

PREFERENSI RENCANA PENGGUNAAN ANGKUTAN LAUT KAPAL CEPAT PADANG - KEPULAUAN MENTAWAI

PREFERENCES USE OF SEA TRANSPORT PLAN BY FAST SHIPPING PADANG - MENTAWAI ISLANDS

Bambang Siswoyo¹⁾ dan Abdy Kurniawan²⁾

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

¹⁾[email: bang_esis@yahoo.co.id](mailto:bang_esis@yahoo.co.id)

²⁾[email: birulaut09@hotmail.com](mailto:birulaut09@hotmail.com)

Diterima: 8 September 2014, Revisi 1: 26 September 2014, Revisi 2: 10 Oktober 2014, Disetujui: 22 Oktober 2014

ABSTRAK

Kepulauan Mentawai merupakan sebuah wilayah administratif yang kondisi geografisnya merupakan wilayah kepulauan sehingga peranan angkutan laut dalam menunjang mobilitas penduduk sangat penting. Keterbatasan jumlah armada serta kondisi kapal yang memerlukan perawatan secara berkala menjadi penyebab terhambatnya angkutan laut Padang-Kepulauan Mentawai, salah satu alternatifnya penggunaan kapal cepat. Rencana penggunaan kapal cepat Padang-Kepulauan Mentawai, harus memperhitungkan secara cermat terkait dengan kondisi wilayah, kondisi kapal yang ada, harga tiket, jadwal operasi, kondisi cuaca yang kurang bersahabat, dan lain-lain. Selanjutnya untuk mengetahui preferensi pengguna jasa kapal dalam memberikan opini rencana penggunaan kapal cepat maka dilakukan *Analitic Hierarkhi Proses* (AHP), berdasarkan hasil analisis untuk preferensi pemilihan jenis kapal untuk waktu tempuh yang relatif singkat untuk penyeberangan Padang-Mentawai pengoperasian kapal cepat tetap diperlukan walaupun dari prioritas utama responden merujuk ke penggunaan kapal ferry. Pengoperasian kapal cepat dibutuhkan sebagai antisipasi terhadap kekosongan jadwal reguler kapal ferry, dan waktu tertentu serta sebagai antisipasi terhadap kondisi darurat, misalnya bencana alam. Kondisi jalur pelayaran antara Padang-Mentawai termasuk rawan, maka faktor keselamatan merupakan prioritas yang harus diutamakan oleh operator kapal cepat khususnya dari pihak swasta.

Kata kunci: angkutan laut, kapal cepat, Padang-Kepulauan Mentawai.

ABSTRACT

Mentawai Islands is an administrative region's geography is an archipelago that sea transport role in supporting the mobility of people is very important. Limited number of fleet and vessel conditions that require regular maintenance to cause inhibition of ocean freight Padang-Mentawai Islands, one of the alternative use of fast ship. Plan the use of fast ship Padang-Mentawai Islands, must carefully take into account the conditions associated with the area, the condition of existing vessels, ticket prices, operating schedule, weather conditions are less friendly, and others. Furthermore, to know the preferences of service users in an opinion board plans to use a fast ship then carried Proses Analytic Hierarchy (AHP), based on the results of the analysis for the selection of preferences for the type of ship the relatively short travel time for crossing the Padang-Mentawai operation of fast ship is needed even on the priority The main respondent refers to the use of the ferry. Fast shipping operations needed in anticipation of vacancies regular ferry schedule, and time as well as the anticipation of an emergency, such as natural disasters. Conditions cruise lines between Padang-Mentawai including cartilage, the factor of safety is a priority that should be prioritized by fast ship operators especially from the private sector.

Keywords: marine transport, fast ship, Padang-Mentawai Islands.

PENDAHULUAN

Kapal laut sebagai salah satu alat angkutan yang berguna untuk memindahkan penumpang, barang, maupun hewan antar pulau, dimana perlu ditunjang dengan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung untuk melakukan bongkar muat. Transportasi laut merupakan salah satu alat transportasi yang sangat penting dalam menunjang perekonomian dan pembangunan nasional suatu bangsa. Peranan transportasi laut bukan hanya untuk melancarkan arus barang, manusia, akan tetapi juga membantu terciptanya peningkatan kesejahteraan dan perekonomian suatu wilayah. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Hasrina Puspitasari dan Sardjito, 2014).

Perilaku perjalanan pengguna transportasi laut dengan melihat preferensi pemilihan moda akibat perubahan biaya perjalanan, waktu perjalanan, frekuensi perjalanan, jadwal keberangkatan, kenyamanan kapal, dan keamanan/keselamatan kapal Achmad Afandi Tanjung, (2010). Peningkatan aktivitas transportasi tanpa didukung dengan penyediaan sarana, prasarana dan sistem pengoperasian transportasi yang handal telah menimbulkan berbagai permasalahan (Subiakto, 2009).

Kabupaten Kepulauan Mentawai, sebagai suatu wilayah kepulauan yang menggunakan angkutan laut sebagai transportasi utama memerlukan kebijakan pengembangan angkutan laut yang handal untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan mempercepat pergerakan pertumbuhan ekonomi (Gusri Ramayan Mila Sari, 2012). Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki wilayah terluas, yaitu 6,01 ribu Km² atau sekitar 14,21 % dari luas Provinsi Sumatera Barat. Kabupaten ini terdiri dari 4 kelompok pulau utama yang berpenghuni yaitu Pulau Siberut, Pulau Sipora, Pulau Pagai Utara dan Pulau Pagai Selatan yang dihuni oleh mayoritas masyarakat suku Mentawai. Dengan jumlah penduduk

mencapai 68.807 jiwa, kepulauan Mentawai merupakan wilayah yang paling jarang penduduknya dengan kepadatan sebesar 12 jiwa per km². Pemerintah Kabupaten Mentawai berupaya membenahi minimnya transportasi laut terutama yang melayani jalur Padang-Kepulauan Mentawai dan antar pulau lainnya. Pada akhir tahun 2012 datang dua kapal penumpang yang sudah dibeli melalui APBD 2012. Kapal yang dipesan, satu unit kapal kayu untuk melayani rute Sikabalu (Siberut Utara)-Betaet (Siberut Barat), dan satu unit lainnya kapal jenis *rool on rool off* (roro) milik ASDP yang akan melayani rute Padang-Kepulauan Mentawai. Pengadaan kapal tersebut dalam APBD 2012 dianggarkan kapal kayu Rp.1,5 Miliar dan kapal roro Rp1,4 Miliar.

Masa perawatan kapal dilakukan secara rutin sekali setahun baik kondisi kapal baik atau laik jalan atau tidak. Pemeriksaan dilakukan terhadap mesin, plat kapal, dan sarana penunjang kapal lainnya guna menjaga keselamatan penumpang. Sebenarnya kapal milik Pemerintah Kabupaten Mentawai banyak, diantaranya KM.Beriloga, KM.Simasin, MV.Mentawai Express (ME), KM.Subbulat, KM.Nade, Kapal Alloy, Kapal Sikerei dan Rimata, namun kebanyakan diantaranya menganggur dengan berbagai kondisi. Biasanya KM.Beriloga, KM.Simasin dan MV.ME melayani rute Padang-Mentawai atau sebaliknya, tapi sejak Juli 2012, praktis tiga kapal itu tak beroperasi. KM. Subbulat dan Nade melayani rute antar pulau, namun saat ini yang beroperasi hanya Kapal Nade sementara Subbulat dalam kondisi rusak. Sedang Kapal Alloy, Kapal Sikerei dan Rimata digunakan untuk operasional khusus pejabat Mentawai.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna moda dalam melakukan pemilihan terhadap moda yang akan digunakannya moda antara moda kapal barang dan moda truk. Pada moda kapal barang, pengguna merasa bahwa faktor biaya transportasi dan kualitas pelayanan yang diberikan (terutama keamanan barang) merupakan alasan utama untuk memilih kapal barang sebagai moda untuk melakukan perjalanan (Astuti, R.D.).

