

TUGAS AKHIR

**KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI
PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA
DI KAWASAN TIMUR INDONESIA**



Oleh

LUCKY CHRISALNO MESDINA

45 86 04 0582

**FAKULTAS TEKNIK
JURISAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

2003

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi :

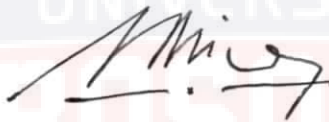
**KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI
PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA
DI KAWASAN TIMUR INDONESIA**

Nama Mahasiswa : **LUCKY CHRESALNO MESOINA**

Nomor Pokok : 45 86 04 0582

DISETUJUI OLEH KOMISI PEMBIMBING

Pembimbing I



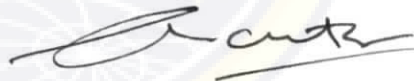
Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr

Pembimbing II



Dra. Umi Salamah, Ms.Tr

Pembimbing III



Ir. Nur Syam Aksa

MENGETAHUI

Dekan Fakultas Teknik
Universitas "45"



Ir. M. Natsir Abduh MSi
NIK: D.450.070

Ketua Jurusan Teknik
Perenc. Wil. & Kota Univ "45"



Ir. Batara Surya, M.Si
NIK: D.450.209

HALAMAN PENERIMAAN

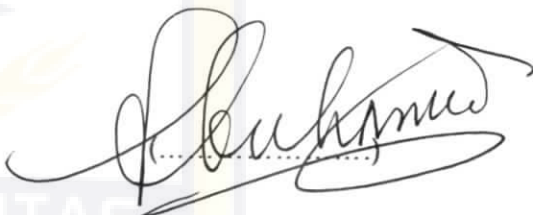
Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar, Nomor SK./66/FT/U-45/IV/2003 Tanggal 15 April 2003, Tentang PANITIA DAN PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA, maka :

Pada Hari / Tanggal : Sabtu, 19 April 2003
Skripsi Atas Nama : LUCKY CHRESALNO MESOINA
Nomor Pokok/ NIRM : 45 86 04 0582

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Akhir Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar, Setelah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Negara Jenjang Strata Satu (S-1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

PENGAWAS UMUM

PROF. DR. H. ABU HAMID
Rektor Universitas "45" Makassar



TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

Ketua : Ir. Murshal Manaf, MSP

Sekretaris : Ir. Muh. Ridwan, M.Si

Anggota : Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr

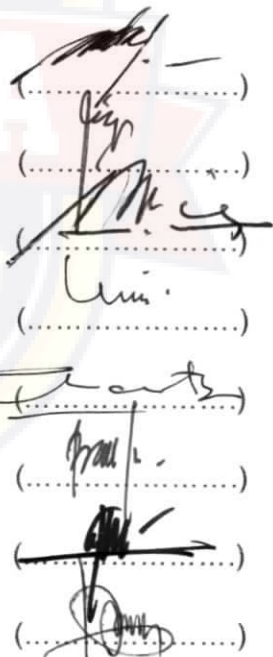
Dra. Umi Salamah, Ms.Tr

Ir. Nur Syam Aksa

Ir. Batara Surya, M.Si

Ir. Agus Salim, M.Si

Ir. Sya fri



Disahkan :
Rektor Universitas "45" Makassar



PROF. DR. H. ABU HAMID

Diketahui :

Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar



IR. BATARA SURYA, M.SI

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yesus Kristus, oleh karena hanya dengan segala kuasa dan kemurahanNya maka penulisan tugas akhir yang menyita waktu lama ini dapat dirampungkan. Tugas akhir ini berjudul: Kondisi Lalulintas Penumpang Kapal Pelni pada Pelabuhan-pelabuhan Utama di Kawasan Timur Indonesia.

Perampungan tugas akhir ini merupakan prasyarat untuk menyanggah gelar Sarjana Teknik (S.T.) dari Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) Fakultas Teknik Universitas '45' Makassar.

Pada kesempatan ini, tidak lupa penulis sampaikan terima kasih kepada:

Kedua orangtuaku yang tercinta, CH. F. Mesoina dan M.J. Hetharie yang telah memelihara serta membesarkan penulis disertai dukungan doa dan bantuan materil yang terhingga. Demikian pula kedua adikku yang tersayang Nando di Jakarta dan Dian yang sementara menimba ilmu di perguruan tinggi, keduanya telah memberi bantuan sangat berarti bagi penulis. Kontribusi sangat berharga juga diberikan oleh pembimbing utamanya dari Ibu Dra. Umi Salamah, Ms.Tr. selaku pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga dan literatur selama masa pembimbingan. Kepada rekan-rekan angkatan '86 yang telah memberikan banyak bantuan secara sukarela dalam bentuk arahan dan dorongan moril terutama kepada Saudara Ir. Mansur Tiro dan Ir. Murshal Manaf, MSP tidak lupa penulis sampaikan terima kasih. Kepada sahabatku Juli dan rekan-rekanku lainnya yang telah banyak membantu terutama Accung, Rais, Kiki serta Udin, penulis sampaikan banyak terima kasih.

