

**ANALISA JARINGAN PRASARANA DAN  
PELAYANAN TRANSPORTASI KOTA KECAMATAN  
WILAYAH KEPULAUAN LIUKANG TUPABBIRING  
KABUPATEN PANGKEP**

*AN ANALYSIS OF INFRASTRUCTURAL NETWORK AND  
TRANSPORTATION SERVICE OF DISTRICT TOWN OF LIUKANG  
TUPABBIRING ISLANDS IN PANGKEP REGENCY*

**ALFIAH MUTHMAINNAH**



**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2007**

**ANALISA JARINGAN PRASARANA DAN PELAYANAN  
TRANSPORTASI KOTA KECAMATAN  
WILAYAH KEPULAUAN LIUKANG TUPABBIRING  
KABUPATEN PANGKEP**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi  
Teknik Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

**ALFIAH MUTHMAINNAH**

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2007**

## ABSTRAK

**ALFIAH MUTHMAINNAH.** *Analisa Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring Kabupaten Pangkep* (dibimbing oleh M. Yamin Jinca dan Djamaluddin Rahim).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana kinerja pelayanan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi, serta bagaimana konsepsi alternatif pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring di Kabupaten Pangkep.

Pada studi ini dilakukan tahapan analisis, (1) untuk masalah pertama digunakan metode deskriptif kualitatif yang dilanjutkan dengan kuantifikasi, (2) untuk masalah kedua digunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini adalah penelitian terapan yang menggunakan beberapa teori untuk memecahkan permasalahan di lapangan, pendekatan yang dilakukan adalah penelitian kebijakan terhadap masalah pengembangan sistem pelayanan transportasi laut yang hasilnya berupa rekomendasi bagi pengambil kebijakan.

Hasil penelitian menunjukkan, kinerja ketiga kelurahan/desa menunjukkan bahwa indikator tarif, tepat waktu, efisien, kapasitas, mudah, dan terpadu (6 indikator) tergolong baik. Secara umum tingkat pelayanan dengan indikator tarif, tepat waktu, efisien, kapasitas, mudah, dan terpadu di Wilayah Kepulauan Kecamatan Liukang Tupabbiring dikategorikan cukup baik. Sedangkan indikator teratur, nyaman, selamat, tertib, aman, aksesibilitas, polusi, dan lancar yang tergolong rendah/kurang baik untuk kinerja ketiga kelurahan/desa. Hal ini menunjukkan, perlunya perhatian khusus dari pihak pemerintah guna mengembangkan kinerja jaringan prasarana dan sarana pelayanan transportasi yang melayani alur pergerakan dan aksesibilitas pelayanan pada masing-masing pusat atau simpul di Wilayah Kepulauan Kecamatan Liukang Tupabbiring Kabupaten Pangkep.

## **ABSTRACT**

**ALFIAH MUTHMAINNAH.** *An Analysis of Infrastructural Network and Transportation Service of District Town of Liukang Tupabbiring Islands in Pangkep Regency.* ( supervised by M. Yamin Jinca and Djamaluddin Rahim).

The study aims to reveal the performance service of infrastructure network and transportation service of district town, with to propose an alternative development concept of infrastructure network and of transportation service in district town of Liukang Tupabbiring Island in Pangkep Rgency.

The analysis is performed in two stages, (1) the first problem in analyzed through descriptive qualitative approach and continued with quantification, (2) for the second problem, a qualitative analysis is used. The study is an applied research utilizing several theories to solve problem appearing in the field. The study focuses on the policies of sea transportation service system, which results in series of recommendation to the policy makers.

The study indicates that, the performance of the three villages reveals that the indicator of tariff, punctuality, efficiency, capacity and ease and interconnectedness (6 indicators) is categorized good. Therefore the level of service under the indicators of tariff, punctuality, efficiency, capacity, ease and interconnectedness, in the islands of Liukang Tupabbiring is considered sufficient. While that indicators of order, comfort, safety, being well-organized, security, accessibility, pollution and smooth running are identified low/insufficient in the three villages. This implies that it needs a special attention from the transport service facilities that serves the movement flow and accessibility of center and spots in the District Town of Liukang Tupabbiring Island in Pangkep Regency.

## PRAKATA

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga tesis ini dapat diselesaikan.

Berbagai hambatan dan tantangan yang dihadapi oleh penulis selama studi dan dalam penyusunan tesis ini, namun atas bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, maka tesis ini selesai pada waktunya.

Dalam kesempatan ini penulis dengan tulus menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. H. Nana Rukmana, D.W, M.A, selaku Ketua Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi (PUSBIKTEK) Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPK-SDM) Departemen Pekerjaan Umum beserta jajarannya, atas kesempatan dan beasiswa yang diberikan untuk mengikuti Pendidikan Magister pada Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Bapak Bupati Pangkep beserta jajarannya, yang telah memberikan izin dan bantuan moril serta material dalam mendukung penulis menempuh pendidikan dan/yang membawahi Dinas Pekerjaan Umum sebagai instansi pengutus.
3. Prof. Dr. Ing-Ir. H. Yamin Jinca, MSTr sebagai ketua komisi penasehat dan Ir. H. Djamaluddin rahim, MSTr sebagai anggota komisi penasehat

atas bimbingan dan bantuan yang telah diberikan mulai dari pengembangan minat terhadap permasalahan penelitian ini, hingga penyusunan tesis ini.

4. Prof. Dr. H. Thahir Kasnawi, SU, Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA, dan Dr. Ir. Abrar Saleng, SH, MH sebagai komisi penguji yang telah banyak memberikan masukan dalam penyempurnaan tesis ini.
5. Kedua orang tua tercinta, ayahanda Muh. Saleh Karim, BA dan ibunda St. Hasnah Zainuddin, AMPd. serta adik-adikku Avira Nurfashihah, SH. dr. H. Amar Ma'ruf, SpOG. Aida Syuhdah, SKM. Almarhumah Akhira Mardhiah, AMPi, Awal Izzaddin, STP. dan Ainil Azwariah, SKed atas motivasi, bantuan dan doanya selama penulis mengikuti pendidikan.
6. Teman-teman Teknik Transportasi Angkatan I dan Teknik Perencanaan Prasarana Angkatan V Tahun 2005, yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan tesis ini.
7. Serta kepada seluruh keluarga dan pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan dan doanya.

Harapan penulis, kiranya tesis ini mendapatkan berbagai masukan dan kritikan yang sifatnya membangun dalam rangka kesempurnaan tesis ini dan semoga bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapat pahala dari yang Tuhan Yang Maha Esa.

Akhir kata, penulis menyadari hanyalah manusia biasa yang punya banyak kekurangan, begitu pula tesis ini. Namun penulis berharap dari hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Amin.

