

Evaluasi dan Pengembangan Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

Priyambodo

Badan Litbang Provinsi Jawa timur
Jl. Gayung Kebonsari No. 56, Surabaya 60235, Indonesia
E-mail: pridenantes@yahoo.co.id

Diterima: 25 Desember 2019, disetujui: 14 April 2020, diterbitkan *online*: 30 Juni 2020

Abstrak

Angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung sangat dibutuhkan oleh masyarakat sekitarnya karena dapat membantu mobilitas mereka sehari-hari. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi dan mengembangkan angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut. Dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan analisis SWOT, penelitian ini menunjukkan bahwa angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut berada pada posisi kuat (*strong*) dan menengah (*medium*). Angkutan penyeberangan di daerah tersebut memiliki peluang yang tinggi serta kekuatan yang cukup (*medium*) untuk ditumbuhkan dan dikembangkan walaupun memiliki kelemahan. Salah satu kelemahannya ialah Pemerintah Kabupaten Tulungagung memiliki keterbatasan wewenang dalam pembinaan dan pengelolaan angkutan penyeberangan. Dengan demikian, strategi yang dapat diterapkan adalah mengubah kelemahan menjadi kekuatan dengan cara memberikan kewenangan yang lebih besar kepada Pemerintah Kabupaten Tulungagung untuk mengelola angkutan penyeberangan di daerahnya. Aspek sarana yang perlu diperhatikan ialah pembuatan perahu yang belum mengikutsertakan pendamping atau teknisi dari industri galangan kapal. Adapun, aspek prasarana yang perlu diperhatikan ialah pembangunan dermaga yang belum sepenuhnya mengikuti proses dan prosedur dari instansi yang berwenang.

Kata kunci: Angkutan penyeberangan, sarana prasarana, kelaikan berlayar, SWOT, strategi.

Abstract

Evaluation and Development of Ferry Services at Ngunut Dock, Tulungagung Regency: Communities around Ngunut Dock, Tulungagung Regency, require ferry services to help their daily mobility. This research was designed to evaluate and develop ferry services at this dock by qualitative descriptive analysis and SWOT analysis. The results showed that the ferry services observed were in the strong and medium cells and had a great or excellent opportunity and a decent strength (medium) to grow and develop mainly because the community needed these services. This research, however, identified a weakness, i.e., the government of Tulungagung Regency had little to no authority to build and manage the ferry services. For these reasons, the strategy adopted must factor in improvements that change the weakness into a strength by giving the local government greater authority in the management. Future facility and infrastructure development must consider the fact that the ferry boat was made without technical assistance from the ship or boat industry and that the dock construction did not entirely follow the processes and procedures recommended by relevant authorities.

Keywords: Ferry services, infrastructure, seaworthiness, SWOT, strategy.

1. Pendahuluan

Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) merupakan salah satu jenis moda transportasi di Provinsi Jawa Timur. ASDP termasuk ke dalam lingkup transportasi darat. Namun, teknis dan operasionalnya sama dengan transportasi laut karena memiliki karakter yang sama sebagai angkutan perairan. Berdasarkan definisinya, angkutan penyeberangan berperan sebagai pengganti jembatan yang menghubungkan sistem jaringan jalan raya ataupun jalur kereta api yang terputus akibat adanya perairan [1].

Sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia, angkutan penyeberangan merupakan bagian dari sistem

transportasi nasional yang memiliki karakter tersendiri. Berdasarkan fungsinya, angkutan penyeberangan terbagi menjadi tiga, yaitu angkutan penyeberangan yang memuat penumpang (*passenger*), angkutan penyeberangan yang memuat kendaraan (*Ro-Ro*), dan angkutan penyeberangan yang memuat penumpang serta kendaraan (*Ro-Pax*) [2].

ASDP dilengkapi dengan sarana dan prasarana berupa perahu dan dermaga. Sarana adalah segala sesuatu yang dipergunakan sebagai alat, media, atau syarat untuk mencapai maksud atau tujuan. Dengan kata lain, sarana adalah suatu alat berupa kendaraan dan sebagainya untuk mencapai suatu tujuan. Adapun, prasarana adalah segala sesuatu yang

menunjang terlaksananya suatu proses usaha, proyek, dan sebagainya [3].

Sarana transportasi angkutan darat contohnya mobil, truk, bus, dan sepeda motor; sarana transportasi angkutan laut dan sungai penyeberangan contohnya kapal laut, kapal motor, perahu, dan rakit; dan sarana transportasi angkutan udara contohnya pesawat terbang. Berbagai transportasi tersebut dikelompokkan menurut kepentingan pengangkutan barang (termasuk barang khusus) dan penumpang [4].

Dalam hal ini, prasarana adalah ruang lalu lintas (darat, laut dan perairan, maupun udara), terminal, dan perlengkapannya yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, navigasi, radio pantai, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung lainnya [4].