Dengan adanya rencana penggunaan kapal cepat Padang-Kepulauan Mentawai, harus diperhitungkan secara cermat terkait dengan keberadaan kapal-kapal yang sudah ada, harga tiket, jadwal operasi, kondisi cuaca yang sangat kurang bersahabat, dan lain-lain. Antara kapal penumpang biasa, kapal feri dan kapal cepat masing-masing memiliki karakteristik yang berbeda dalam hal jasa yang ditawarkan kepada calon penumpang (Manginsihi Karel Barakati, 2012). Di samping kemampuan ekonomis seseorang dan tersedianya sarana angkutan yang cukup jumlahnya, kiranya faktor-faktor lingkungan lainnya berpengaruh pada kecenderungan seseorang untuk memilih moda angkutan (Eddy Bramianto). Dalam menentukan angkutan barang, pengguna akan mempertimbangkan hal-hal yang berkaitan dengan moda yang digunakannya. Dalam hal ini faktor pemilihan moda memegang peranan yang cukup penting yang terkait erat dengan kondisi, karakteristik dan keandalan dari moda yang bersangkutan (Elsa Tri Mukti, 2010).

Maksud penelitian ini untuk mengetahui preferensi pengguna jasa kapal laut dengan adanya rencana penggunaan kapal cepat rute Padang-Kepulauan Mentawai. Sedangkan tujuan penelitian untuk memberikan masukan kepada pimpinan terkait preferensi pengguna jasa kapal laut dengan adanya rencana penggunaan kapal cepat rute Padang-Kepulauan Mentawai. Permasalahannya bahwa angkutan laut ke Kepulauan Mentawai masih belum memenuhi dari sesuai keinginan pengguna jasa, sehingga perlu ditingkatkan. Selanjutnya hasil yang diharapkan penelitian adalah konsep masukan kepada pimpinan terkait preferensi pengguna jasa kapal laut dengan adanya rencana penggunaan kapal cepat rute Padang - Kepulauan Mentawai.

TINJAUAN PUSTAKA

Preferensi berasal dari bahasa Inggris “*preference*” yaitu *something preferred, one's first choice, greater liking, giving of priority advantage to something*, yang berarti sesuatu yang lebih diminati, suatu pilihan utama, merupakan kebutuhan prioritas

dan memberi keuntungan yang lebih baik (Simon & Schuster Inc. ,1996).

Preferensi merupakan suatu hal yang harus didahulukan, dan diutamakan daripada yang lain, prioritas, pilihan, kecenderungan dan yang lebih disukai (Departemen Pendidikan Nasional, 2001). Menurut (Wojowasito, 1980) bahwa “ preferensi merupakan istilah bahasa Indonesia yang berasal dari bahasa Inggris *preference* yang dapat diartikan sebagai lebih memilih/suka”. Preferensi dapat juga diartikan sebagai kecenderungan terhadap sesuatu hal atau pilihan yang lebih disenangi (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002 : 894).

Transportasi merupakan suatu kata yang mengandung arti sebagai sebuah usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat lebih berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2002:4).

Transportasi terjadi karena tidak semua lokasi sumber bahan baku, lokasi proses produksi dan lokasi konsumen berada pada suatu tempat tertentu, sehingga kesenjangan jarak antara lokasi-lokasi tersebut akan melahirkan perangkutan/transportasi. Adanya perbedaan letak antara lokasi- lokasi tersebut, maka akan ada jarak yang akhirnya menimbulkan biaya, sehingga dengan adanya

transportasi akan mempengaruhi nilai suatu barang yang diangkut. Berdasarkan penjelasan tersebut di atas, berarti transportasi mempunyai lima unsur pokok yaitu: (1) manusia, yang membutuhkan; (2) barang, yang dibutuhkan; (3) kendaraan, sebagai sarana alat angkut; (4) jalan, sebagai prasarana angkutan, dan (5) organisasi, sebagai pengelola angkutan (Warpani, 1990:4).

Sistem transportasi merupakan gabungan dua kata yang masing-masing memiliki pengertian tersendiri, yaitu kata sistem dan kata transportasi. Pengertian system adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dimana perubahan pada satu komponen sistem akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2000:26).

Sistem juga dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama sehingga menimbulkan integritas dan sistem. Sedangkan transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kamaluddin, 2003:13).

Transportasi juga dapat berarti sebagai suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2002:4). Hal ini sependapat dengan pernyataan (Salim, 1993: 6) bahwa "transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain".

Begitu juga yang di ungkapkan oleh (Warpani, 1990:4) yang menggunakan istilah kata perangkutan, bahwa "perangkutan adalah usaha memindahkan orang dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain". (Morlok, 1991), mengatakan, ada beberapa aspek penting lainnya yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan jalan antara lain : kenyamanan, keamanan, keandalan, dan biaya perjalanan (tarif dan bahan bakar). Tingkat Pelayanan dapat juga diartikan gambaran kondisi operasional arus lalu lintas dan persepsi pengemudi dalam terminologi kecepatan, waktu tempuh, kenyamanan, kebebasan bergerak, keamanan dan keselamatan.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/ atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai

tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan adalah simpul sistem perangkutan laut dengan darat (Warpani, 1990). Pelabuhan adalah tempat berlabuh dan/ atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya, menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi (PP No.11 Th.1983, Bab I pasal 1 ayat (a). Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk terselenggaranya bongkar muat serta turun naiknya penumpang, dari suatu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya, atau sebaliknya.

Fungsi pokok pelabuhan yaitu sebagai tempat yang aman berlabuh kapal dan sebagai terminal transfer barang dan penumpang. Sedangkan peranan jasa pelabuhan adalah sangat penting dalam menunjang terselenggaranya angkutan laut disamping menunjang pemerataan pembangunan ke seluruh tanah air (Abas Salim, 1993).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode AHP adalah suatu model yang memberikan kesempatan bagi perorangan atau kelompok untuk membangun gagasan-gagasan dan mendefinisikan persoalan dengan cara membuat asumsi mereka masing-masing dan memperoleh pemecahan yang diinginkan darinya. Ada dua alasan utama untuk menyatakan suatu tindakan akan lebih baik dibanding tindakan lain. Alasan yang pertama adalah pengaruh-pengaruh tindakan tersebut kadang-kadang tidak dapat dibandingkan karena satu ukuran atau bidang yang berbeda dan kedua, menyatakan bahwa pengaruh tindakan tersebut kadang-kadang saling bentrok, artinya perbaikan pengaruh tindakan tersebut yang satu dapat dicapai dengan pemburukan lainnya. Kedua alasan tersebut akan menyulitkan dalam membuat ekuivalensi antar pengaruh sehingga diperlukan suatu skala luwes yang disebut prioritas.

