

EVALUASI TRANSPORTASI SUNGAI DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG TIMUR PROVINSI JAMBI

EVALUATION OF RIVER TRANSPORTATION IN THE DISTRICT OF TANJUNG JABUNG TIMUR OF JAMBI PROVINCE

Zarmaili

Balitbangda Provinsi Jambi
Jl. RM Nur Admadibrata No. 1A Telanaipura Jambi
[email: Zar1571@yahoo.com](mailto:Zar1571@yahoo.com)

Diterima: 12 Januari 2015, Revisi 1: 30 Januari 2015, Revisi 2: 10 Februari 2015, Disetujui: 18 Februari 2015

ABSTRAK

Transportasi sungai dan danau merupakan transportasi tradisional yang murah dan mampu mengakomodasi kapasitas angkut yang lebih besar. Di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, masyarakat cenderung menggunakan jalan darat dalam kegiatan sehari-hari baik dalam kehidupan sosial, usaha maupun industri. Sehingga transportasi sungai ditinggalkan dan tidak diperhatikan. Penelitian ini mengungkapkan kondisi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi dan bertujuan mengetahui strategi agar masyarakat kembali menggunakan transportasi sungai. Penelitian ini menggunakan metode wawancara, pengamatan serta dengan analisis diskriptif kualitatif terhadap kondisi transportasi sungai serta menggunakan pendekatan SWOT yang diketahui bahwa kondisi Sungai Batanghari sebagai jalur utama transportasi sangat memprihatinkan, sepanjang alur anak sungai dan sepanjang alur sungai Batanghari dalam kondisi semak belukar, banyak titik rawan kandas atau dangkal, kurang aman dan nyaman dan tidak menarik minat penggunaannya. Diperlukan penyediaan fasilitas umum dan sarana pendukung transportasi sungai di sepanjang alur sungai seperti tempat istirahat (*rest area*), pos keselamatan, tempat pengisian bahan bakar, tempat servis atau mekanik.

Kata kunci: alur, armada, dermaga, aktivitas

ABSTRACT

The river and lake transportation is relatively cheaper traditional transport and could carry large capacity. In Tanjung Jabung Timur regency, people tend to use the road transport in their daily activities. So therefore river transport to be abandon and not to be considered. This study reveal ed condition of river transportation in Jabung Timur Timur and aims to find strategies for people to use river transport. Method of interview, observation, qualitatifoe descriptive analysis SWOT approach giving the result that condition of Batanghari River as a major transportation route is very alarming, many creeks along the river, many critical points shallow water not secure and comfortable and not interst. In addition, along the river should be provided rest area, safety post, fuel station, mechanical service station.

Keywords: flow, fleet, dock, activity

PENDAHULUAN

Transportasi sungai dan danau merupakan transportasi tradisional masyarakat Jambi masih belum dimanfaatkan dengan baik. Transportasi ini relatif lebih murah karena mampu mengakomodasi kapasitas angkut yang lebih besar dan biaya perawatan sarana transportasi yang lebih rendah. Menurut Sonka (2000), secara umum daya angkut kapal tongkang dengan kapasitas 1500 ton, akan setara dengan 15 gerbong kereta api atau 60 truk semi trailer (Sonka, 2000). Selain itu, transportasi sungai dapat menekan jumlah kecelakaan, kebisingan, polusi udara, dan dampak perubahan iklim. Transportasi ini dapat dimanfaatkan terutama untuk angkutan barang seperti hasil tambang dan hasil pertanian dalam arti luas. Namun, saat sekarang sebagian besar masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi darat daripada transportasi sungai, alasannya adalah lebih cepat dan praktis.

Pesatnya perkembangan dan kemajuan ekonomi rakyat, sarana transportasi darat sangatlah terbatas di dalam perputaran roda ekonomi. Dimana mobilisasi dan transportasi pengangkutan hasil-hasil usaha ekonomi rakyat memiliki kendala besar apabila hanya menggunakan sarana transportasi darat dan udara. Jumlah tonase sarana transportasi darat sangatlah terbatas untuk mengangkut hasil usaha perekonomian rakyat, apabila jumlah tonase melebihi kapasitas melintasi jalan darat akan dapat merusak struktur jalan darat. Selain itu, sebagai salah satu penyebab kemacetan, polusi udara dan mengganggu para pengguna transportasi lainnya.

