

Kajian Kebutuhan Penambahan Kapal Perintis yang Melayani Daerah Banyuwangi

The Requirements of Additional Pioneers Vessel in Area of Banyuwangi

Fitri Indriastiwi*

Puslitbang Transportasi Laut, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
E-mail: *Fitri_indriastiwi@dephub.go.id

Diterima: 16 September 2017, revisi 1: 20 Oktober 2017, revisi 2: 10 November 2017, disetujui: 5 Desember 2017

Abstract

This study is intended to analyze the needs of the pioneer ship in the Port of Tanjung Wangi. The analytical method used is descriptive qualitative, to assess the needs regarding the old pioneer ship voyage round, frequency, number of passengers, and the goods in hinterland areas. If used the indicator round trip is 14 days, then the current route that serves still good. Ideally the maximum one round voyage for 14 days. The frequency of the port of Tanjung Perak visited by pioneer ship 52 times annually. While the surrounding area visited by around 78 days, 104 days or 182 days. The frequency at some ports are still needed to be improved by re-routing of existing route, is not necessary ships additions shortly. However, in the term of small uninhabited islands in East Java, there are still many islands that have not been visited by pioneering. If the government would like to serve areas that unserved, ideally required the addition of a pioneering vessel. However, to determine the island or unserved regions will require more in-depth analysis of the potential of each island as well as the level of importance. If it is seen from the number of passengers and goods, the number of passengers within the last three years has increased while the products separately fluctuating. But the existence of the pioneer ship in the area of Banyuwangi felt still crucial for the local community.

Keywords: Pioneer, ship, Banyuwangi, port, requirement.

Abstrak

Kajian ini dimaksudkan untuk menganalisis kebutuhan kapal perintis yang melayani daerah Banyuwangi. Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, dengan menggunakan pembobotan pada kriteria-kriteria yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan kapal perintis yaitu lama *round voyage*, frekuensi, jumlah penumpang, dan barang serta daerah hinterland yang belum terlayani. Jika ditinjau dari lama satu *round voyage* yaitu 14 hari, maka trayek yang ada saat ini yang melayani masih dirasakan cukup. Idealnya trayek maksimal memiliki lama satu *round voyage* selama 14 hari. Jika ditinjau dari frekuensi maka untuk pelabuhan Tanjung Wangi didatangi kapal perintis sebanyak 52 kali. Sedangkan daerah di sekitarnya didatangi berkisar 78 hari, 104 hari atau 182 hari. Pada beberapa pelabuhan singgah frekuensi kunjungan kapal perintis memang masih perlu ditingkatkan, namun dengan cara melakukan *re-routing* dari trayek yang sudah ada, tidak diperlukan penambahan trayek dalam waktu dekat. Jika ditinjau dari pulau-pulau kecil berpenghuni yang ada di Jawa Timur, masih banyak pulau yang belum dilayani oleh perintis. Jika ingin melayani daerah-daerah yang belum terlayani tentunya idealnya diperlukan penambahan kapal perintis. Namun untuk menentukan pulau atau daerah yang belum terlayani maka diperlukan analisis yang lebih mendalam mengenai potensi dari masing-masing pulau serta tingkat kepentingannya untuk dilayani dengan kapal perintis. Jika dilihat dari jumlah penumpang dan barang, untuk penumpang dalam kurun waktu tiga tahun terakhir mengalami kenaikan sedangkan untuk barang mengalami fluktuatif. Namun keberadaan kapal perintis di wilayah Banyuwangi dirasakan masih penting bagi masyarakat lokal.

Kata kunci : Perintis, kapal, Banyuwangi, pelabuhan, kebutuhan.

Pendahuluan

Angkutan laut merupakan salah satu sarana yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi laut dalam mendukung pembangunan nasional di bidang perekonomian, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Salah satu jenis pelayanan transportasi laut yang dapat menghubungkan daerah tertinggal atau wilayah terpencil adalah pelayaran perintis [2, 4, 7]. Undang-undang Nomor 17 tentang pelayaran mendefinisikan pelayaran perintis adalah pelayanan angkutan di perairan 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 [18].

Definisi dan istilah perintis adalah kegiatan angkutan laut yang menghubungkan daerah-daerah terpencil serta daerah yang potensial namun belum berkembang serta belum menguntungkan untuk dilayani secara komersial ke daerah-daerah yang telah berkembang [16].

Penyelenggaraan angkutan laut perintis dimaksudkan untuk melayani kebutuhan jasa angkutan laut bagi daerah-daerah terpencil dan belum berkembang, menyediakan pelayanan angkutan air yang terjangkau, menjaga kedaulatan NKRI dengan kapal-kapal perintis yang menyinggahi kawasan-kawasan perbatasan yang sulit dijangkau. Angkutan laut perintis bertujuan untuk mendorong pengembangan daerah, peningkatan dan pemerataan pertumbuhan ekonomi serta stabilitas nasional yang dinamis. Pelayaran perintis diselenggarakan oleh Pemerintah yang pelaksanaannya berupa subsidi operasi dari dana APBN dimana jenis pelayarannya adalah dilaksanakan secara tetap dan teratur (*regular liner services*) [17].

Pengadaan pekerjaan jasa pelayaran perintis ini dimulai tanggal 1 Januari tahun berjalan sampai dengan tanggal 31 Desember tahun berikutnya dan berlanjut hingga subsidi mengecil dan mencapai titik impas atau *break event point*; Beroperasinya di daerah ekonomi lemah (*weak area*) dan terpencil serta pada jalur pelayaran yang belum komersial; Membutuhkan jenis kapal yang dapat mengangkut barang dan penumpang atau sebaliknya serta relatif

berukuran dibawah 1.000 DWT; Selain strategis dalam pemerataan pembangunan nasional juga bersifat lintas sektoral dan *multi moda transport* serta menghubungkan beberapa daerah atau antar wilayah [11, 13].

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Perintis diatur pada bagian ke lima tentang Angkutan Di Perairan Untuk Daerah Masih Tertinggal dan/atau Wilayah Terpencil, yakni pada pasal 24. Dalam pasal 24 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Dalam ayat 2 disebutkan bahwa angkutan di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan pelayaran perintis dan penugasan. Ayat selanjutnya menyebutkan bahwa pelayaran perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah [14].

Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan dalam pasal 71 dan pasal 72. Pasal 71 menyebutkan Kegiatan pelayaran-perintis dilakukan untuk Menghubungkan daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil yang belum berkembang dengan daerah yang sudah berkembang atau maju; Menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai; dan Menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan [15]. Kegiatan pelayaran-perintis yang dilakukan di daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil ditentukan berdasarkan kriteria: Belum dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau atau angkutan penyeberangan yang beroperasi secara tetap dan teratur; Secara komersial belum menguntungkan; atau Tingkat pendapatan perkapita penduduknya masih rendah.

Sementara itu pasal 72 menyebutkan Pelayaran-perintis dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Biaya yang disediakan oleh Pemerintah

dan/atau pemerintah daerah merupakan subsidi sebesar selisih biaya pengoperasian kapal pelayaran-perintis yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan angkutan sungai dan danau, atau perusahaan angkutan penyeberangan dengan pendapatan dan/atau penghasilan uang tambang barang dan penumpang pada suatu trayek tertentu. Pelayaran-perintis dapat dilakukan dengan cara kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Sementara itu, pasal 73 menyebutkan penyelenggaraan pelayaran-perintis dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.

Selanjutnya untuk memperoleh kriteria daerah perintis yang tepat, diperlukan variabel yang cukup banyak. Namun, mengingat keterbatasan data untuk berbagai variabel sampai tingkat kecamatan dan proses analisis yang cukup kompleks, maka dalam penelitian ini diadakan penyederhanaan indikator, yaitu potensi pertumbuhan daerah dan aksesibilitas [6, 9]. Variabel potensi pertumbuhan daerah adalah sektor industri dan pertanian, sedangkan variabel aksesibilitas adalah fasilitas penyediaan jasa angkutan dan jasa daerah dari pusat pelayanan [10].

Dari keadaan pelayanan angkutan perintis yang ada saat ini dapat disimpulkan bahwa daerah yang dilayani angkutan ternyata memiliki sifat-sifat sebagai daerah miskin, jarang penduduk, terisolir atau terpencil, cenderung memiliki PDRB yang relatif rendah, pendapatan per kapita rendah, serta fasilitas angkutannya juga rendah. Dengan memperhatikan fungsi angkutan perintis, penggunaan variabel yang sederhana sebagai indikator kriteria daerah perintis, dan kondisi daerah yang dilayani angkutan perintis, maka dalam penentuan kriteria daerah perintis mengacu kepada sifat-sifat daerah miskin, terisolir, nilai potensi pertumbuhan daerah yang relatif tinggi, dan nilai aksesibilitas yang relatif rendah. Namun demikian, harga mutlak potensi pertumbuhan daerah dan aksesibilitas dimaksud belum dapat ditetapkan secara pasti, mengingat keterbatasan data. Dari hasil analisis, prioritas penyelenggaraan

angkutan perintis ditujukan kepada daerah yang memiliki potensi pertumbuhan daerah yang relatif tinggi dengan aksesibilitas relatif rendah atau daerah yang memiliki potensi pertumbuhan daerah yang relatif kurang 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.

Selanjutnya dalam tahun anggaran 1991/1992 dan 1992/1993, terdapat 13 pelabuhan pangkalan dengan 28 trayek, dan pada tahun anggaran 1993/1994 telah dikembangkan menjadi 14 pelabuhan pangkalan dengan 36 trayek pelayanan [1]. Jumlah kapal yang dioperasikan pada tahun anggaran 1991/1992 sebanyak 25 kapal, pada tahun anggaran 1992/1993 dioperasikan sebanyak 26 kapal, sedangkan pada tahun anggaran 1993/1994 meningkat menjadi 30 kapal. Jumlah angkutan barang pada 5 pelabuhan pangkalan yang dikaji, dengan 10 trayek pelayanan, dari tahun anggaran 1991/1992 sampai dengan tahun anggaran 1993/1994, telah meningkat rata-rata per tahun sebesar 13,5%. Sedangkan jumlah angkutan penumpang di 5 pelabuhan pangkalan yang dikaji, pada tahun anggaran 1992/1993 menurun 5,90% bila dibandingkan dengan produksi angkutan penumpang tahun anggaran 1991/1992, namun pada tahun anggaran 1993/1994 meningkat sebesar 23,80% dengan total penumpang sebanyak 107.943 orang. Di sisi lain, 5 pelabuhan pangkalan yang dikaji menyinggahi 86 pelabuhan singgah atau sebesar 38% dari seluruh pelabuhan singgah yang dilayani pada tahun anggaran 1993/1994.

Terdapat 6 faktor atau komponen utama dalam menentukan lokasi yang disinggahi oleh kapal perintis, dengan total kontribusi sebesar 75,429%. Sedangkan sisanya, adalah faktor pendukung lain [8]. Faktor pertama yang dipertimbangkan adalah kondisi geografis dan potensi primadona KTI, yaitu peternakan, dengan nilai kontribusi sebesar 19,769%. Faktor kedua adalah potensi demand berupa jumlah penduduk, hasil produksi pertanian, dan hasil produksi perikanan atau hasil laut, dengan kontribusi 13,920%. Faktor ketiga adalah kinerja operasional kapal perintis yang merupakan gambaran peluang interaksi antara wilayah yang

disinggahi dengan wilayah lain, kontribusinya sebesar 12,488%. Faktor keempat adalah ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan, serta luas wilayah pelayanan pelabuhan, dengan kontribusi sebesar 11,605%. Faktor kelima adalah potensi hasil industri, dengan kontribusi sebesar 8,999%. Faktor keenam adalah potensi hasil produksi perkebunan, dengan kontribusi sebesar 8,647%.