Penulis telah mempresentasikan Tugas Akhir ini pada forum "Ujian Meja" yang dihadiri para penguji serta kedua pembimbing dan menjadi kesyukuran tersendiri oleh karena hasilnya tergolong sangat memuaskan. Meskipun demikian, disadari sepenuhnya bahwa masih terdapat banyak kekurangan di dalam tugas akhir ini utamanya menyangkut materi serta teknik pembahasannya. Oleh karenanya dalam kesempatan ini penulis tetap harapkan koreksi yang konstruktif, serta penelitian lanjutan menyangkut pengembangan sistem transportasi laut yang integratif dan berkelanjutan dengan sistem transportasi darat serta transportasi udara bahkan dengan sektor-sektor pembangunan lainnya.

Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi yang membutuhkannya. Terima kasih.

Makassar, 25 April 2003
Penulis,

LUCKY C. MESOINA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PENERIMAAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN	I - 1
A. Latar Belakang Penelitian	I - 1
B. Perumusan Masalah	I - 5
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	I - 6
D. Wilayah Penelitian dan Lingkup Bahasan	I - 7
1. Cakupan Wilayah Penelitian	I - 7
2. Lingkup Bahasan	I - 8
E. Alur Pikir Penelitian	I - 10
F. Metode Penelitian	I - 12
1. Tahapan Penelitian	I - 12
2. Sumber dan Jenis Data	I - 12
3. Tahap Analisis	I - 13
G. Definisi Operasional.....	I - 15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	II - 1
A. Pengertian Substantif Terkait Dengan Topik Penelitian	II - 1
1. Pengertian Lalulintas Penumpang Kapal PELNI.....	II - 1
2. Pengertian Pelabuhan-pelabuhan Utama	II - 2
B. Sistem Transportasi	II - 3
C. Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalulintas	II - 5
1. Jenis Tata Guna Lahan	II - 7
2. Jumlah Aktivitas dan Intensitas Guna Lahan	II - 7
D. Konsep dan Kegunaan PDRB	II - 7
E. Konsep dan Arah Pengembangan Ruang Wilayah Nasional	II - 10
1. Konsep Pengembangan Wilayah Dalam RTRWN	II - 10
2. Sistem Pusat-pusat Pertumbuhan Wilayah	II - 13
3. Sistem Jaringan Transportasi Laut Nasional dan Subregional	II - 14
F. Regulasi di Sektor Transportasi Laut Nasional dan Subregional	II - 19
1. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988	II - 19
2. Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991	II - 20
3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 1996	II - 23
4. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999	II - 25

5. Kepmen Perhubungan Nomor 26 Tahun 1998	II - 26
6. KD. PELINDO IV Nomor 25 Tahun 1999	II - 27

BAB III RONA AWAL DAN POTENSI KAWASAN TIMUR INDONESIA (KTI)	III - 1
A. Aspek Kependudukan	III - 1
1. Perkembangan Jumlah Penduduk	III - 1
2. Kepadatan Penduduk	III - 2
B. Aspek Perekonomian	III - 5
C. Aspek Kondisi Fisik KTI	III - 9
1. Provinsi Kalimantan Timur	III - 9
2. Provinsi Sulawesi Utara	III - 9
3. Provinsi Sulawesi Tengah	III - 10
4. Provinsi Sulawesi Tenggara	III - 10
5. Provinsi Sulawesi Selatan	III - 11
6. Provinsi Maluku	III - 11
7. Provinsi Irian Jaya	III - 12
D. Aspek Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	III - 13
1. Sarana Transportasi Laut	III - 13
2. Prasarana Transportasi Laut	III - 17
a. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Kalimantan Timur	III - 21
1) Pelabuhan Balikpapan	III - 21
2) Pelabuhan Samarinda	III - 22
3) Pelabuhan Tarakan	III - 23
b. Pelabuhan-pelabuhan di Pulau Sulawesi	III - 24
1) Pelabuhan Bitung	III - 24
2) Pelabuhan Gorontalo	III - 25
3) Pelabuhan Pantoloan	III - 26
4) Pelabuhan Makassar	III - 26
5) Pelabuhan Parepare	III - 27
6) Pelabuhan Kendari	III - 28
c. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Maluku	III - 29
1) Pelabuhan Ambon	III - 29
2) Pelabuhan Ternate	III - 30
d. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Irian Jaya	III - 30
1) Pelabuhan Sorong	III - 30
2) Pelabuhan Merauke	III - 31
3) Pelabuhan Jayapura	III - 31
4) Pelabuhan Biak	III - 32
5) Pelabuhan Manokwari	III - 33
6) Pelabuhan Fakfak	III - 33

E. Potensi Sumberdaya Alam dan Buatan di KTI	III - 36
1. Provinsi Kalimantan Timur	III - 36
2. Provinsi di Pulau Sulawesi	III - 38
3. Provinsi Maluku	III - 44
4. Provinsi Irian Jaya	III - 47