Kawasan Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi, berdasarkan geografis adalah dataran rendah, kawasan perairan, tanah gambut atau tanah apung, transportasi sungai merupakan transportasi utama bagi masyarakat. Namun, transportasi darat yang dibangun memiliki kapasitas yang lebih rendah dari beban yang akan diangkut oleh masyarakat. Berdasarkan data di Dinas Perhubungan Provinsi Jambi, jalan darat yang dibangun antara Kota Jambi ke Muara Sabak Tanjung Jabung Timur memiliki kapasitas 4,8 ton, sedangkan

muatan yang akan dimuatkan oleh masyarakat rata-rata melebihi dari 5 ton, seperti Tandan Buah Segar Sawit, batu bara, hasil pertanian, perkebunan dan barang dagangan lainnya. Selain itu, pemaksaan pembangunan dan perawatan sarana transportasi darat dengan kondisi geografis Kabupaten Tanjung Jabung Timur akan menghabiskan dana yang berlipat ganda, jika dibandingkan pembangunan dan perawatan transportasi sungai.

Namun satu dekade terakhir Pemerintah Provinsi Jambi dan Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur lebih memfokuskan pembangunan transportasi darat, pembangunan tiga jalur transportasi darat antara Kota Jambi menuju Kabupaten Tanjung Jabung Timur dan desa-desa yakni:

- a. Jalur Timur, melalui Ruas Jalan Jambi – Suak Kandis (134 Km)
- b. Jalur Barat, melalui Ruas Jalan Jambi – Sengeti – Simpang Tuan (122 Km)
- c. Jalur Tengah melalui Ruas Jalan Jambi – Jambi Kecil – Rantau Karya / Zone V (37 Km) (Dishub Provinsi Jambi)

Tahun 2011 telah dibangun dan digunakan jembatan penghubung antara wilayah Kota Muara Sabak Ibu Kota Tanjung Jabung Timur dengan wilayah seberang kota.

Kenyataan ini telah menyebabkan penurunan penggunaan moda dan alur transportasi sungai dalam aktivitas masyarakat sehari-hari. Berdasarkan laporan Dinas Perhubungan Provinsi Jambi (2014), laluan kapal atau motor angkutan penumpang dari Kota Jambi ke Muara Sabak Kabupaten Tanjung Jabung Timur dan sebaliknya tidak berjalan sama sekali, yang ada hanyalah motor angkutan barang dan hasil usaha masyarakat. Banyak dermaga yang tidak layak digunakan karena tidak diperhatikan dan dirawat, pemilik armada transportasi sungai mengalami penurunan pendapatan.

Penelitian ini bertujuan mengetahui kondisi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, dan menemukan strategi revitalisasi untuk mengembalikan kejayaan transportasi sungai agar masyarakat dapat kembali menggunakan transportasi sungai

tersebut baik untuk kegiatan ekonomi maupun aktivitas sehari-hari

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi Sungai

Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Moda yang biasanya digunakan dalam transportasi dapat dikelompokkan atas moda yang berjalan di darat, berlayar di perairan laut dan pedalaman, serta moda udara. Moda yang di darat juga masih bisa dikelompokkan atas moda jalan, kereta api dan pipa.

Sifat dasar manusia untuk bergerak dan kebutuhan akan barang dan jasa telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Transportasi menurut Bowersox, 1981 dalam Kodoatie (2005: 258), mendefinisikan transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Menurut Miro (2005: 4), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan obyek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga obyek tersebut menjadi lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan kegiatan tersebut bervariasi tergantung dari bentuk obyek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, dan maksud obyek yang akan dipindahkan tersebut.

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara tempat asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Dalam suatu perjalanan, ada perjalanan yang merupakan pergerakan yang diawali dari rumah (*home based trip*) dan ada juga perjalanan yang asal maupun tujuannya adalah bukan rumah

(*non-home based trip*) (Tamin, 1997: 94) misalnya, dari tempat kerja ke pasar, dari terminal bus ke kampus, dan lain sebagainya.

Angkutan Sungai adalah salah satu bentuk sistem angkutan barang dan penumpang. Menurut UU No 21 Tahun 1992 disebutkan bahwa transportasi sungai, danau dan penyeberangan adalah angkutan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal di laut, sungai atau danau. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta Navigasi dan buku petunjuk-pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang. Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal dilintasan sungai atau danau. Penguasa alur berkewajiban untuk melakukan perawatan terhadap alur pelayaran, perambuan dan pengendalian penggunaan alur. Persyaratan perawatan harus menjamin: keselamatan berlayar, kelestarian lingkungan, tata ruang perairan dan tata pengairan untuk pekerjaan di sungai dan danau. Perencanaan alur pelayaran sangat penting untuk menjaga keselamatan pelayaran. Perencanaan alur pelayaran yang baik dapat mempercepat produktivitas bongkar muat di pelabuhan, lancarnya pergerakan kapal dan yang paling utama adalah faktor keselamatan kapal yang berlayar.

Penelitian ini akan melihat kondisi alur transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur dalam aspek kedalaman, lebar, keamanan, keselamatan, keadaan kapal, sarana dan prasarana pendukung dan perawatan terhadap alur pelayaran.

