakaran 8 unit *dry chemical* @ 9 liter beserta kelengkapan lainnya.

Peralatan komunikasi KMP (SSB) cukup baik, namun peralatan yang berhubungan cuaca, belum dapat di aktifkan karena belum ada persetujuan dengan pihak BMG sehingga bila terjadi kecelakaan di laut, nakhoda hanya dapat berhubungan dengan radio pantai.

Dibawah ini adalah tarif angkutan penyeberangan perintis di Ampana-Wakai, Wakai-Gorontalo, Luwuk Salakan dan Salakan-Banggai, sudah ditambah dengan asuransi jasa raharja

Tabel 4. Tarif Angkutan Penyeberangan Perintis di Sulawesi Tengah Tahun 2009

No	Jenis Tiket	Uraian	Tarif/mil			
			Wakai- Ampana 46 mil	Gorontalo - Wakai 96 mil	Luwuk- Salakan 46 mil	Salakan- Banggai 44 mil
1	2	3	4	5	6	7
a	Penumpang					
	1) Bisnis					
		- Dewasa	39.750	79.000	-	-
		- Anak	23.250	47.000	-	-
	2) Tatami					
		- Dewasa	32.050	63.000	-	-
		- Anak	19.250	39.000	-	-
	3) Ekonomi					
		- Dewasa	30.500	55.500	25.000	25.000
		- Anak	20.500	35.500	18.000	17.500
b	Kendaraan					
	- Gol. I	Sepeda	46.500	92.000	18.000	17.000
	- Gol. IIa	Sp Motor	79.000	150.000	60.000	57.000
	-Gol III	Roda 3	-	206.300	-	-
	- Gol. IV-P	Umum	498.500	841.000	625.000	627.000
	- Gol. IV-B	Pickup/kijang	471.500	875.500	543.000	530.000
	- Gol. V -P	Metromini/bus sedang	981.000	1,667,600	915.000	871.000
	- Gol. V-B	Truk 2 AS	740.500	1,241,000	990.000	1,072.7000
	- Gol. VI-P	Bus Besar	1,280.500	2,408.000	1,869.000	1,662.000
	- Gol. VI-B	Truk 3 AS	983.000	1,704.500	1,513.500	1,677.500
	- Gol. VII	Trailer PK 20	1,339.000	2,309.000	1,988.500	2,142.500
	- Gol. VIII	Trailer PK 40/ tronton panjang /truk gdng	1,909.000	3,243.500	2,971.500	3,235.200

Sumber: Peraturan Bupati Tojo Una-una Juli 2008, dan Peraturan Bupati Bangkep Mei 2008 .

Tabel 5. Besaran Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis di Provinsi Sulawesi Tengah

Tahun	Luwuk-Salakan-Banggai	Pertumbuhan (%)	Ampana-Wakai-Gorontalo	Pertumbuhan (%)
2004	838.507.000		-	
2005	1.383.114.567	64,95	300.033.780	
2006	1.948.664.000	40,89	1.948.178.000	549,32%
2007	1.933.688.000	- 0,77	3.241.010.000	66,36%
2008	1.803.437.000	- 6,73	3.062.771.000	-5,55%
Rata-rata		24,59%		30,41%

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, Dit LL ASDP, Subdit Angkutan 2009

Angkutan perintis pendanaannya masih bersifat subsidi kecuali load faktornya angkutan > 60 % dari kapasitas tersedia. Berkurangnya jumlah subsidi menandakan adanya peningkatan kinerja

Perusahaan ferry tentunya tak terlepas dari berbagai kendala

Kendala pengelolaan pada angkutan penyeberangan perintis, sebagai hasil wawancara dengan 6 operator adalah sebagai berikut.

