

EVALUASI KINERJA KEPERINTISAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR

PERFORMANCE EVALUATION PIONEER FERRY TRANSPORT IN KUPANG NUSA TENGGARA TIMUR

Setio Boedi Arianto¹⁾ dan Dwi Heriwibowo²⁾

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

¹⁾boedi.ariant@gmail.com

²⁾heyree_ltb@yahoo.com

Diterima: 7 Juli 2014, Revisi 1: 25 Juli 2014, Revisi 2: 15 Agustus 2014, Disetujui: 25 Agustus 2014

ABSTRAK

Ditinjau dari angkutan penyeberangan, keperintisan merupakan jalan pembuka suatu daerah yang terisolasi menjadi terhubung dengan daerah lain atau dari daerah minus ke daerah maju maupun berkembang. Sementara dilihat dari kinerja angkutan penyeberangan perintis di Kupang Nusa Tenggara Timur, terlihat perkembangan yang cukup mengawatirkan baik tingkat pelayanan maupun pengguna jasa yang semakin berkurang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui nilai kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur. Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Multi Kriteria dengan melakukan pembobotan terhadap kriteria produksi, kriteria sosial ekonomi wilayah, kriteria keuangan, kriteria sarana dan prasarana, dimana besaran bobot didasarkan pada perbedaan tingkat kepentingan untuk masing-masing kriteria dalam pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur (PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang) mendapatkan nilai total sebesar 373,90 dengan kategori cukup, yaitu rentang antara nilai total sebesar 250 s.d. 500.

Kata kunci: kinerja, angkutan penyeberangan perintis, Kupang, analisis multi kriteria

ABSTRACT

Judging from crossing transportation, pioneer is opening the way for an isolated area to be connected with other areas or from backward regions to the developing area. Meanwhile, seen from the performance of crossing transport at Kupang Nusa Tenggara Timur, it looks pretty alarming developments both the level of service and the decrease of the service users. The research aimed to find out the value of performance for pioneer in the crossing transportation at Kupang Nusa Tenggara Timur. Analysis methode used is Multy Criteria Analysis by doing weighting against criteria of production, socio-economic region, financial, infrastructure, where the values of weights based on the different levels of interest for each criteria in implementation of pioneer in the crossing transportation activities. The result of this study showed that the performance value of performance for pioneer in the crossing transportation at Kupang Nusa Tenggara Timur (PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang) got a total value of 373,90 which is categorized enough, that is the range between the total value of 250 to 500.

Keywords: performance, pioneer ferry transport, Kupang, Multy Criteria Analysis

PENDAHULUAN

Angkutan penyeberangan khususnya perintis merupakan salah satu moda transportasi yang diperlukan untuk menyatukan daerah-daerah

terisolir meliputi sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, terusan, selat dan laut. Dengan adanya angkutan penyeberangan ini diharapkan dapat dipenuhi kebutuhan transportasi antar daerah

dalam rangka menunjang pembangunan serta meningkatkan perkembangan wilayah. Keberadaan angkutan penyeberangan perintis adalah sebagai wujud pengabdian pemerintah kepada masyarakat yang sesuai dengan amanat UUD 1945 Pasal 34 bahwa negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak, hal ini dilakukan berdasarkan pertimbangan kebijakan pemerataan pembangunan antar wilayah/daerah yang mengharuskan daerah-daerah terpencil dan atau belum berkembang wajib diberikan pelayanan meski secara finansial rugi.

Ditinjau dari angkutan penyeberangan, keperintisan adalah sebagai jalan pembuka terisolasinya suatu daerah untuk menghubungkan daerah satu dengan yang lain atau dari daerah minus ke daerah maju maupun berkembang. Dari luasnya wilayah pelayanan angkutan penyeberangan perintis maupun dari tingkat keterisoliran wilayah, kawasan timur Indonesia seperti Nusa Tenggara Timur, perlu mendapat perhatian khusus. Sementara dilihat dari kinerja angkutan penyeberangan perintis terlihat perkembangan cukup mengawatirkan baik tingkat pelayanan yang menurun, maupun pengguna jasa yang semakin berkurang serta seringnya terjadi musibah. Berdasarkan uraian di atas, maka pokok permasalahan penelitian ini adalah bagaimana kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur? Sedangkan maksud penelitian ini adalah mengevaluasi kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur, tujuannya adalah untuk mengetahui nilai kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur.