B. Revitalisasi

Revitalisasi lahir dari upaya untuk memberdayakan sebuah kawasan ketika

kawasan tersebut mulai menurun, karena ditinggalkan sebagian penduduknya sebagai akibat langsung dari perluasan aktifitas ekonomi dan pembangunan. Rais dalam Hartono (2000) menjelaskan revitalisasi adalah upaya untuk mengembalikan suatu kawasan atau bagian kawasan yang dulunya pernah hidup, akan tetapi kemudian mengalami kemunduran. Dalam proses revitalisasi suatu kawasan aspek yang dicakup di antaranya adalah perbaikan di aspek fisik, ekonomi dan sosial.

Konsep di atas diperkuat oleh Danisworo (2002) bahwa revitalisasi adalah upaya untuk memvitalkan kembali suatu kawasan atau bagian kawasan yang dulunya pernah vital/hidup, akan tetapi kemudian mengalami kemunduran/degradasi. Skala revitalisasi ada tingkatan makro dan mikro. Proses revitalisasi sebuah kawasan mencakup perbaikan aspek fisik, aspek ekonomi dan aspek sosial. Pendekatan revitalisasi harus mampu mengenali dan memanfaatkan potensi lingkungan (sejarah, makna, keunikan lokasi dan citra tempat).

1. Intervensi fisik. Proses mengawali kegiatan fisik revitalisasi dan dilakukan secara bertahap meliputi perbaikan dan peningkatan kualitas dan kondisi fisik bangunan, tata hijau, sistem penghubung, tanda/reklame dan ruang terbuka kawasan (*urban realm*).
2. Rehabilitasi ekonomi. Revitalisasi diawali dengan proses perbaikan fisik, kawasan yang bersifat jangka pendek bisa mengakomodasi kegiatan ekonomi secara formal dan informal (*local economic development*) sehingga mampu memberi nilai tambah. Dalam konteks revitalisasi perlu dikembangkan sifat campuran yang bisa mendorong terjadinya aktivitas ekonomi dan sosial (vitalitas baru).
3. Revitalisasi sosial/Institusional. Keberhasilan revitalisasi suatu kawasan akan terukur bila menciptakan

lingkungan yang menarik, jadi bukan sekadar membuat tempat yang indah. Maksudnya, kegiatan tersebut harus berdampak positif dan dapat meningkatkan dinamika kehidupan sosial masyarakat/warga (*public realm*). Hal ini perlu didukung dengan pengembangan institusi yang baik.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan metode wawancara dan observasi. Wawancara dilakukan terhadap 60 orang informan yang terdiri dari pejabat Dinas Perhubungan Provinsi Jambi dan Dinas Kabupaten Tanjung Jabung Timur, pengelola dermaga, pengusaha armada penumpang transportasi sungai, masyarakat pengguna jasa transportasi yang dipilih secara random. Observasi dilakukan di lapangan untuk melihat kondisi transportasi sungai, sarana-prasarana pendukung dan aktivitas penggunaan sarana transportasi sungai.

Data sekunder diperoleh dari laporan Dinas Perhubungan Provinsi Jambi dan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Selain itu, data diperoleh dari laporan Bappeda Provinsi Jambi dan Bappeda Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

B. Metode Analisis Data

Untuk analisis data berkenaan dengan kondisi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, peneliti menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan mengacu pada informasi yang diberikan oleh *key person* atau informan. Data dientry dalam suatu matrik, dikelompokkan berdasarkan pertanyaan penelitian dan masalah, kemudian dihubungkan dengan temuan observasi dan dokumen dan dibuat suatu kesimpulan. Sementara data berkenaan dengan

pentingnya revitalisasi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, peneliti menggunakan analisis *Strenghts, weaknesses, opportunities, and threats* (SWOT).

Ini bertujuan untuk mengetahui faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan dan faktor eksternal berupa peluang dan ancaman pelaksanaan revitalisasi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