1. Alih moda di pelabuhan Ampana, 75% responden menyatakan sulit dilakukan karena kurangnya aktivitas atau mobilitas angkutan umum, antara Kabupaten Poso, Tojo Una-una dan Luwuk, sedangkan alih moda di pelabuhan Luwuk menurut 25 % responden cukup mudah, karena angkutan umum yang melewati pelabuhan adalah trayek / lintasan angkutan umum dari kota Luwuk ke bandara .
2. Pangsa angkutan untuk KMP Lemuru mendapat saingan dari kapal-kapal rakyat (seperti terlihat pada tabel 3), ada 4 kapal jurusan ke Banggai yaitu KM Salvador, KM Inah Biru, KM Mutiara, KM Sumber Laguna dan 4 kapal ke Salakan yaitu KM Ledy Vision 2, KM Citra Samudra, KM Duta Samudra dan KM Karya Nusantara. GT kapal-kapal rakyat lebih besar, kapasitas penumpang juga lebih banyak dan lebih cepat. Tetapi kapal-kapal rakyat tidak dapat memuat kendaraan R4 atau lebih,
3. Menurut operator kapal-kapal ferry, untuk angkutan penumpang dan barang minatnya masih biasa-biasa saja (50%), peningkatan agak lumayan pada tahun 2008 dan 2009 karena angkutan penyeberangan antara Sulawesi Tengah ke Gorontalo lebih unggul bila dilihat dari aspek waktu, tenaga dan tarif bila dibandingkan dengan moda angkutan jalan dan unggul dibidang tarif dan kendaraan yang dapat diangkut bila dibandingkan dengan moda angkutan udara.
4. Belum adanya ruang makan khusus bagi awak kapal KMP Tuna Tomini, dan ada beberapa *reclining seat* yang rusak.
5. Fasilitas keselamatan kapal melalui peralatan BMG yang ada di kapal belum dapat difungsikan.

c. Potensi daerah yang terhubung

Ada 3 kabupaten yang terhubung oleh lintasan angkutan penyeberangan perintis khususnya di Provinsi Sulawesi Tengah bagian Tengah. yaitu Kabupaten Banggai, Kabupaten Banggai Kepulauan ,dan Kabupaten Tojo Una-una.

Kabupaten Banggai dengan ibukota Banggai, berdasarkan UU No 23 tahun 2005, mengalami pemekaran sehingga terdapat Kabupaten Banggai yang beribukota di kota Luwuk dan Kabupaten Banggai Kepulauan yang beribukota di kota Banggai . Kabupaten Banggai ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Terpadu (Kapet) dengan pusatnya di Batui sebagai penggerak pembangunan bagi wilayah sekitarnya , dan sebagai pintu gerbang wilayah Timur Indonesia dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara yang akan dikembangkan sebagai pelabuhan Internasional. Beberapa kapal PELNI yang singgah di kota Banggai adalah KM Ciremai atau KM Tilongkabila yang sangat berarti bagi perdagangan antar pulau khususnya dengan Pulau Jawa.

Wilayahnya Kabupaten Tojo Una-una terdiri atas daratan dengan ibukotanya Ampana Kota, terletak di sebelah timur Kabupaten . Poso dan wilayah Kepulauan Togean yang terletak di Teluk Tomini, antara Sulawesi Tengah dan Propinsi Gorontalo. Terdiri atas 6 pulau berukuran besar yaitu Una-una, Batulada, Togean, Talatakoh disebelah barat, Waleakodi dan Waleabahi .Kepulauan ini mempunyai daya tarik turisme yang tinggi terutama pada bulan

Juli dan Agustus, dari manca negara sebanyak 725 orang (tahun 2008) meningkat dari tahun sebelumnya yang hanya 228 orang.

Kapal yang singgah di pelabuhan Wakai di Kepulauan Togean adalah ferry KMP Tuna Tomini dan perahu motor rakyat yaitu KMP Puspita.