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Lalulintas Penumpang Kapal Pelni.....	IV - 1
1. Embarkasi dan Debarkasi di Tiap Pelabuhan	IV - 1
2. Pertumbuhan Lalulintas Penumpang di Tiap Pelabuhan	IV - 6
a. Pelabuhan di Provinsi Kalimantan Timur	IV - 6
b. Pelabuhan di Provinsi Sulawesi Utara	IV - 7
c. Pelabuhan di Provinsi Sulawesi Tengah	IV - 9
d. Pelabuhan di Provinsi Sulawesi Selatan	IV - 10
e. Pelabuhan di Provinsi Sulawesi Tenggara	IV - 11
f. Pelabuhan di Provinsi Maluku	IV - 12
g. Pelabuhan di provinsi Irian Jaya	IV - 14
B. Kondisi Lalulintas Kapal Pelni	IV - 17
1. Rute Pelayaran Kapal Pelni	IV - 17
2. Kunjungan (<i>call</i>) Kapal Pelni	IV - 21
C. Pengaruh Faktor Penduduk dan Perekonomian Terhadap Jumlah Penumpang Kapal Pelni di Tiap Provinsi	IV - 25
1. Pengaruh Faktor Penduduk	IV - 25
a. Provinsi Kalimantan Timur	IV - 26
b. Provinsi Sulawesi Utara	IV - 27
c. Provinsi Sulawesi Tenggara	IV - 27
2. Pengaruh Faktor Perekonomian	IV - 28
a. Provinsi Sulawesi Tengah	IV - 29
b. Provinsi Sulawesi Selatan	IV - 30
c. Provinsi Maluku	IV - 31
d. Provinsi Irian Jaya	IV - 32
D. Perkiraan Jumlah Penumpang Kapal PELNI di Tiap Provinsi	IV - 33
1. Jumlah Penumpang di Provinsi Kalimantan Timur	IV - 33
2. Jumlah Penumpang Tiap Provinsi di Pulau Sulawesi	IV - 33
3. Jumlah Penumpang di Provinsi Provinsi Maluku	IV - 34
4. Jumlah Penumpang di Provinsi Irian Jaya	IV - 35

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	V - 1
B. Saran-saran	V - 6

AFTAR PUSTAKA

AMPIRAN TABEL

DAFTAR TABEL

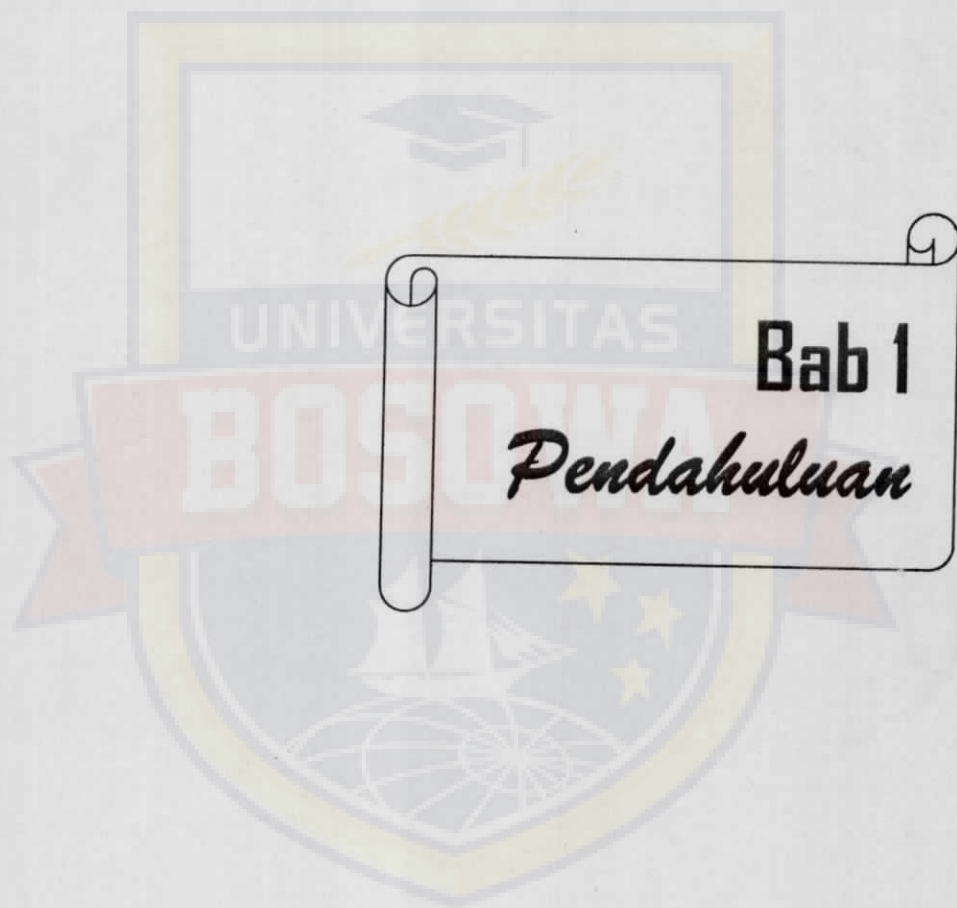
No. Tabel	U r a i a n	Halaman
2.1	Arahan Hirarki Pelabuhan dan Fungsi Kota-kota di KTI	II - 17
2.2	Klasifikasi Pelabuhan Menurut Fungsinya di KTI Tahun 1999	II - 22
2.3	Klasifikasi Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Kawasan di KTI Menurut Kelas Tahun 1999	II - 28
3.1.	Perkembangan Penduduk di KTI Tahun 1995 Hingga 1999	III - 2
3.2.	Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk di KTI	III - 3
3.3.	PDRB di Tiap Provinsi Dalam Lingkup KTI Tahun 1995 Hingga 1999	III - 7
3.4.	Karakteristik dan Perkembangan Armada Kapal Pelni di KTI Tahun 1995 Hingga 1999	III - 16
3.5	Potensi Sumberdaya Alam di Kawasan Andalan yang Diprioritaskan Pengembangannya di KTI	III - 52
4.1.	Realisasi Penumpang Kapal Pelni di KTI Tahun 1995 Hingga 1999	IV - 4
4.2.	Tingkat Pertumbuhan Penumpang Kapal PELNI di KTI Tahun 1995 Hingga 1999	IV - 16
4.3.	Rute Pelayaran dan Jadwal Kunjungan Kapal Pelni di KTI Tahun 1999	IV - 19
4.4	Target, Realisasi dan Persentase Kunjungan (<i>call</i>) Kapal PELNI di Tiap Pelabuhan Tahun 1995 Hingga 1999.....	IV - 24