Masih banyak daerah terpencil yang belum menerima jasa angkutan laut, potensi sumber daya ekonomi pada daerah terpencil tidak dapat terdistribusi ke daerah yang sudah berkembang sebagai pasar daerah terpencil karena keterbatasan sarana dan prasarana transportasi laut, pada daerah terpencil yang sudah mendapatkan pelayanan angkutan laut dengan waktu yang tidak menentu tidak dapat berbuat banyak apabila terjadi gejolak ekonomi, sosial, kesehatan, pendidikan dan lain-lain, pemerintah daerah belum sepenuhnya dapat 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].

Dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan laut perintis, menghadapi berbagai kendala, seperti geografis, demografis, sumberdaya alam (SDA), sumberdaya manusia (SDM), ketersediaan prasarana dan sarana pelabuhan pada khususnya, serta prasarana dan sarana pembangunan pada umumnya [3]. Beberapa hal di antaranya adalah sebagai berikut: Prasarana dan sarana pelabuhan dan sarana bantu navigasi di banyak pelabuhan singgah masih terbatas, sehingga mengurangi efektivitas operasional kapal-kapal perintis. Kapal perintis akan mengalami kelambatan dari jadwal keberangkatan dan kedatangan karena kelambatan pelayanan bongkar muat kapal; Usia kapal perintis pada umumnya tua, yang berarti tidak memenuhi persyaratan, sering mengalami kerusakan dan hambatan operasional dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis, sehingga akan mengurangi regularitas pelayanannya; Pada umumnya koordinasi fungsional eksternal dan internal masih

lemah. Kemampuan dan keterampilan SDM (staf aparat) pengelola dan pelaksana pelayanan angkutan laut perintis umumnya masih lemah, sehingga mempengaruhi efektivitas pelayanan operasional angkutan laut perintis, yang pada akhirnya mengurangi manfaat bagi stakeholder. Keterpaduan dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan laut perintis masih lemah, sehingga mempengaruhi kurang tercapainya tujuan angkutan laut perintis; Kinerja penyelenggaraan pelayanan angkutan laut perintis masih rendah, sebagai akibat dari masih kurang efektifnya aspek operasional dan pelayanan angkutan laut perintis. Efektivitas pelayanan angkutan laut perintis pada berbagai wilayah singgah masih rendah, sehingga mempengaruhi kelancaran dan keteraturan pelayanannya, yang akhirnya berpengaruh pada perdagangan antar daerah; Pemanfaatan penyelenggaraan pelayanan angkutan laut perintis bagi stakeholder (masyarakat, pembangunan daerah, pelaku pembangunan, dan operator), masih rendah. Hal ini kurang mendorong upaya peningkatan produksi, pendapatan, dan berkembangnya usaha pada sektor lain.

Secara umum kondisi transportasi wilayah tertinggal telah dilayani oleh angkutan laut perintis, penyeberangan perintis, dan penerbangan perintis. Jumlah rute perintis cenderung meningkat dari tahun ke tahun, dan juga telah ada upaya untuk memadukan layanan perintis dengan angkutan komersial, namun upaya ini belum berhasil [3]. Khusus pulau dan pesisir yang dilayani angkutan laut perintis tergolong tertinggal dengan potensi yang masih bersifat primer. Aktivitas perekonomian wilayah masih bertumpu pada pertanian, perikanan, dan usaha-usaha primer lainnya yang bersifat subsistem, dalam arti produksinya belum memadai untuk kebutuhan sendiri sekalipun. Semua trayek perintis menyinggahi banyak pelabuhan, sehingga jarak pelayaran mencapai ribuan mil. Secara rata-rata jarak pelayaran rute perintis adalah 1.659 Mil dan frekuensi kunjungan rata-rata 12,88 hari. Kapal yang melayani trayek perintis umumnya kapal tua tipe *cargo*. Untuk efektivitas dan efisiensi layanan transportasi di daerah tertinggal, perlu ditata keterpaduan dan hirarki semua moda angkutan yang terkait, seperti armada PT. PELNI, armada perintis laut dan penyeberangan, serta armada kapal cepat milik daerah.

Rute-rute perintis yang ada sekarang ini harus dilakukan re-routing agar lebih efektif. Namun jika pemerintah memiliki dana untuk penambahan kapal, maka rute-rute yang ada sekarang hanya perlu diatur atau diklasifikasikan menjadi rute antar propinsi, intra propinsi, pengumpan propinsi, serta intra kabupaten. Pengaturan tersebut agar lama satu round voyage kurang dari 14 hari [19]. Selain itu terkait perusahaan dan sarana maka perlu dipertimbangkan dalam perhitungan subsidi adalah skema penggunaan BBM non subsidi, Kontrak jangka panjang (*multi years contract*) [12]. Karakteristik kapal yang diusulkan adalah multipurpose-vessel. Kapal tersebut diharapkan dapat digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Multipurpose-vessel ini merupakan kapal yang lebih diutamakan untuk mengangkut lebih banyak penumpang dibandingkan dengan jumlah barang yang ada.

Salah satu jenis pelayanan kapal perintis yang melayani daerah Banyuwangi adalah KM. Sabuk Nusantara, kapal ini melayani Banyuwangi-Sapeken, Kalianget, Masalembu dan Surabaya. Rute kapal tersebut termasuk trayek yang cukup panjang. Trayek ini dimulai dari Pelabuhan Tanjung Wangi. Pelabuhan Tanjung Wangi terletak 10 km disebelah utara kota banyuwangi tepatnya di desa Ketapang yang merupakan jalur utama transportasi darat dari Bali menuju ke Surabaya sehingga memiliki posisi yang sangat strategis dalam roda perekonomian pada jalur di sekitarnya.

Dengan rute trayek yang cukup panjang, yaitu Tanjung Wangi-Sapeken-Pagerungan-Kangean-Sapudi-Kalianget-Masalembu-Keramaian-Masalembu-Surabaya, jadwal kedatangan kembali kapal tersebut hanya dua minggu sekali. Atau jika cuaca memburuk, kedatangan kapal tersebut dapat lebih lama dari jadwal yang sudah ditentukan. Hal ini dapat menyebabkan lonjakan penumpang di Pelabuhan Tanjung Wangi. Jumlah kapal yang melayani perintis saat ini yaitu KM. Sabuk Nusantara (250-300 penumpang) dan KM Amukti Palapa (250-300 penumpang). Pelayanan kapal perintis ini sangat diperlukan untuk mendukung pembangunan daerah-daerah disekitarnya, sehingga dirasakan perlu menambah jumlah kapal perintis untuk rute trayek Tanjung Wangi-Surabaya. Sehubungan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan kajian penambahan kapal perintis

di Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi.