Tabel 6. Potensi Daerah Yang Terhubung Oleh Kapal Penyeberangan Perintis

No	Uraian	Kab Banggai	Kab Bangkep	Kab Tojo Una-una
1.	Luas	9.672,70 km ²	3.214,46 km ² daratan dan 6.522,28 km ² laut	5.721,51 km ²
2.	Jumlah penduduk th 2008	311.684 jiwa	155.728 jiwa	131.283 jiwa
3.	PDRB	1.654.837 juta rp	1.101.238,88 juta rp	780.572 juta rp
4.	Produksi pertanian, perkebunan, perikanan	Beras 171.182 ton, jagung 8.952 ton, kelapa 26.366 ton, kakao 12.154 ton, jambu mete 4.796 ton	Kelapa 24.327,85 ton, cengkeh 3.748,99 ton, kakao 6.729 ton, jambu mete 9.975,35 ton Ikan laut dan cumi-cumi 25.584,685,11 ton. Dikirim ke P. Jawa dan untuk ekspor	Kelapa 31.275,30 ton, kopi 148,20 ton, cengkeh 441,60 ton, coklat 8.203,95 ton, jambu mete 101,70 ton, kemiri 33,30 ton, ikan laut dan ikan hias 71.773 ton
5.	Produksi hasil hutan	Kayu log, rotan, kulit japari		Kayu agatis, jati, dammar, pinus, rotan
6.	Hasil industry pengolahan dan tambang	Minyak goreng dikelola PT Bukit Permas Kelapa sawit dikembangkan oleh PT Kurnia Luwuk Sejati kaps 30 ton/hr Gas alam kompleks Donggi dan blok Matindo masing-masing kaps 34 MMSCFD dan 160 BCPD		Nikel, emas, granit, batu giok, belerang, minyak bumi dan gas
7.	Lain-lain	Kawasan Ekonomi Terpadu Suaka Margasatwa Bangkiriang		Wisata laut

Sumber: Diolah dari berbagai data sekunder.

Dari data diatas terlihat begitu besarnya potensi wilayah yang terhubung, sehingga ada kemungkinan angkutan penyeberangan perintis ini akan bertambah ramai atau meningkat volumenya pada masa yang akan datang

ANALISIS

1. Analisis Permintaan Angkutan

Bersumber dari produktivitas angkutan penumpang, barang dan kendaraan Tahun 2004 s.d 2009, proyeksi untuk 5 tahun kedepan sampai tahun 2014 seperti terlihat pada tabel 7.

Tabel 7. Produktivitas Angkutan, Rata-Rata Trip Dan Proyeksi Jumlah Angkutan Penyeberangan Perintis S.D 2014