C. Tempat Penelitian

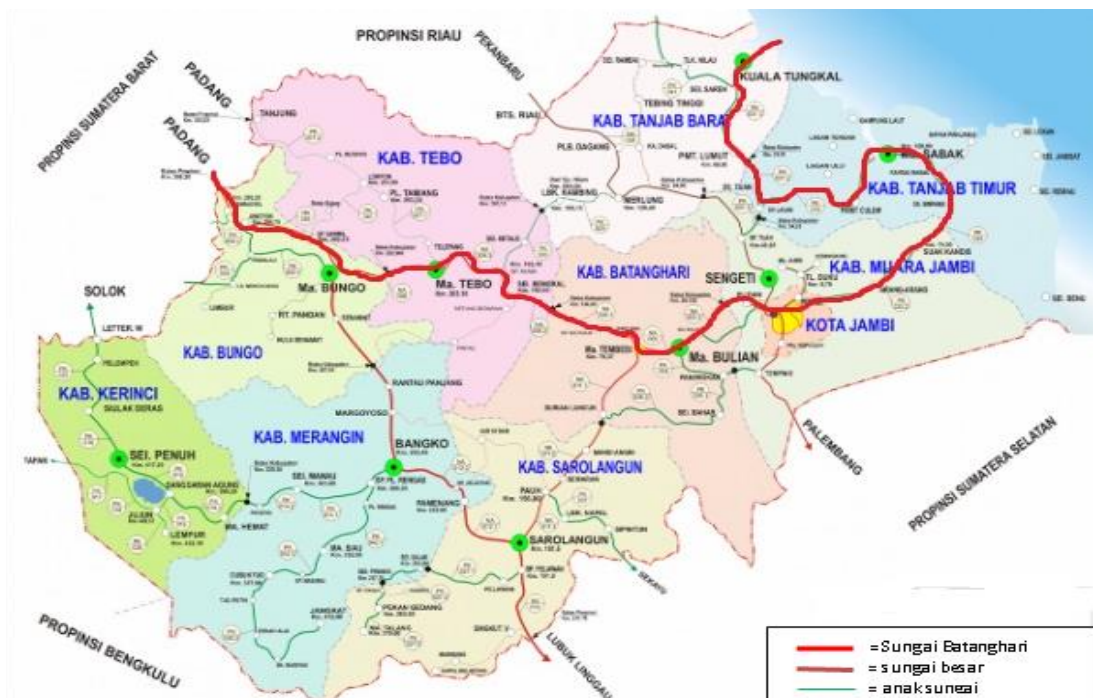
Tempat penelitian dilakukan di Provinsi Jambi, khususnya Kabupaten Tanjung Jabung Timur, karena daerah ini merupakan daerah geografis perairan yang cukup besar.

Kebutuhan masyarakat akan transportasi sungai sangat tinggi. Sementara itua, kondisi sarana transportasi sungai di daerah ini sangat memprihatinkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Geografis

Kabupaten Tanjung Jabung Timur dengan luas 5.445 Km² atau 10,2 % dari luas wilayah propinsi Jambi, namun sejalan dengan berlakunya undang-undang No. 27 Tahun 2007 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, luas wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Timur termasuk perairan dan 30 pulau kecil (termasuk pulau berhala, 11 diantaranya belum bernama) menjadi 13.102,25 Km². Disamping itu memiliki panjang pantai sekitar 191 km atau 90,5 % dari panjang pantai propinsi Jambi. Kabupaten Tanjung Jabung Timur secara geografis terletak pada 0°53' - 1°41' LS dan 103°23' - 104°31' BT dengan luas 5.445 Km² dengan ketinggian Ibukota-Ibukota Kecamatan dalam Kabupaten Tanjung Jabung Timur berkisar antara 1-5 m dpl, 63 % kawasannya adalah perairan dan tanah gambut.



Sumber: Dinas PU Provinsi Jambi

Gambar 1. Peta Lintasan Sungai

B. Kondisi Transportasi Sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur

Sungai Batanghari (atau Sungai Hari) adalah sungai terpanjang di pulau Sumatera sekitar 800 km dan lebar 200-600 m. Sebagai prasarana transportasi air yang sangat diandalkan, seperti untuk kegiatan berdagang (mulai dari sandang, pangan dan papan), untuk mencari ikan di sungai sebagai mata pencaharian, untuk pergi ke kantor, ke sekolah, ke pasar, rekreasi, bersilaturahmi ke tempat keluarga dan aktivitas lainnya.

Daerah Aliran Sungai (DAS) Batanghari merupakan DAS terbesar kedua di Indonesia, mencakup luas areal tangkapan (*catchment area*) ± 4.9 juta Ha. Sekitar 76 % DAS Batanghari berada pada provinsi Jambi, sisanya berada pada provinsi Sumatera Barat.

Jalur sungai Batanghari adalah sebagai jalur transportasi utama penghubung antara Kabupaten Tanjung Jabung Timur dengan Kota Jambi Pusat Ibu Kota Provinsi Jambi dengan jarak 123km, yang melintasi beberapa ibu kota kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur dan Kabupaten Muara Jambi yaitu; Suak Kandis, Gedung karya, Sungai Puar, Bandar Jaya, Rantau Indah dan Kuala Dendang. Secara umum kedalaman alur Sungai Batanghari rata-rata minimum sedalam 4,52 m dan kedalaman alur Sungai Batanghari rata-rata 5,46 m, serta rata-rata kedalaman keseluruhan alur adalah 4,26 m, dan kedalaman maksimum secara berurutan 19,3 m dan 27,5 m, Lebar alur minimum : 50 M, Radius lengkung sungai terkecil : 400 M.