Gedung terminal setidaknya memiliki ruang tunggu penumpang, kantin, ruang administrasi, musala, loket pembelian tiket, dan toilet. Adapun, area parkir dibutuhkan sebagai tempat menaruh kendaraan yang akan menyeberang maupun kendaraan pengantar atau penjemput [5].

Angkutan penyeberangan sungai sangat dibutuhkan masyarakat untuk mendukung aktivitas sehari-hari. Dalam konteks efisiensi dan keberlanjutan sistem multi-sektor, angkutan penyeberangan sungai perlu dipertimbangkan dengan tetap memperhatikan ketepatan usaha dan keberlanjutan sistem lingkungan alam serta lingkungan binaan. Caranya dengan menghidupkan kembali dan mempertahankan yang sudah ada untuk melayani kebutuhan transportasi barang. Hal ini sebagai upaya pembagian (*sharing*) beban dengan transportasi darat, seperti moda truk [6].

Terkait keselamatan ASDP, beberapa instansi yang berwenang telah melakukan koordinasi. Akan tetapi, pelaksanaannya belum maksimal sehingga perlu dibentuk suatu forum khusus untuk membahas persoalan tersebut dan mengatasinya secara bersama-sama [7].

Aspek keselamatan menjadi penting karena masih ditemukan beberapa kendala, seperti kondisi sarana dan prasarana angkutan penyeberangan yang memprihatinkan. Selain itu, kelengkapan angkutan penyeberangan dalam berlayar belum memenuhi unsur-unsur keselamatan. Sebuah kapal memiliki tingkat keselamatan tinggi apabila memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan radio atau elektronika kapal. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan sertifikat yang didapat setelah melakukan pemeriksaan dan pengujian [8].

Keamanan dan kenyamanan fasilitas angkutan penyeberangan dapat terwujud dengan meningkatkan pelayanan pada aspek keselamatan. Dengan demikian, apa yang diharapkan oleh para penggunanya dapat terpenuhi [9]. Demi tercapainya hal tersebut, perlu dilakukan pemeriksaan dan perawatan kapal secara intensif dan periodik selama 1 hingga 4 tahun [10]. Angkutan penyeberangan merupakan bagian dari kehidupan masyarakat. Akan tetapi, penggunaannya belum optimal karena perhatian dan peran pemerintah, swasta, maupun masyarakat masih kurang [11].

2. Metodologi

Data yang diperlukan adalah data primer dan data sekunder. Data primer berupa data persepsi atau opini responden terkait angkutan penyeberangan di lokasi penelitian serta data tentang kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan angkutan sungai dan penyeberangan. Adapun, data sekunder berupa data sarana dan prasarana angkutan penyeberangan, struktur organisasi dan kelembagaan, sistem dan prosedur operasional, serta regulasi. Data sekunder diperoleh melalui koordinasi dengan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatik Kabupaten Tulungagung sebagai pengelola angkutan penyeberangan [12].

Teknik pengumpulan data primer dilakukan dengan mengamati langsung di lapangan, mencatat, memotret, mengukur, menyebarkan kuesioner, dan mewawancarai responden di lokasi penelitian. Responden yang diwawancarai, antara lain pengguna angkutan penyeberangan, instansi terkait, pengelola angkutan penyeberangan, dan para pakar. Sehubungan dengan itu, didapatkan total sampel sebanyak 82 responden yang terdiri atas pengguna angkutan penyeberangan 50 responden, instansi terkait di Kabupaten Tulungagung 30 responden (Bappekab, Dishubkominformasi, Jasa Tirta, Dinas PU), dan 2 pengelola angkutan penyeberangan. Pengambilan data dilakukan pada April–September 2019.

Selain itu, dilakukan *forum group discussion* (FGD) dengan *user*, pemilik armada angkutan penyeberangan, para pakar, dan instansi terkait. FGD adalah diskusi terfokus dari suatu grup untuk membahas masalah tertentu dalam situasi informal dan santai. Jumlah pesertanya bervariasi antara 8-12 orang dan dipandu oleh seorang moderator [13]. Sederhananya, FGD didefinisikan sebagai suatu diskusi mengenai isu atau masalah tertentu yang dilakukan secara sistematis dan terarah. Irwanto mendefinisikan FGD sebagai suatu proses pengumpulan data dan informasi yang sistematis mengenai permasalahan tertentu yang sangat spesifik melalui diskusi kelompok [14].