AHP merupakan suatu model pendukung keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty. Model pendukung keputusan ini akan menguraikan masalah multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hirarki (Saaty, 1993), hirarki didefinisikan sebagai suatu representasi dari sebuah permasalahan yang kompleks dalam suatu struktur multi level dimana level pertama adalah tujuan, yang diikuti level faktor, kriteria, sub kriteria, dan seterusnya ke bawah hingga level terakhir dari alternatif. Dengan hirarki, suatu masalah yang kompleks dapat diuraikan ke dalam kelompok-kelompoknya yang kemudian diatur menjadi suatu bentuk hirarki sehingga permasalahan akan tampak lebih terstruktur dan sistematis. AHP sering digunakan sebagai metode pemecahan masalah dibanding dengan metode yang lain karena alasan-alasan sebagai berikut :

1. Struktur yang berhirarki, sebagai konsekuensi dari kriteria yang dipilih, sampai pada subkriteria yang paling dalam.
 2. Memperhitungkan validitas sampai dengan batas toleransi inkonsistensi berbagai kriteria dan alternatif yang dipilih oleh pengambil keputusan.
 3. Memperhitungkan daya tahan output analisis sensitivitas pengambilan keputusan.
- A. Profil Daerah Kabupaten Kepulauan Mentawai

Kabupaten Kepulauan Mentawai wilayahnya di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman, Kabupaten Pesisir Selatan & Kota Padang, di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia, di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Nias Provinsi Sumatera Utara, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bengkulu Utara, wilayah ini terbagi atas 10 Kecamatan dan 43 Desa.

Komoditi unggulan Kabupaten Kepulauan Mentawai yaitu sektor pertanian, Perkebunan dan jasa. Sektor pertanian komoditi unggulannya adalah Jagung dan Ubi kayu, Sub sektor perkebunan komoditi yang diunggulkan berupa Kakao, Karet, Lada, Nilam, Kelapa dan Cengkeh. Pariwisatanya yaitu wisata alam, wisata adat dan budaya.

Sebagai penunjang kegiatan perekonomian, di kabupaten ini tersedia 2 bandar udara, yaitu Bandara Siberut dan Bandara Rokot. Untuk transportasi laut tersedia 4 pelabuhan, antara lain Pelabuhan Tua Pejat, Pelabuhan Muara Siberut, Pelabuhan Muara Sikabalu, Pelabuhan Sikakap. Infrastruktur perhubungan di Kepulauan Mentawai tersedia 4 pelabuhan laut yang digunakan untuk melayani penyeberangan Kepulauan Mentawai-Padang atau sebaliknya. Rute penyeberangan dari Padang dilayani dengan menggunakan pelabuhan Teluk Bungus dan Pelabuhan Muara Padang. Berikut 4 pelabuhan yang melayani penyeberangan dari Kepulauan Mentawai, tabel di bawah.

Tabel 1. Pelabuhan Penyeberangan di Kepulauan Mentawai

No	Nama Pelabuhan	Deskripsi Fasilitas
1	Pelabuhan Tua Pejat	Jumlah Dermaga : 1 buah, Panjang Dermaga : 560 m
2	Pelabuhan Muara Siberut	Jumlah Dermaga : 1 buah, Panjang Dermaga : 50 m
3	Pelabuhan Muara Sikabalu	Jumlah Dermaga : 1 buah, Panjang Dermaga : 75 m
4	Pelabuhan Sikakap	Jumlah Dermaga : 3 buah, Panjang Dermaga : 70 m

Sumber : Kantor PT. ASDP Ferry Indonesia Cabang Padang, Sumbar 2013.

- B. Kondisi Pelayanan Angkutan Laut Ke dan Dari Kepulauan Mentawai
- Jadwal keberangkatan kapal yang tidak menentu. Sering rusak padahal cukup rutin diservis. Itulah sedikit gambaran tentang

Kapal Motor (KM) Simasin, yang merupakan kapal kayu. Sementara KM Nade yang juga kapal kayu, kapal yang seharusnya diperuntukkan untuk mengangkut barang-barang ini, dialihfungsikan untuk penumpang.

Kapal ini melayani penumpang antar pulau di Kepulauan Mentawai (menggantikan KM Subbulat yang sudah jadi bangkai). Kapal-kapal tersebut, dua kapal milik Pemerintah daerah Kabupaten Kepulauan Mentawai (Simasin dan Nade) tersisa yang diperuntukkan untuk penumpang (Simasin melayani rute Padang-Siberut Utara, Nade melayani rute antar pulau). Hingga saat ini, sarana transportasi laut Mentawai (masih) kacau balau. Padahal usia kabupaten kepulauan ini hampir 13 tahun. Seharusnya dengan usianya, masalah transportasi ini sudah terpecahkan dari dulu sejak Mentawai resmi menjadi kabupaten pada tanggal 4 Oktober 1999 lalu. Disini terlihat ketidakseriusan Pemda Mentawai membangun dan memajukan daerah ini. Salah satu cara untuk membangun/memajukan suatu daerah adalah lancarnya transportasi (baik darat, laut, ataupun udara). Apalagi Mentawai, daerah kepulauan tentu sangat membutuhkan akses transportasi laut yang lancar dan tersedia setiap saat. Ketidklancaran transportasi laut di Mentawai, saat ini untuk akses Padang – Mentawai (atau sebaliknya) dilayani oleh Ambu-ambu (milik ASDP) dengan rute Padang-Tuapeijat setiap hari Minggu, Padang-Sikakap setiap hari Selasa dan Padang-Siberut Selatan setiap hari Kamis, berangkat dari Pelabuhan Teluk Bungus, Teluk Kabung. Sementara Kapal Simasin melayani rute Padang-Siberut Utara setiap hari Senin, berangkat dari pelabuhan Muara Padang.

Untuk rute kapal Ambu-Ambu Padang-Sikakap ataupun Padang-Siberut Selatan, biasanya jumlah penumpang tidak terlalu membludak. Hanya pada momen-momen tertentu misalnya pada saat Lebaran atau Natal dan tahun baru. Untuk rute Padang-Siberut Utara, dari dulu memang sudah tidak lancar. Entah kenapa kecamatan yang satu ini terkesan masih belum terlayani secara baik. Tahun 2011 lalu, camat Siberut Utara saat itu juga pernah mengirimkan surat

kepada Bupati dan ASDP Pusat agar Ambu-ambu juga “mampir” ke Siberut Utara. Dulu Ambu-Ambu pernah dua kali seminggu melayani rute Padang-Tuapeijat (setiap hari Minggu dan Kamis, pada minggu ke-I dan III). Sementara rute Padang-Siberut Selatan sekali dalam dua minggu pada hari Kamis (setiap minggu ke II dan IV). Namun setelah terjadi perubahan jadwal (Padang-Tuapeijat hanya sekali seminggu), membludaknya jumlah penumpang tak dapat lagi dihindari. Selain Ambu-Ambu, ada juga satu kapal yang melayani rute pelayaran Padang-Sioban-Tuapeijat yaitu kapal kayu Sumber Rezeki Baru (milik swasta) yang dikelola oleh PT. Asimi, berangkat setiap hari Jumat dari pelabuhan Muara Padang. Namun, keberadaan kapal ini belum mampu mengatasi membludaknya penumpang dari Padang-Tuapeijat (ataupun sebaliknya). Sebenarnya ada satu lagi kapal Pemda Mentawai yaitu Beriloga. Namun, kelihatannya kapal ini sudah tidak sanggup lagi menghadapi ganasnya lautan sehingga hanya bisa *ngetem* di pelabuhan Bungus. Padahal usianya baru 9 tahun (beroperasi sejak tahun 2003), jauh lebih muda dibandingkan kapal Sumber Rezeki Baru. Tapi karena perawatan yang asal-asalan akhirnya Beriloga harus mengakhiri petualangannya dilautan lebih dini.