Makassar, Februari 2007

**AlfiahMuthmainnah**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iv
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Ruang Lingkup Penelitian	6
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Sistem Transportasi	7
B. Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi	11
C. Transportasi dan Pengembangan Wilayah	21
D. Sistem Pelayanan Transportasi Laut	24
E. Potensi Hinterland	26

F. Pengembangan Teori dan Konsep	28
G. Alur Pikir atau Kerangka Konsep	34
BAB III. METODE PENELITIAN	35
A. Lokasi dan Waktu Penelitian	36
B. Alat yang Digunakan	36
C. Populasi dan Sampel	37
D. Jenis dan Teknik Pengumpulan Data	38
E. Teknik Analisis Data	39
F. Definisi Operasional	40
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44
A. Gambaran Umum Wilayah Studi	44
B. Karakteristik Responden	49
C. Transportasi Perairan Kota Kecamatan	58
D. Kinerja Jaringan Prasarana dan Prasarana Transportasi	69
E. Alternatif Pengembangan	87
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN - SARAN	90
A. Kesimpulan	90
B. Saran – Saran	91
DAFTAR PUSTAKA	92
LAMPIRAN	94

## DAFTAR TABEL

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
Tabel 1. Tolok ukur sistem pelayanan transportasi laut	29
Tabel 2. Jumlah sampel tiap kelurahan/desa	38
Tabel 3. Wilayah Kecamatan Liukang Tupabbiring	45
Tabel 4. Distribusi jumlah penduduk berdasar tempat tinggal	47
Tabel 5. Fasilitas prasarana dan sarana transportasi	48
Tabel 6. Distribusi responden menurut jenis kelamin	49
Tabel 7. Distribusi responden menurut umur	50
Tabel 8. Distribusi responden menurut jenis pekerjaan	51
Tabel 9. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan	53
Tabel 10. Distribusi responden menurut penghasilan/bulan	54
Tabel 11. Karakteristik umum responden ketiga kelurahan/desa	56
Tabel 12. Distribusi dermaga tempat pemberangkatan	58
Tabel 13. Maksud perjalanan responden	60
Tabel 14. Pergerakan angkutan laut	62
Tabel 15. Frekwensi penggunaan angkutan umum	63
Tabel 16. Frekwensi perjalanan responden	65
Tabel 17. Responden transportasi perairan kota kecamatan Untuk ketiga kelurahan/desa	67
Tabel 18. Tingkat pelayanan kelurahan/desa	68

## DAFTAR GAMBAR

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
Gambar 1. Kerangka pikir penelitian	34
Gambar 2. Karakteristik responden ketiga kelurahan/desa	57
Gambar 3. Responden transportasi perairan kota kecamatan untuk ketiga kelurahan/desa	68
Gambar 4. Kinerja transportasi laut di Kelurahan Mattiro Sompe	83
Gambar 5. Kinerja transportasi laut di Desa Mattiro Deceng	84
Gambar 6. Kinerja transportasi laut di Desa Mattiro Bone	85
Gambar 7. Kinerja transportasi laut ketiga kelurahan/desa	86

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
1. Peta Wilayah Kecamatan Liukang Tupabbiring	95
2. Kuisisioner	96
3. Indikator aspek-aspek pelayanan	102
4. Rekapitulasi data I	107
5. Rekapitulasi data II	110
6. Rekapitulasi data III	113
7. Perhitungan <i>chi-square</i>	116
7. Rekapitulasi perhitungan <i>chi-square</i>	121
8. Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal (SPM)	122
9. Foto kondisi eksisting Kecamatan Liukang Tupabbiring	124

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan umat manusia karena selalu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan, pergerakan aktivitas manusia maupun barang sebagai komponen mikro suatu perekonomian. Sektor transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh lapisan masyarakat dalam segala kegiatan disemua sektor yang berbeda dan tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula.

Menurut Jinca (2001:3), transportasi merupakan salah satu sistem yang menjadi daya dukung terhadap proses pembangunan suatu kota dan juga merupakan suatu indikator kinerja sistem perkotaan. Peranan sistem jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan mempunyai dua tujuan utama yaitu: i). sebagai sarana pencapaian pembangunan perkotaan dan ii). sebagai prasarana perkotaan bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut.

Jaringan prasarana dan pelayanan angkutan laut yang menggunakan kapal sebagai sarannya adalah moda transportasi laut yang melayani pergerakan penduduk Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring di Kabupaten Pangkep.

Jumlah armada angkutan laut yang beroperasi saat ini adalah

sebanyak tujuh kapal/kendaraan air/laut. Jumlah trayek angkutan ke pusat kota Kabupaten Pangkep dan pusat kota Makassar, hingga saat ini tersedia lima trayek yang terdiri atas, dua trayek yang rutin menuju Kota Makassar dan pusat kota kabupaten. Khususnya untuk pergerakan yang menuju pusat kota kabupaten masih sangat terbatas, karena terjadi pendangkalan pada muara sungai, sehingga pergerakan masih bergantung pada pasang surutnya air sungai. Dan tiga trayek lainnya menuju Pelabuhan Biringkassi Kecamatan Bungoro (17,2 mil), Pelabuhan Maccini Baji Kecamatan Labakkang (21 mil), dan Dermaga Limbangan Kecamatan Ma'rang (27,5 mil), ketiga trayek tersebut melayani pulau-pulau disekitarnya. Untuk melayani Kelurahan Mattiro Sompe yang berada di pusat kota Kecamatan Liukang Tupabbiring dengan penduduk sekitar 4.410 jiwa dengan luas wilayah 8.00 km<sup>2</sup>, sedangkan jumlah penduduk untuk Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring sekitar 29.857 jiwa dengan luas wilayah 140,00 km<sup>2</sup> berjarak 27.5 mil ke pusat Kota Kabupaten Pangkep, serta 21,1 km atau 18,3 mil ke kota Makassar. Begitupun untuk melayani jumlah penduduk yang tersebar di wilayah kota Kabupaten Pangkep sebanyak 285.172 jiwa dengan luas wilayah 1.112,29 km<sup>2</sup> dan berjarak 51 km dari kota Makassar, ibukota Propinsi Sulawesi Selatan.

Hal mendasar yang terjadi pada struktur Kecamatan Liukang Tupabbiring sebagai pusat kota kecamatan wilayah kepulauan adalah masih sangat bergantung pada pusat kota kabupaten yang terus

berkembang di kawasan perkotaan, dan sejumlah tempat-tempat pelayanan sosial, pendidikan maupun perkantoran, sehingga daya tarik pergerakan menuju ke kota semakin meningkat. Begitupun, pemenuhan kebutuhan pangan yang dibawa ke pasar pusat terminal Kota Kabupaten Pangkep juga meningkat. Kesemuanya itu, akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk.