Selanjutnya, data primer dan data sekunder dianalisis menggunakan alat analisis SWOT untuk mengetahui peta posisi dari suatu objek yang diteliti. Alat tersebut akan menunjukkan berada pada kuadran berapa objek yang diteliti. Pada diagram *kartesian*, posisi kuadran yang dimaksud meliputi kuadran I agresif, kuadran II konservatif, kuadran III defensif, dan kuadran IV kompetitif. SWOT adalah singkatan dari *Strength* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan), *Opportunity* (kesempatan atau peluang), dan *Threat* (tantangan atau ancaman) [15]. Tahapannya meliputi pembuatan dan penetapan matriks IFE (*Internal Factor Evaluation*) serta EFE (*Extrenal Factor Evaluation*). Dalam matriks IFE, dirumuskan faktor-faktor strategi internal dalam kerangka kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weaknesses*). Faktor-faktor strategi internal tersebut diberi bobot, peringkat, dan skor bobot. Begitu pula dengan matriks EFE, dirumuskan faktor-faktor strategi eksternal dalam kerangka peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Faktor-faktor strategi eksternal tersebut diberikan bobot, peringkat, dan skor bobot [16].

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Sarana

Sarana angkutan penyeberangan sungai pada umumnya menggunakan kapal bertipe kecil dengan kepemilikan masyarakat atau perorangan. Beberapa jenis angkutan penyeberangan sungai tradisional dan modern antara lain klotok, *speedboat*, jongkong, tongkang, sampan, dan kapal *venes* atau kapal layar [17]. Sarana angkutan penyeberangan Sungai Brantas adalah jenis jongkong yang didesain dan dibuat oleh masing-masing pemilik moda dan pengelola penyeberangan dengan bantuan tenaga las listrik dari bengkel las setempat. Selama ini, dalam mendesain dan membuat perahu belum didampingi oleh lembaga atau perusahaan yang bergerak di bidang industri galangan kapal kecil.

Secara keseluruhan, perahu di sepanjang aliran Sungai Brantas di Kabupaten Tulungagung berjumlah 26 perahu, dan sementara jumlah perahu di Dermaga Penyeberangan Ngunut berjumlah 2 perahu. Perahu-perahu tersebut terbuat dari plat baja dengan sistem operasi manual, kapal ditarik dengan tampar oleh operator dari dermaga pemberangkatan ke dermaga tujuan (seberang). Perahu beroperasi dengan sistem *shift*. Terdapat 3 (tiga) *shift* dalam sehari dengan jumlah kru 2 orang di setiap *shift*.

Kondisi sarana dan sistem operasi yang masih tradisional serta perancangan dan pembuatan perahu yang belum melibatkan industri-industri

galangan kapal kecil menyebabkan belum terjaminnya keamanan dan keselamatan angkutan penyeberangan tersebut. Misalnya, perahu Pema Express berukuran 27 x 8 meter yang terbuat dari bahan baja dan plat besi. Perahu ini dirancang dan dibuat secara individu oleh pemilik perahu dengan bantuan bengkel las setempat. Foto perahu Pema Express dapat dilihat pada Gambar 1. Perahu ini mampu memuat sepeda motor, mobil roda empat, dan truk berukuran sedang beserta muatannya. Kendaraan-kendaraan tersebut biasanya memuat berbagai barang, salah satunya bahan kebutuhan pokok.

3.2 Prasarana

3.2.1 Alur sungai

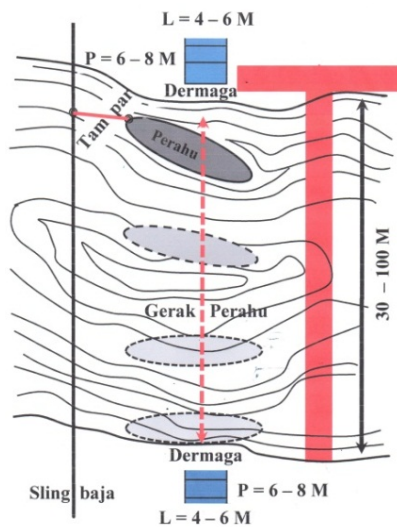
Pola gerak perahu di alur Sungai Brantas ialah tegak lurus memotong aliran sungai menyerupai huruf "T". Hal ini dikarenakan kondisi Sungai Brantas tidak terlalu lebar, maksimum 120 meter pada saat musim penghujan atau air pasang. Angkutan penyeberangan di Sungai Brantas hanya berfungsi untuk menyeberangkan kendaraan beserta muatannya dari tepian satu ke tepian berikutnya.

Berbeda dengan sungai-sungai di Pulau Kalimantan dan Pulau Sumatera yang lebarnya berkisar 3-10 km, sehingga pola gerak perahu tidak memotong aliran sungai tetapi mengikuti aliran sungai. Angkutan sungai di kedua pulau tersebut bukan berfungsi untuk menyeberangkan muatan seperti di Sungai Brantas. Akan tetapi, berfungsi untuk mengantar muatan ke destinasi yang terletak sejajar di sepanjang aliran sungai.