TINJAUAN PUSTAKA

Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penelitian ini adalah Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.73/AP005/ DRJD/ 2003 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan. Dalam kamus besar Bahasa Indonesia, kinerja diartikan sebagai sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja (tentang peralatan). Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2004), istilah kinerja berasal dari kata *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi

sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang). Sehingga dapat didefinisikan bahwa kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Menurut Kusnadi (2003), kinerja adalah setiap gerakan, perbuatan, pelaksanaan, kegiatan, atau tindakan yang diarahkan untuk mencapai tujuan atau target tertentu.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Sedangkan angkutan penyeberangan perintis menurut undang-undang tersebut adalah kegiatan yang dilakukan untuk menghubungkan daerah-daerah atau wilayah yang terpencil dan belum berkembang dengan daerah yang sudah berkembang atau maju, menghubungkan daerah yang moda transportasinya belum memadai dan menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan.

Menurut Iskandar Abubakar dan kawan-kawan (2010), angkutan penyeberangan perintis yaitu angkutan penyeberangan yang dilayani oleh perusahaan angkutan penyeberangan dengan melayani angkutan pada lintas penyeberangan daerah terpencil dan/atau daerah belum berkembang dengan daerah terpencil dan/atau daerah belum berkembang atau yang menghubungkan daerah terpencil dan/atau daerah belum berkembang dengan daerah yang telah berkembang, dimana untuk menunjang operasional angkutan penyeberangan perintis ini agar tetap berjalan maka diberikan kompensasi/subsidi yang sebagian biaya atau sepenuhnya dibebankan pada anggaran pemerintah, baik yang bersumber dari APBN maupun APBD.

Jadi dapat disimpulkan bahwa kinerja keperintisan angkutan penyeberangan adalah suatu proses yang dilakukan oleh suatu perusahaan atau organisasi untuk mendapatkan target yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil agar dapat terhubung dengan daerah-daerah yang maju atau berkembang dengan menghemat segala hal antara lain energi, keuangan, sumber daya alam, kerja dan lain-lain,

tanpa mengurangi fungsi sistem tersebut. Penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya adalah Penelitian Optimalisasi Kinerja Keperintisan Angkutan Penyeberangan di Sulawesi Dalam Rangka Mendukung MP3EI yang ditulis oleh Setio Boedi Arianto dan kawan-kawan (2012), penelitian ini merupakan hasil kerja sama antara Badan Litbang Perhubungan dengan Kementerian Riset dan Teknologi. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Analisis Multi Kriteria sehingga dapat disimpulkan bahwa angkutan penyeberangan perintis yang melayani lintas penyeberangan di Sulawesi Utara dan Sulawesi Tenggara memiliki kriteria cukup dengan nilai 448,5 untuk angkutan penyeberangan perintis di Sulawesi Utara dan nilai 413,75 untuk angkutan penyeberangan perintis di Sulawesi Tenggara.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata:2006). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

B. Teknik Pengumpulan Data

Wawancara dan pengamatan lapangan digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk mengetahui dengan pasti tentang informasi yang terkait dengan topik penelitian. Untuk memperoleh data tentang kinerja angkutan penyeberangan perintis di Kupang Nusa Tenggara Timur dilakukan wawancara dengan pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang serta pengamatan di lokasi surva i. Data sekunder diperoleh melalui dokumen yang terdapat pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang terkait dengan data produksi dan pengoperasian angkutan penyeberangan.

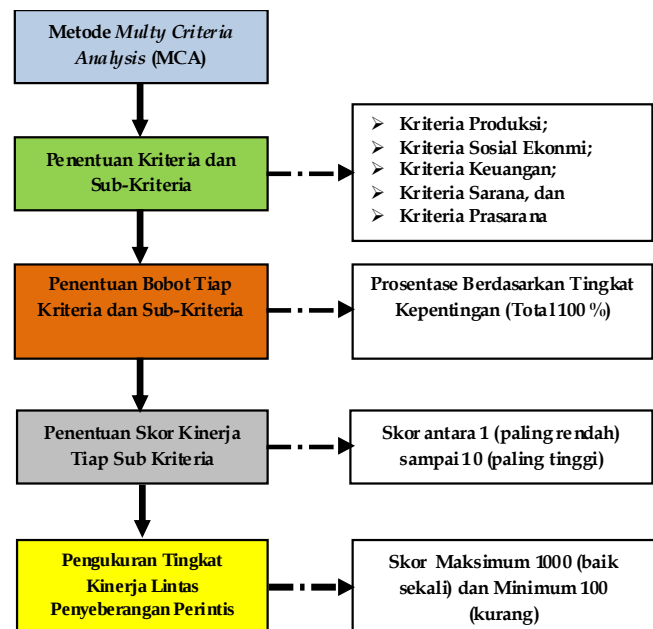
C. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis multi kriteria (*Multy Criteria*

Analysis). Penggunaan metode ini didasarkan pada kondisi bahwa kegiatan operasi angkutan penyeberangan perintis juga mempunyai beberapa perspektif yang saling terkait dalam pelaksanaan kegiatan operasi. Pengukuran kinerja selanjutnya dilakukan secara komprehensif atas beberapa parameter utama yang mewakili masing-masing perspektif tersebut. Masing-masing perspektif mempunyai beberapa kriteria dengan bobot yang berbeda-beda, tergantung dari tujuan dilakukannya kegiatan operasi angkutan penyeberangan perintis.