Kondisi lain adalah pertumbuhan penduduk yang semakin bertambah, akan mempengaruhi kemampuan pelayanan angkutan laut di Kota Kecamatan Liukang Tupabbiring Kabupaten Pangkep sekarang ini. Secara regional, Kota Liukang Tupabbiring sebagai kota yang telah mengadakan inovasi dengan aktivitasnya mayoritas sebagai nelayan, bermodalkan sarana angkutan laut yang menghubungkan antara permukiman dengan pusat-pusat kegiatan lainnya. Namun kenyataannya saat ini, pelayanan angkutan laut belum memperlihatkan kinerja yang baik. Khususnya, yang menuju ke pusat kota Kabupaten Pangkep dengan terbatasnya frekwensi pergerakan pada waktu tertentu, karena faktor prasarana yang kurang mendukung akibat pendangkalan pada muara sungai.

Kondisi seperti ini kurang nampak dikedepankan, sehingga masyarakat akan menilai tingkat pelayanan angkutan kota jauh lebih baik dibanding pelayanan angkutan laut/prioritas. Penilaian masyarakat tentunya tidak terlepas dari tinjauan kemampuan operasional angkutan laut untuk dapat mempertahankan/meningkatkan pelayanan angkutan laut dengan baik.

Berdasarkan uraian di atas, maka untuk memenuhi tuntutan dan kebutuhan masyarakat Kecamatan Liukang Tupabbiring dalam melakukan perjalanan perlu dilihat bagaimana jaringan prasarana dan pelayanan sistem transportasi laut di Kecamatan Liukang Tupabbiring. Dengan kata lain, bahwa pelayanan angkutan laut memberikan gambaran aksesibilitas yang menjangkau semua wilayah perdesaan dalam lima belas kelurahan/desa yaitu Kelurahan Mattiro Sompe, Desa Mattiro Deceng, Desa Mattiro Langi, Desa Mattiro Walie, Desa Mattiro Matae, Desa Mattiro Bombang, Desa Mattiro Kanja, Desa Mattiro Ulang, Desa Mattiro Bulu, Desa Mattiro Dolangeng, Desa Mattiro Labangeng, Desa Mattiro Bone, Desa Mattiro Baji, dan Desa Mattiro Ujungn dan Desa Mattaro Adae, yang kesemuanya berada pada pusat Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring secara baik.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari permasalahan yang telah dikemukakan diatas, maka dapat dirumuskan masalah berikut:

1. Bagaimana jaringan prasarana pelayanan transportasi Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring di Kabupaten Pangkep ?
2. Bagaimana alternatif pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring di Kabupaten Pangkep ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Sejalan dengan masalah pokok yang dirumuskan diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk: Mengetahui sejauh mana kinerja pelayanan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi, serta bagaimana konsepsi alternatif pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi Kota Kecamatan Wilayah Kepulauan Liukang Tupabbiring di Kabupaten Pangkep.

### **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai bahan masukan/input bagi Pemerintah Kabupaten Pangkep dalam evaluasi dan peningkatan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi internal dan eksternal di Kota Kecamatan Wlayah Kepulauan Liukang Tupabbiring Kabupaten Pangkep.

## **E. Ruang Lingkup Penelitian**

Wilayah penelitian adalah Kelurahan Mattiro Sompe, Desa Mattiro Deceng, Desa Mattiro Bone yang berada dalam kota kecamatan wilayah Liukang Tupabbiring.

1. Moda yang diamati dalam penelitian ini adalah integrasi moda transportasi jalan kecamatan dan perairan khususnya angkutan penumpang.
2. Data yang diolah dalam penelitian ini diperoleh dari hasil kuisisioner atau/dan data primer dan data sekunder yang terkait.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Sistem Transportasi**

Menurut Jinca dkk (2002; 1-7) transportasi diartikan sebagai perpindahan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan serta fasilitas yang digunakan untuk tujuan tersebut. Dengan transportasi diharapkan akan diperoleh nilai yang lebih besar terhadap muatan yang diangkut di tempat tujuan dari pada tempat asal. Nilai ini harus lebih besar dari ongkos yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan oleh transportasi dapat berupa nilai tempat dan nilai waktu.

Sistem transportasi kerkaitan erat dengan sistem aktivitas dan sistem lalu lintas yang ada, karena transportasi merupakan permintaan turunan yaitu permintaan yang timbul akibat memenuhi permintaan yang lain. Interaksi antara ketiga sistem tersebut berlangsung terus untuk mendapat keseimbangan. Suatu studi atau kegiatan analisa terhadap sistem transportasi mempunyai karakteristik yang berbeda dengan kegiatan studi ataupun kajian terhadap bidang-bidang lain.

Dalam (Sistranas, 2005 ; 43) Indonesia merupakan negara kepulauan mempunyai karakteristik yang berbeda dengan negara lain, sebagai negara maritim dalam arti laut tidak dipandang sebagai pemisah tetapi justru sebagai media penyatu antar pulau-pulau yang ada. Untuk itu diperlukan suatu sistem transportasi yang mampu

mewujudkan Indonesia dalam satu kesatuan ideologi politik, sosial, budaya, ekonomi dan pertahanan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara.

Hal yang sama dengan Kabupaten Pangkep sebagai Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang terdiri dari 191 pulau yang terhimpun dalam satu kabupaten dan 42 pulau yang terhimpun dalam Wilayah Kecamatan Liukang Tupabbiring..

Demikian pula dalam (Sistranas 2005 ; 24) Kondisi transportasi saat ini merupakan salah satu modal dasar dalam mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien. Kondisi transportasi digambarkan melalui penilaian kinerja setiap moda antara lain kapasitas prasarana, tarif, kelancaran, tingkat ketertiban, keamanan, dan pelayanan transportasi. Kondisi transportasi yang akan ditinjau dari harapan masyarakat, operator, dan pemerintah dinyatakan dalam keterpaduan moda serta penyelenggaraan masing-masing moda transportasi yang efektif dan efisien.

Dalam rangka mewujudkan kondisi transportasi yang diharapkan perlu memperhatikan perubahan lingkungan strategis, peluang dan kendala, serta permasalahan pada aspek jaringan, keselamatan, pengusaha, sumber daya manusia dan Iptek, lingkungan hidup dan energi, dan pendanaan. Transportasi nasional yang efektif dan efisien diharapkan mampu mendukung terwujudnya ketahanan nasional yang tangguh dan Wawasan Nusantara.

Dalam GBHN tahun 1998 Sistem transportasi adalah ; pertama, mewujudkan transportasi nasional yang terpadu, tertib dan lancar, aman, nyaman, cepat dan terjangkau, efektif untuk mendukung produktifitas dan perdagangan, pemberdayaan perekonomian masyarakat, penciptaan lapangan kerja dan kesempatan perusahaan, pengembangan wilayah dan peningkatan dinamika pembangunan ; kedua, mengembangkan dan meningkatkan prasarana dan sarana transportasi ke dari dan perdesaan, daerah dan pulau terpencil, daerah transmigrasi dan daerah tertinggal dalam rangka menunjang pembangunan wilayah dan peningkatan serta pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.