Thn	Jml Trip	Jmh Pnp	Rata 2 pnp trip	R2	Rata 2 R2 trip	R4	Rata 2 R4 trip	A.Brt	Brg	Keterangan
Luwuk-Salakon (KMP Lemuru)										
2004	304	9911	33	987	3	860	3	118	1397	Rata2 trip/th = 324 K1
2005	347	10058	29	1402	4	1098	3	133	948	Rata2 pnp/th = 8638 Org
2006	329	10101	28	1372	4	928	3	115	943	Rata2 R2 /th = 2935 U
2007	335	10268	31	2665	8	939	3	105	1030	Rata2 R4/th = 1024 U
2008	326	12180	37	5491	17	1138	4	135	956	Rata2 A. Brt/th = 125 U
2009	300	11489	38	5675	19	1181	4	146	848	Rata21 Brg /th = 1020 coli
2010		11769		7158		1242		151	746	
2011		12057		9028		1305		155	657	
2012		12351		11387		1372		160	578	
2013		12652		14362		1443		165	508	
2014		12961		18114		1517		171	447	
Salakan -Banggai (KMP Lemuru)										
2004	54	250	5	3		133	2	56	163	Rata2 trip/th = 72 K1
2005	66	389	6	1		153	2	37	5	Rata2 pnp/th = 718 Org
2006	68	293	4	12		454	7	35	13	Rata2 R2 /th = - U
2007	84	358	4	40		129	2	23	7	Rata2 R4/th = 184 U
2008	75	1523	20	241	3	139	2	21	23	Rata2 A. Brt/t = 33 U
2009	84	1498	18	229	3	96	1	27	7	Rata21 Brg /th= - coli
2010	91	1787		247		56		22		
2011	98	2132		267		32		18		
2012	105	2543		288		19		14		
2013	113	3034		311		11		11		
2014	122	3619		336		8		9		
Wakai-Gorontalo (KMPTuna Tomini)										
2006	48	1917	17	85	2	34	*)	-	-	Rata2 trip/th = 80 K1
2007	88	6994	35	220	3	59	*)	-	-	Rata2 pnp/th = 7803 Org
2008	88	10107	50	266	3	51	*)	4	22	Rata2 R2 /th = 220 U
2009	96	12197	55	308	3	54	*)	-	192	Rata2 R4/th = 50 U
2010	105	14719		356		57	*)	11	244	Rata2 A. Brt/t = - U
2011	114	17763		412		60	*)		363	Rata21 Brg /th= 189 coli
2012	125	21436		477		63	*)		443	
2013	136	25868		552		66	*)		540	
2014	148	31217		639		70	*)		659	
Ampana- Wakai (KMPTuna Tomini)										
2006	48	1388	13	73	1	42	*)	6	6	Rata2 trip/th = 77 K1
2007	88	5610	27	227	3	75	*)	9	23	Rata2 pnp/th = 5422 Org
2008	88	7961	39	324	7	76	*)	11	36	Rata2 R2 /th = 259 U
2009	84	8729	45	412	74	80	*)	18	91	Rata2 R4/th = 68 U
2010	91	7893		510		88	*)	21	122	Rata2 A. Brt/t = - U
2011	98	9258		632		97	*)	25	164	Rata21 Brg /th= - coli
2012	108	10859		782		107	*)	30	219	
2013	115	12738		960		117	*)	35	294	
2014	124	14941		1199		129	*)	41	395	

Sumber: diolah dianalisis Ket:*) di rata-ratakan hanya 1 unit atau tidak ada.

Dari hasil proyeksi angkutan dan hasil perhitungan *load faktor* penumpang dan barang dari masing-masing kapal pada tahun 2004 s.d 2009 adalah sebagai berikut.

- Di lintasan Luwuk-Salakan

Kapasitas KMP Lemuru 100 orang dan 8 unit kendaraan campuran

rata-rata LF penumpang selama 6 th = 32,67%, Salakan- Banggai = 9,5 %,

Rata-rata Load Faktor R2 untuk Luwuk -Salakan= 7,83%, Salakan -Banggai 1% (tidak ada atau kadang-kadang cuma 1 unit)

Rata-rata Load Faktor R4 untuk L-S= 3 %, Salakan -Banggai 2 %,

- Di Lintas Ampana-Wakai dan Wakai -Gorontalo

Kapasitas KMP Tuna Tomini 230 orang dan 14 unit kendaraan campuran

rata-rata LF penumpang selama 4 th = 59 %, terutama tahun 2008 dan 2009 ada peningkatan yang cukup berarti. Di lintas Ampana Wakai LF penumpang = 31 %. Sedangkan angkutan R2 dan R4 rata-rata hanya 1 unit.

Jumlah alat-alat berat yang diangkut di dua lintasan ini rata-rata juga hanya 1 unit setiap trip. Bila dilihat dari load faktor angkutannya, maka kedua lintasan ini < 60 %, artinya masih perlu disubsidi.