Dengan memberikan nilai atas pencapaian kinerja, dengan nilai tertentu serta dikalikan dengan bobot pada masing-masing kriteria akan memperoleh total nilai. Total nilai inilah yang akan menjadi cerminan efektifitas pencapaian kinerja dari suatu lintas penyeberangan perintis dengan skala nilai yang telah disepakati standarnya. Kesepakatan dalam pembobotan tersebut di dasarkan atas masukan dan pendapat dari para pakar di bidang ASDP. Besaran bobot tersebut didasarkan pada perbedaan tingkat kepentingan untuk masing-masing kriteria dalam pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan perintis. Untuk kegiatan evaluasi kinerja keperintisan angkutan penyeberangan perintis ini, bobot untuk masing-masing kriteria adalah sebagai berikut:

1. Kriteria Produksi(bobot 50 %)
2. Kriteria Sosial Ekonomi Wilayah (bobot 5 %)
3. Kriteria Keuangan (bobot 20 %)
4. Kriteria Sarana (bobot 20 %)
5. Kriteria Prasarana (bobot 5 %)



Gambar 1. Tahapan Pengukuran Kinerja

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengoperasian Angkutan Penyeberangan

Berdasarkan data dan informasi yang diperoleh dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang menyatakan bahwa operasional penyeberangan perintis menurut kontrak penugasan penempatan kapal (*fleet plan*) saat ini adalah sebanyak 3 (tiga) kapal, yaitu KMP. Rokatenda melayani lintas Waingapu-Sabu (pp) dan Waingapu-Aimere (pp), KMP. Ile Ape melayani lintas Kupang-Ende-Waingapu (pp), dan KMP. Namparnos melayani lintas Larantuka-Waiwerang-Lewoleba-Baranusa-Kalabahi-Teluk Gurita (pp), tabel 1.

1. Load Factor KMP. Rokatenda

Load factor penumpang KMP. Rokatenda lintas Waingapu-Sabu pada tahun 2009 sebesar 14,36%, tahun 2010 sebesar 12,68% (penumpang) dan 3,61% (kendaraan R-4), tahun 2011 sebesar 13,31% (penumpang) dan 6,39% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 16,86% (penumpang) dan 1,59% (kendaraan R-4), tabel 2.

Load factor penumpang KMP. Rokatenda lintas Waingapu-Aimere pada tahun 2009 sebesar 18,62% dan kendaraan R-4 sebesar 10,51%, tahun 2010 sebesar 15,95% (penumpang) dan 12,26% (kendaraan R-4), tahun 2011 sebesar 15,51% (penumpang) dan 15,91% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 16,49% (penumpang) dan 13,42% (kendaraan R-4), tabel 3.

Tabel 1. Data Lintas Penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang Tahun 2012

No	Nama Kapal	Lintasan	Jarak (mil)
1.	KMP. Rokatenda	Waingapu - Sabu	120
		Waingapu - Aimere	70
2.	KMP. Ile Ape	Kupang - Ende	150
		Ende - Waingapu	100
3.	KMP. Namparnos	Larantuka - Waiwerang	18
		Waiwerang - Lewoleba	16
		Lewoleba - Baranusa	57
		Baranusa - Kalabahi	36
		Kalabahi - Teluk Gurita	64

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Tabel 2. Data Load Factor KMP. Rokatenda Lintas Waingapu-Sabu Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	Load Factor			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	42	2.413	-	14,36	-
2.	2010	39	1.978	31	12,68	3,61
3.	2011	37	1.970	52	13,31	6,39
4.	2012	37	2.496	13	16,86	1,59

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, diolah, 2013

Tabel 3. Data Load Factor Lintas Waingapu-Aimire Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	Load Factor			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	45	3.352	104	18,62	10,51
2.	2010	43	2.743	116	15,95	12,26
3.	2011	38	2.357	133	15,51	15,91
4.	2012	42	2.771	124	16,49	13,42

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, diolah, 2013

2. Load Factor KMP. Ile Ape

Load factor penumpang KMP. Ile Ape lintas Kupang-Ende pada tahun 2009 sebesar 44,31% dan kendaraan R-4 sebesar 8,12%, tahun 2010 sebesar 43,05% (penumpang) dan 4,43%

(kendaraan R-4), tahun 2011 sebesar 43,23% (penumpang) dan 4,82% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 29,26% (penumpang) dan 1,19% (kendaraan R-4).