Maksud kajian adalah untuk menganalisis kebutuhan penambahan kapal perintis di Pelabuhan Tanjung Wangi.

Tujuan kajian ini yaitu agar dapat memberikan rekomendasi mengenai kebutuhan penambahan kapal perintis yang dapat dilayani oleh Pelabuhan Tanjung Wangi.

Metodologi

Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif, dengan melakukan pembobotan pada kriteria-kriteria untuk menentukan kebutuhan penambahan kapal perintis. Untuk mengetahui kebutuhan penambahan jumlah kapal perintis beberapa hal yang perlu dipertimbangkan diantaranya adalah:

1. Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis.
2. Lama round voyage saat ini.
3. Kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani.
4. Analisis trayek untuk mencari kemungkinan-kemungkinan daerah yang belum terlayani dapat terlayani, misal dengan membelokkan trayek yang sudah ada atau menyusun trayek baru. Dari analisis trayek tersebut maka dapat diketahui berapa peningkatan kebutuhan kapal perintis untuk jangka pendek, menengah dan jangka panjang. Pentahapan kebutuhan kapal perintis dengan melihat batasan-batasan bahwa satu voyage tidak boleh lebih dari 20 hari, daerah tertinggal yang paling rendah konektivitasnya dan perlu ditingkatkan.
5. Kriteria untuk menilai pelayanan perintis diantaranya adalah :
 - Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis.
 - Lama round voyage saat ini.
 - Kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani.

Data yang diperlukan dalam kajian ini adalah data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi dan wawancara dengan kuesioner ke kantor pelabuhan Banyuwangi serta instansi terkait lainnya. Data

sekunder diperoleh dari sumber pustaka atau literatur maupun sejumlah laporan dan data yang relevan yang tersedia dari Dinas maupun instansi yang terkait

Data sekunder, meliputi:

- Operasional Kapal Perintis yang melayani pelabuhan Banyuwangi, yang meliputi Trayek, type kapal yang digunakan, target *voyage* per tahun, lama waktu tempuh satu *round voyage*, dan jarak antar pelabuhan singgah tiap trayek
- Produksi Penumpang dan Barang tiap trayek Kapal Perintis yang beroperasi di Banyuwangi;
- Data primer, meliputi opini responden terhadap kriteria daerah yang perlu mendapatkan layanan angkutan laut perintis
- Kondisi Geografis meliputi nama kabupaten, ibu kota kabupaten, luas daratan, jumlah kecamatan, jumlah desa.

Analisis dan Pembahasan

1. Trayek dan Spesifikasi Kapal yang Melayani Banyuwangi

Semenjak dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2016 dilayani dengan dua kapal perintis dengan lama satu round voyage 14 hari. Dua kapal tersebut adalah KM. Sabuk Nusantara 56 dengan ukuran 750 DWT yang melayani trayek R-16 dengan Pelabuhan pangkalan Tanjung Perak dan KM.Sabuk Nusantara 27 dengan ukuran 500 DWT yang melayani trayek R-19 dengan Pelabuhan pangkalan Tanjung Wangi. Sedangkan pada tahun 2015 dilayani oleh kapal KM. Amukti Palapa dengan ukuran 500 DWT yang melayani trayek R-15 dan KM.Sabuk Nusantara 27 dengan ukuran 500 DWT yang melayani trayek R-16 dengan Pelabuhan pangkalan. Terdapat kenaikan ukuran kapal.

Tabel 1. Spesifikasi Kapal KM.Sabuk Nusantara 27

No.	Uraian	Perintis tipe 500 DWT (745 GT)
1.	Panjang Seluruh Kapal (LOA)	51,80 m
2.	Panjang Antara Garis Tegak (LBP)	46,00 m
3.	Lebar (B)	10.40 m
4.	Tinggi Geladak (H)	4.20 m

No.	Uraian	Perintis tipe 500 DWT (745 GT)
5.	Tinggi Sarat (T)	2,85 m
6.	Kecepatan Percobaan	12 Knot
7.	Daya Mesin	2 x 640 HP
8.	Jumlah Penumpang	250 Org
	- Kelas Ekonomi	250 Org
	- Kelas II	-
	- Kelas I	-
9.	Kapasitas Ruang Muat	240 Ton
10.	Jumlah ABK	19
	- Kadet	2
	- Komparador	1
11.	Kap. Sekoci Penolong	2 x 40 Org (tipe terbuka)
12.	Fasilitas Lainnya:	
	- Klinik	Ada
	- Pendingin Ruangan	AC Split
	- Ruang Rapat/Ruang Makan Pnp Kelas	-
13.	Harga Kapal	± Rp. 21 Milyar

Sumber: Ditjen Laut, 2015

Tabel 2. Spesifikasi Kapal KM.Amukti Palapa

No.	Uraian	Keterangan
1.	Panjang Seluruh Kapal (LOA)	40,66 m
2.	Panjang Antara Garis Tegak (LBP)	9,20 m
3.	Lebar (B)	12 m
4.	Tinggi Geladak (H)	9 m
5.	Tinggi Sarat (T)	2,85 m
6.	Kecepatan Percobaan	6.5 Knot
7.	Gross Tonnage (GT)	487
8.	Deadweight (DWT)	800

Sumber: Ditjen Laut, 2015

Pada tahun 2015 sesuai dengan trayek yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan disekitar daerah Banyuwangi beserta frekuensinya dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Frekuensi Kunjungan Kapal Perintis di Tiap Pelabuhan Selama Satu Tahun

PELABUHAN	FREKUENSI
Surabaya	52
Masalembo	182
Keramean	104
Kalianget	104
Sapudi	104
Kangean	78
Pagerungan	104
Sapeken	104
Tg. Wangi	52

Sumber: Ditjen Laut, 2015, diolah

Dari Tabel 3 dapat dilihat dengan pelayanan dari dua kapal perintis yang menyinggahi Banyuwangi dan sekitarnya, dapat dilihat bahwa pelabuhan Tanjung Wangi selama kurun waktu satu tahun dikunjungi sebanyak 52 kali. Kunjungan tertinggi pada Masalembo dengan jumlah frekuensi sebanyak 182 kali selama setahun.