Saat ini karakteristik Sungai Batanghari memiliki kriteria kapal yang dapat melalui alur sungai sebagai berikut; panjang kapal maksimum 100 meter, lebar kapal maksimum 16,67 meter, dan draught kapal maksimum 3,46 meter. Mengacu kepada kondisi alur rata-rata sungai di Provinsi Jambi dan dengan kriteria kapal, maka alur sungai yang dapat dilayari terutama alur sungai Batanghari di daerah Sungai Batang

Tebo, Sungai Batang Tembesi, serta dari Kota Jambi menuju Pelabuhan Muara Sabak. Aktivitas alur sungai dilalui oleh kapal barang dagang dari luar Provinsi Jambi, kapal tanker minyak, kapal angkutan batu bara dan kapal angkutan kayu.

Kondisi dermaga di Kabupaten Tanjung Jabung Timur berjumlah 58 yang sebagian besar terbuat dari kayu dan sudah banyak yang hancur, yang tertinggalpun kurang layak dipakai (wawancara dengan Dishub Tanjung Jabung Timur, 21/05/14). Hingga saat ini, armada yang armada pengangkut barang dengan kondisi yang tidak terawat, itupun beroperasi sebanyak 3 kali dalam seminggu dan penumpang sangat sedikit, dan kadangkala armada tersebut tidak beroperasi karena sepi penumpang (wawancara dengan pemilik armada, 12/06/14). Berdasarkan pengamatan di lapangan, bahwa sepanjang alur anak sungai dan sepanjang alur Sungai Batanghari sudah dalam kondisi semak belukar, rambu-rambu lalulintas tidak nampak, sarana penunjang seperti tempat istirahat (*rest parking*) tidak ada, pos keselamatan tidak berfungsi, tempat pengisian bahan bakar sangat kurang, tempat servis atau mekanik sangat langka. Hal ini semua menyebabkan kurang minat masyarakat untuk menggunakan transportasi sungai.

Menurut masyarakat setempat sebagai pengguna transportasi sungai, bahwa aliran anak sungai menuju sungai Batanghari di Tanjung Jabung Timur adalah sungai pasang surut, sehingga anak sungai hanya bisa digunakan saat air pasang. Pada tabel 1 di bawah, dapat kita lihat kondisi anak sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

Sungai utama dan ke delapan anak sungai yang digambarkan di atas, adalah sarana transportasi sebagai penghubung penduduk desa yang jauh dari pusat kota, dari anak sungai bermuara ke Sungai Batanghari sebagai jalur transportasi sungai utama, jika masyarakat mau menuju Kota Jambi ibu Kota Provinsi Jambi. Anak-anak sungai

tersebut sebagian besar hanya bisa berfungsi pada masa air pasang, artinya apabila air surut masyarakat tidak bisa menggunakan sungai sebagai alat transportasi. Hal ini akan menghambat kelancaran aktivitas usaha

masyarakat, karena jarak mereka ke pusat kota sangat jauh, dan apabila mereka menggunakan jalan darat tidak semua kondisi jalan darat bagus dan lancar digunakan apalagi pada saat musim hujan.

Tabel 1. Anak Sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi Kondisi Pasang

No	Nama Sungai	Panjang (Km)	Dapat Dilayari (Km)	Lebar Max (m)	Lebar min (m)	Kedalaman (m)
1	Batanghari	1.740	1.440	1.200	650	12
2	Air Hitam Hulu	50	25	25	150	3
3	Berbak	42	42	200	650	10
4	Sadu	35	35	30	75	6
5	Pemusiran	46	46	40	75	5
6	Pengabuan	120	75	75	500	10
7	Mendahara	112	70	70	200	7
8	Betara	110	65	65	150	6
9	Lagan	30	25	25	75	6

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Jambi

C. SWOT Revitalisasi Transportasi Sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur

Berdasarkan kondisi sungai Batanghari sebagaimana diuraikan dalam bab pembahasan di atas, sangat perlu dilakukan revitalisasi guna memfungsikan kembali sungai sebagai transportasi masyarakat. Ada beberapa alasan pentingnya revitalisasi alur sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi sebagai sarana transportasi, di antaranya adalah:

1. Tuntutan masyarakat untuk menggunakan transportasi sungai sangat tinggi, terutama bagi petani, pedagang dan masyarakat yang tinggal jauh dari akses jalan darat.
2. Kondisi sungai yang sudah tidak memenuhi kriteria jalur transportasi yang aman dan nyaman untuk melakukan perjalanan.
3. Kondisi geografis daerahnya adalah perairan, gambut dan tanah apung,

kenyataan ini pembangunan jalan darat tidak bisa bertahan lama, sehingga memerlukan biaya yang sangat mahal bila dibandingkan dengan biaya pembangunan dan perawatan jalan sungai.