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1	Pola Pengembangan Kawasan dan Fungsi Kota-kota di KTI
Lampiran 2	Letak Administrasi dan Landasan Hukum Penetapan Kawasan Andalan di Tiap Propinsi Dalam Lingkup KTI Tahun 1999
Lampiran 3	Jenis Penggunaan Lahan Tiap Propinsi di KTI Tahun 1998
Lampiran 4	Luas dan Jenis Ruangan Terminal Penumpang di Tiap Pelabuhan Utama Dalam Lingkup KTI Tahun 1999
Lampiran 5	Distribusi Variabel Jumlah Penumpang, Jumlah Penduduk dan PDRB Total Tiap Propinsi di KTI Tahun 1995-1999
Lampiran 6	Hasil Analisis Regresi Linear Berganda
Lampiran 7	Perkembangan Penumpang Debarkasi dan Embarkasi Dari Tahun Data (1995-1999) Hingga Tahun Proyeksi (2004)

DAFTAR GAMBAR

No. Gambar	Uraian	Halaman
1.1	Bagan Alur Pikir Penelitian	I - 11
2.1	Bagan Sistem Transportasi Makro	II - 3
2.2	Bagan Bangkitan dan Tarikan Lalulintas	II - 6
2.3	Peta Arah Pengembangan Fungsi Pelabuhan di KTI	II - 18
3.1.	Peta Cakupan Wilayah Studi	III - 4
3.2.	Diagram Perbandingan Luas (%) antara Tiap Provinsi di Wilayah Studi dengan Provinsi Lainnya di Indonesia Tahun 1999	III - 13
3.3.	Peta Sebaran Pelabuhan-pelabuhan Utama di KTI	III - 35
4.1.	Histogram Embarkasi dan Debarkasi Pada Setiap Pelabuhan di KTI Tahun 1995 Hingga 1999.....	IV - 5
4.2.	Peta Rute Pelayaran Kapal-Kapal Pelni di KTI Tahun 1995 Hingga Tahun 1999	IV - 20
4.3.	Grafik Realisasi Kunjungan Kapal Pelni pada pelabuhan-pelabuhan Utama di KTI, Tahun 1995 Hingga 1999.....	IV - 25
4.4.	Grafik Perbandingan Jumlah Penumpang Tiap Provinsi Antara Tahun Data (1995-1999) dengan Tahun Proyeksi (2004)	IV - 35



Bab 1

Pendahuluan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Sebagai negara bahari dengan luas kawasan perairan sekitar 5,8 juta Km² yang terdiri atas 3,1 juta Km² perairan Indonesia dan 2,7 Km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) menyebabkan transportasi laut di Indonesia memegang peranan penting bahkan strategis. Kenyataan itu ditunjang pula oleh letak geografis Indonesia yang berada pada posisi silang yakni antara dua benua dan dua samudera, serta berada tepat pada jalur perdagangan internasional terutama yang menghubungkannya dengan *New Industrial Countries (NIC)* termasuk di dalamnya dengan negara-negara ASEAN lainnya. Selain itu wilayah Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 43.737 mil laut atau sekitar 81.000 Km sehingga mampu menciptakan konfigurasi dan ciri khas benua maritim.

Pada umumnya pulau-pulau di wilayah Indonesia telah mengalami perkembangan yang cukup berarti, akan tetapi mengingat letak dan kondisi geografis yang berbeda menyebabkan perbedaan dalam tingkat perkembangan. Pulau Jawa dan Sumatera yang termasuk dalam Kawasan Barat Indonesia (KBI) merupakan bagian nusantara yang lebih dulu mengalami perkembangan dibanding Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Dengan cakupan wilayah laut yang luas serta ditunjang oleh potensi sumberdaya alam, maka KTI mempunyai prospek ekonomis untuk

dikembangkan bahkan untuk perekonomian nasional. Kondisi ini memberi peluang terhadap kemungkinan lebih berkembangnya KTI pada pembangunan wilayah nasional ke depan, yaitu melalui pengembangan potensi kelautan termasuk di dalamnya industri kelautan dan wisata bahari. Salah satu upaya untuk memacu perkembangan KTI adalah lebih mengoptimalkan sistem transportasi laut di kawasan ini. Hal itu disebabkan selain oleh karena kondisi geografis wilayah juga oleh keterjangkauan secara ekonomis masyarakat luas terhadap moda transportasi laut dibanding moda transportasi lainnya (Strategi Pengembangan KTI, 1995:15).