Gambar 1. Trayek R-16 Tahun 2016



Gambar 2. Trayek R-19 Tahun 2016

Data OD barang yang melalui perintis pada tahun 2013 dapat dilihat pada Tabel L1 (lampiran). Sedangkan untuk OD penumpang yang melalui perintis pada tahun 2013 dapat dilihat pada Tabel L2 (lampiran).

Untuk pergerakan barang yang tertinggi berasal Kalianget dan tujuan yang terbanyak menuju Masalembo. Untuk penumpang yang terbanyak berasal dari Kalianget dan tujuan yang terbanyak adalah ke Masalembo.

Dua kapal yang melayani daerah Banyuwangi dan Madura dengan lama satu round voyage 14 hari, maka frekuensi per tahun untuk masing-masing pelabuhan adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Frekuensi Per tahun Kapal Perintis yang Menyinggahi Banyuwangi dan Sekitarnya

Pelabuhan	Frekuensi
Surabaya	52
Masalembo	182
Keramean	104
Kalianget	104
Sapudi	104
Kangean	78
Pagerungan	104
Sapeken	104
Tg. Wangi	52

Sumber: hasil analisis

Dari Tabel 4 dapat disimpulkan pada beberapa pelabuhan seperti Masalembo, kangean, pagerungan, dan sapeken memiliki pergerakan barang yang cukup sedikit dengan frekuensi yang relatif banyak, sehingga frekuensi yang ada saat ini sudah cukup.

Sedangkan pelabuhan Surabaya, Kalianget, dan Tanjung Wangi memiliki pergerakan barang yang cukup tinggi namun frekuensinya relatif lebih sedikit dibandingkan dengan pelabuhan yang lain, sehingga perlu ditambah frekuensi kunjungannya.

Pelabuhan/ daerah tujuan barang, maka pelabuhan Sapeken dan Masalembo pergerakan barangnya relatif tinggi, frekuensi masalembo perlu ditambah frekuensinya, namun untuk sapeken jika dibandingkan dengan pergerakan barang, frekuensi yang ada saat ini dirasa sudah cukup.

Perbandingan antara frekuensi dengan pergerakan barang tujuan ke pelabuhan di Banyuwangi dan sekitarnya dapat dilihat pada Gambar L1 (lampiran).

Untuk penumpang, perbandingan antara frekuensi dan asal penumpang dapat dilihat pada gambar berikut. Penumpang terbanyak berasal dari masalembo. Pergerakan yang cukup sedikit terjadi di Pelabuhan Keramaian dan Pagerungan.

Frekuensi di Pelabuhan Kalianget serta Frekuensi di Pelabuhan Kalianget serta Sapeken, Surabaya, dan Tanjung Wangi perlu ditingkatkan.

Jika ditinjau dari jumlah pulau berpenghuni di Jawa Timur. Pulau-pulau berpenghuni di sekitar Banyuwangi khususnya dan Jawa Timur umumnya terdapat 43 pulau kecil. Dari keseluruhan pulau tidak berpenghuni sebanyak 5 pulau yang sudah dilayani oleh perintis.

Sapeken, Surabaya, dan Tanjung Wangi perlu ditingkatkan. Penumpang terbanyak berasal dari Kalianget diikuti oleh Masalembo, dengan frekuensi sudah cukup memenuhi.

Realisasi muatan barang dan penumpang dan barang di Pelabuhan pangkal Tanjung Wangi dari tahun 2004 s.d 2013 masih fluktuatif namun perkembangan kumulatif untuk muatan barang sebesar 208.92%, dan untuk penumpang sebesar 395.71% sehingga dapat dikatakan mengalami peningkatan.

2. Analisis Kebutuhan Kapal Perintis

Pembobotan kriteria untuk menentukan suatu daerah perlu ditambah kapal perintis atau tidak didapatkan dari wawancara dengan narasumber atau pakar. Kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut.

- Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis.
- Lama round voyage saat ini.
- Kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani.

Pembobotan kriteria adalah sebagai berikut.

Tabel 7. Pembobotan Kriteria

No	Kriteria	Bobot (%)
1	Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis	20
2	Lama round voyage saat ini.	50
3	Kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani	30
Total		100

Sumber: Hasil Analisis

Hasil pembobotan dari kriteria jika didapatkan nilai diatas 70% maka perlu ditambah kapal

perintis, jika kurang dari 70% maka tidak perlu ditambah.

Analisis kebutuhan kapal perintis Jika ditinjau dari lama satu round voyage yaitu 14 hari, maka trayek yang ada saat ini yang melayani masih dirasakan cukup. Jika ditinjau dari frekuensi per tahun maka untuk pelabuhan Tanjung wangi didatangi kapal perintis sebanyak 52 kali dalam kurun waktu satu tahun, sedangkan pelabuhan singgah lainnya didatangi berkisar 78 hari, 104 hari atau 182 hari.

Namun jika ditinjau dari pulau-pualu kecil berpenghuni yang ada di Jawa Timur, masih banyak pulau yang belum di layani oleh perintis. Jika ingin melayani daerah-daerah yang belum terlayani oleh kapal perintis tentunya idealnya diperlukan penambahan kapal perintis.

Kesimpulan

Dari analisis didapatkan hasil pembobotan adalah sebesar 55% sehingga dirasakan kebutuhan kapal perintis masih sama dengan kondisi saat ini, belum diperlukan penambahan kapal.

Jika ditinjau dari kriteria-kriteria Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis, lama round voyage saat ini, dan kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani maka daerah Banyuwangi kebutuhan kapal perintisnya masih sama dengan kondisi yang ada saat ini yaitu sebanyak 2 (dua) kapal. Daerah Banyuwangi belum memerlukan tambahan kapal dalam jangka waktu pendek, yang diperlukan adalah rerouting trayek agar lebih efisien.