Tabel 4. Data Load Factor Lintas Kupang-Ende Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	Load Factor			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	47	8.340	84	44,31	8,12
2.	2010	40	6.887	39	43,05	4,43
3.	2011	49	8.473	52	43,23	4,82
4.	2012	38	5.967	10	29,26	1,19

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Load factor penumpang KMP. Ile Ape lintas Ende-Waingapu pada tahun 2009 sebesar 11,76% dan kendaraan R-4 sebesar 5,73%, tahun 2010 sebesar 11,64% (penumpang) dan 3,83% (kendaraan R-4),

tahun 2011 sebesar 15,36% (penumpang) dan 5,64% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 11,09% (penumpang) dan 0,84% (kendaraan R-4).

Tabel 5. Data Load Factor Lintas Ende-Waingapu Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	Load Factor			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	46	2.164	58	11,76	5,73
2.	2010	38	1.769	32	11,64	3,83
3.	2011	50	3.072	62	15,36	5,64
4.	2012	38	1.684	7	11,09	0,84

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

3. Load Factor KMP. Namparnos

Load factor penumpang KMP. Namparnos lintas Larantuka-Waiwerang pada tahun 2009 sebesar 2,96% dan kendaraan R-4 sebesar 27,14%, load fac-

tor penumpang tahun 2010 sebesar 1,10%, load factor penumpang tahun 2011 sebesar 2,32%, load factor penumpang tahun 2012 sebesar 1,98%.

Tabel 6. Data Load Factor Lintas Larantuka-Waiwerang Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	Load Factor			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	10	16	19	2,96	27,14
2.	2010	26	28	-	1,10	-
3.	2011	47	59	-	2,32	-
4.	2012	15	16	-	1,98	-

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Load factor penumpang KMP. Namparnos lintas Waiwerang-Lewoleba pada tahun 2009 sebesar 0,74% dan kendaraan R-4 sebesar 5,71%, load fac-

tor penumpang tahun 2010 sebesar 3,85%, load factor penumpang tahun 2011 sebesar 5,95%, load factor penumpang tahun 2012 sebesar 6,42%.

Tabel 7. Data *Load Factor* Lintas Waiwerang-Lewoleba Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	<i>Load Factor</i>			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	5	2	2	0,74	5,71
2.	2010	26	54	-	3,85	-
3.	2011	47	151	-	5,95	-
4.	2012	15	52	-	6,42	-

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Load factor penumpang KMP. Namparnos lintas Lewoleba-Baranusa pada tahun 2009 sebesar 25,23% dan kendaraan R-4 sebesar 0,59%, *load factor* penumpang tahun 2010 sebesar 19,52% dan

kendaraan R-4 sebesar 1,83%, *load factor* penumpang tahun 2011 sebesar 23,78%, *load factor* penumpang tahun 2012 sebesar 14,93%.

Tabel 8. Data *Load Factor* Lintas Lewoleba-Baranusa Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	<i>Load Factor</i>			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	48	654	2	25,23	0,59
2.	2010	39	411	5	19,52	1,83
3.	2011	44	565	-	23,78	-
4.	2012	16	129	-	14,93	-

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Load factor penumpang KMP. Namparnos lintas Baranusa-Kalabahi pada tahun 2009 sebesar 34,36% dan kendaraan R-4 sebesar 8,99%, tahun 2010 sebesar 19,56% (penumpang) dan 1,83%

(kendaraan R-4), tahun 2011 sebesar 22,56% (penumpang) dan 9,20% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 12,27% (penumpang) dan 3,57% (kendaraan R-4).

Tabel 9. Data *Load Factor* Lintas Baranusa-Kalabahi Tahun 2009-2012

No.	Tahun	Trip	<i>Load Factor</i>			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1.	2009	54	1.002	34	34,36	8,99
2.	2010	39	411	5	19,56	1,83
3.	2011	45	548	29	22,56	9,20
4.	2012	16	106	4	12,27	3,57

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

Load factor penumpang KMP. Namparnos lintas Kalabahi-Teluk Gurita pada tahun 2009 sebesar 82,79% dan kendaraan R-4 sebesar 4,14%, tahun 2010 sebesar 99,07% (penumpang) dan 9,52%

(kendaraan R-4), tahun 2011 sebesar 91,41% (penumpang) dan 8,77% (kendaraan R-4), tahun 2012 sebesar 59,96% (penumpang) dan 1,79% (kendaraan R-4).

Tabel 10. Data *Load Factor* Lintas Kalabahi-Teluk Gurita Tahun 2009-2012

No	Tahun	Trip	<i>Load Factor</i>			
			Pnp (orang)	Kend R-4 (unit)	Pnp (%)	Kend R-4 (%)
1	2009	31	1.386	9	82,79	4,14
2	2010	36	1.926	24	99,07	9,52
3	2011	44	2.172	27	91,41	8,77
4	2012	16	518	2	59,96	1,79

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, 2013

B. Penentuan Bobot Kinerja

Untuk menilai kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur,

maka kriteria penilaian yang digunakan disesuaikan dengan kegiatan operasi angkutan penyeberangan perintis tersebut.