Dalam kaitan itu, maka melalui pemahaman terhadap kondisi dan potensi Indonesia secara menyeluruh termasuk di dalamnya potensi KTI, pemerintah telah merumuskan kebijakan pembangunan makro yang tertuang dalam GBHN 1993 yang secara eksplisit mengemukakan bahwa pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan nasional dan pembangunan daerah terutama di KTI, dengan mengutamakan keteraturan kunjungan kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan maupun kegiatan pembangunan lainnya. Sebagai tindak lanjut dari kebijakan tersebut adalah telah disusun pula kebijaksanaan pembangunan yang lebih komprehensif sebagaimana yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) pada tahun 1995 serta ditindaklanjuti oleh perumusan strategi pengembangan KTI pada tahun 1997. Pendapat yang mendukung kebijaksanaan tersebut adalah seperti dikemukakan oleh Ridwan AS., dan Hartini S., (Jurnal PWK, 1997:49) yakni bahwa transportasi laut ditujukan untuk menghubungkan wilayah-wilayah yang mempunyai potensi ekonomis (*ship follow the trades*), dimana dalam

pelayarannya dapat pula dimanfaatkan untuk melayani wilayah-wilayah terisolir (*ship promote the trades*). Oleh karena itu peran transportasi laut bagi mobilitas barang maupun penumpang di KTI sangat besar bahkan vital.

Untuk mengakomodir kebijaksanaan pengembangan KTI maka PT. Pelayaran Nasional (PT. Pelni) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di sektor jasa transportasi penumpang laut berupaya untuk memenuhi arus pergerakan penumpang di wilayah perairan Indonesia. Sampai tahun 1999 perusahaan pelayaran nasional ini telah mengoperasikan armada sebanyak 23 unit kapal yang melayani rute pelayaran antarpelabuhan yang tersebar dalam wilayah nusantara. Khusus di KTI, PT. Pelni telah mengoperasikan sebanyak 15 unit kapal dengan jadwal pelayarannya secara reguler/liner dan menghubungkan 44 unit pelabuhan di kawasan bagian timur Indonesia. Pangsa pasar perusahaan pelayaran nasional ini terhadap lalu lintas penumpang di Indonesia sekitar 90%, sedangkan untuk lingkup KTI sekitar 95% (PT. Pelni Cabang Makassar, 2000).

Jika ditinjau berdasarkan data kunjungan (*call*) kapal PT. Pelni tahun 1995 sampai 1999 menunjukkan bahwa seluruh kunjungan armada perusahaan tersebut di setiap pelabuhan utama di KTI berkisar antara 83,3% sampai 100%. Dengan kata lain telah terjadi perbedaan antara jadwal kunjungan kapal yang telah disusun oleh manajemen PT. Pelni dengan realisasi kunjungan kapal di beberapa pelabuhan. Realitas ini tentunya berdampak negatif terhadap pemenuhan terhadap besarnya permintaan pergerakan penumpang serta citra perusahaan yang bersangkutan. Lebih dari itu adalah dapat berdampak negatif terhadap perkembangan setiap wilayah dalam lingkup KTI.

Pada sisi lain, jika ditinjau dari kondisi perekonomian wilayah yang tercermin dalam nilai total PDRB dalam kurun waktu yang sama menunjukkan bahwa nilai total PDRB di setiap provinsi dalam lingkup KTI mengalami peningkatan yang cukup berarti. Sebagai contoh, total PDRB Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 1995 hanya sebanyak Rp. 24.118.257.000,- sedangkan pada tahun 1999 telah mencapai Rp. 55.739.121.000,- atau mengalami peningkatan sebesar 131% selama kurun waktu lima tahun. Demikian halnya pada Provinsi Sulawesi Selatan, dimana total PDRB wilayah ini pada tahun 1995 hanya sebanyak Rp.11.833.098.000,- sedangkan pada tahun 1999 telah mencapai Rp.24.064.893.000,- atau mengalami peningkatan sebesar 103% selama kurun waktu lima tahun. Lonjakan peningkatan total PDRB berlangsung pula di Provinsi Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Maluku dan Provinsi Irian Jaya.

Pada sisi lain, jika ditinjau dari aspek kependudukan utamanya perkembangan jumlah penduduk dalam kurun waktu 1995 sampai 1999, maka diketahui bahwa telah terjadi peningkatan yang cukup berarti di setiap provinsi dalam lingkup KTI. Jumlah penduduk di Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 1995 tercatat sebanyak 2.251.501 jiwa, sedangkan pada tahun 1999 telah menjadi 2.525.480 jiwa. Demikian halnya pada Provinsi Sulawesi Selatan, dimana pada tahun 1995 penduduk wilayah ini baru mencapai 7.478.468 jiwa, sedangkan pada tahun 1999 telah mencapai 7.978.435 jiwa.

Kondisi yang sama berlaku pula pada jumlah penumpang (embarkasi dan debarkasi) yang berhasil diangkut oleh seluruh armada PT. Pelni di tujuh belas pelabuhan pada tujuh provinsi di KTI. Jumlah penumpang embarkasi

dan debarkasi yang berhasil diangkut oleh kapal-kapal Pelni di Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 1995 sebanyak 601.371 orang, sedangkan pada tahun 1999 telah mencapai 1.369.389 orang penumpang. Begitupun pada Provinsi Sulawesi Selatan, dimana pada tahun 1995 jumlah penumpang dari dan ke wilayah ini melalui Pelabuhan Makassar dan Parepare baru mencapai 513.231 penumpang, sedangkan pada tahun 1999 telah mencapai 1.789.512 penumpang.

Kenyataan seperti diuraikan di atas tentunya menimbulkan beberapa hipotesis menyangkut terdapatnya keterkaitan antara jumlah penduduk dan faktor perekonomian (utamanya total PDRB) di tiap provinsi pada satu sisi dengan jumlah penumpang yang berhasil diangkut oleh armada kapal PT. Pelni pada sisi lainnya.