Sistem transportasi memiliki satu kesatuan yang didefinisikan dan terdiri atas ; sistem adalah, adanya bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan dan struktur. Sedangkan transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dari kedua pengertian di atas sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut. (Munawar, 2005-1)

Dalam (Sistranas 2005), mengatakan bahwa sistem transportasi terdapat dua aspek yang sangat penting, yakni aspek sarana dan prasarana. Kedua aspek ini sering disebut sebagai bagian yang mempunyai peranan dalam menunjang kesejahteraan dan kebutuhan masyarakat dalam beraktifitas. Aspek sarana berhubungan dengan jenis atau piranti yang digunakan dalam hal pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kapal laut, pesawat, kereta api (KA), kendaraan bermotor lainnya maupun yang tidak bermotor. Aspek sarana ini juga sering disebut sebagai moda atau jenis angkutan. Sedangkan aspek prasarana berhubungan dengan wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana, seperti dermaga, jalan raya, jalan rel, terminal, bandara dan stasiun kereta api.

Dalam Tamin (2002 ; 30) mengemukakan bahwa secara umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi semudah dan seefisien mungkin. Cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum, antara lain dengan menetapkan kebijakan tentang hal berikut ini:

1. Sistem kegiatan; rencana tata guna lahan yang baik (lokasi pertokoan, sekolah, perumahan, pekerjaan dan lain-lain) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah.
2. Sistem jaringan; misalnya meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada, melebarkan jalan, melakukan pemeliharaan/ rehabilitasi jalan, menambah jaringan jalan dan lain-lain.

3. Sistem pergerakan; antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah) atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Interaksi antara sistem kebutuhan akan transportasi dan sistem terhadap prasarana dan sarana transportasi ini akan menghasilkan pergerakan manusia atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau barang. Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika sistem pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen yang baik.

### **B. Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi**

Menurut Jinca dkk (2002;1-12) pengembangan transportasi laut diarahkan untuk mempersatukan seluruh Indonesia, mampu menggerakkan pembangunan nasional dan pembangunan daerah, mampu mengantisipasi kebutuhan sektor lain menunjang kawasan pertumbuhan dan mendorong perkembangan daerah terpencil daerah minus, daerah kritis, daerah perbatasan dan daerah terbelakang lainnya serta mampu mengantisipasi perdagangan internasional, regional dan nasional.

Dalam Siustranas (2005), pola dasar sistranas disusun dengan Landasan Pancasila, Undang-Undang Dasar 45, Wawasan Nusantara, Ketahanan Nasional, Undang-Undang dibidang transportasi dan

peraturan perundangan terkait lainnya. Perumusan sistranas tersebut juga memanfaatkan peluang dan memperhatikan kendala lingkup internasional, regional dan nasional, baik dari sisi regulator, operator, pengguna jasa, maupun dari sisi masyarakat, dengan sasaran terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien.

## **1. Jaringan Transportasi**

### **a. Transportasi Antarmoda**

#### **1. Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi antarmoda adalah pelayanan transportasi antarmoda perkotaan, transportasi antarmoda antar kota, dan transportasi antarmoda luar negeri.

#### **2. Jaringan Prasarana**

Keterpaduan jaringan prasarana transportasi antarmoda diwujudkan dalam bentuk interkoneksi antar fasilitas dalam terminal transportasi antarmoda, yaitu simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu antarmoda transportasi yang terlibat, yang memfasilitasi kegiatan alih muat, yang dari aspek tatanan fasilitas, fungsional, dan operasional, mampu memberikan pelayanan antarmoda secara berkesinambungan.

### **b. Transportasi Laut**

#### **1. Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifat pelayanannya.

Berdasarkan kegiatannya, jaringan (trayek) transportasi laut terdiri dari jaringan trayek transportasi laut dalam negeri dan jaringan trayek transportasi laut luar negeri.

Selanjutnya jaringan trayek transportasi laut dalam negeri terdiri

a). Jaringan trayek transportasi laut utama

Yaitu, yang menghubungkan antar pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.

b). Jaringan trayek transportasi laut pengumpan

Yaitu, yang menghubungkan pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi dengan pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Disamping itu, trayek ini juga menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.

Berdasarkan fungsi pelayanan transportasi laut sebagai *ship follow the trade* dan *ship promote the trade*, jaringan trayek transportasi laut dibagi menjadi pelayanan komersial dan non komersial (perintis).

Jaringan trayek transportasi laut tersebut di atas, ditetapkan dengan memperhatikan pengembangan pusat industri, perdagangan dan pariwisata, pengembangan daerah, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan sifat pelayanannya jaringan pelayanan transportasi laut terdiri atas :

a. Jaringan pelayanan laut tetap dan teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang telah ditetapkan.

- b. Jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang tidak ditetapkan.

## **2. Jaringan Prasarana**

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalulintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut dibedakan berdasarkan peran, fungsi dan klasifikasi serta jenis.

Berdasarkan jenisnya pelabuhan dibedakan atas :

- a. Pelabuhan umum, yang digunakan untuk melayani kepentingan umum perdagangan luar negeri dan dalam negeri sesuai ketetapan sesuai ketetapan pemerintah dan mempunyai fasilitas karantina, imigrasi, bea cukai penjagaan dan penyelamatan.
- b. Pelabuhan khusus, yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Hirarki berdasarkan peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari:

- a. Pelabuhan internasional hub (utama primer), adalah utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang internasional dalam volume besar karena kedekatan dengan pasar dan jalur pelayaran internasional serta berdekatan dengan jalur laut Kepulauan Indonesia.
- b. Pelabuhan internasional (utama sekunder), adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat

penumpang dan barang nasional dalam volume yang relatif besar karena dengan kedekatan dengan jalur pelayaran nasional dan internasional serta mempunyai jarak tertentu dengan pelabuhan internasional lainnya.

- c. Pelabuhan nasional (utama tersier), adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dan bisa menangani semi kontainer dengan volume bongkar sedang dengan memperhatikan kebijakan pemerintah dalam pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah, mempunyai jarak tertentu dengan jalur/rute lintas pelayaran nasional dan antar pulau serta dekat dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota kabupaten/kota dan kawasan pertumbuhan nasional.
- d. Pelabuhan regional, adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanan antar kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama.
- e. Pelabuhan lokal, adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanannya antar kecamatan dalam kabupaten kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

## 2. Struktur Ruang

Struktur ruang wilayah nasional antara lain meliputi sistem pusat permukiman nasional dan jaringan transportasi nasional. Sistem pusat permukiman nasional adalah tatanan pusat-pusat pelayanan ekonomi, pusat-pusat pelayanan pemerintahan dan atau pusat-pusat pelayanan jasa, yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) untuk melayani kawasan permukiman, kawasan perkotaan dan wilayah sekitarnya.