Untuk pelaksanaan revitalisasi transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur dapat kita lihat berbagai faktor yang harus dianalisis, yaitu:

a. Kekuatan (*Strengths*)

- 1) Sungai Batanghari merupakan sungai terpanjang di Sumatera memiliki akses masuk dan keluar yang terbentang mulai dari Kabupaten Solok, Provinsi Sumatera Barat, dan mengalir ke selatan sampai ke daerah Sungai Pagu, sebelum berbelok ke arah timur. Aliran dari sungai ini melalui beberapa daerah yang ada di provinsi Sumatera Barat dan provinsi

- Jambi, seperti Kabupaten Solok Selatan, Kabupaten Dharmasraya, Kabupaten Bungo, Kabupaten Tebo, Kabupaten Batang Hari, Kota Jambi, Kabupaten Muaro Jambi dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur, sebelum lepas ke perairan timur sumatera dekat Muara Sabak dan keluar ke selat Berhala perbatasan Provinsi Kepulauan Riau. Sepanjang jalur sungai antara Kota Jambi menuju Muara Sabak Kabupaten Tanjung Jabung Timur melewati 6 ibu kota kecamatan, dan ratusan anak sungai besar dan kecil.
- 2) Sungai Batanghari tidak pernah kering, sebagai jalur utama transportasi sungai di Provinsi Jambi dan tujuan dari semua anak-anak sungai sebagai penghubung daerah-daerah di pedalaman. Kedalaman alur Sungai Batanghari rata-rata minimum sedalam 4,52 m dan rata-rata kedalaman maksimum secara berurutan 19,3 m dan 27,5 m, Lebar alur minimum : 50 M, lebar minimum 42 M, Radius lengkung sungai terkecil : 400 M.
 - 3) Sarana dan prasarana transportasi sungai sudah ada, sekarang terdapat 58 dermaga yang tersebar di setiap kecamatan dan desa meskipun dalam kondisi sangat memprihatinkan, terdapat tempat pengisian bahan bakar, tempat servis motor atau kapal yang jarang dibuka.
 - 4) Usaha pemerintah baik Pemerintah Pusat, Provinsi Jambi maupun Kabupaten Tanjung Jabung Timur untuk merehab dermaga-dermaga kecil baik yang dikelola oleh masyarakat atau pemerintah daerah. Pada tahun 2013 dan 2014, Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur telah menyalurkan bantuan untuk pemilikan armada kepada masyarakat baik armada barang, penumpang dan

nelayan, alokasi dana untuk perbaikan sejumlah dermaga yang telah rusak.

b. Kelemahan (*Weaknesses*)

- 1) Jarak tempuh yang jauh yaitu 123 km dibandingkan dengan transportasi darat dengan jarak 32 km melalui jalur tengah antar ibu Kota Kabupaten Muara Sabak ke Kota Jambi Ibu Kota Provinsi Jambi.
- 2) Armadanya sangat sederhana sekali, tidak menarik bagi penumpang zaman sekarang untuk menaikinya, yaitu masih motor terbuat dari kayu dan laju kecepatannya berkisar 2-4 knot, dan tidak terawat.
- 3) Jalur sungai Batanghari tidak memiliki sistem keamanan yang standard, sepanjang jalur masih semak blukar dan tidak bersih, dan terdapat beberapa titik yang rawan kandas disebabkan longsor.

c. Peluang (*opportunities*)

- 1) Geografis Kabupaten Tanjung Jabung Timur berada pada dataran rendah, perairan dan tanah gambut, pembangunan jalur transportasi sungai lebih ekonomis, praktis dan biaya rendah dibandingkan dengan pembangunan jalur transportasi darat.
- 2) Sekitar 65% masyarakat yang tinggal di daerah yang jauh dari jalur jalan darat, yakni di parit atau anak sungai lebih membutuhkan transportasi sungai dibandingkan jalur darat.
- 3) Masyarakat petani, pengusaha atau pedagang, lebih membutuhkan transportasi sungai untuk membawa hasil pertanian, hasil tambang atau industri dan barang dagangan dengan tonase yang berat.

d. Tantangan (*Threats*)

- 1) Terbangunnya jalur transportasi darat hingga ke pelosok kecamatan dan desa.

2) Minat masyarakat makin lemah menggunakan transportasi sungai, karena lambat, kotor, dan kurang efisien.

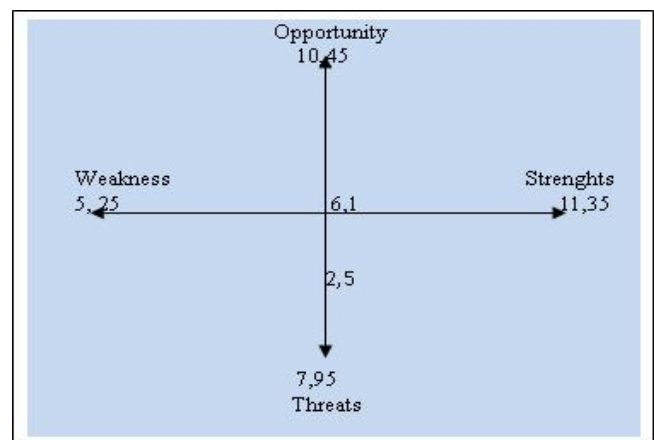
3) Banyaknya buangan limbah industri yang menyebabkan gangguan jalur transportasi sungai.