Rekomendasi

Jika dilihat dari jumlah penumpang dan barang, untuk penumpang dalam kurun waktu tiga tahun terakhir mengalami fluktuatif, namun dapat ditinjau dari perkembangan kumulatif mengalami kenaikan, hal ini menunjukkan bahwa terjadi peningkatan jumlah penumpang dan barang. Peningkatan jumlah barang jika sudah menunjukkan peningkatan yang signifikan maka sebaiknya perlu dipertimbangkan untuk berubah menjadi komersial. Kendala untuk berubah menjadi komersial terletak pada tarif. Masyarakat yang menggunakan layanan perintis umunya dikarenakan tarifnya yang murah, jika sudah

berubah menjadi layanan komersial maka tarifnya akan menjadi lebih mahal. Layanan Perintis di wilayah Banyuwangi dirasakan masih dibutuhkan bagi masyarakat sehingga belum dapat diubah menjadi layanan komersial.

Penambahan kapal perintis dalam waktu dekat belum sangat diperlukan mengingat dari kurun waktu tiga tahun terakhir daerah yang dikunjungi di sekitar Banyuwangi tidak ada penambahan jumlah daerah. Pualu-pulau yang ada disekitar banyuwangi juga belum begitu *urgent* untuk disinggahi kapal perintis.

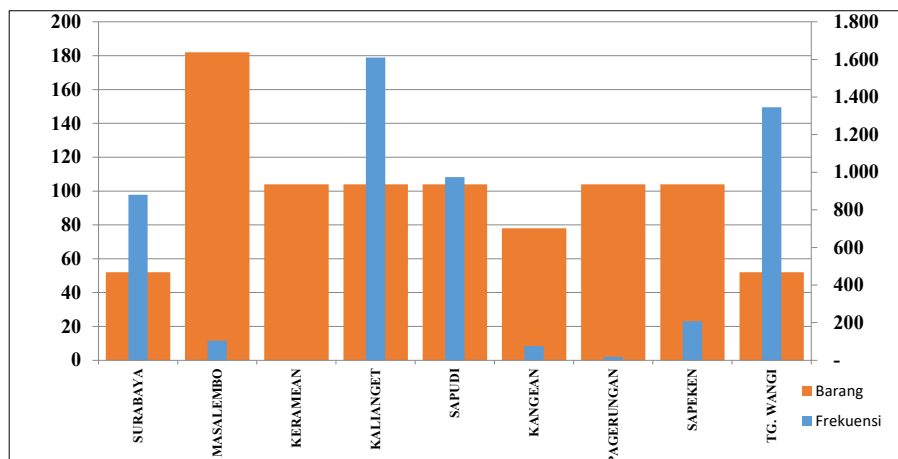
Ucapan Terima Kasih

Terima kasih penulis ucapkan kepada Kapuslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Kepala Kantor Otoritas dan Kesyahbandaraan Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi yang telah memberikan waktu, data-data sekunder, dan data primer yang diperlukan dalam penelitian ini.