2. Analisis Kinerja Pelayanan ditinjau dari kriteria SISTRANAS .

Untuk melihat kinerja pelayanan kedua lintasan angkutan penyeberangan perintis ini, dilakukan penyebaran kuesioner yang melibatkan 36 responden yaitu 12 orang penumpang dan 24 orang pemilik barang dari KMP Tomini. Responden telah memenuhi syarat karena rata-rata penumpang per trip 41 orang (87,80) serta 17 orang dari KMP Lemuru yang terdiri dari 6 orang penumpang dan 11 orang pemilik barang . Responden KMP Lemuru telah memenuhi syarat karena rata-rata penumpang per trip 22 orang. (77,27%)nya. kualifikasi responden dapat dipertanggung jawabkan karena

Sudah dewasa 21-60 th,dan mengalami sendiri pelayaran ini berpendidikan SLTA sampai sarjana

Tabel 8. Profil pengguna jasa

No	Profil pengguna jasa	Luwuk Salakan-Banggai		Ampana-Wakai-Gorontalo	
		Penumpang	Pemilik brg	Penumpang	Pemilik brg
1	Jenis kelamin	75 % =Laki2 25 % =Wanita	75%=laki2 25%=wanita	55% = laki2 45 % =wanita	100%=laki2
2	Usia	34 % =31-40th 29 % =41-50 th 25 % =21-30th	33%=41-50th 59%=31-40th	55%=31-40th 36%=41-60th	75%=31-40th
3	Pendidikan	34 % =SLTA 21 % =S1	-	45%=S1 55%=SLTA, Dan <SLTA	-
4	Pekerjaan	25 % =Pedg 21 % =PNS 13 % =Mhs	41%= pedg/ supir	45%=PNS 36%=Pedg	100%=Pedg/ supir
5	Pendapatan	38 % =1,5-2 jt 21 % = >2jt 17 % = <0,5jt	59%=1,5-2jt 25%=1-1,5jt	36%=1-1,5jt 27%=0,5-1jt 18%=1,5-2jt	75%=1-1,5jt
6	Keperluan perjalanan	67%=Kep Klrgr 17%=bisnis 16%=dinas	Bisnis	55%=kep klrgr 27%=dinas	
7	Frekuensi perjalanan/bl	42%= 1 kali 38%=2 kali 13%=4 kali	25%=1,2,3,kali 14%=4kali	55%=2kali 18%=3kali 18%=4kali	75%=1 kali 25%=3 kali
8	Jenis komoditi yang dibawa		41%=kacang, Coklat,mete 25%=bhn pokok 17%=sayur,buah		
9	tonage barang		33%=3-4 ton 33%=<1ton		
10	keuntungan bisnis		38%=tarif murh 17%=cepat 8%=lain2		50%=Tarif 21%=cepat 13%= fasilitas

Sumber:hasil survei diolah.