Pengaruh terhadap pembangunan daerah, pembangunan Kepulauan Mentawai sampai saat ini masih tersendat. Hal ini mungkin yang menyebabkan Mentawai termasuk ke dalam salah satu daerah tertinggal di Provinsi Sumatera Barat. Tak bisa dipungkiri bahwa ketidklancaran sarana transportasi laut (khususnya) berdampak signifikan terhadap kemandekan pembangunan daerah. Kalau sarana transportasi tidak lancar, tentu roda perekonomian masyarakat juga tersendat. Infrastruktur lain seperti jalan-jalan utama juga berpengaruh terhadap pembangunan/ kemajuan suatu daerah. Jangankan di kecamatan-kecamatan, di Tuapeijat sendiri yang notabene adalah

ibukota kabupaten, jalan utamanya saja belum beres. Jalan utama yang bagus itu hanya dari Km 0-5. Sementara mulai dari Km 6 keatas jalannya tidak terlalu bagus atau bergelombang. Bahkan di Km 8 ada satu jembatan dimana ketika hujan, maka akan berubah menjadi sulit untuk dilalui. Jembatan itu berada sebelum SMP N 2 yang ada di Tuapeijat. Padahal setiap hari mobil-mobil dinas dan para pejabat lewat disana. Fasilitas-fasilitas layanan publik seperti rumah sakit daerah berada setelah Km 5, yaitu di Km 9.

Dengan kondisi seperti itu tentu para investor pun tentu akan berpikir dua kali kalau mau menanamkan modal di Kepulauan Mentawai. Tidak salah memang kalau Mentawai termasuk salah satu daerah tertinggal di Sumatera Barat. Karena dari beberapa kriteria penilaian daerah tertinggal seperti perekonomian masyarakat, SDM, prasarana, kemampuan keuangan lokal dan aksesibilitas, Mentawai masih jauh tertinggal. Ketidaklancaran transportasi laut di Mentawai harus segera diselesaikan. Ini tentunya menjadi tugas bagi Pemda Mentawai saat ini. Selain masalah transportasi, masalah telekomunikasi juga perlu segera dibenahi oleh Pemda Mentawai. Sepertinya Pemda perlu melakukan penambahan tower penangkap sinyal di masing-masing kecamatan agar sinyal tidak putus-putus ketika sedang menelepon. Dengan melihat kondisi ini, ada baiknya Pemda Mentawai mulai mempertimbangkan untuk membeli (tidak menyewa lagi dari ASDP) tiga buah kapal besi seperti Ambu-Ambu untuk mengatasi masalah transportasi laut yang selama ini tidak lancar. Kapal-kapal inilah yang nanti akan diperuntukkan untuk melayani rute Padang-Tuapeijat, Padang-Sikakap dan Padang-Siberut. Jadi untuk masing-masing pulau dilayani oleh satu kapal. Selain untuk investasi, pendapatan dari uang tiket yang masuk tentu akan masuk ke kas Pemda Mentawai.

C. Pelayanan Penyeberangan Ke dan Dari Kepulauan Mentawai

Pemerintah Kabupaten Mentawai berupaya membenahi minimnya transportasi laut terutama yang melayani jalur Padang-Mentawai dan antar pulau. Akhir tahun 2012, telah datang dua kapal penumpang yang sudah dibeli melalui APBD 2012. Kapal yang dipesan, satu unit kapal kayu untuk melayani rute Sikabalu (Siberut Utara)-Betaet (Siberut Barat), dan satu unit lainnya kapal jenis *rool on rool off (roro)* seperti milik ASDP yang akan melayani rute Padang-Mentawai. Pengadaan kapal tersebut dalam APBD 2012 dianggarkan kapal kayu Rp.1,5 Miliar dan kapal roro Rp1,4 Miliar.

Jalur transportasi ke Betaet sangat susah, sementara kapal seperti KM Ambu-Ambu pengelolanya ASDP. Persoalan transportasi antar pulau di Mentawai masih perlu dibenahi terutama soal rusaknya sejumlah kapal penumpang milik pemda. Pada awal Oktober tahun lalu merupakan waktu yang sulit bagi masyarakat yang mau ke Mentawai-Padang atau sebaliknya. KMP Ambu-Ambu yang melayani rute Padang Sikakap dan Padang Tuapeijat memasuki masa pemeliharaan (*docking*) sejak 2 Oktober 2012. Hampir dua minggu, satu-satunya kapal yang beroperasi hanya KM Sumber Rezeki Baru milik swasta. Sementara KM Beriloga dan Simasin milik Pemkab sudah lama rusak. Baru pada 9 Oktober 2012, KMP Tanjung Burang datang menggantikan KMP Ambu-ambu. Kondisi ini praktis membuat warga kesulitan terutama untuk transportasi Padang Mentawai karena KM Sumber Rezeki Baru hanya melayani rute Padang-Siberut Selatan, Padang-Sipora dan Padang-Tuapeijat. Sementara Padang-Pagai hanya dilayani KMP. Ambu-Ambu.

Sebenarnya kapal milik Pemkab. Mentawai banyak, diantaranya KM.Beriloga, KM.Simasin, MV.Mentawai Express (ME), KM.Subbulat, KM.Nade, Kapal Alloy, Kapal Sikerei dan Rimata, namun kebanyakan diantaranya menganggur dengan berbagai

kondisi. Biasanya KM.Beriloga, KM.Simasin dan MV.ME melayani rute Padang-Mentawai atau sebaliknya, tapi sejak Juli tahun 2012, praktis tiga kapal itu tak beroperasi. KM.Subbulat dan Nade melayani rute antar pulau, namun saat ini yang beroperasi hanya kapal Nade sementara Subbulat dalam kondisi rusak. Untuk rute Padang-Sikabalu, akan dilayani KM.Sumber Rezeki Baru milik swasta. Jadwal sumber ke Sikabalu dua minggu sekali.

Harga kebutuhan bahan pokok di Sikabalu bisa melambung, melonjaknya harga ini tidak terkait harga BBM yang akan naik, namun layanan KM.Gambolo dari Padang-Sikabalu hanya berlabuh selama satu jam, membuat pedagang enggan membawa barang dagangan yang banyak, akibatnya harga pokok di daerah itu menjadi langka. Kalau kapal bersandar tiga atau empat jam akan membantu ringan biayanya.

Tabel 2. Jadwal Kapal Pemda Antar Pulau Di Kep.Mentawai
KMP Tanjung Burang

Hari Berangkat	Dari.Pel	PEL.TUJUAN		
SENEN	TuaPejat	Sioban	Pasapuat	Sikakap
SELASA	Sikakap	Pasapuat	Sioban	TuaPejat
RABU	TuaPejat	Malepet	Saibi	Pokai
KAMIS	Pokai	Saibi	Malepet	TuaPejat
JUMAT	TuaPejat	Sioban	Pasapuat	Sikakap
SABTU	Sikakap	Pasapuat	Sioban	TuaPejat

Sumber : Dishub Kab.Kep.Mentawai Tahun 2012.

Tabel 3. Jadwal Kapal ASDP (Penyeberangan)

Hari Keberangkatan	DARI.PEL	PEL.TUJUAN		
SELASA	Bungus	Sikakap	Jam: 17.00	-
RABU	Sikakap	Padang	Jam 17.00	
KAMIS	Bungus	Siberut	Jam 20.00	
JUMAT	Siberut	Padang	Jam 17.00	
MINGGU	Bungus	Tua Pejat	Jam 20.00	

Sumber : Kantor PT. ASDP Ferry Indonesia Cabang Padang, Sumbar 2013.

Tabel 4. Jadwal Kapal KM.Pulau Simasin

Hari Keberangkatan	Dari Pelabuhan	Pelabuhan Tujuan
SENEN	Padang	Sikabalu
SELASA	Sikabalu	Padang
RABU	Padang	Tua Pejat
KAMIS	Stand by Tuapejat	
JUMAT	Tua Pejat	Padang
SABTU	Stand by Padang	
MINGGU	Stand by Padang	

Sumber : Dishub Kab.Kep.Mentawai Tahun 2012.