Sumber: Dokumen pribadi, 2019

Gambar 1. Perahu Pema Express di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung.



Sumber: Hasil olahan, 2019

Gambar 2. Pola gerak perahu tegak lurus menyerupai huruf "T".

Pola gerak perahu di Sungai Brantas dapat dilihat pada Gambar 2. Cara perahu berlayar tidak lurus memotong sungai tetapi agak menyerong ke kanan atau ke kiri melawan arus. Kemudian, perlahan-lahan perahu dilepas mengikuti arus dan diarahkan ke dermaga tujuan menggunakan tali tamper yang dikaitkan pada sling baja.

Kondisi arus dan alur sungai seperti terlihat pada Gambar 3, sangat dipengaruhi oleh kedalaman air dan kekuatan arus di setiap titik penyeberangan. Ada alur sungai yang arusnya terlihat tenang di permukaan tetapi deras di bawahnya, seperti alur sungai di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung. Alur sungai tersebut diperkirakan memiliki lebar 100 m dan kedalaman 7 m dengan volume air yang

cukup tinggi hingga memenuhi bibir sungai.

Rata-rata alur sungai di penyeberangan Sungai Brantas tidak mempunyai jadwal khusus untuk pengerukan maupun perawatan alur lainnya. Oleh karena itu, kontinuitas aktivitas penyeberangan sangat tergantung pada musim.

3.2.2 Dermaga

Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung secara langsung dapat dibedakan menurut bahan yang digunakan dalam pembuatan dan pembangunan dermaga. Bagian pertama adalah dermaga yang terbuat dari bahan kayu dan bambu dengan jalan akses masih berupa tanah. Bagian kedua adalah dermaga yang terbuat dari plat baja dengan jalan akses yang dikeraskan, yakni dari bahan beton atau paving seperti terlihat pada Gambar 4.

Proses dan prosedur pembangunan dermaga penyeberangan secara berjenjang harus mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Pusat (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) yang turun ke Pemerintah Provinsi (Balai Besar Wilayah Sungai Brantas) kemudian ke Perusahaan Jasa Tirta (PJT) Kabupaten/Kota. Selama ini, pembangunan dermaga penyeberangan di Kabupaten Tulungagung dan Kabupaten Kediri belum sepenuhnya mengikuti proses tersebut.

3.2.3 Prasarana Penunjang Lainnya

Terdapat prasarana penunjang lainnya di Dermaga Ngunut. Beberapa prasarananya, yaitu ruang tunggu/halte, area parkir, toilet, dan musala. Prasarana tersebut dapat dilihat pada Gambar 5 dan 6.



Sumber: Dokumen pribadi, 2019

Gambar 3. Kondisi arus dan alur di penyeberangan Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung.



Sumber: Dokumen pribadi, 2019

Gambar 4. Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung yang dibangun menggunakan APBN.



Sumber: Dokumen pribadi, 2019

Gambar 5. Ruang tunggu atau halte di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung.



Sumber: Dokumen pribadi, 2019

Gambar 6. Area parkir dan toilet di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

3.3 Kelengkapan Kelaikan dan Keselamatan Pelayaran

Sarana angkutan penyeberangan yang beroperasi di Dermaga Ngunut adalah perahu. Perahu dirancang dan dibuat oleh pemilik perahu dan pengelola penyeberangan dengan bantuan tenaga las listrik dari bengkel las setempat. Namun, dalam perancangan dan pembuatannya belum didampingi oleh lembaga atau perusahaan di bidang industri galangan kapal kecil. Akibatnya, spesifikasi perahu tersebut belum menjamin keamanan dan keselamatan pelayannya.

Sementara itu, pembangunan dermaga sebagai prasarana belum sepenuhnya mengikuti proses dan prosedur pembangunan dermaga penyeberangan secara berjenjang. Proses dan prosedur tersebut belum mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Pusat, yakni Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), yang turun ke Balai Besar Wilayah Sungai (BBWS) Brantas di tingkat provinsi kemudian ke Perusahaan Jasa Tirta (PJT) Kabupaten/Kota. Surat ukur dan tonase perahu yang beroperasi di Dermaga Ngunut sebenarnya sudah terdaftar dan tercatat di Dinas Perhubungan setempat. Namun, bukti cetak surat ukur dan tonase belum tertulis dan ditempel pada badan perahu.

Selain itu, surat ukur unsur-unsur kelaikan dan keselamatan lainnya, seperti persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan radio, dan elektronika kapal sebagian besar belum terpenuhi. Bahkan lebih dari 75 % perahu yang beroperasi di Dermaga Ngunut belum memenuhi persyaratan tersebut. Sejak awal, pengadaan angkutan penyeberangan belum melibatkan tenaga profesional bersertifikat yang kompeten, baik dari lembaga maupun instansi terkait. Mulai dari perancangan, pembangunan, hingga pengerjaan perahu termasuk perlengkapannya dikerjakan secara individu oleh pemilik dengan material seadanya. Kurangnya sosialisasi administrasi menyebabkan para operator angkutan penyeberangan Sungai Brantas tidak memahami prosedur untuk mengurus dan memperoleh izin-izin yang dibutuhkan.