Berkaitan dengan itu, maka pembahasan di dalam tugas akhir ini akan mengkaji tentang kondisi lalulintas penumpang yang menggunakan kapal-kapal penumpang PT. Pelni di tiap pelabuhan utama dalam lingkup KTI selama kurun waktu tahun 1995 sampai 1999.

Perumusan Masalah

Sebagaimana uraian latar belakang, maka terdapat tiga masalah yang akan dibahas dalam tugas akhir ini dan selanjutnya tersusun di dalam suatu rumusan seperti berikut:

- (1) Bagaimanakah kondisi lalulintas penumpang yang menggunakan kapal-kapal PT. Pelni di tiap pelabuhan dalam lingkup KTI selama kurun waktu tahun 1995 - 1999?

- (2) Sejauhmana pengaruh dari faktor penduduk dan perekonomian terhadap jumlah penumpang di tiap provinsi selama kurun waktu tersebut di atas?
- (3) Berapa perkiraan jumlah penumpang kapal Peln di KTI sampai kurun waktu lima tahun ke depan?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Sebagaimana uraian latar belakang dan perumusan masalah di atas, maka tujuan penulisan tugas akhir ini adalah:

- (1) Untuk mengetahui kondisi lalulintas penumpang kapal Peln yang melayani rute pelayaran antarpelabuhan dan atau antarprovinsi dalam lingkup KTI selama kurun waktu tahun 1995 sampai 1999.
- (2) Untuk mengetahui sejauhmana pengaruh dari faktor penduduk dan faktor perekonomian terhadap jumlah penumpang yang menggunakan kapal-kapal Peln di tiap provinsi dalam lingkup KTI selama kurun waktu tahun 1995 sampai 1999.
- (3) Untuk mengetahui perkiraan jumlah penumpang yang menggunakan kapal-kapal Peln di KTI hingga tahun 2004.

Adapun kegunaan dari hasil penelitian ini dapat diuraikan dalam dua segi pengamatan yakni :

- (1) Dari segi keilmuan, dapat digunakan sebagai khasanah bagi institusi pemerintah termasuk di dalamnya BUMN yang berkompeten dengan perencanaan serta pengelolaan transportasi laut untuk dijadikan sebagai bahan analisis sistem transportasi laut di Indonesia khususnya di KTI.

- (2) Dari segi pengembangan, dapat digunakan sebagai referensi bagi para peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian lanjutan menyangkut lalulintas penumpang kapal laut ataupun penelitian yang terkait dengan sistem transportasi secara menyeluruh.

D. Wilayah Penelitian dan Lingkup Bahasan

1. Cakupan Wilayah Penelitian

Meskipun pada saat pembentukan Dewan Pengembangan KTI melalui Keputusan Presiden Nomor 120 tahun 1993 (sebagaimana telah diubah melalui Keppres Nomor 13 Tahun 2000) KTI meliputi tiga belas wilayah provinsi, namun demikian di dalam tugas akhir ini cakupan KTI atau wilayah studi dibatasi hanya meliputi 7 (tujuh) provinsi yaitu : Kalimantan Timur, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Selatan, Maluku dan Provinsi Irian Jaya (saat ini dikenal dengan nama Provinsi Papua). Khusus untuk Provinsi Maluku masih dianggap wilayah yang belum dimekarkan menjadi dua provinsi. Demikian halnya dengan Provinsi Gorontalo yang dianggap masih menyatu dengan Provinsi Sulawesi Utara.

Adapun dasar penetapan cakupan wilayah studi ini adalah relevansinya dengan wilayah kerja dari PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV yang membawahi 17 (tujuh belas) pelabuhan yang tersebar di tujuh wilayah provinsi, dimana kantor pusatnya berada di Kota Makassar. Luas total wilayah studi dalam penelitian ini mencakup daratan dan lautan seluas 902.632 Km² atau kurang lebih 46,7% dari luas wilayah negara Indonesia.

2. Lingkup Bahasan

Sebagaimana topik pembahasan, perumusan masalah serta tujuan dan kegunaan penelitian, maka lingkup bahasan di dalam tugas akhir ini merupakan sebuah tinjauan terhadap kondisi lalulintas penumpang yang menggunakan armada PT. Pelnindo dalam lingkup KTI. Kondisi lalulintas penumpang di dalam tugas akhir ini dibatasi pada empat aspek bahasan yaitu:

- a. kondisi yang menyatakan peningkatan atau penurunan jumlah penumpang embarkasi dan debarkasi di tiap pelabuhan dalam kurun waktu tahun 1995 hingga 1999.
- b. kondisi yang menyatakan lancar tidaknya kunjungan (*call*) kapal di tiap pelabuhan, yaitu perbandingan antara jadwal *call* kapal yang telah ditetapkan oleh PT. Pelnindo dengan realisasinya di tiap pelabuhan.
- c. Kondisi yang mampu menyatakan ada tidaknya pengaruh dari faktor penduduk dan perekonomian (PDRB) terhadap jumlah penumpang kapal Pelnindo di tiap provinsi.
- d. Kondisi yang mampu menghitung prakiraan jumlah penumpang kapal Pelnindo di tiap provinsi hingga lima tahun ke depan (tahun 2004).