Tabel 9. Jawaban Pengguna Jasa Pada KMP Tuna Tomini Dan KMP Lemuru

No	Unsur Pelayanan SISTRANAS	Pemilik barang				Pemilik barang			
		KMP T.Tomini		KMP Lemuru		KMP .Tomini		KMP Lemuru	
		12 org	%	6 org	%	24 org	%	11 org	%
A	Efektif								
1	Fasilitas Keselamatan di Kapal								
	Baik/ memadai	7	58	6	100	11	46	2	18
	cukup memadai	5	42	0	0	13	54	5	45
	Kurang memadai					0	0	4	36
2	Aksesibilitas ke pelb								
	Mudah dicapai	8	67	3	50	21	87	8	73
	Cukup	4	33	2	33	3	13	2	18
	Sulit dicapai	0	0	1	17	0	0	1	9
3	Keterpaduan								
	Kapal PELNI	0	0	0	0	0	0	1	9
	Kapal Pel.Rakyat	10	83	5	17	21	87	9	82
	Speed Boat	0	0	1	83	0	0	0	0
	Lainnya Sebutkan	2	17	0	0	3	13	1	9
4	Kapasitas/ LF								
	50%	10	83	0	0	15	63	2	18
	75%	1	8	1	17	9	38	8	73
	125%	0	0	5	83	0	0	1	9
	150%	1	8	0	0	0	0	0	0
5	Teratur/Ketepatan jadwal								
	Ya	1	8	1	17	0	0	0	0
	Kadang-kadang	4	34	0	0	12	50	3	27
	Belum pernah	7	58	5	83	12	50	8	73
6	Kenyamanan penumpang di dalam kapal								
	Nyaman	11	92	4	67	22	92	10	91
	Kurang Nyaman	0	0	2	33	2	8	1	9
	Tidak Nyaman	1	8	0	0	0	0	0	0
7	Fasilitas Pelayanan Untuk Penumpang								
	Baik/ memadai	8	67	6	100	9	37	2	18
	Cukup/ memadai	4	33	0	0	1	63	5	4
	kurang memadai	0	0	0	0	0	0	4	36
8	Tarif Yang Ditetapkan								
	Terjangkau	12	100	6	100	23	96	9	82
	Tidak terjangkau	0	0	0	0	1	4	2	18
9	Keamanan Barang Dalam Kapal								
	Aman	7	58	6	100	15	62	7	64
	Cukup aman	5	42	0	0	9	37	4	36
	Tidak aman	0	0	0	0	0	0	0	0
B	Efisien/Utilisasi angkutan								
	Sangat membantu	8	67	6	100	14	8	11	100
	Biasa saja	2	17	0	0	1	4	0	0
	Memenuhi keinginan	2	17	0	0	7	29	0	0
	Sesuai harapan	0	0	0	0	2	8	0	0
	Kecepatan kapal	2	17	0	0	1	21	2	18
	penpindh moda	0	0	3	50	2	8	2	18
	tarif	7	58	3	50	12	0	5	4
	kemudahan fasilitas	1	8	0	0	3	13	2	18
	kemudahan tiket	1	8	0	0	1	4	0	0
	aksesibilitas	1	8	0	0	1	4	0	0
	jadwal	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber : Hasil Survei

Dari hasil survey tersebut menunjukkan, jawaban penumpang terhadap efektivitas pelayanan sangat positif, terbukti bahwa sebagian besar penumpang dan pemilik barang pada KMP Tomin dan KMP Lemuru memberikan penilaian kinerja terhadap fasilitas keselamatan: baik/cukup, aksesibilitas ke pelabuhan: mudah, keterpaduan moda : ada, kapasitas kapal cukup memadai artinya tidak berdesak-desakan, Kenyamanan dan fasilitas pelayanan terhadap penumpang: baik, keamanan barang terjamin, hanya masalah keteraturan berangkat : kurang, dan ini bisa dimaklumi, karena sebagai kapal perintis ABK harus punya toleransi waktu untuk penumpang biasanya 1 jam..

Dari segi efisiensi dan *utilitas* (kegunaan) kapal, responden juga bersikap positif alasan keberadaannya sangat membantu, baik dari segi bisnis maupun sosial dimana tarifnya dinilai cukup terjangkau oleh keuangan mereka, terutama para pemilik barang dagangan yang menggunakan truk, selalu berharap sesedikit mungkin melakukan bongkar muat barang berkali-kali.