Tabel 5. Jadwal Keberangkatan KM.Sumber Reseki Baru

Hari Keberangkatan	DARI.PEL	PEL.TUJUAN
SENEN	Padang	Siberut
SELASA	Siberut	Padang
RABU	Padang	Sikabalu
JUMAT	Padang	Sioban
SABTU	Tua Pejat	Padang

NB: Keberangkatan Kapal sangat tergantung pada Cuaca, jadwal sewaktu waktu dapat berubah tanpa pemberitahuan lebih dahulu.

Sumber : Dishub Kab.Kep.Mentawai Tahun 2012.

D. Pelayanan Kapal Perintis Kepulauan Mentawai

Wilayah Sumatera barat merupakan suatu kepulauan, dengan kondisi lebih banyak perairan, maka transportasi utama yang digunakan adalah transportasi laut dan sungai. Untuk melayani kebutuhan sarana dan prasarana transportasi sungai dan laut tersebut pemerintah pusat dan daerah melengkapi sarana transportasinya dengan kapal perintis.

Kebutuhan prasarana seperti dermaga khusus untuk sandar kapal perintis ini seharusnya mempunyai standar tertentu, namun dikarenakan belum adanya aturan dari pemerintah daerah untuk membuat dermaga khusus sebagai tempat sandar kapal perintis yang melayani kebutuhan transportasi di wilayah perairan Sumatera Barat, dermaga yang digunakan adalah dermaga multi purpose. Kapal perintis yang digunakan adalah kapal 750 DWT/GT. Jaringan angkutan laut kapal perintis 2013 di Sumatera Barat ada 2 (dua) trayek yaitu trayek R-2 dan R-3, sebagai berikut :

1. Trayek R-2 meliputi : Teluk Bayur-40-Panasahan/Painan-90-Sikabalu-17-Labuhan Bajau-40-Sogologolo-15-Saeru-16-Boluta-24-P.Tello-48-Teluk Dalam-49-Sirombu-20-Hinako-15-Afulu-15-Lahewa-40-Gunung Sitoli-59-singkil-33-P.Banyak-112-P.Simeulu/ Sinabang-70-Tapak Tuan PP. Jarak 1406 Mil, lama pelayaran 20 hari, jumlah voyage selama satu tahun 18 voyage, ukuran kapal 750 DWT/GT, 480 Coaster.

2. Trayek R-3 meliputi : Teluk Bayur-40-Panasahan-80-Tua Pejat-30-Pei-Pei/Teluk Katurai-25-Simalepet/Siberut-20-Muara Saibi-15-Sikabalu/Pokai-15-Labuhan Bajau-15-Singapokna-15-Betaet-15-Singapokna-10-Labuhan Bajau-15-Pokai/ Sikabalu-15-Muara saibi-14-Simalepet/Siberut-30-Pei-Pei/Teluk Katurai-40-Tua Pejat-8-Panasahan-40-Teluk Bayur. Teluk Bayur -40-Panasahan-80-Tua Pejat-25- Sioban-20-Berilau-30-Pasapuat/Simangayak-18-Sikakap-20-Malakopak-15-Bake/Bulasat-20-Sinakak-120-Pulau Baai / Bengkulu PP. Jarak 1290 Mil, lama pelayaran 20 hari, jumlah voyage selama satu tahun 19 voyage, ukuran kapal 750 DWT/GT, 480 Coaster.

Kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh kapal perintis umumnya bahan pangan dan sembako.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil survai pengumpulan data yang dilakukan di Pelabuhan Teluk Bungus, meliputi gambaran umum pelabuhan, kondisi geografis, fasilitas dan peralatan pelabuhan dan produktivitas. Pelabuhan Teluk Bungus berada pada posisi geografis.

1. Realisasi Kunjungan Kapal

Jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Teluk Bungus antara tahun 2007 sampai 2012 mengalami peningkatan. Pada kurun waktu tersebut penyeberangan Padang - Mentawai

dilayani oleh KMP. Ambu-Ambu, dan pada tahun 2013 dilayani oleh KMP. Gambolo.

Realisasi kunjungan kapal diuraikan pada tabel 6.

Tabel 6. Realisasi Kunjungan Kapal

Jenis Produksi	TAHUN					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TRIP	271	272	276	286	304	306

Sumber : Kantor PT. ASDP Ferry Indonesia Cabang Padang, Sumbar 2013.

3. Realisasi Arus Embarkasi dan Debarkasi Penumpang

Banyaknya embarkasi dan debarkasi penumpang pada Pelabuhan Teluk Bungus didominasi oleh pelayaran dalam negeri

khususnya angkutan penyeberangan. Realisasi arus embarkasi dan debarkasi penumpang tiap tahun mengalami peningkatan, jumlah tersebut selanjutnya diuraikan pada tabel 7.

Tabel 7. Realisasi Arus Penumpang

Jenis Produksi	TAHUN					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Penumpang	30.454	36.243	38.445	44.316	48.704	51.931

Sumber : Kantor PT. ASDP Ferry Indonesia Cabang Padang, Sumbar 2013.

Hasil Pengumpulan Data Primer

Selain informasi mengenai data sekunder, kajian ini juga mengumpulkan data primer terkait dengan opini responden mengenai preferensi penggunaan kapal untuk penyeberangan pada trayek Padang -Mentawai. Data primer diperoleh melalui wawancara langsung dengan responden, yakni pemerintah, perusahaan pelayaran dan penumpang sebagai pengguna jasa.

kuesioner yang merepresentasikan opini responden terkait preferensi yang digunakan oleh responden dalam memilih jenis kapal yang akan digunakan untuk penyeberangan Padang - Mentawai. Preferensi tersebut terbagi atas beberapa bagian yaitu *Goal*, *Kriteria*, *Sub Kriteria*, dan *Alternatif*.

Tabel 8. Komposisi Responden

No	Responden	Jumlah	Presentasi
	Kantor KSOP	1	14%
	ASDP Padang	1	14%
	Penumpang	5	72%
	JUMLAH	7	100%

Sumber: Hasil Survey, 2013

1. Komposisi Responden

2. Opini Responden

Opini responden didapatkan melalui

Hasil Analisis

Analisis AHP, pemilihan tipe kapal sebagai sebuah sistem, sehingga untuk mempermudah pemahaman dalam proses pemilihan tipe kapal berkaitan dengan metode analisa yang digunakan, perlu kiranya penjabaran sistem tersebut ke dalam elemen-elemen pokoknya yang kemudian disusun secara hierarki menurut hubungan esensial.

Preferensi pemilihan tipe kapal yang akan digunakan oleh calon penumpang maupun yang akan dioperasikan oleh operator berdasarkan pada beberapa asumsi, maka penulis membagi elemen-elemen sistem

pemilihan tipe kapal yang cocok pada rute tersebut kedalam 5 elemen sub sistem yang kemudian disebut sebagai kriteria. Lima kriteria yang dimaksud adalah :

1. Harga Tiket.

Harga tiket merupakan biaya yang harus dibayarkan oleh penumpang selama melakukan perjalanan pada trayek Padang-Mentawai dengan menggunakan angkutan kapal laut. Kriteria ini selanjutnya dibagi menjadi 2 sub kriteria yaitu.

- a. **HT1**, harga tiket pada kisaran Rp.50.000,- sampai Rp. 150.000,-
- b. **HT2**, harga tiket diatas Rp.. 150.000,-

2. Jadwal Reguler

Jadwal reguler merupakan aktifitas pelayaran yang rutin dari kapal untuk melayani trayek tetap pada jangka waktu tertentu secara reguler, hal ini memudahkan pengguna jasa untuk menyusun jadwal perjalanan maupun jadwal distribusi barang. Kriteria ini selanjutnya dibagi menjadi 2 sub kriteria yaitu.