Tabel 11. Bobot Untuk Tiap-tiap Kriteria dan Sub-Kriteria

No.	Kriteria	Bobot (%)	No.	Sub-kriteria	Bobot (%)
1.	Produksi	50	1.1.	Load Factor Penumpang	15
			1.2.	Load Factor Kendaraan	15
			1.3.	Pertumbuhan Penumpang	7,5
			1.4.	Pertumbuhan Kendaraan	7,5
			1.5.	Jumlah Trip Mile per tahun	5
2.	Sosial Ekonomi Wilayah	5	2.1.	PDRB/Kapita	2,5
			2.2.	Penduduk	2,5
3.	Keuangan	20	3.1.	Tarif (Rp/mile/penumpang)	5
			3.2.	Pendapatan	5
			3.3.	Subsidi	5
			3.4.	Pertumbuhan subsidi	5
4.	Sarana	20	4.1.	Konsumsi BBM	4
			4.2.	Konsumsi Pelumas	4
			4.3.	Umur kapal	4
			4.4.	Kesesuaian tipe kapal dengan lintasan	4
			4.5.	Pencapaian Kecepatan Ideal Kapal	4
5.	Prasarana	5	5.1.	Ukuran dermaga	2,5
			5.2.	Tinggi pasang surut	2,5
Total		100	Total		100

Sumber: Hasil Pendapat/Masukan dari Para Pakar di Bidang ASDP (diolah)

C. Penilaian Kinerja Keperintisan

Selanjutnya skor penilaian tiap sub-kriteria dikalikan dengan bobot sub-kriteria yang bersangkutan untuk memperoleh skor total tiap sub-kriteria. Skor total yang menggambarkan tingkat kinerja angkutan penyeberangan perintis di Kupang Nusa Tenggara Timur untuk tiap lintasan diperoleh dengan menjumlahkan skor dari tiap sub-kriteria, atau menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{SKOR TOTAL} = \sum \text{skor sub-kriteria} \times \text{bobot sub-kriteria}$$

Skor total tersebut menggambarkan tingkat kinerja dari tiap lintasan angkutan penyeberangan perintis di Kupang Nusa Tenggara Timur. Berdasarkan skor total tersebut selanjutnya dapat dibuat suatu rentang nilai yang menggambarkan perbandingan antara kondisi tingkat kinerja suatu lintasan

penyeberangan perintis yang satu dengan yang lainnya.

Definisi untuk masing-masing kategori penilaian tingkat kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur dapat dikelompokkan menjadi sebagai berikut:

1. Baik Sekali Nilai Total 750 - 1.000
2. Baik Nilai Total 500 - 750
3. Cukup Nilai Total 250 - 500
4. Kurang Nilai Total 0 - 250

D. Evaluasi Kinerja Keperintisan

Tahapan akhir dari kegiatan ini adalah melakukan pengukuran tingkat kinerja keperintisan angkutan

penyeberangan. Pengukuran tersebut dilakukan terhadap lintasan-lintasan angkutan

penyeberangan perintis di Kupang Nusa Tenggara Timur yang di subsidi pemerintah.

Tabel 12. Hasil Evaluasi Kinerja Keperintisan Angkutan Penyeberangan

No.	Lintasan	Tingkat Kinerja	Skor Sub-Kriteria	Bobot	Skor Total	Σ
1. Sub-Kriteria Faktor Muat Penumpang						
	Waingapu - Sabu	0,169	1,000	15,00	15,00	
	Waingapu - Aimere	0,165	1,000	15,00	15,00	
	Kupang - Ende	0,293	1,000	15,00	15,00	
	Ende - Waingapu	0,111	1,000	15,00	15,00	
	Larantuka - Waiwerang	0,020	1,000	15,00	15,00	
	Waiwerang - Lewoleba	0,064	1,000	15,00	15,00	
	Lewoleba - Baranusa	0,149	1,000	15,00	15,00	
	Baranusa - Kalabhi	0,123	1,000	15,00	15,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	0,599	5,000	15,00	75,00	21,67
2. Sub-Kriteria Faktor Muat Kendaraan R4						
	Waingapu - Sabu	0,016	1,000	15,00	15,00	
	Waingapu - Aimere	0,134	1,000	15,00	15,00	
	Kupang - Ende	0,012	1,000	15,00	15,00	
	Ende - Waingapu	0,008	1,000	15,00	15,00	
	Larantuka - Waiwerang	0,000	1,000	15,00	15,00	
	Waiwerang - Lewoleba	0,000	1,000	15,00	15,00	
	Lewoleba - Baranusa	0,000	1,000	15,00	15,00	
	Baranusa - Kalabhi	0,000	1,000	15,00	15,00	
	Kalabahi -Teluk Gurita	0,018	1,000	15,00	15,00	15,00
3. Sub-Kriteria Pertumbuhan Penumpang						
	Waingapu - Sabu	26,70	10,000	7,50	75,00	
	Waingapu - Aimere	17,56	10,000	7,50	75,00	
	Kupang - Ende	-29,58	1,000	7,50	7,50	
	Ende - Waingapu	-45,18	1,000	7,50	7,50	
	Larantuka - Waiwerang	-72,88	1,000	7,50	7,50	
	Waiwerang - Lewoleba	-65,56	1,000	7,50	7,50	
	Lewoleba - Baranusa	-77,17	1,000	7,50	7,50	
	Baranusa - Kalabhi	-80,66	1,000	7,50	7,50	
	Kalabahi - Teluk Gurita	-76,15	1,000	7,50	7,50	22,50
4. Sub-Kriteria Pertumbuhan Kendaraan						
	Waingapu - Sabu	-75,00	1,000	7,50	7,50	
	Waingapu - Aimere	-6,77	1,000	7,50	7,50	
	Kupang - Ende	-80,77	1,000	7,50	7,50	
	Ende - Waingapu	-88,71	1,000	7,50	7,50	