PENUTUP

A. Kesimpulan.

1. Angkutan penyeberangan perintis di Ampana-Wakai-Gorontalo tidak mendapatkan saingan yang berarti karena cuma ada satu yaitu kapal Pelra KMP Puspita sering bermasalah secara teknis. Angkutan penyeberangan perintis di Luwuk-Salakan-Banggai mendapat saingan dari kapal-kapal pelayaran rakyat karena armadanya lebih banyak dengan jadwal kapalnya memadai.
2. Dari hasil analisis ramalan permintaan penumpang 5 tahun ke depan, menunjukkan peningkatan angkutan terutama untuk lintas tengah dari Ampana-Wakai-Gorontalo karena moda ini memperpendek jarak yang harus ditempuh seseorang dari Propinsi Sulteng menuju Gorontalo terus ke Manado. Berdasarkan kinerja pelayanan menurut kriteria dalam SISTRANAS, lintas Ampana ini cukup efektif dan efisien sebagai angkutan, selain terpadu dengan moda lainnya (darat, laut dan kapal-kapal Pelra), juga dari segi *utilitas* cukup baik karena memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan, tarifnya terjangkau, serta keselamatan dengan kapal ferry cukup terjamin dan dapat membawa penumpang, barang dan kendaraan dari berbagai golongan. I s.d VIII
3. Pada lintas penyeberangan Luwuk-Salakan-Banggai, walaupun banyak kapal-kapal pelayaran rakyat, tapi tetap di pertahankan keberadaannya karena efektif mengangkut kendaraan R4 atau lebih, terutama untuk mengantisipasi pembangunan-pembangunan yang terjadi di Salakan sebagai ibukota Kabupaten Banggai yang baru dan kota Banggai sebagai ibukota Kabupaten Banggai Kepulauan dan sebagai wahana untuk pembangunan di daerah-daerah terpencil yang berbatasan dengan Propinsi Maluku Utara Berdasarkan kinerja pelayanan menurut kriteria SISTRANAS, penyeberangan ini sebenarnya kurang efisien sebagai sarana mobilitas manusia

B. Saran.

1. Agar KMP Lemuru mampu bersaing dengan kapal-kapal pelra, maka kecepatannya harus ditingkatkan > 8 knot, sehingga waktu tibanya tidak berselisih banyak dengan kapal-kapal pelayaran rakyat.

2. Fasilitas keselamatan di KMP Tuna Tomini, walaupun sudah cukup memadai dengan adanya sekoci penyelamat dan peralatan lainnya, namun perlu disempurnakan dengan harus difungsikannya peralatan BMG, agar dapat memberikan informasi cuaca pada setiap pelayaran, secepatnya
3. Untuk menambah kenyamanan penumpang di KMP Lemuru, perlu melebarkan sedikit lagi ukuran tempat tidur dan meninggikan sedikit tinggi tempat tidur. Sedangkan untuk KMP Tuna Tomini perlu perbaikan *reclinnig seat* yang sudah rusak, menambah kabin (ruang makan khusus awak kapal.) dan fasilitas tambahan lainnya seperti kemudahan berkomunikasi bagi pengguna telepon selular.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-undang No 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Peraturan Pemerintah No 38 tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintah antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah Propinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/ Kota.

Peraturan Menteri Perhubungan No 49 Tahun 2005 tentang SISTRANAS

Peraturan Bupati Tojo Una-una, tentang Penyesuaian Tarip Angkutan Penyebrang Ampana-Gorontalo, Juli 2008 dan Peraturan Bupati Bangkep tentang Penetapan Tarip Angkutan Penyebrangan Luwuk-Banggai, Mei 2008

KM No 64 Tahu 1989 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan

KM No 32 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

SK Dirjen N073/AP 005/DRJD/2003 tentang Persyaratan Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan .

Kabupaten Banggai dalam Angka 2009 , BPS, Jakarta.

Kabupaten Tojo Una-una dalam Angka 2008, BPS, Jakarta.

Kabupaten Banggai Kepulauan dalam Angka, 2008, BPS, Jakarta.

Laporan Produktivitas Angkutan Penyeberangan, PT Indonesia Ferry Cabang Luwuk, 2009.

Statistika untuk Penelitian, Prof. DR J.Sugiyono, Alfabeta, Bandung, 2009

Studi Pengembangan Keterpaduan Transportasi di Pulau Sulawesi, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2006.

Studi Sulawesi Tengah, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2007, Jakarta.

Tatrawil Propinsi Sulawesi Tengah, 2008 .

*) Lahir di Yogyakarta, 18 Mei 1947, Peneliti Madya Transportasi Darat Puslitbang Darat sejak 1981 s.d sekarang. Aktif mengikuti kursus, seminar, workshop dll di bidang perkeretaapian.