Sistem pusat permukiman nasional meliputi pusat permukiman perkotaan dan pusat permukiman perdesaan. Pusat permukiman perkotaan terdiri atas pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, dan pusat kegiatan lokal.

Pusat kegiatan nasional adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut :

- a. Berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang ke kawasan internasional,
- b. Berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa berskala nasional atau yang melayani beberapa provinsi,
- c. Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa propinsi,
- d. Berpotensi atau berfungsi sebagai pusat utama pelayanan lintas batas antar negara di kawasan perbatasan.

Pusat kegiatan wilayah adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut :

- a. Berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan melayani beberapa kabupaten,
- b. Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani beberapa kabupaten,
- c. Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor mendukung PKN.

Pusat kegiatan lokal adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut :

- a. Berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani satu kabupaten atau beberapa kecamatan,
- b. Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani satu kabupaten atau beberapa kecamatan.

Pusat permukiman perdesaan merupakan desa yang mempunyai potensi cepat berkembang dan dapat meningkatkan perkembangan desa sekitarnya, serta dapat melayani perkembangan berbagai usaha dan atau kegiatan dan permukiman masyarakat di desa tersebut dan desa-desa sekitarnya.

Sistem pusat permukiman nasional merupakan salah satu faktor utama yang dipertimbangkan dalam pengembangan Sistranas. Sistranas saling berinteraksi dengan pengembangan wilayah, termasuk pertumbuhan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan-keamanan nasional.

### **3. Tataran Transportasi**

Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatarwil), dan Tataran transportasi Lokal (Tatralok).

#### **a. Tatranas**

Tatranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi laut, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi udara, dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan barang antar simpul atau kota nasional, dan simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

#### **b. Tatarwil**

Tatarwil adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi laut, transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat lunak membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah,

dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

### c. Tatralok

Tatralok adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi laut, transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota lokal, dan dari simpul atau terdekat atau sebaliknya, serta dalam kawasan perkotaan dan perdesaan.

Ruang lalulintas laut (*seaways*) adalah bagian dari ruang perairan yang ditetapkan untuk melayani kapal laut yang berlayar atau berolah gerak pada satu lokasi/pelabuhan atau dari suatu lokasi/pelabuhan menuju ke lokasi/pelabuhan lainnya melalui arah dan posisi tertentu.

Alur pelayaran adalah bagian dari ruang lalulintas laut yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Menurut Warpani, S (1990), bagi Indonesia, peranan angkutan

air , khususnya laut, sangat penting karena Indonesia adalah negara kepulauan. Disamping sistem perangkutan laut, dikenal pula sistem perangkutan danau, sungai, dan kegiatan penyeberangan. Perangkutan laut semakin penting bagi Indonesia karena Indonesia menganut konsep Wawasan Nusantara yang memandang pulau dan laut yang ada diantaranya sebagai satu kesatuan yang utuh. Laut adalah prasarana penghubung antar pulau, dan kekuatan armada angkutan laut adalah satu kunci bagi kelestarian wilayah kesatuan Negara Republik Indonesia dan Perwujudan Wawasan Nusantara.

Berdasarkan fungsi ruang lalulintas laut dikelompokkan atas :

- a. Ruang lalulintas laut dimana pada lokasi tersebut instruksi secara positif diberikan dari pemandu (*sea traffic controller*) kepada nakhoda. Contoh : alur masuk pelabuhan, daerah labuh/ anchorage area, kolam pelabuhan, daerah bandar dan sebagainya.
- b. Ruang lalulintas laut dimana pada lokasi tersebut hanya diberikan informasi tentang lalulintas yang diperlukan meliputi antara lain informasi tentang cuaca, kedalaman, pasang surut, arus gelombang dan lain-lain.

Alur pelayaran terdiri dari alur pelayaran internasional dan alur pelayaran dalam negeri serta alur laut kepulauan untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia (*innoncent passages*), seperti Selat Lombok-Selat Makassar, Selat Sunda-Selat Karimata, Laut Sawu-Laut Banda-Laut Maluku, yang ditetapkan dengan memperhatikan faktor-

faktor pertahanan keamanan, keselamatan berlayar, rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional, tata ruang kelautan, konservasi sumber daya alam dan lingkungan, dan jaringan kabel/pipa dasar laut serta rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.

Keterkaitan antara sarana dan prasarana transportasi saling bergantung satu dengan yang lainnya, sehingga fasilitas pelabuhan harus memadai dan disesuaikan dengan perkembangan teknologi perkapalan.

### **C. Transportasi dan Pengembangan Wilayah**

Dalam Jinca (1997), transportasi laut adalah alat yang dapat memindahkan barang, jasa maupun manusia dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam jangkauan jarak tertentu melalui laut, dimana pada unsur utama dalam sistemnya melibatkan teknologi perkapalan, perairan/kepelabuhanan, tipologi muatan, regulasi dan integrasi antar moda. Dengan perpindahan ini diharapkan akan berpengaruh timbal balik terhadap peningkatan kegiatan sosial, ekonomi, kelembagaan pada suatu wilayah. Disini transportasi laut diharapkan dapat berfungsi sebagai pemberi pelayanan bagi kegiatan usaha manusia dengan cara yang lebih efisien, sehingga dapat menunjang proses terjadinya keseimbangan antar wilayah. Tingkat keterkaitan ekonomi antar pulau diukur dengan presentase dari aliran barang yang keluar/masuk di pulau-pulau.

Jika suatu daerah ingin dikembangkan maka daerah tersebut

harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang menunjang terjadinya pergerakan barang (komoditas) dan manusia dalam melakukan aktivitas ekonomi, sesuai dengan karakteristik geografis. Indonesia adalah negara kepulauan, maka sepatutnya transportasi laut merupakan sub sektor transportasi yang memegang peranan penting dalam kemajuan ekonomi yang pada akhirnya mendukung pengembangan wilayah.

Dari Struktur Pengembangan Wilayah Nasional (SPWTN), terlihat bahwa peranan transportasi laut dalam keteraturan hubungan antar pulau adalah mutlak diperlukan untuk mendukung peningkatan interaksi diantara pusat-pusat pengembangan yang ditimbulkan oleh sektor-sektor pertanian, industri, perdagangan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya. Bentuk integrasi ini ditandai dengan meningkatnya permintaan akan jasa transportasi barang dan penumpang.