Tabel 2. SWOT Transportasi Sungai di Tanjung Jabung Timur

FAKTOR INTERNAL		Bobot	Rating	Skor
Kekuatan (<i>Strenghts</i>)				
1. Memiliki akses masuk dan keluar		0,85	5	4,25
2. Tidak pernah kering.		0,85	5	4,25
3. Sarana dan prasarana transportasi sungai sudah ada.		0,45	2	0,9
4. Kebijakan pemerintah baik Pemerintah Pusat, Provinsi Jambi maupun Kabupaten Tanjung Jabung Timur.		0,65	3	1,95
Kelemahan (<i>weaknesses</i>)				
1. Jarak tempuh yang jauh dan lama		0,75	2	1,5
2. Armadanya sangat sederhana sekali.		0,75	3	2,25
3. Tidak memiliki sistem keamanan yang standard.		0,75	2	1,5
Jumlah S + W		4,3		16,6
FAKTOR EKSTERNAL		Bobot	Rating	Skor
Peluang (<i>Opportunities</i>)				
1. Geografis Kabupaten Tanjung Jabung Timur berada pada dataran rendah, perairan dan tanah gambut.		0,85	5	4,25
2. Sekitar 65% masyarakat yang tinggal di daerah yang jauh dari jalur jalan darat.		0,65	3	1,95
3. Kebutuhan petani, pengusaha atau pedagang.		0,85	5	4,25
Ancaman (<i>Threats</i>)				
1. Terbangunnya jalur transportasi darat.		0,75	4	3
2. Rendahnya minat masyarakat.		0,75	4	3
3. Limbah industri.		0,65	3	1,95
Jumlah O + T		4,5		18,4

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel 2 di atas dapat digambarkan diagram SWOT, baik dari sisi faktor internal dan sisi faktor eksternal, yaitu pada gambar 2.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 2. Diagram SWOT Transportasi Sungai di Tanjung Jabung Timur

Tabel 3. Strategi SWOT Transportasi Sungai

Faktor-Faktor Internal Faktor-faktor Eksternal	Kekuatan (<i>Strenghts</i>)	Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)
	- Memiliki akses masuk dan keluar. - Tidak pernah kering. - Sarana dan prasarana transportasi sungai sudah ada - Adanya kebijakan pemerintah baik Pemerintah Pusat, Provinsi Jambi maupun Kabupaten Tanjung Jabung Timur.	- Jarak tempuh yang jauh dan lama. - Armadanya sangat sederhana sekali. - Tidak memiliki sistem keamanan yang standard.
Peluang (<i>Opportunity</i>)	Strategi SO	Strategi WO
- Geografis Kabupaten Tanjung Jabung Timur berada pada dataran rendah, perairan dan tanah gambut. - Sekitar 65% masyarakat yang tinggal di daerah yang jauh dari jalur jalan darat. - Kebutuhan petani, pengusaha atau pedagang.	- Membuka jalur sungai sebagai sarana transportasi. - Menjadi sungai sebagai jalur transportasi yang dibutuhkan masyarakat. - Mengeluarkan peraturan tentang sistem dan peraturan transportasi sungai yang baik dan standar.	- Menyediakan armada cepat - Membuat rambu-rambu lalulintas sungai - Menyediakan sistem keamanan yang standard - Menyediakan armada yang dapat mengangkut hasil usaha masyarakat
Ancaman (<i>Threats</i>)	Strategi ST	Strategi WT
- Terbangunnya jalur transportasi darat. - Rendahnya minat masyarakat. - Limbah industri.	- Melakukan penggerokan dan pembersihan jalur sungai - Menyediakan armada yang bagus dan menarik - Membuat kebijakan pemerintah untuk pengaturan sistem pembuangan limbah industri	- Memperbanyak armada - Menyediakan armada dilengkapi dengan fasilitas yang dibutuhkan penumpang - Membuat pemisahan limbah industri dari laluan armada

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan skor SWOT pada tabel 3 di atas, dapat kita simpulkan bahwa transportasi sungai di Tanjung Jabung Timur perlu direvitalisasi. Untuk merevitalisasi alur transportasi sungai tersebut, ada sejumlah strategi yang harus dilakukan, di antaranya yaitu:

1. Tingginya tingkat sedimentasi sungai yang menyebabkan terjadinya penyempitan dan pendangkalan alur sungai sehingga diperlukan adanya kegiatan pembersihan semak belukar, sampah dan limbah industri.
2. Penggerukan alur sungai yang telah dangkal akibat erosi dan longsor.
3. Rehab konstruksi dermaga di setiap pemberhentian armada dengan model yang modern dan memenuhi kebutuhan

penumpang, seperti toilet, mushalla, warung makanan dan lain sebagainya.