- a. **JR1**, lebih dari 1 trip per hari
- b. **JR2**, 1 trip per hari

3. Waktu Tempuh

Waktu tempuh merupakan salah satu kelemahan dari sektor transportasi laut, dengan beberapa pengembangan karakteristik kapal dapat dibuat penyesuaian terhadap kecepatan kapal yang dapat mengurangi waktu tempuh. Kriteria ini selanjutnya dibagi menjadi 2 sub kriteria yaitu.

- a. **WT1**, antara 7 - 12 jam per trip
- b. **WT2**, waktu tempuh diatas 12 jam per trip

4. Kapasitas

Kapasitas angkut yang besar merupakan salah satu keunggulan angkutan laut, kemampuannya dalam menangani muatan dalam jumlah dan ukuran yang lebih besar dibandingkan dengan moda transportasi

lainnya memberikan nilai tambah tersendiri. Kriteria ini selanjutnya dibagi menjadi 2 sub kriteria yaitu.

- a. **K1**, kapasitas tambahan dengan fasilitas untuk kenyamanan
- b. **K2**, kapasitas angkut yang besar untuk penumpang, barang dan kendaraan

5. Keselamatan

Keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang secara mutlak harus dipenuhi, Berbagai aturan dikeluarkan untuk menjaga keselamatan pelayaran khususnya keselamatan penumpang, kapal, dan cargo. Dari beberapa preferensi selanjutnya dibagi menjadi 4 sub kriteria yaitu.

- a. **KS1**, jumlah pelampung, *life jacket*, dan sekoci yang cukup
- b. **KS2**, pemeriksaan garis air
- c. **KS3**, alat pemadam kebakaran yang cukup
- d. **KS4**, faktor cuaca

Preferensi penumpang berdasarkan kriteria dan sub kriteria diatas selanjutnya diarahkan ke pemilihan 2 alternatif kapal yaitu **kapal cepat** sebagai preferensi utama dan **kapal ferry** sebagai alternatif kedua. Opini responden sebagai data primer selanjutnya dianalisis menggunakan software *Super Decisions* dengan hierarki sebagai berikut, tabel 9.

1. Analisis Pemilihan Tipe Kapal Terhadap Kriteria

a. Operator

Persepsi operator terhadap preferensi penggunaan jenis angkutan yang akan dioperasikan untuk melayani trayek Padang-Mentawai pada *cluster* kriteria menghasilkan matriks perbandingan sebagai berikut.

Hasil perbandingan cluster kriteria ditunjukkan pada tabel 10.

Tabel 9. Perbandingan *Cluster* Kriteria Versi Operator

Inconsistency	Jadwal Reguler	Kapasitas	Keselamatan	Waktu Tempuh
Harga Tiket	5.9999	7.000	9.1004	7
Jadwal Reguler		1.3050	9.0000	1
Kapasitas			9.0000	7.0000
Keselamatan				9.0000

Sumber : Analisis, 2013

Keterangan : warna menunjukkan arah kecenderungan preferensi

Inconsistency : 0,36694

Tabel 10. Hasil Perbandingan *Cluster* Kriteria Versi Operator

Kriteria	Normal	Ideal
Harga Tiket	0.00064	0.10835
Jadwal Reguler	0.11247	0.18287
Kapasitas	0.16787	0.27293
Keselamatan	0.61505	1.00000
Waktu Tempuh	0.03797	0.06174

Sumber : Analisis, 2013

b. Penumpang

Persepsi penumpang terhadap preferensi pemilihan jenis kapal yang digunakan dalam aktifitas penyeberangan di

Padang-Mentawai menghasilkan matriks perbandingan yang diuraikan dalam bentuk tabel 11. Hasil perbandingan *cluster* kriteria ditunjukkan pada tabel 12.

Tabel 11. Perbandingan *Cluster* Kriteria Versi Penumpang

Inconsistency	Jadwal Reguler	Kapasitas	Keselamatan	Waktu Tempuh
Harga Tiket	5	7	7.0000	1
Jadwal Reguler		1.3050	9.0000	5
Kapasitas			5.9999	5.9999
Keselamatan				7

Sumber : Analisis, 2013

Keterangan : warna menunjukkan arah kecenderungan preferensi

Inconsistency : 0,11858

Tabel 12. Hasil Perbandingan *Cluster* Kriteria Versi Penumpang

Kriteria	Normal	Ideal
Harga Tiket	0.15945	0.26160
Jadwal Reguler	0.03601	0.05908
Kapasitas	0.04339	0.07119
Keselamatan	0.60952	1.0
Waktu tempuh	0.15160	0.24872

Sumber : Analisis, 2013

2. Analisis Preferensi Pemilihan Tipe Kapal Terhadap Sub Kriteria

Untuk melihat kecenderungan preferensi antara operator dan penumpang dilakukan perbandingan pada sub kriteria, dan hasilnya dijabarkan pada tabel 13.

3. Analisis Pemilihan Jenis Kapal

Tahap akhir dari analisis hierarki adalah penentuan jenis kapal dengan mengacu

kepada sub kriteria yang telah dianalisis sebelumnya. Pada tahap ini preferensi responden akan mengarah secara spesifik kepada jenis kapal tertentu. Sesuai dengan kondisi aktual, pilihan jenis kapal untuk penyeberangan Padang - Mentawai ada 2 yaitu kapal cepat dan kapal ferry. Preferensi responden terhadap jenis kapal tertentu setelah melalui proses analisis selanjutnya ditampilkan pada tabel 14.

Tabel 13. Hasil Perbandingan Cluster Sub Kriteria

No	Sub Kriteria (A : B)	Operator		Penumpang	
		A	B	A	B
1	HT1 : HT2	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
2	JR1 : JR2	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
3	K1 : K2	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
4	KS1 : KS2	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
5	KS1 : KS3	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
6	KS1 : KS4	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
7	KS2 : KS3	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
8	KS2 : KS4	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
9	KS3 : KS4	0.50000	0.50000	0.50000	0.50000
10	WT1 : WT2	0.16667	0.83333	0.90000	0.10000

Sumber : Analisis, 2013

Tabel 14. Pemilihan Jenis Kapal

No	Sub Kriteria	Operator		Penumpang	
		Kapal Cepat	Kapal Ferry	Kapal Cepat	Kapal Ferry
1	HT1	0.16667	0.83333	0.16667	0.83333
2	HT2	0.33333	0.66667	0.16667	0.83333
3	JR1	0.50000	0.50000	0.66667	0.33333
4	JR2	0.25000	0.75000	0.33333	0.66667
5	K1	0.25000	0.75000	0.10000	0.90000
6	K2	0.16667	0.83333	0.12500	0.87500
7	KS1	0.50000	0.50000	0.16667	0.83333
8	KS2	0.50000	0.50000	0.25000	0.75000
9	KS3	0.50000	0.50000	0.25000	0.75000
10	KS4	0.50000	0.50000	0.10000	0.90000
11	WT1	0.16667	0.83333	0.87500	0.12500
12	WT2	0.12500	0.87500	0.87500	0.12500

Sumber : Analisis, 2013

Pemilihan jenis kapal secara spesifik sesuai opini responden dari pihak operator mengarah kepada penggunaan **kapal ferry** sebagai jenis kapal yang dioperasikan untuk melayani penyeberangan Padang - Mentawai. Hal tersebut dapat dilihat dari *output* (sintesis), gambar 1.

Pemilihan jenis kapal secara spesifik sesuai opini responden dari pihak penumpang mengarah kepada penggunaan **kapal ferry** sebagai jenis kapal yang digunakan dalam penyeberangan Padang - Mentawai. Hal tersebut dapat dilihat dari *output* (sintesis), gambar 2.