Adapun dasar pembatasan terhadap lingkup bahasan tentang lalulintas penumpang di dalam tugas akhir ini adalah karena data mengenai asal dan tujuan (A→T) setiap penumpang yang terangkut oleh tiap kapal Pelnindo yang menghubungkan pelabuhan asal ke pelabuhan

tujuan di KTI selama periode tahun 1995 sampai tahun 1999 tidak tersedia. Ketidaksediaan data penumpang dimaksud disebabkan oleh belum sepenuhnya diterapkan sistem administrasi embarkasi dan debarkasi yang memadai terutama menyangkut inventarisasi dan rekapitulasi data penumpang. Selain itu, kemampuan teknis administrasi para aparat di lapangan yang relatif terbatas. Keadaan seperti demikian berlaku pula untuk data bongkar muat barang.

Jenis pelabuhan yang dibahas yakni hanya mencakup Pelabuhan Yang Diusahakan yang dapat didefinisikan sebagai pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV, untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat penumpang. Dengan demikian jenis pelabuhan yang akan dibahas di dalam tugas akhir ini tidak termasuk Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan, Pelabuhan Khusus (Pelsus), Dermaga Umum maupun Dermaga Khusus (Dersus). Jumlah seluruh Pelabuhan Yang Diusahakan dalam lingkup studi ini sebanyak 17 (tujuh belas) unit.

Sedangkan untuk melihat mobilitas penumpang kapal Pelnis serta perkiraannya hingga lima tahun ke depan (tahun 2004), hanya digunakan 2 (dua) faktor penentu atau pengaruh yaitu jumlah penduduk dan faktor perekonomian utamanya total PDRB yang dihasilkan setiap wilayah provinsi.