Tantangan yang dihadapi dalam rangka pengembangan sistem transportasi laut adalah adanya perbedaan (letak, kualitas dan kuantitas) sumber daya alam dan manusia, sarana dan prasarana ekonomi. Perbedaan ini menyebabkan timbulnya perbedaan jenis dan pemusatan kegiatan masyarakat pada suatu wilayah pengembangan, dan keuntungan komparatif dan menyebabkan terjadinya pola aliran barang yang heterogen baik dari jumlah, jenis maupun arah pergerakan.

Pengembangan pelabuhan terutama pelabuhan utama primer dan sekunder menjadi penting dalam kaitan kedekatan dan kemudahan

pencapaian hubungan dengan jalur jaringan pelayanan internasional dan jaringan antar pulau yang teratur.

Jaringan transportasi laut menggambarkan intensitas kapasitas pelayanan pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat barang dan penumpang. Jaringan transportasi laut ini terutama melayani hubungan antar pulau, antar pelabuhan pada kawasan budidaya dan kawasan andalan antar pulau, dan hubungan dengan pelabuhan internasional. Dalam pengembangan sistem jaringan transportasi laut ini pengembangan sistem kepelabuhanan menjadi penting bagi untuk pengembangan fungsi dan kapasitas pelabuhan utama maupun pelabuhan pengumpul.

Kemajuan ekonomi adalah komponen utama bagi pengembangan wilayah. Sedangkan komponen lainnya seperti struktur politik, kelembagaan sosial, budaya dan kelestarian lingkungan hidup berperan untuk menjamin kesinambungan dan pemerataan dari waktu ke waktu. Dalam mendukung kemajuan ekonomi maka dirasakan pentingnya peranan transportasi baik laut, darat maupun udara.

Ditinjau dari sudut geografis, Indonesia merupakan negara kesatuan yang berbentuk kepulauan (Benua Maritim) yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari laut, sangat dirasakan kebutuhan adanya suatu transportasi efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah dan nyaman. Setiap tahap pembangunan sangat memerlukan transportasi yang efisien sebagai salah satu prasyarat guna kelangsungan dan terjaminnya pelaksanaan pembangunan tersebut.

Salah satu pendukung transportasi ini adalah sub sektor transportasi laut.

Keseimbangan antar daerah disini adalah usaha mewujudkan berlangsungnya kegiatan ekonomi antar daerah yang berimbang, yaitu kegiatan ekonomi yang efisien yang dapat mendorong semakin intensifnya interaksi perdagangan antar daerah/antar pulau, sehingga dapat memberi pengaruh terhadap timbulnya pusat-pusat kegiatan ekonomi daerah yang akhirnya membuka kesempatan yang lebih luas bagi masing-masing wilayah/daerah untuk berkembang.

#### **D. Sistem Pelayanan Transportasi Laut**

Menurut Jinca (2001), dalam perkuliahan Sistem Perencanaan Transportasi, bahwa dermaga, terminal, dan pelabuhan adalah titik simpul dari pergerakan orang atau barang untuk pengalihan moda. Sedangkan pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung dari badai, ombak dan arus, sehingga kapal-kapal dapat melakukan pergerakan, bersandar, membuang jangkar sedemikian rupa sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan aman.

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalulintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut dibedakan berdasarkan fungsi, fasilitas yang dimiliki dan kegiatan operasionalnya, status, jenis, serta penyelenggaraannya. (Departemen Perhubungan, 1997)

Dalam Sistranas (2005), Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Jaringan prasarana terdiri dari simpul dan ruang lalu lintas. Keterpaduan jaringan prasarana moda-moda transportasi mendukung penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda dalam penyediaan pelayanan angkutan yang berkesinambungan. Simpul transportasi merupakan media alih muat yang mempunyai peran yang sangat penting dalam mewujudkan keterpaduan dan kesinambungan pelayanan angkutan. Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/ intermoda meliputi pelayanan angkutan penumpang dan / atau barang.

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut, dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayanan. Jaringan pelayanan transportasi laut dibedakan menurut hirarki dan sifat pelayanan.

Simpul transportasi lokal adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat lokal atau dalam kabupaten/kota serta kecamatan/perdesaan. Jaringan pelayanan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifat pelayanannya.

Terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Sedangkan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional (Sistranas, 2005).

### E. Potensi Hinterland

Pada dasarnya wilayah belakang (*Hinterland*) sangat berpengaruh baik pada sistem transportasi darat maupun transportasi air/laut. Secara khusus berpengaruh pada pelabuhan sebagai node/simpul pergerakan/bangkitan ataupun tarikan yang akan mengakibatkan kejelasan fungsi dari wilayah utama (pusat), wilayah penyangga (*Buffer*) dan wilayah asal (*Orgin*) – tujuan (*Destination*).

Menurut Saroling (2000 ; 10) dalam Sudarman (2005), bahwa perkembangan dan pertumbuhan suatu pelabuhan sangat ditentukan oleh seberapa luas oleh wilayah layanannya. Dengan mengetahui wilayah layanan maka jumlah keluar dan masuknya barang melalui pelabuhan tersebut dapat diketahui. Wilayah layanan suatu pelabuhan dapat dibagi 2 (dua) yaitu wilayah layanan belakang/*hinterland* dan wilayah layanan ke depan/*foreland*. Dari kedua wilayah layanan tersebut maka wilayah layanan belakang/*hinterland* yang menjadi pertimbangan utama dalam pengembangan pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh karena dengan mengetahui wilayah *hinterlad* akan menyebabkan kebutuhan akan barang dari luar wilayah tersebut diketahui. Selain itu penentuan wilayah *foreland* sangat sulit karena seringnya berubah-ubah sementara yang dibutuhkan bukan wilayah tetapi melainkan jumlah barang yang masuk pada pelabuhan tersebut.

Dari kedua wilayah tersebut maka wilayah *hinterland* yang menjadi bahan pertimbangan dalam pengembangan pelabuhan karena:

1. Dengan mengetahui wilayah *hinterland*, besarnya pergerakan yang melalui pelabuhan tersebut dapat diketahui dengan mudah dibanding dengan pergerakan dari wilayah *foreland*.
2. Wilayah *foreland* dari suatu pelabuhan sangat banyak dan sering berubah-ubah, sehingga penentuan wilayah *foreland* suatu pelabuhan secara permanen menjadi sulit.

Menurut Salim (1993), *hinterland* adalah :

1. Daerah yang berhubungan langsung dari dan ke pantai.
2. Daerah yang dilayani oleh satu pelabuhan dan fasilitasnya.
3. Daerah yang dipengaruhi oleh wilayah perkotaan.

Dari ketiga pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa daerah *hinterland* adalah daerah atau wilayah belakang yang terhubung, dapat dilayani dan dipengaruhi dengan satu pelabuhan.