3.4 Strategi Pengelolaan Angkutan Penyeberangan

Strategi ialah sikap perusahaan dalam menghadapi faktor eksternal atau keadaan sekelilingnya. Strategi merupakan kesatuan rencana yang komprehensif dan terpadu yang menghubungkan kondisi internal perusahaan dan kondisi eksternal agar tujuan perusahaan dapat tercapai [19]. Sebelum menetapkan strategi untuk mengelola angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut yang merupakan angkutan penyeberangan antarkabupaten, perlu dilakukan analisis terkait faktor-faktor eksternal dan faktor internal.

Faktor eksternal adalah peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Dalam hal ini terdapat peluang, antara lain masyarakat yang membutuhkan angkutan penyeberangan, peluang lahan bisnis karena keberadaan angkutan penyeberangan, dan distribusi orang dan barang yang lancar dengan adanya angkutan penyeberangan. Adapun ancamannya, antara lain angkutan penyeberangan akan mati apabila terdapat jembatan penyeberangan jalan darat, biaya pembangunan yang besar, dan angkutan penyeberangan yang sangat dipengaruhi oleh musim atau pasang-surut air sungai.

Tabel 1. EFE (*External Factor Evaluation*) Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

EFE	Bobot	Rating	Skor
Peluang (<i>opportunities</i>)			
1. Angkutan penyeberangan dibutuhkan masyarakat	0,20	4	0,80
2. Keberadaan angkutan penyeberangan dapat menjadi lahan bisnis	0,10	3	0,30
3. Angkutan penyeberangan memperlancar distribusi orang dan barang	0,20	4	0,80
EFE			1,90
Ancaman (<i>threats</i>)			
1. Angkutan penyeberangan akan mati apabila ada jembatan penyeberangan jalan darat	0,15	3	0,45
2. Pembangunan angkutan penyeberangan perlu biaya yang besar	0,20	2	0,40
3. Angkutan penyeberangan dipengaruhi oleh musim atau pasang surut air	0,15	2	0,30
EFE			1,15
	1,0		3,05

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019

Tabel 1 menunjukkan bahwa skor rata-rata peluang (1,90) lebih besar daripada skor ancaman (1,15). Hal ini berarti bahwa kondisi angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut memiliki peluang untuk tumbuh dan berkembang.

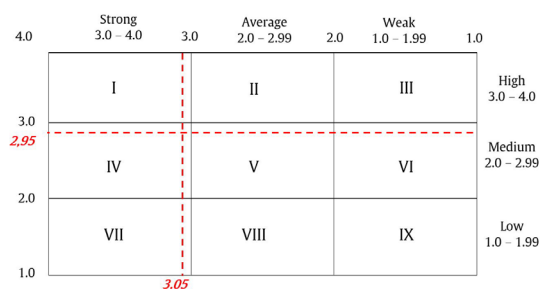
Sebaliknya, pada Tabel 2, terlihat bahwa aspek kekuatan (*strengths*) lebih kecil dibandingkan dengan aspek kelemahan (*weaknesses*). Skor rata-rata kekuatan adalah 1,45 dan skor rata-rata kelemahan adalah 1,50. Oleh karena itu, kelemahan-kelemahan yang ada harus dikurangi bahkan dihilangkan untuk mendorongnya menjadi kekuatan.

Hasil pengolahan data primer pada kedua tabel di atas, kemudian dibuat dan disusun menjadi matriks IE seperti terlihat pada Gambar 7. Dari matriks 1, dapat dianalisis dan dievaluasi bahwa posisi angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut berada pada sel IV. Hal ini berarti angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut secara umum berada pada posisi kuat (*strong*) dan menengah (medium) serta memiliki peluang yang tinggi dan kekuatan yang cukup (medium) untuk tumbuh dan berkembang walaupun terdapat beberapa kelemahan dan tantangan yang harus dihadapi. Oleh karena itu, kelemahan-kelemahan yang ada perlu dieliminasi.

Berdasarkan posisi matriks SPACE seperti terlihat pada Gambar 8, dapat dianalisis dan dievaluasi bahwa angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut berada pada kuadran 4

(*competitive*). Dalam kondisi ini angkutan penyeberangan tersebut memiliki peluang untuk tumbuh dan berkembang cukup tinggi (2,7). Namun, di sisi lain memiliki sedikit kelemahan (-0,3).