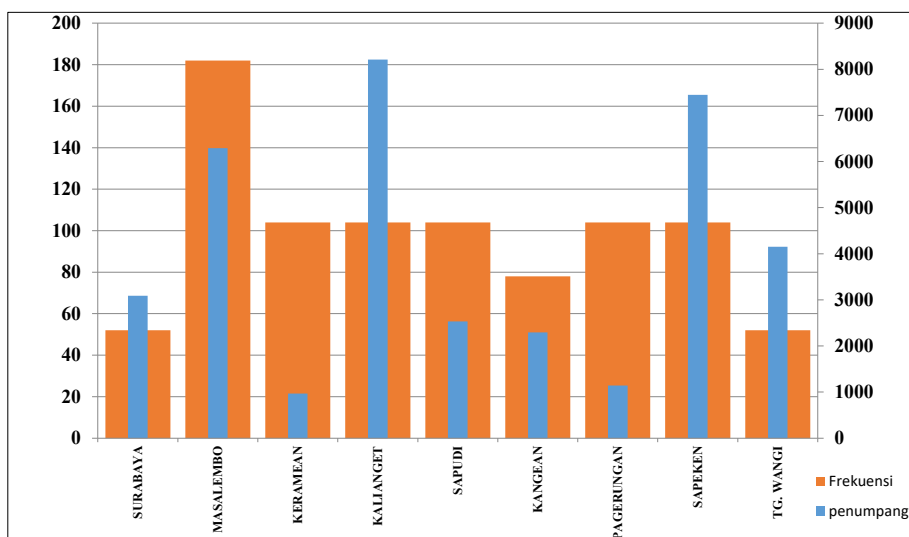
Daftar Pustaka

- [1] Badan Litbang Perhubungan, 1994, *kajian Pelaksanaan Angkutan Laut Perintis*, Jakarta, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [2] -----, 2005, *Studi Pola Penyelenggaraan Angkutan Laut untuk Daerah Terpencil*, Jakarta, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [3] -----, 2007, *Studi Kebutuhan Jaringan Angkutan Laut Perintis Jangka Menengah dalam Upaya Mendorong Pertumbuhan Sektor Lain*, Jakarta, Badan LITBANG Perhubungan.
- [4] -----, 2008, *Kondisi Layanan Angkutan Laut Perintis Di Daerah Tertinggal*, Jakarta, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [5] -----, 2011, *Studi Konektivitas Transportasi Domestik sebagai Negara Kepulauan*, Badan LITBANG Perhubungan.
- [6] -----, 2012, *Penelitian Pelayanan Angkutan Laut Antar Kabupaten/Kota Dalam Propinsi di Kawasan Timur Indonesia*, Jakarta, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [7] Blum, U. and Dudley, L., 2001, *Report of The 109 Roundtable On Transport Economics*, Transport and Economic Development, European Conference of Transport Ministers, http://www1.oecd.org/publications/ebook/75021_01_E.PDF, pendidikan.com/2011/11/pengertian-pelayanan.html, (diunduh 26 Februari 2013).
- [8] Danandjojo, I, 1998, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Disinggahnya Suatu Wilayah Di KTI (Kawasan Timur Indonesia) oleh Kapal Perintis*, Jurnal Penelitian Transportasi Laut, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [9] Danandjojo, Imbang, 2010, *Tingkat Aksesibilitas Jaringan Transportasi antar kabupaten/ Kota Di Provinsi Maluku dan Maluku Utara*, Jurnal Penelitian Transportasi Laut, Puslitbang Perhubungan Laut.
- [10] <http://www.majalahp----->, 1991, *Studi Angkutan Perintis Terpadu*, Badan LITBANG Perhubungan;
- [11] Knowles, R., 2000, *The Great Belt Fixed Link and Denmark's Transition from Interisland Sea To Land Transport*. Geography 85(4), 345-354.
- [12] Kementerian Perhubungan, 2001, Keputusan Menteri (KM) Perhubungan Nomor 33, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- [13] 2007, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- [14] -----, 2008, Undang-Undang (UU) Nomor 17, tentang Pelayaran.
- [15] -----, 2010, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 20, tentang Angkutan di perairan.
- [16] -----, 2010, Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No.AT.55/27/8/DJPL.09 tentang Jaringan Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri Untuk PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), Jakarta, Ditjen Perhubungan Laut .
- [17] -----, 2011, *Data Angkutan Laut Nasional Trayek Liner Kapal Penumpang, Semester I tahun 2010 dan Triwulan II I tahun 2011*, Jakarta, Ditjen Perhubungan Laut.
- [18] Sitompul, Nikson 2010, *Kajian Kinerja Pelayanan Angkutan Laut Perintis Dalam Upaya Penataan Pelayanan Angkutan Laut Perintis (Studi Kasus Trayek R-5 Pelabuhan Pangkal Tanjungpinang)*, Jakarta, Puslitbang Perhubungan Laut.

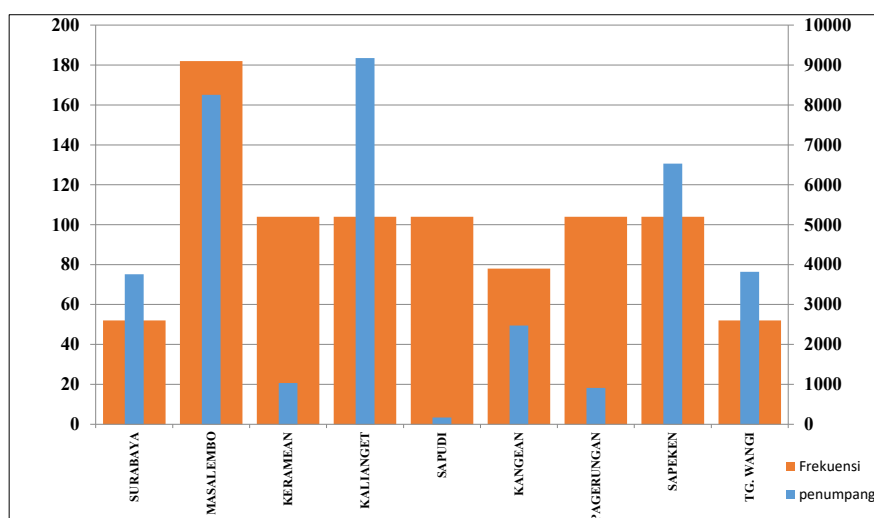
Lampiran



Gambar L1. Perbandingan Antara Frekuensi dan Tujuan Barang.



Gambar L2. Perbandingan Antara Frekuensi dan Asal Penumpang.



Gambar L3. Perbandingan Antara Frekuensi dan Tujuan Penumpang

Tabel L1. Asal Tujuan Barang (ton) yang Diangkut Kapal Perintis untuk Banyuwangi dan Sekitarnya Tahun 2013.

	SURABAYA	MASALEMBO	KERAMEAN	KALIANGET	SAPUDI	KANGEAN	PAGERUNGAN	SAPEKEN	TG. WANGI	TOTAL
SURABAYA	-	791	89	-	-	-	-	-	-	880
MASALEMBO	57	-	10	37	-	-	-	-	-	104
KERAMEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KALIANGET	-	1.127	57	17	-	273	3	124	9	1.610
SAPUDI	-	-	-	-	90	413	-	471	-	974
KANGEAN	-	-	-	73	3	-	-	-	-	76
PAGERUNGAN	-	-	-	-	-	-	-	18	-	18
SAPEKEN	-	-	-	3	-	5	26	-	174	208
TG. WANGI	-	-	-	4	-	69	-	1.273	-	1.346
TOTAL	57	1.918	156	134	93	760	29	1.886	183	5.216

Sumber: Ditjen Laut, 2015, diolah

Tabel L2. Asal Tujuan Penumpang (orang) yang Diangkut Kapal Perintis untuk Banyuwangi dan Sekitarnya Tahun 2013.

	SURABAYA	MASALEM-BO	KERAMEAN	KALIANGET	SAPUDI	KANGEAN	PAGERUN-GAN	SAPEKEN	TG. WANGI	TOTAL
SURABAYA	0	3087	0	0	0	0	0	0	0	3087
MASALEMBO	3758	0	1032	1501	0	0	0	0	0	6291
KERAMEAN	0	969	0	0	0	0	0	0	0	969
KALIANGET	0	4196	0	2506	0	944	37	529	0	8212
SAPUDI	0	0	0	0	2	1049	264	1215	0	2530
KANGEAN	0	0	0	1985	153	0	42	104	8	2292
PAGERUNGAN	0	0	0	419	4	47	51	318	304	1143
SAPEKEN	0	0	0	2765	11	433	516	212	3509	7446
TG. WANGI	0	0	0	0	0	0	0	4151	0	4151
TOTAL	3758	8252	1032	9176	170	2473	910	6529	3821	36121