No.	Lintasan	Tingkat Kinerja	Skor Sub-Kriteria	Bobot	Skor Total	Σ
	Larantuka - Waiwerang	0,00	1,000	7,50	7,50	
	Waiwerang - Lewoleba	0,00	1,000	7,50	7,50	
	Lewoleba - Baranusa	0,00	1,000	7,50	7,50	
	Baranusa - Kalabhi	-86,21	1,000	7,50	7,50	
	Kalabahi - Teluk Gurita	-92,59	1,000	7,50	7,50	7,50
5.	Sub-Kriteria Jumlah Trip-Mile					
	Waingapu - Sabu	8.880	5,000	5,00	25,00	
	Waingapu - Aimere	8.400	5,000	5,00	25,00	
	Kupang - Ende	11.400	7,000	5,00	35,00	
	Ende - Waingapu	7.600	5,000	5,00	25,00	
	Larantuka - Waiwerang	540	1,000	5,00	5,00	
	Waiwerang - Lewoleba	496	1,000	5,00	5,00	
	Lewoleba - Baranusa	1.824	1,000	5,00	5,00	
	Baranusa - Kalabhi	1.152	1,000	5,00	5,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	2.048	1,000	5,00	5,00	15,00
6.	Sub-Kriteria PDRB/kapita					
	Waingapu - Sabu	1.914.843,53	10,000	2,50	25,00	
	Waingapu - Aimere	1.186.192,15	10,000	2,50	25,00	
	Kupang - Ende	2.679.899,01	10,000	2,50	25,00	
	Ende - Waingapu	2.219.742,14	10,000	2,50	25,00	
	Larantuka - Waiwerang	1.855.469,65	10,000	2,50	25,00	
	Waiwerang - Lewoleba	1.855.469,65	10,000	2,50	25,00	
	Lewoleba - Baranusa	1.053.985,92	10,000	2,50	25,00	
	Baranusa - Kalabhi	1.053.985,92	10,000	2,50	25,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	1.053.985,92	10,000	2,50	25,00	25,00
7.	Sub-Kriteria Penduduk					
	Waingapu - Sabu	263.142	5,000	2,50	12,50	
	Waingapu - Aimere	162.984	3,000	2,50	7,50	
	Kupang - Ende	330.322	7,000	2,50	17,50	
	Ende - Waingapu	254.845	5,000	2,50	12,50	
	Larantuka - Waiwerang	274.738	5,000	2,50	12,50	
	Waiwerang - Lewoleba	274.738	5,000	2,50	12,50	
	Lewoleba - Baranusa	212.793	5,000	2,50	12,50	
	Baranusa - Kalabhi	212.793	5,000	2,50	12,50	
	Kalabahi - Teluk Gurita	212.793	5,000	2,50	12,50	12,50
8.	Sub-Kriteria Tarif					
	Waingapu - Sabu	665	5,000	5,00	25,00	
	Waingapu - Aimere	663	5,000	5,00	25,00	
	Kupang - Ende	667	5,000	5,00	25,00	
	Ende - Waingapu	663	5,000	5,00	25,00	
	Larantuka - Waiwerang	1.033	1,000	5,00	5,00	