Name	Graphic	Ideals	Normals	Raw
Kapal Cepat		0.653717	0.395302	0.131767
Kapal Ferry Ro-Ro		1.000000	0.604698	0.201566

Gambar 1. Output Analisis dari Responden (Operator)

Name	Graphic	Ideals	Normals	Raw
Kapal Cepat		0.650599	0.394159	0.131386
Kapal Ferry		1.000000	0.605841	0.201947

Gambar 2. Output Analisis dari Responden (Penumpang)

Berdasarkan analisis yang dilakukan terhadap data primer yang didapatkan dari responden (operator dan penumpang) akan dibahas sebagai berikut:

a) Preferensi pada *cluster* kriteria

Berdasarkan analisis terhadap persepsi responden untuk kriteria pemilihan jenis kapal dapat disimpulkan bahwa dari kriteria keselamatan merupakan prioritas utama dari responden (operator dan penumpang).

Faktor keselamatan menjadi perhatian utama dari segi ketersediaan alat-alat keselamatan, pemadam kebakaran, pemeriksaan kapal, dan penyesuaian kegiatan pelayaran terhadap cuaca. Sementara pada kriteria lainnya terdapat perbedaan prioritas.

Dari perspektif responden (operator), preferensi yang dijadikan prioritas untuk pengoperasian kapal setelah **keselamatan** adalah **kapasitas kapal, jadwal reguler, harga tiket** dan **waktu tempuh**. Dari perspektif responden (penumpang), preferensi yang digunakan sebagai prioritas untuk pemilihan sarana penyeberangan secara berurutan adalah **keselamatan, harga tiket, waktu tempuh, kapasitas, dan jadwal reguler**.

b) Preferensi pada *cluster* sub kriteria

Berdasarkan opini dari responden tentang perbandingan terhadap tiap variabel di *cluster* sub-kriteria diketahui bahwa faktor keselamatan merupakan prioritas utama dalam pemilihan jenis kapal.

Perbandingan berpasangan tiap item dalam sub-kriteria meunjukkan kesamaan persepsi

antara responden dari operator dan penumpang dari segi keselamatan. Hal tersebut ditunjukkan pada *pairwise* **KS1:KS2, KS1:KS3, KS1:KS4, KS2:KS3, KS2:KS4, KS3:KS4** dengan memberikan pembobotan yang menunjukkan tingkat kepentingan yang sama. Perbedaan preferensi antara kedua responden ditunjukkan pada *pairwise* lainnya yang diuraikan sebagai berikut.

- 1) **HT1 : HT2**, dari perbandingan tersebut responden dari penumpang lebih cenderung ke HT1 dengan pertimbangan daya beli masyarakat yang masih terbatas, sementara dari pihak operator cenderung memilih HT2 dengan pertimbangan penetapan biaya tersebut sebagai kalkulasi untuk menutupi biaya operasional.
- 2) **JR1 : JR2**, dari perbandingan tersebut responden dari penumpang cenderung ke JR1 yang menginginkan ketersediaan jadwal penyeberangan lebih dari 1 trip per hari sementara pihak operator cenderung memilih JR2 dengan pertimbangan keterbatasan jumlah armada dan jarak pelayaran
- 3) **K1 : K2**, dari perbandingan tersebut responden dari penumpang cenderung kepada K1 yang menginginkan fasilitas tambahan pada kapal untuk kenyamanan penumpang, sementara responden dari pihak operator cenderung kepada K2 yang menginginkan untuk mengoperasikan kapal dengan kemampuan untuk menangani *cargo* tambahan dari penumpang termasuk kendaraan, sementara faktor kenyamanan dari perspektif operator berupa pelayanan tambahan yang dapat disediakan dalam bentuk sarana hiburan dan tempat istirahat yang cukup seperti kursi dan tempat tidur.
- 4) **WT1 : WT2**, dari perbandingan tersebut responden dari penumpang menginginkan adanya kapal yang dapat menempuh Padang - Mentawai dalam waktu yang relatif singkat yang dinyatakan dalam pilihan WT1, sementara responden dari pihak operator menyatakan

kecenderungannya pada WT2 dengan melihat kondisi aktual dimana pelayaran secara reguler yang dilaksanakan menempuh waktu diatas 12 jam per trip atau secara spesifiknya sekitar 14 jam per trip.

c) Alternatif Pemilihan Jenis Kapal

Pada tahap akhir dari hierarki ini, opini responden terhadap setiap item pernyataan di *cluster* sub kriteria akan diarahkan menjadi preferensi utama dalam memilih jenis kapal secara spesifik.

Berdasarkan kecenderungan jawaban dari kedua responden, secara umum preferensi tersebut mengarah kepada pemilihan **kapal ferry** sebagai angkutan yang digunakan oleh penumpang dan yang akan dioperasikan oleh operator untuk kegiatan penyeberangan Padang - Mentawai. Preferensi pemilihan kapal ferry didasarkan pada sub-kriteria sebagai berikut:

- 1) HT1, harga tiket pada kisaran Rp.50.000,- sampai Rp. 150.000,-
- 2) HT2, harga tiket diatas Rp. 150.000,-
- 3) JR2, 1 trip per hari
- 4) K1, kapasitas tambahan dengan fasilitas untuk kenyamanan
- 5) K2, kapasitas angkut yang besar untuk penumpang, barang dan kendaraan
- 6) KS1, jumlah pelampung, *life jacket*, dan sekoci yang cukup
- 7) KS2, pemeriksaan kapal
- 8) KS3, alat pemadam kebakaran yang cukup
- 9) KS4, faktor cuaca

Dari hasil analisis dapat dilihat bahwa meskipun prioritas dari kedua responden mengarah kepada kecenderungan yang sama yaitu pemilihan kapal ferry terdapat selisih nilai dengan jarak yang tidak terlalu jauh dari skala, sehingga dapat diasumsikan bahwa kecenderungan pemilihan jenis kapal tetap sama dan searah.

2. Pembahasan Preferensi Pemilihan Kapal Cepat

Terkait topik utama kajian berupa preferensi pemilihan kapal cepat, dapat diuraikan berdasarkan hasil pengumpulan data primer dan analisis yang dilakukan. Berdasarkan kondisi aktual dan hasil analisis dapat diketahui bahwa prioritas utama yang dijadikan preferensi untuk penggunaan kapal cepat adalah **waktu tempuh**.

Dibandingkan dengan kapal ferry, penggunaan kapal cepat dapat mengurangi waktu perjalanan sebanyak 50% dimana waktu tempuh dengan menggunakan kapal ferry adalah ± 14 jam sementara dengan menggunakan kapal cepat waktu tempuh dapat mencapai ± 7 jam.

Faktor lain yang dijadikan preferensi adalah **jadwal reguler**, akan tetapi faktor ini masih dapat berubah karena pola operasi kapal cepat sendiri berupa trayek *tramper*, dimana belum ada jadwal pelayaran yang sifatnya reguler dan mengikat untuk rute Padang - Mentawai sehingga kegiatan pelayaran pada umumnya dilaksanakan dengan sistem carter sehingga terdapat konsekuensi berupa harga tiket yang lebih tinggi dibandingkan dengan harga tiket untuk kapal ferry.

Berdasarkan analisis hierarki dari *cluster* kriteria dan sub kriteria, diketahui bahwa faktor **keselamatan** merupakan prioritas utama dalam pengoperasian kapal maupun pemilihan kapal.

Hal tersebut menempatkan faktor keselamatan pada skala sama pentingnya dalam *pairwise*, akan tetapi terjadi kontradiksi khususnya dari perspektif responden penumpang pada tahap akhir yaitu Analisis Pemilihan Alternatif Kapal. Pada tahap ini, penumpang membandingkan beberapa faktor yang terkait keselamatan pada kondisi aktual antara kapal ferry dan kapal cepat.