Sumber: Ditjen Laut, 2015, diolah

Tabel L3. Pulau Berpenghuni di Jawa Timur

No	KAB./KOTA	KECAMATAN	NAMA PULAU	KETERANGAN	LAYANAN PERINTIS
1	KAB. SUMENEP	Giligenting	Giligenting, Pulau	Berpenghuni	
2	KAB. SUMENEP	Talango	Gililawak , Pulau	Berpenghuni	
3	KAB. SUMENEP	Giligenting	Gilingan, Pulau	Berpenghuni	
4	KAB. SUMENEP	Giligenting	Giliraja, Pulau	Berpenghuni	
5	KAB. SUMENEP	Dungkek	Giliyang, Pulau	Berpenghuni	
6	KAB. SUMENEP	Arjasa	Kangean, Pulau	Berpenghuni	
7	KAB. SUMENEP	Masalembu	Karamian, Pulau	Berpenghuni	√
8	KAB. SUMENEP	Ra'as	Komirian, Pulau	Berpenghuni	
9	KAB. SUMENEP	Arjasa	Mamburit, Pulau	Berpenghuni	
10	KAB. SUMENEP	Nonggunong	Manok, Pulau	Berpenghuni	
11	KAB. SUMENEP	Masalembu	Masakambing, Pulau	Berpenghuni	
12	KAB. SUMENEP	Masalembu	Masalembu, Pulau	Berpenghuni	√
13	KAB. SUMENEP	Sapeken	Pagerungan Besar, Pulau	Berpenghuni	√
14	KAB. SUMENEP	Sapeken	Pagerungan Kecil, Pulau	Berpenghuni	
15	KAB. SUMENEP	Sapeken	Paliat, Pulau	Berpenghuni	
16	KAB. SUMENEP	Talango	Poteran, Pulau	Berpenghuni	
17	KAB. SUMENEP	Ra'as	Ra'as, Pulau	Berpenghuni	
18	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sabunten, Pulau	Berpenghuni	
19	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sadulang Besar, Pulau	Berpenghuni	
20	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sadulang Kecil, Pulau	Berpenghuni	
21	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saebus, Pulau	Berpenghuni	
22	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sakala, Pulau	Berpenghuni	
23	KAB. SUMENEP	Sapeken	Salarangan, Pulau	Berpenghuni	
24	KAB. SUMENEP	Kangayan	Saobi, Pulau	Berpenghuni	
25	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sapeken, Pulau	Berpenghuni	√
26	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sapinggan, Pulau	Berpenghuni	
27	KAB. SUMENEP	Nonggunong	Sapudi, Pulau	Berpenghuni	√
28	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saredeng Besar, Pulau	Berpenghuni	
29	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saredeng Kecil, Pulau	Berpenghuni	
30	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saseel, Pulau	Berpenghuni	
31	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saular, Pulau	Berpenghuni	
32	KAB. SUMENEP	Sapeken	Saur, Pulau	Berpenghuni	
33	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sepangkur Besar, Pulau	Berpenghuni	
34	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sepangkur Kecil, Pulau	Berpenghuni	
35	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sepanjang, Pulau	Berpenghuni	
36	KAB. SUMENEP	Sapeken	Sitabok, Pulau	Berpenghuni	
37	KAB. SUMENEP	Ra'as	Talango Aeng, Pulau	Berpenghuni	
38	KAB. SUMENEP	Ra'as	Tonduk , Pulau	Berpenghuni	
39	KAB. GRESIK	Tambak	Bawean, Pulau	Berpenghuni	
40	KAB. GRESIK	Kebonmas	Galang, Pulau	Berpenghuni	
41	KAB. GRESIK	Sangkapura	Gili, Pulau	Berpenghuni	
42	KAB. SAMPANG	Sampang	Mandangin, Pulau	Berpenghuni	
43	PROBOLINGGO	Sumberasih	Giliketapang, Pulau	Berpenghuni	

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan

Tabel L4. Perkembangan Realisasi Muatan Barang Dan Penumpang Di Pelabuhan Pangkal Tanjung Wangi Tahun 2004 – 2013.

NO.	TAHUN ANGGARAN	MUATAN (TON)	PERKEMBANGAN		PNP (ORANG)	PERKEMBANGAN	
			TON	%		ORANG	%
1	2004	-	-	-	-	-	-
2	2005	-	-	-	-	-	-
3	2006	-	-	-	-	-	-
4	2007	2.705	2.705	27,05	8.359	8.359	83,59
5	2008	4.383	1.678	62,03	10.945	2.586	30,94
6	2009	1.975	(2.408)	(54,94)	4.667	(6.278)	(57,36)
7	2010	6.259	4.284	216,91	17.905	13.238	283,65
8	2011	2.378	(3.881)	(62,01)	30.756	12.851	71,77
9	2012	3.117	739	31,08	32.521	1.765	5,74
10	2013	2.768	(349)	(11,2)	25.165	(7.356)	(22,62)
Perkembangan Kumulatif			2.768	208,92		25.165	395,71
Perkembangan Rata Rata			276,8	20,89		2.516,5	39,57

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2014

Tabel L5. Hasil Analisis Pembobotan Kriteria.

No	Kriteria	Keterangan	Penilaian	Bobot (%)	Hasil Bobot Penilaian (%)
1	Jumlah penumpang/ barang yang diangkut dengan kapal perintis	Jika ditinjau dari barang/ penumpang belum perlu ditambah kapal karena, saat ini peningkatan jumlah kapal dan barang masih fluktuatif dan kapal yang ada masih dapat mengangkut barang yang ada.	100	20	20
2	Lama round voyage saat ini.	Lama round voyage masih saat ini masih 14 hari, jadi masih belum perlu dipersingkat karena untuk kapal perintis Idealnya trayek maksimal memiliki lama satu round voyage selama 14 hari.	10	50	5
3	Kebutuhan daerah lain disekitar rute yang belum dilayani dan perlu dilayani	Untuk daerah sekitar Banyuwangi banyak terdapat pulau-pulau berpenghuni yang masih belum dilayani cukup banyak dari 43 pulau hanya 5 yang sudah dilayani oleh perintis	100	30	30
Total				100	55

Halaman ini sengaja dikosongkan