Peluang-peluang tersebut, antara lain angkutan penyeberangan sangat dibutuhkan oleh masyarakat, angkutan penyeberangan dapat menjadi bisnis perseorangan, dan angkutan penyeberangan memperlancar distribusi orang dan barang. Adapun, kelemahan yang teramati, antara lain Pemerintah Kabupaten Tulungagung memiliki keterbatasan wewenang untuk membina dan mengelola angkutan penyeberangan, kondisi aksesibilitas dari dan ke dermaga angkutan penyeberangan masih kurang baik, dan kondisi kelaikan dan keselamatan penumpang dan barang dalam pelayaran masih rendah.

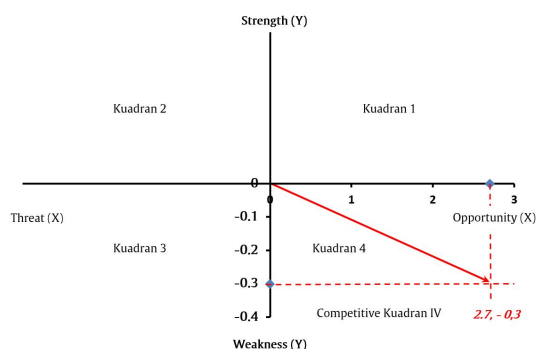


Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019

Gambar 7. Matriks IE (Internal-Eksternal) Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung**Tabel 2.** IFE (*Internal Factor Evaluation*) Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

IFE	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan (<i>strengths</i>)			
1. Tarif angkutan penyeberangan terjangkau (murah)	0,10	4	0,40
2. Waktu bongkar muat angkutan penyeberangan cukup cepat	0,15	4	0,60
3. Angkutan penyeberangan sudah terhubung dengan jalan darat	0,15	3	0,45
IFE			1,45
Kelemahan (<i>weaknesses</i>)			
1. Kewenangan pemerintah daerah dalam mengelola angkutan penyeberangan terbatas	0,15	4	0,60
2. Aksesibilitas menuju dermaga angkutan penyeberangan kurang bagus	0,15	3	0,45
3. Aspek kelaikan dan keselamatan masih rendah	0,15	3	0,45
IFE			1,50
	1,0		2,95

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019



Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019

Gambar 8. Posisi Matriks SPACE Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

Strategi yang diperlukan untuk mengelola angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut dapat ditentukan melalui posisi matriksnya. Berdasarkan hasil pengolahan data di atas, diperoleh posisi pada sel IV (matriks IE) dan kuadran 4 (matriks SPACE). Hal ini berarti bahwa posisi angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut memiliki peluang yang tinggi. Peluang-peluang tersebut, antara lain (1) angkutan penyeberangan dibutuhkan masyarakat, (2) keberadaan angkutan

penyeberangan dapat menjadi lahan bisnis, dan (3) angkutan penyeberangan memperlancar distribusi orang dan barang.

Walaupun demikian, angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut memiliki sedikit kelemahan, yaitu (1) kewenangan Pemerintah Kabupaten Tulungagung dalam pengelolaan angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut sangat terbatas, (2) aksesibilitas menuju dermaga angkutan penyeberangan kurang baik, dan (3) aspek kelaikan dan keselamatan masih rendah.

Oleh karena itu, diperlukan perbaikan posisi angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut dari kuadran 4 ke kuadran 1 serta dari sel IV ke sel I. Dengan demikian, strategi yang dapat diambil adalah mengubah kelemahan menjadi kekuatan dengan cara (1) memberikan kewenangan yang lebih besar kepada Pemerintah Kabupaten Tulungagung untuk mengelola angkutan penyeberangan di daerahnya, (2) mendorong sektor swasta untuk turut berinvestasi di bidang layanan jasa angkutan penyeberangan, dan (3) mengupayakan kelaikan angkutan penyeberangan serta meningkatkan aspek-aspek keselamatan.

Tabel 3. Matriks SPACE (*Strategic Position and Action Evaluation*) Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung

No	Kekuatan (S)	skor
1	Tarif angkutan penyeberangan terjangkau	5
2	Waktu bongkar muatan angkutan penyeberangan cepat	5
3	Angkutan penyeberangan sudah terhubung dengan jalan darat	4
	Rata-rata	4,7
Kelemahan (W)		
1	Kewenangan pemerintah daerah terbatas	-6
2	Aksesibilitas kurang baik	-5
3	Kelaikan dan keselamatan penumpang dan barang rendah	-4
	Rata-rata	-5
Peluang (O)		
1	Angkutan penyeberangan dibutuhkan masyarakat	6
2	Dapat menjadi bisnis perseorangan	5
3	Memperlancar distribusi barang dan orang	4
	Rata-rata	5
Ancaman (T)		
1	Ada jembatan penyeberangan jalan darat	-2
2	Perlu biaya besar untuk membangun sarana dan prasarana	-3
3	Dipengaruhi oleh musim atau pasang surut air	-2
	Rata-rata	-2,7
Vektor Y = S + W = 4,7 + (-5) = -0,3		
Vektor X = O + T = 5 + (-2,3) = 2,7		