Berdasarkan hal tersebut responden menganggap faktor keselamatan pada kapal cepat masih dianggap kurang jika dibandingkan dengan kapal ferry, sehingga pada kondisi aktual dalam melakukan

perjalanan pada trayek Padang-Mentawai kapal ferry merupakan pilihan utama.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa untuk preferensi terkait pemilihan jenis kapal untuk mendapatkan waktu tempuh yang relatif singkat untuk penyeberangan Padang - Mentawai maka pengoperasian kapal cepat tetap diperlukan walaupun dari prioritas utama responden yang merujuk ke penggunaan kapal ferry.

Pengoperasian kapal cepat dibutuhkan sebagai antisipasi terhadap kekosongan jadwal reguler kapal ferry pada waktu tertentu dan sebagai antisipasi terhadap kondisi darurat misalnya bencana alam.

Preferensi pemilihan kapal ferry didasarkan pada sub-kriteria berikut ini: HT1, harga tiket pada kisaran Rp.50.000,- sampai Rp. 150.000, HT2, harga tiket diatas Rp. 150.000, JR2, 1 trip per hari, K1, kapasitas tambahan dengan fasilitas untuk kenyamanan, K2, kapasitas angkut yang besar untuk penumpang, barang dan kendaraan, KS1, jumlah pelampung, *life jacket*, dan sekoci yang cukup, KS2, pemeriksaan kapal, KS3, alat pemadam kebakaran yang cukup, KS4, faktor cuaca.

Preferensi untuk penggunaan kapal cepat adalah waktu tempuh, dibandingkan dengan kapal ferry, penggunaan kapal cepat dapat mengurangi waktu perjalanan sebanyak 50% dimana waktu tempuh dengan menggunakan kapal ferry adalah ± 14 jam sementara dengan menggunakan kapal cepat waktu tempuh dapat mencapai ± 7 jam.

Faktor lain yang dijadikan preferensi adalah jadwal reguler, akan tetapi faktor ini masih dapat berubah karena pola operasi kapal cepat sendiri berupa trayek *tramper*, dimana belum ada jadwal

pelayaran yang sifatnya reguler dan mengikat untuk rute Padang-Mentawai sehingga kegiatan pelayaran pada umumnya dilaksanakan dengan sistem carter sehingga terdapat konsekuensi berupa harga tiket yang lebih tinggi dibandingkan dengan harga tiket untuk kapal ferry.

Untuk kondisi jalur pelayaran antara Padang-Mentawai yang termasuk rawan, maka faktor keselamatan merupakan prioritas yang harus diutamakan oleh operator kapal cepat khususnya dari pihak swasta.

SARAN

Berdasarkan *output* dari hasil analisis, terkait pengoperasian kapal cepat dapat diberikan rekomendasi sebagai berikut:

Pengoperasian kapal cepat dengan jadwal yang sinkron dengan jadwal angkutan penyeberangan lain, khususnya kapal ferry yang dioperasikan oleh ASDP sehingga bisa saling melengkapi kekosongan jadwal pada waktu tertentu.

Faktor keselamatan merupakan hal yang harus diutamakan dalam pengoperasian kapal cepat, terkait hal tersebut dapat diaplikasikan dalam bentuk antara lain pemberlakuan aturan khusus terkait keselamatan untuk angkutan penyeberangan dengan menggunakan kapal cepat khususnya untuk kapal cepat dengan konstruksi dari kayu, fiberglass, dan aluminium;

Kapal cepat perlu dilengkapi dengan peralatan radio yang disertifikasi sehingga tetap dapat terpantau oleh radio pantai dan SAR (*Search And Rescue*). Penggunaan radio sebagai sarana komunikasi pelayaran sebaiknya lebih diutamakan daripada menggunakan alat komunikasi seluler; kapal cepat perlu dilengkapi dengan alat navigasi seperti GPS dan Radar untuk memudahkan penentuan posisi dan jalur pelayaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, dan instansi terkait yang telah memberikan data primer dan sekunder yang diperlukan guna penyelesaian penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Afandi Tanjung, *Model Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Kapal Feri (PT.ASDP) & Kapal Cepat (Swasta) Rute Sibolga – Gunung Sitoli (Dengan Metode Stated Preference)*, 2010, Medan;
- Astuti, R. D., *Pemodelan Kebutuhan Transportasi Barang Di Pulau Jawa Dengan Moda Jalan*. Tesis Magister. Bandung: STJR, ITB.
- Badan Pusat Statistik Propinsi Sumatera Barat, Propinsi Sumatera Barat Dalam Angka Tahun 2012, Padang;
- Eddy Bramianto, *Preferensi Penggunaan Moda Angkutan Umum (Suatu Kajian di Wilayah Jakarta Pusat)*, Deskripsi Dokumen:
<http://lib.ui.ac.id/opac/ui/detail.jsp?id=79242&lokasi=lokal>
- Elsa Tri Mukti, *Kajian Preferensi Moda Angkutan Barang Antara Truk Dan Angkutan Sungai Pada Pergerakan Di Sungai Kapuas Kalimantan Barat*, JURNAL TEKNIK SIPIL UNTAN/VOLUME 10 NOMOR 2 – DESEMBER 2010.
- Gusri Ramayana Mila Sari, *Analisis Kebijakan Dan Identifikasi Prioritas Pengembangan Angkutan Laut Di Kabupaten Kepulauan Mentawai*, Penerbit Yogyakarta, UGM, 2012.
- Hasrina Puspitasari dan Sardjito, *Peningkatan Pelayanan Bus Transjakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna (Studi Kasus: Koridor I Blok M –Kota, Jakarta)*, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, ITS Surabaya, Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111, Indonesia, JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 3, No. 1,(2014) ISSN: 2337-3539 (2301-9271).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*;
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan Di Perairan*;
- Kementerian Perhubungan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang *Kepelabuhanan 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan*;
- Kantor PT. (Persero) ASDP Ferry Indonesia, Cabang Padang, Sumatera Barat, 2013.
- Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Kepulauan mentawai, Tahun 2012.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia;
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: Penerbit ITB;
- Kanafani, Adib. 1983. *Transportation Demand Analysis*. McGraw-Hill Book Company;
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Trasito;
- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga;
- Manginsihi Karel Barakati, dkk., *Kajian Karakteristik Perjalanan Transportasi Rute Ulu Siau-Manado (Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 2, No. 1, Maret 2012 ISSN 2087-9334 (63-74)*.
- Salim, Abas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Subiakto, *Preferensi Pengguna Dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi Jalan (JTJ)*

Yang Mendukung Pelabuhan Di Kabupaten Belitung (Studi Kasus: Pelabuhan Tanjungpandan Dan Pelabuhan Tanjung Ru), 2009, Semarang;

Syaifullah, *Pengenalan Metode AHP (Analytic Hierarchy Process)*, 2010, Syaifullah08.Wordpress.com;

Thomas L. Saaty, *The Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the Analytic Hierarchy Process* Vol. VI of the AHP Series, 478 pp., RWS Publ., 2000 (revised). ISBN 0-9620317-6-3.; Thomas L. Saaty & Ernest H. Forman, *The Hierarchon: A Dictionary of Hier-*

archies , Vol. V, AHP Series, , 496 pp., RWS Publ., 1992. ISBN 0-962-0317-5-5.;

Thomas L. Saaty & Ernest H. Forman, *The Hierarchon: A Dictionary of Hierarchies* , Vol. V, AHP Series, , 496 pp., RWS Publ., 1992. ISBN 0-962-0317-5-5.;

<http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/30300> (diakses 7 Juni 2013);

<http://digilib.mipa.uns.ac.id/detailpenelitian-M05-1158> (diakses 7 juni 2013).

<http://web.ipb.ac.id/~rokhani/artikel.html> (diakses 7 Juni 2013).