Wilayah *hinterland* pelabuhan sangat tergantung pada tiga kondisi pelabuhan, yaitu :

- (1). Kondisi dimana wilayah tersebut hanya terdapat sebuah pelabuhan
- (2). Kondisi dimana terdapat lebih dari satu pelabuhan dengan kondisi pelabuhan tidak berbeda dan
- (3). Kondisi dimana terdapat lebih dari satu pelabuhan dengan kondisi pelabuhan yang berbeda satu sama lain.

Pada kondisi pertama penentuan wilayah *hinterland* sangatlah mudah, karena seluruh wilayah yang berada di belakang pelabuhan secara otomatis menjadi wilayah *hinterland* pelabuhan tersebut. Pada kondisi kedua *hinterland* ditentukan oleh aksesibilitas pengguna dalam

mencapai pelabuhan tersebut, dimana usuran aksesibilitas dinyatakan dalam bentuk biaya, waktu dan jarak . Sementara pada kondisi ketiga, wilayah *hinterland* pelabuhan oleh aksesibilitas dalam mencapai pelabuhan dan kinerja pelabuhan tersebut. Biasanya pada kondisi ketiga ini teknik wawancara terhadap pengguna pelabuhan sangat membantu dalam menentukan daerah *hinterland* (Tamin, 2000).

Menurut Black (1981) dalam Tamin (2000;32) wilayah *hinterland* sebuah pelabuhan tidak ditentukan oleh batas administrasi, namun ditentukan berdasarkan konsep aksesibilitas. Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan yang menghubungkan. Aksesibilitas adalah merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak, waktu, biaya dan kondisi prasarana atau gabungan dari keempat unsur ini. Dengan demikian wilayah *hinterland* sebuah pelabuhan dapat juga dinyatakan dengan jarak, waktu dan kondisi prasarana atau gabungan dari keempat unsur tersebut.

## **F. Pengembangan Teori dan Konsep**

### **1. Tolak Ukur Sistem Pelayanan Transportasi Laut**

Secara umum indikator kinerja transportasi dapat dibedakan antara dimensi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Dimensi

jaringan prasarana dibagi atas ruang lalu lintas dan terminal. Kedua dimensi di atas dijabarkan dari 14 (empat belas) indikator kinerja sebagaimana pada tabel berikut ini :

**Tabel 1.** Tolak Ukur Sistem Pelayanan Transportasi Laut

No	Indikator Kinerja Transportasi	Dimensi		
		Jaringan Prasarana		Jaringan
		Ruang Lalu lintas	Terminal	Pelayanan
1.	Aksesibel (Accessible)	Panjang ruang lalu lintas terhadap luas wilayah atau penduduk.	Jumlah terminal terhadap luas wilayah atau penduduk.	Panjang jaringan pelayanan terhadap luas wilayah atau penduduk.
2.	Terpadu (Integrated)	Keterpaduan dengan jaringan prasarana moda transportasi lain.	Keterpaduan inter dan antar terminal moda transportasi.	Keterpaduan inter dan antar jaringan pelayanan.
3.	Kapasitas Cukup (Suffisient)	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas jaringan prasarana.	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas terminal.	Jumlah permintaan terhadap kapasitas jaringan pelayanan.
4.	Efisien (Efficient)	Realisasi penggunaan jaringan prasarana terhadap kapasitasnya.	Realisasi penggunaan terminal terhadap kapasitasnya.	Realisasi pelayanan terhadap kapasitas tersedia.
5.	Tarif Terjangkau (Affordable)	Tarif terhadap biaya total pengguna jasa jaringan prasarana.	Tarif terhadap biaya total pengguna jasa terminal.	Tarif terhadap pendapatan pengguna jasa pelayanan.
6.	Selamat (Safe)	Jumlah kecelakaan/kerugian terhadap populasi pada jaringan prasarana.	Jumlah kecelakaan/kerugian terhadap populasi di terminal.	Jumlah kecelakaan/kerugian terhadap jumlah populasi.
7.	Aman (Secure)	Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan prasarana.	Jumlah kejahatan terhadap populasi di terminal.	Jumlah kejahatan terhadap populasi.
8.	Tertib (Discipline)	Jumlah pelanggaran terhadap populasi jaringan prasarana.	Jumlah pelanggaran terhadap populasi di terminal.	Jumlah pelanggaran terhadap populasi.

9.	Mudah (Convenient)	Tingkat kecukupan rambu/informasi di jaringan prasarana.	Tingkat kecukupan rambu/informasi di terminal.	Tingkat kemudahan sebelum dan sesudah naik kendaraan.
10.	Lancar & Cepat (Speed)	Kecepatan rata-rata sepanjang jaringan prasarana.	Kecepatan rata-rata kendaraan dari tiba sampai keluar terminal.	Kecepatan rata-rata pelayanan dari asal ke tujuan.
11.	Teratur (Reguler)	Tingkat kecukupan fasilitas pengaturan sepanjang jaringan prasarana.	Tingkat kecukupan fasilitas pengaturan di terminal.	Jumlah kendaraan berjadwal terhadap populasinya.
12.	Tepat Waktu (Punctual)	Jumlah kendaraan tidak tepat waktu karena jaringan prasarana.	Jumlah kendaraan yang tepat waktu berangkat sesuai standar.	Jumlah kendaraan yang berangkat dan tiba tepat waktu.
13.	Nyaman (Comfort)	-	Luas ruang terminal ber AC terhadap luas total.	Jumlah kendaraan ber AC terhadap populasi.
14.	Polusi Rendah (Low Pollution)	Tingkat pencemaran di ruang lalulintas.	Tingkat pencemaran di terminal.	Jumlah kendaraan wajib uji yang melebihi batas ambang populasi.

Sumber: Sistranas 2005.

## 2. Pengembangan Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi

Pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi laut diarahkan untuk mempersatukan seluruh wilayah, mampu menggerakkan pembangunan nasional dan pembangunan daerah, mampu mengantisipasi kebutuhan sektor lain menukung kawasan pertumbuhan dan mendorong perkembangan daerah terpencil, daerah kritis, daerah perbatasan dan daerah terbelakang lainnya serta mampu mengantisipasi perkembangan perdagangan internasional, regional dan nasional.