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019

Tabel 4. Matriks SWOT Angkutan Penyeberangan di Dermaga Kabupaten Tulungagung

IFAS	Kekuatan/ <i>Strengths</i> (S)	Kelemahan/ <i>Weaknesses</i> (W)
	1. Tarif angkutan penyeberangan terjangkau (murah) bagi masyarakat pengguna angkutan penyeberangan	1. Kewenangan pemerintah daerah dalam mengelola angkutan penyeberangan sangat terbatas
	2. Waktu bongkar muatan angkutan penyeberangan cukup cepat	2. Aksesibilitas dari dan menuju dermaga angkutan penyeberangan masih kurang bagus
	3. Angkutan penyeberangan sudah terhubung dengan jalan darat	3. Aspek kelaikan dan keselamatan penumpang dan barang masih rendah
EFAS	Peluang/ <i>Opportunities</i> (O)	Strategi WO
	1. Angkutan penyeberangan dibutuhkan masyarakat	Mendukung Strategi <i>Competitive/Turn Around</i>
	2. Keberadaan angkutan penyeberangan dapat menjadi bisnis perseorangan	1. Memberikan kewenangan lebih besar kepada Pemerintah Kabupaten Tulungagung untuk mengelola angkutan penyeberangan
	3. Angkutan penyeberangan memperlancar distribusi orang dan barang	2. Mendorong sektor swasta untuk turut berpartisipasi dalam mengembangkan angkutan penyeberangan. Membuat destinasi wisata di daerah sekitar dermaga. Perbaikan sarana dan prasarana penyeberangan (dermaga dan akses keluar-masuk)
		3. Meningkatkan kelaikan dan keselamatan perahu dengan cara memberikan tenaga pendamping dalam membuat dan membangun perahu
Ancaman/ <i>Treats</i> (T)	Strategi SO	Strategi WT
	Mendukung Strategi Pertumbuhan Agresif	Mendukung Strategi Defensif
1. Angkutan penyeberangan akan mati apabila ada jembatan penyeberangan jalan darat di dekat angkutan penyeberangan	1. Penerapan tarif yang menguntungkan masyarakat	1. Penerapan kerjasama <i>Public Private Partnership</i> (pembiayaan didukung oleh pemerintah daerah sebagai investasi)
2. Pembangunan angkutan penyeberangan (dermaga dan perahu) diperlukan biaya yang cukup tinggi/besar	2. Penyediaan alat darurat penyeberangan	2. Penerapan Standar Keselamatan Penyeberangan
3. Angkutan penyeberangan sangat dipengaruhi oleh musim atau pasang surut air Sungai Brantas	3. Memperbaiki fasilitas sarana dan prasana serta meningkatkan keselamatan berlayar	

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019

4. Kesimpulan

Angkutan Penyeberangan di Dermaga Ngunut Kabupaten Tulungagung berada pada posisi kuat (*strong*) dan menengah (*medium*), memiliki peluang yang tinggi, serta kekuatan yang cukup (*medium*) untuk tumbuh dan berkembang. Berada pada kuadran IV (*competitive*), yaitu sebuah kondisi yang memiliki peluang tumbuh dan berkembang cukup tinggi tetapi memiliki sedikit kelemahan.

Peluang-peluang tersebut, antara lain angkutan penyeberangan sangat dibutuhkan oleh masyarakat; angkutan penyeberangan dapat menjadi bisnis perseorangan; dan angkutan penyeberangan memperlancar distribusi orang dan barang. Adapun,

kelemahan yang teramati, antara lain Pemerintah Kabupaten Tulungagung memiliki keterbatasan wewenang untuk membina dan mengelola angkutan penyeberangan; kondisi aksesibilitas dari dan menuju dermaga angkutan penyeberangan kurang baik; serta kondisi kelaikan dan keselamatan penumpang dan barang dalam pelayaran masih rendah.

Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk memperbaiki posisi angkutan penyeberangan di Dermaga Ngunut dari kuadran 4 ke kuadran 1 serta dari sel IV ke sel I. Dengan demikian, strategi yang dapat diambil adalah mengubah kelemahan menjadi kekuatan dengan cara memberikan kewenangan yang lebih besar kepada Pemerintah Kabupaten

Tulungagung untuk mengelola angkutan penyeberangan di daerahnya.