No.	Lintasan	Tingkat Kinerja	Skor Sub-Kriteria	Bobot	Skor Total	Σ
	Waiwerang - Lowelaba	1.034	1,000	5,00	5,00	
	Lowelaba-Baranusa	662	5,000	5,00	25,00	
	Baranusa - Kalabahi	667	5,000	5,00	25,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	609	5,000	5,00	25,00	
9.	Sub-Kriteria Pertumbuhan Subsidi					
	Waingapu - Sabu	8,000	5,000	5,00	25,00	
	Waingapu - Aimere	8,000	5,000	5,00	25,00	
	Kupang - Ende	8,000	5,000	5,00	25,00	
	Ende - Waingapu	8,000	5,000	5,00	25,00	
	Larantuka - Waiwerang	8,000	5,000	5,00	25,00	
	Waiwerang - Lewoleba	10,000	5,000	5,00	25,00	
	Lewoleba - Baranusa	10,000	5,000	5,00	25,00	
	Baranusa - Kalabahi	10,000	5,000	5,00	25,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	10,000	5,000	5,00	25,00	25,00
10.	Sub-Kriteria Pendapatan					
	Waingapu - Sabu	60.481	5,000	5,00	25,00	
	Waingapu - Aimere	92.029	7,000	5,00	35,00	
	Kupang - Ende	87.290	7,000	5,00	35,00	
	Ende - Waingapu	37.687	3,000	5,00	15,00	
	Larantuka - Waiwerang	890	1,000	5,00	5,00	
	Waiwerang - Lewoleba	2.015	1,000	5,00	5,00	
	Lewoleba - Baranusa	3.960	1,000	5,00	5,00	
	Baranusa - Kalabahi	29.509	3,000	5,00	15,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	21.421	1,000	5,00	5,00	16,11
11.	Sub-Kriteria Subsidi					
	Waingapu - Sabu	146.577	10,000	5,00	50,00	
	Waingapu - Aimere	146.577	10,000	5,00	50,00	
	Kupang - Ende	111.676	10,000	5,00	50,00	
	Ende - Waingapu	111.676	10,000	5,00	50,00	
	Larantuka - Waiwerang	121.959	10,000	5,00	50,00	
	Waiwerang - Lewoleba	121.959	10,000	5,00	50,00	
	Lewoleba - Baranusa	76.696	10,000	5,00	50,00	
	Baranusa - Kalabahi	76.696	10,000	5,00	50,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	76.696	10,000	5,00	50,00	50,00
12.	Sub-Kriteria Index Konsumsi BBM					
	Waingapu - Sabu	0,15	5,000	4,00	20,00	
	Waingapu - Aimere	0,15	5,000	4,00	20,00	
	Kupang - Ende	0,15	5,000	4,00	20,00	
	Ende - Waingapu	0,15	5,000	4,00	20,00	
	Larantuka - Waiwerang	0,15	5,000	4,00	20,00	

No.	Lintasan	Tingkat Kinerja	Skor Sub-Kriteria	Bobot	Skor Total	Σ
	Waiwerang - Lowelaba	0,15	5,000	4.00	20,00	
	Lowelaba - Baranusa	0,15	5,000	4.00	20,00	
	Baranusa- Kalabahi	0,15	5,000	4.00	20,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	0,15	5,000	4.00	20,00	20,00
13. Sub-Kriteria Index Konsumsi Pelumas						
	Waingapu - Sabu	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Waingapu - Aimere	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Kupang - Ende	0,34	5,000	4.00	20,00	
	Ende - Waingapu	0,34	5,000	4.00	20,00	
	Larantuka - Waiwerang	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Waiwerang - Lewoleba	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Lewoleba - Baranusa	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Baranusa - Kalabhi	0,35	5,000	4.00	20,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	0,35	5,000	4.00	20,00	20,00
14. Sub-Kriteria Umur/Usia Kapal						
	Waingapu - Sabu	20	5,000	4.00	20,00	
	Waingapu - Aimere	20	5,000	4.00	20,00	
	Kupang - Ende	17	5,000	4.00	20,00	
	Ende - Waingapu	17	5,000	4.00	20,00	
	Larantuka - Waiwerang	18	5,000	4.00	20,00	
	Waiwerang - Lewoleba	18	5,000	4.00	20,00	
	Lewoleba - Baranusa	18	5,000	4.00	20,00	
	Baranusa - Kalabhi	18	5,000	4.00	20,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	18	5,000	4.00	20,00	
15. Sub-Kriteria Kesesuain Tipe dan Lintasan						
	Waingapu - Sabu	YA	10,000	4.00	40,00	
	Waingapu - Aimere	YA	10,000	4.00	40,00	
	Kupang - Ende	YA	10,000	4.00	40,00	
	Ende - Waingapu	YA	10,000	4.00	40,00	
	Larantuka - Waiwerang	YA	10,000	4.00	40,00	
	Waiwerang - Lewoleba	YA	10,000	4.00	40,00	
	Lewoleba - Baranusa	YA	10,000	4.00	40,00	
	Baranusa - Kalabhi	YA	10,000	4.00	40,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	YA	10,000	4.00	40,00	
16. Sub-Kriteria Kecepatan Kapal						
	Waingapu - Sabu	80	5,000	4.00	20,00	
	Waingapu - Aimere	80	5,000	4.00	20,00	