Dalam sistranas (2005), mengatakan bahwa pengembangan

transportasi nasional diorientasikan pada upaya penyeimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan pada masing-masing tataran dengan memperhatikan aspek komersial dan aspek keperintisan, aspek keselamatan, keunggulan masing-masing moda transportasi sesuai dengan kondisi geografi, kependudukan, dan sumber daya alam, yang diarahkan untuk mengintegrasikan dan mengkombinasikan moda yang ada, baik transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, udara, maupun pipa, sesuai dengan potensi wilayah dalam arah perwujudan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi, sebagai berikut:

a. Jaringan Prasarana

Ruang lalulintas transportasi laut pada Tataran Nasional yaitu alur laut dan alur masuk pelabuhan yang dapat dilayani oleh kapal trayek luar negeri dan trayek utama dalam negeri. Pada Tataran Wilayah yaitu alur laut yang menjadi penghubung antar pelabuhan regional dalam suatu provinsi dan penghubungnya antara pelabuhan regional dengan pelabuhan utama (*trunk port*) maupun alur masuk pelabuhan regional. Pada Tataran Lokal merupakan alur laut yang secara teknis dapat dilayani dalam suatu kabupaten/kota, serta alur laut yang menghubungkan pelabuhan lokal dengan pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

Pada Tataran Lokal, perlu dikembangkan pelabuhan lokal sebagai

pelabuhan pengumpan pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional dan sebagai tempat pelayanan penumpang untuk daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, dan daerah terbatas yang hanya didukung oleh moda transportasi laut.

Pada Tatrawil, perlu dikembangkan pelabuhan regional sebagai pelabuhan pengumpan pada pelabuhan internasional hub (arteri primer), pelabuhan internasional, pelabuhan nasional.

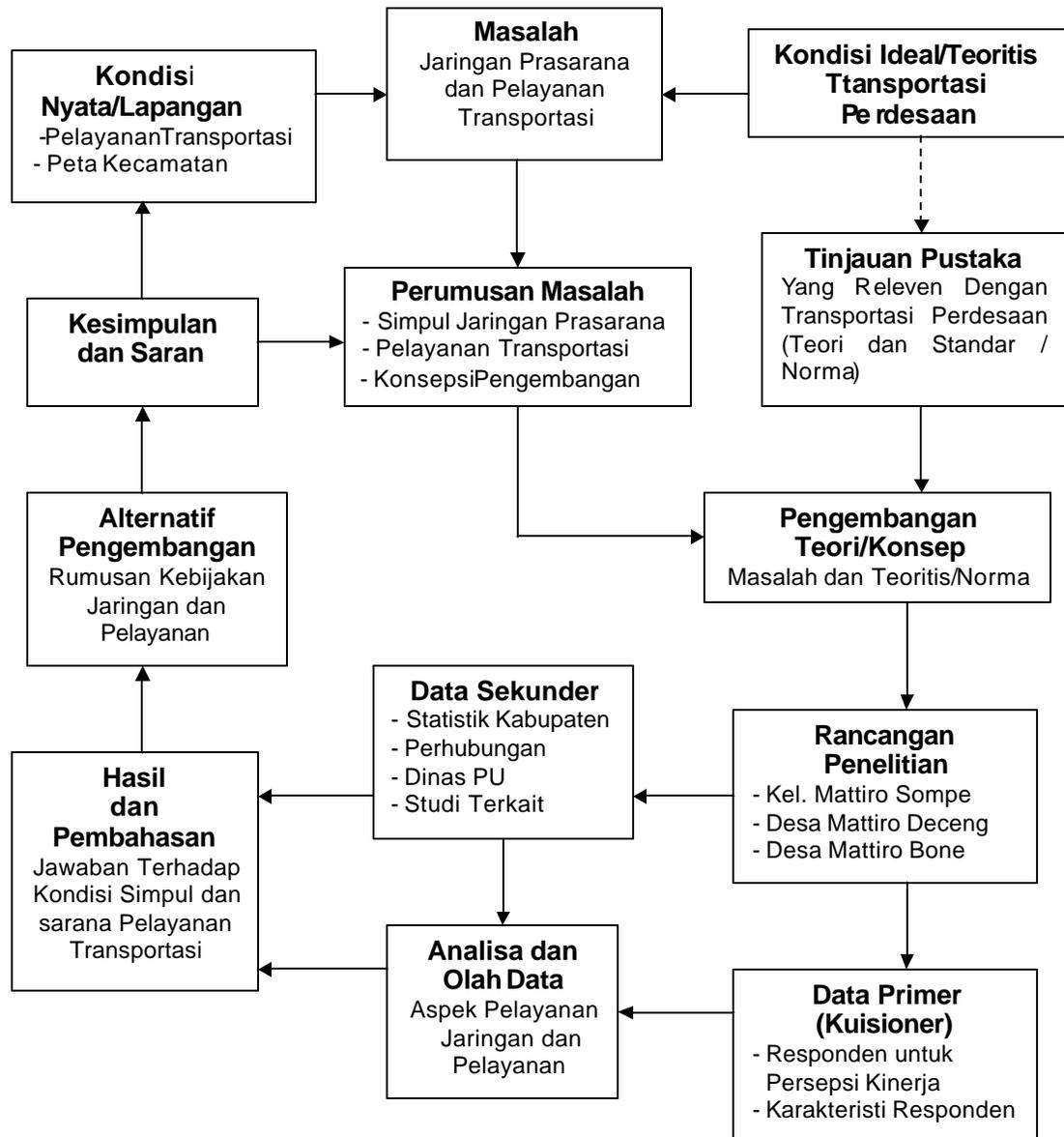
Pengembangan prasarana dan sarana transportasi multi moda yang terintegrasi atau terpadu dengan pengembangan teknologi transportasi petikemas ditentukan oleh beberapa faktor antara lain: (i). perubahan spatial/ruang berpengaruh pada perencanaan aksesibilitas jaringan moda transportasi laut dan darat, pengembangan demand angkutan di wilayah *hinterlandnya*, serta sistem jaringan dan terminal alih muat, (ii) sistem organisasi berdampak pada *scheduling* multimoda, transportasi *hinterland*, sistem logistik dan sistem administrasi serta konsolidasi antarmoda transportasi dan keterpaduannya, (iii) dan teknologi berpengaruh terhadap peningkatan produktifitas alat bongkar/muat, fasilitas penanganan petikemas, efisiensi terminal dan berimplikasi dengan sistem komputerisasi dan fasilitas inter dan antar moda.

#### b. Jaringan Pelayanan

Jaringan prasarana transportasi laut pada Tatrawil yaitu trayek luar negeri dan trayek utama dalam negeri diarahkan mampu melayani

antar pelabuhan hub internasional, internasional dan nasional secara langsung. Trayek luar negeri menghubungkan pelabuhan dalam negeri dengan luar negeri, sedangkan trayek utama dalam negeri menghubungkan antar pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Jaringan pelayanan pada Tatrawil merupakan trayek pengumpul yang mampu memberi aksesibilitas dari pelabuhan regional. Jaringan pelayanan transportasi laut pada Tatalok yaitu trayek dalam negeri yang berfungsi sebagai pengumpan yang mampu melayani pergerakan orang dan barang sebagai pengumpan yang mampu melayani pergerakan orang dan barang dari daerah kecamatan dan daerah tertinggal.

### G. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 1. Kerangka Pikir Penelitian