Sarana perahu yang beroperasi di penyeberangan Dermaga Ngunut telah terbuat dari plat baja. Namun, pembuatannya belum mengikutsertakan tenaga yang kompeten dari industri galangan kapal kecil. Dermaga Ngunut juga terbuat dari plat baja dan sudah dilengkapi fasilitas penunjang seperti ruang tunggu, parkir, toilet, dan musala. Namun, pembangunannya sebagai prasarana belum seluruhnya mengikuti proses dan prosedur yang direkomendasikan oleh instansi terkait. Secara garis besar, angkutan penyeberangan di Dermaga Penyeberangan Ngunut Kabupaten Tulungagung belum sepenuhnya memenuhi standar kelaikan dan keselamatan pelayaran.

Ucapan Terima Kasih

Bersama ini kami selaku Peneliti Balitbang Provinsi Jawa Timur mengucapkan terima kasih kepada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Tulungagung, pemilik perahu di lintasan Penyeberangan Dermaga Desa Ngunut, Kecamatan Ngunut, Kabupaten Tulungagung, atas segala bantuan yang diberikan kepada Penulis selama melakukan penelitian dan pengumpulan data.

Daftar Pustaka

- [1] Ir Iskandar Abubakar, Drs Herdjan Kenasin, Ir Wliranto dan Drs B. Barzach, *Transportasi Penyeberangan: Suatu Pengantar*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013.
- [2] Ir Gaguk Yulianto M.Eng.Sc, *Manajemen Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan*, Bandung: Alfabeta, 2017.
- [3] Peter Salim, *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*, Jakarta: Modern English Press, 2002.
- [4] Ir Iskandar Abubakar, Drs H. Herdjan Kenasin dan Drs B. Barzach, *Suatu Pengantar: Pelayaran Perairan Daratan*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013.
- [5] Hanok Mandaku, "Analisis Kebutuhan Transportasi Penyeberangan Pada Lintasan Waipirit-Hunimua," *Jurnal ARIKA*, vol. 04 No 2, pp. 135-142, 2010.
- [6] R. D. Kusdian, "Potensi Revitalisasi Transportasi Sungai Di Provinsi Lampung," *Jurnal Transportasi Universitas Sangga Buana YPKP*, vol. Vol. 11 No. 2 , pp. 143-152, 2011.
- [7] Budi Hartanto Susilo dan Petrus Teguh Esha, "Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau," *Jurnal Teknik Sipil* , vol. Volume 10 Nomor 1, pp. 1-91, 2014.
- [8] Danny Faturachman, Muswar Muslim dan Agung Sudrajad, "Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut Dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal Di Merak-Bakauheni," *Jurnal Teknik Mesin Untirta*, vol. Volume I Nomor 1, p. 19, 2015.
- [9] Dwi Esti Intari, Woelandari Fathonah dan Gusfika Firanti, "Kajian Kinerja Pelayanan Angkutan Perintis Penyeberangan Pulau Tunda-Karangantu," *Jurnal Teknik, Vols. Vol. 15, No. 1*, p. 60, 2019.
- [10] "Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok," *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, vol. Vol. 01 No. 03, p. 197, 2014.
- [11] Ganjar Ilham Wahyudi, Ely Nurhidayati dan Agustiah Wulandari, *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vols. Vol. 6, No. 2, p. 2, 2019.
- [12] Dinas Perhubungan Kominfo Kabupaten Tulungagung, *Angkutan Penyeberangan dan Lokasi Penyeberangan Kabupaten Tulungagung*, 2019.
- [13] Irwanto, *Focus Group Discussion (FGD): Sebuah Pengantar Praktis*, Jakarta: *Yayasan Obor Indonesia*, 2006.
- [14] "https://qmc.binus.ac.id/," 28 Agustus 2014. [Online]. available: <https://qmc.binus.ac.id/2014/08/28/focus-group-discussion/>. [Accessed 1 Januari 2020].
- [15] Husein, Umar, *Strategic Management In Action*, PT. Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2001.
- [16] Solihin, Muhamad Ferry Iqbal dan Ricky Ricardianto, "Perumusan Strategi Jasa Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry Lintas Bakauheni – Merak," *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL)*, vol. Vol. 5 No. 2, p. 164, 2019.
- [17] Zulkifli Idrus, Andy Mulyana, M. Edi Armanto, Didik Susetyo, Elisa Wildayana, Syuhada Adjiz Umar, Iwan Adi Ratmoko, Nursittah dan Reszki Oktavia, "Pendayagunaan Sumber Daya Perairan Umum Untuk Meningkatkan Mobilitas Masyarakat: Moda Transportasi Sungai Di KTM Telang Kabupaten Banyuasin," in *Seminar Nasional Hari Air Dunia 2018*, Palembang, 2018.
- [18] *Peraturan Pemerintah Nomer 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan*, 2002.
- [19] Napa J. Awat, *Manajemen Strategi (Suatu Pendekatan Sistem)*, Yogyakarta: Liberty, 1989.

Halaman ini sengaja dikosongkan