No.	Lintasan	Tingkat Kinerja	Skor Sub-Kinerja	Bobot	Skor Total	Σ
	Kupang - Ende	80	5,000	4.00	20,00	
	Ende - Waingapu	80	5,000	4.00	20,00	
	Larantuka - Waiwerang	65	3,000	4.00	12,00	
	Waiwerang - Lewoleba	65	3,000	4.00	12,00	
	Lewoleba - Baranusa	65	3,000	4.00	12,00	
	Baranusa - Kalabhi	65	3,000	4.00	12,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	65	3,000	4.00	12,00	15,56
17. Sub-Kriteria Panjang Dermaga						
	Waingapu - Sabu	58	1,000	2,50	2,50	
	Waingapu - Aimere	58	1,000	2,50	2,50	
	Kupang - Ende	58	1,000	2,50	2,50	
	Ende - Waingapu	58	1,000	2,50	2,50	
	Larantuka - Waiwerang	58	1,000	2,50	2,50	
	Waiwerang - Lewoleba	58	1,000	2,50	2,50	
	Lewoleba - Baranusa	58	1,000	2,50	2,50	
	Baranusa - Kalabhi	58	1,000	2,50	2,50	
	Kalabahi - Teluk Gurita	58	1,000	2,50	2,50	2,50
18. Sub-Kriteria Pasang Surut						
	Waingapu - Sabu	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Waingapu - Aimere	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Kupang - Ende	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Ende - Waingapu	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Larantuka - Waiwerang	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Waiwerang - Lewoleba	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Lewoleba - Baranusa	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Baranusa - Kalabhi	1,60	10,000	2,50	25,00	
	Kalabahi - Teluk Gurita	1,60	10,000	2,50	25,00	25,00
Total Kinerja PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang						373,90
						Kategori Cukup

Sumber: Hasil Analisis, 2013

KESIMPULAN

Pengukuran kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur dilakukan dengan melakukan pembobotan terhadap kriteria produksi, kriteria sosial ekonomi wilayah, kriteria keuangan, kriteria sarana dan prasarana, dimana besaran bobot didasarkan pada perbedaan tingkat kepentingan untuk masing-masing kriteria dalam pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis.

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan terhadap penghitungan tingkat kinerja dengan menggunakan *microsoft excel*, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja keperintisan angkutan penyeberangan di Kupang Nusa Tenggara Timur (PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang) mendapatkan nilai total sebesar **373,90** dengan kategori **Cukup**, yaitu rentang antara nilai total sebesar 250 s.d. 500.

SARAN

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang agar dapat meningkatkan kinerjanya khususnya dalam berkoordinasi dengan Pemerintah Nusa Tenggara Timur agar tidak terjadi lagi dimana pada beberapa rute pelayaran sering dilayani oleh dua kapal secara bersamaan. Melihat dari usia kapal yang beroperasi di Nusa Tenggara Timur rata-rata berumur lebih dari 15 tahun, untuk itu sedapat mungkin dapat dilakukan peremajaan untuk mengurangi biaya perawatan dan perbaikan setiap tahunnya. Perlunya dapat dicarikan solusi bahwa dermaga di Pelabuhan Bolok Kupang hanya dapat digunakan untuk kapal sandar maksimal sebanyak 4 (empat) kapal, namun dalam kenyataannya untuk dipakai sandar hingga sampai 7 (tujuh) kapal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan kerjasamanya dalam memberikan arahan, bimbingan serta masukan-masukan demi sempurnanya penulisan ini, kepada:

1. Kepala Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian;
2. Ir. Mulyahadi, Ms.Tr selaku Ketua Komunitas Transportasi SDP;
3. General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang;
4. Komunitas Peneliti Transportasi SDP;
5. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar dkk. 2010. *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*. Buku untuk Aparat Pemerintah, Operator, Mahasiswa, dan Masyarakat Awam.
- Arianto, Setio Boedi dkk. 2012. *Penelitian Optimalisasi Kinerja Keperintisan Angkutan Penyeberangan di Sulawesi Dalam Rangka Mendukung MP3EI*. Hasil Kerja Sama Antara Badan Litbang Perhubungan dengan Kementerian Riset dan Teknologi. Jakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2013. *Kamus Versi Online/Daring (Dalam Jaringan)*. (Online). (<http://kbbi.web.id/>, diakses 23 Juli 2013).
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.73/AP005/DRJD/2003 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.
- Kusnadi. 2003. *Teori dan Manajemen Konflik*. Malang: Taroda.
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- Prabu Mangkunegara, Anwar. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Cetakan Pertama. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.