4. Rehab rambu-rambu lalulintas di sepanjang jalur sungai, guna mengantisipasi kecelakaan lalulintas dan sebagai panduan dan petunjuk pengguna transportasi.
5. Pengadaan armada yang lebih modern, nyaman dan tenang dan menarik minat para penumpang.
6. Perlu diadakannya sarana pendukung di sepanjang alur transportasi sungai, seperti: tempat istirahat (*rest area*), tempat pengisian bahan bakar minyak, pusat servis armada, sistem keamanan transportasi sungai dan sebagainya.

7. Kegiatan industri di sepanjang jalur sungai perlu dilakukan pembinaan agar tidak mengganggu kelancaran pelayaran.
8. Perlu dilakukan sosialisasi pemanfaatan sungai sebagai sarana angkutan barang alternatif kepada masyarakat pengguna jasa transportasi.
9. Pemanfaatan sungai tidak terbatas pada transportasi barang dan dapat dikembangkan sebagai transportasi wisata air.
10. Perbaikan manajemen transportasi sungai yang lebih efektif, efisien, atraktif, transparans dan akuntabel.
11. Perlunya sinergi program pemerintah baik Pemerintah Pusat, Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten untuk melakukan pembangunan, pembenahan dan perawatan sistem transportasi sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi

KESIMPULAN

Sungai Batanghari dan alur anak sungai di Kabupaten Tanjung Jabung Timur Provinsi Jambi masih dapat digunakan, berdasarkan kondisi geografis, sangat banyak desa-desa atau kawasan yang harus menggunakan jalur transportasi sungai. Kondisi sungai Batanghari dan jalur anak sungai dalam keadaan memprihatinkan, seperti semak belukar, pendangkalan, gangguan limbah industri dan limbah masyarakat, rambu-rambu. Di samping itu, kondisi armada kurang terawat dan kurang menarik minat penumpang, kondisi darmaga yang terbuat dari kayu kurang terawat dan dalam keadaan buruk. Penggunaan alur anak sungai menuju sungai Batanghari merupakan sungai pasang surut sehingga sangat bergantung pada saat air pasang untuk penggunaan alur anak sungai.

SARAN

Untuk revitalisasi sungai Batanghari dan jalur anak sungai, perlu dilakukan sejumlah strategi yaitu; pembersihan dan penggerokan anak sungai yang dangkal, perbaikan darmaga dan penyediaan sarana pendukung yang

dibutuhkan penumpang, seperti toilet, warung makan dan minum dan tempat istirahat, armada hendaklah yang bagus dan menarik minat penumpang dilengkapi dengan fasilitas yang dibutuhkan penumpang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jambi, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Timur, pengelola dermaga, pengusaha jasa transportasi sungai, tokoh masyarakat dan informan lainnya yang telah membantu berupa data, informasi dan masukan dalam pelaksanaan penelitian.

Kepada pihak redaksi Jurnal Kementerian Perhubungan RI, peneliti mengucapkan terimakasih telah mempublikasikan hasil kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Pambagio, 2013. *Protes Publik; Transportasi Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Cheristoper I, Savage, 1966. *An Economic History of Transport*. reviced edition. Hutchison
- Danisworo, M. Widjaja Martokusumo, 2002. *Revitalisasi Kawasan Kota*, Sebuah dalam: Pengembangan dan Pemanfaatan Kawasan Kota dalam Newsletter URDI (*Urban and Regional Development Intitute*). vol.13 Januari-Maret
- Hartono, S. & Handinoto, 2000. *Alun-alun dan Revitalisasi Identifikasi Kota Tuban. Dimensi Teknik Arsitektur* : 1-11. University Library, London.
- Kodoatie, Robert J, 2005. *Pengantar Manajemen Infrastruktur* (Edisi Revisi). Yogyakarta: Pustaka Relajar.
- Miro, Fidel, 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K, 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* (Editor: Yani Sianipar). Jakarta: Erlangga

- Muchtarudin Siregar, 2012. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nasution, M Nur, 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Papacostas, C.S dan Prevedouros, P.D, 1993. *Transportation Engineering and Planning*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Salim, H.A. Abbas, 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sonka, S., R.C. Schroeder and C. Cunningham, 2000. *Transportation, Handling, and Logistical Implications of Bioengineered Grains and Oilseeds: A Prospective Analysis*, USDA Agricultural Marketing, USA.
- Tamin, Ofyar Z, 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wongbanyumas, Waterway, *Angkutan Air Masa Depan*, <http://fatahilla.blogspot.com/2008/06/waterway-angkutan-air-masa-depan.html>, Kamis, 2008 Juni 12