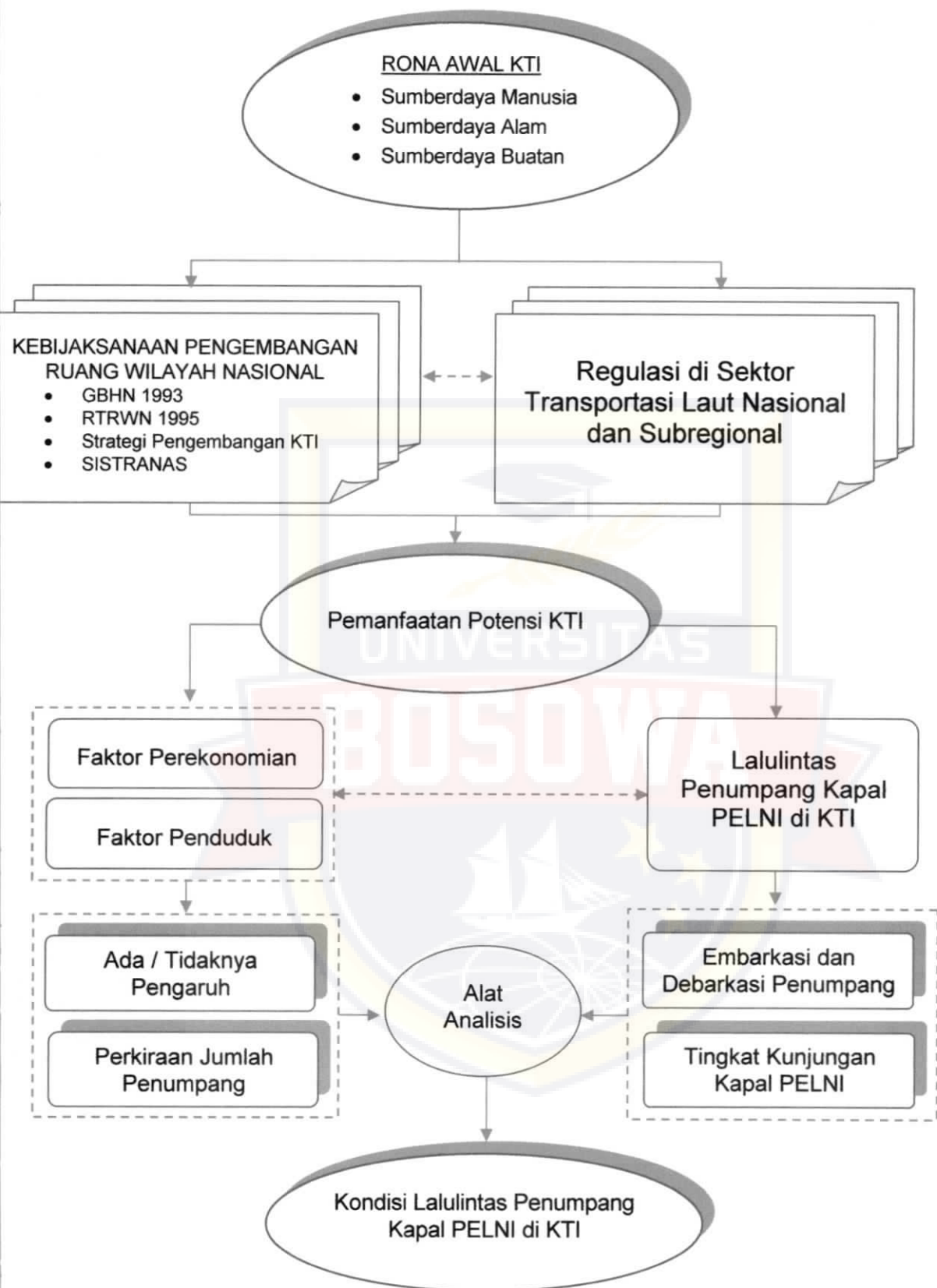
E. Alur Pikir Penelitian

Berlandaskan pada uraian latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penulisan serta lingkup bahasan, maka fokus pembahasan yang akan dikaji adalah memahami kondisi lalulintas penumpang yang tercermin dari jumlah embarkasi dan debarkasi penumpang di tiap pelabuhan maupun di tiap provinsi yang ditunjang oleh intensitas *call* kapal-kapal Pelni di tiap pelabuhan utama di Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Selanjutnya, melalui aplikasi model analisis sederhana digunakan dua faktor pengaruh terhadap penumpang yaitu faktor penduduk dan perekonomian. Kedua faktor tersebut diasumsikan turut menentukan jumlah penumpang yang diangkut kapal-kapal Pelni hingga lima tahun ke depan (tahun 2004) untuk masing-masing provinsi.

Luaran (*output*) dari tugas akhir ini adalah mampu memahami empat aspek bahasan sebagaimana tertera pada lingkup bahasan yaitu: (1) kondisi lalulintas kapal-kapal Pelni di tiap pelabuhan, (2) kondisi lalulintas penumpang di tiap pelabuhan dan tiap provinsi, (3) kondisi keterpengaruhannya dari faktor penduduk dan perekonomian terhadap jumlah penumpang di tiap provinsi, serta (4) prakiraan jumlah penumpang di tujuh provinsi dalam wilayah studi hingga tahun 2004.

Secara diagramatis, alur pikir penulisan tugas akhir ini dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1. Bagan Alur Pikir Penelitian

F. Metode Penelitian

1. Tahapan penelitian

Tahap yang mengawali seluruh rangkaian kegiatan penyusunan tugas akhir ini adalah pengambilan data-data sekunder yang berasal dari instansi pemerintah yang berkompeten dengan perencanaan, pelaksanaan serta pengawasan lalulintas penumpang laut di Indonesia utamanya di KTI. Selanjutnya dilakukan kompilasi data yaitu eliminasi data untuk selanjutnya dikelompokkan sehingga tetap relevan dengan topik maupun tujuan penelitian.

Tahapan berikutnya adalah penggunaan metode analisis kuantitatif sederhana. Penggunaan metode ini dipakai untuk data-data yang menyangkut jumlah penduduk dan jumlah penumpang embarkasi maupun debarkasi berikut tingkat pertumbuhannya per tahun, serta data-data menyangkut total Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di tiap provinsi. Data-data sekunder tersebut memiliki *time series* selama lima tahun yakni terhitung sejak tahun 1995 sampai tahun 1999.

2. Sumber dan Jenis Data

Sumber data berasal dari institusi pemerintah yang berkompeten dengan lalulintas angkutan penumpang nasional utamanya penumpang yang menggunakan armada PT. Pelni dalam lokasi penelitian. Secara keseluruhan sumber-sumber data sekunder berasal dari institusi pemerintah di pusat dan daerah termasuk BUMN yakni: (a) Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), (b) Ditjen Perhubungan

Laut Departemen Perhubungan, (c) Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) dan Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan, (d) Bagian Perhubungan Laut Kanwil Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, (e) PT. (Persero) Pelindo IV Makassar, serta (f) PT. (Persero) Pelni Cabang Makassar.

Adapun jenis data yang berhasil dihimpun meliputi:

- a. jumlah penduduk di setiap provinsi yang menjadi bagian wilayah studi;
- b. jumlah embarkasi dan debarkasi penumpang per tahun di tiap pelabuhan-pelabuhan utama di KTI;
- c. jumlah serta karakteristik armada kapal PT. Pelni yang melayani rute pelayaran di KTI;
- d. total PDRB di tiap provinsi;
- e. kebijakan pemerintah dalam kaitan dengan pengembangan tata ruang nasional termasuk di dalamnya KTI, serta
- f. Regulasi di sektor transportasi laut nasional dan subregional yang relevan dengan topik serta lingkup pembahasan tugas akhir ini.

3. Tahap Analisis

Analisis kuantitatif sederhana yang digunakan dalam penelitian ini yakni metode Bunga Berganda dan analisis Regresi Linier Berganda.

Metode Bunga Berganda memiliki formula seperti berikut:

$$P_t = P_0 (1 + r)^t \rightarrow r = \left\{ \frac{P_t}{P_0} \right\}^{1/t} - 1$$

dimana ,

P_t = jumlah penduduk/penumpang proyeksi pada tahun t

P_0 = jumlah penduduk/penumpang tahun dasar (1995).

1 = konstanta

r = laju pertumbuhan

t = tahun proyeksi.

Sementara itu metode Regresi Linier Berganda (*multiple regression*) yang nantinya dimasukkan ke dalam program Microsoft Excel memiliki formula sebagai berikut:

$$Y = C + aX_1 + bX_2 \rightarrow Y = C + a_0X_1 + b_0X_2$$

dimana,

Y = Variabel tak bebas penumpang

C = Konstanta / tetapan

a = Koefisien variabel bebas X_1

b = Koefisien variabel bebas X_2

X_1 = Variabel bebas penduduk

X_2 = Variabel bebas PDRB.

Tujuan dari penggunaan metode matematis ini adalah:

- Untuk mengetahui pengaruh dari dua variabel bebas (*independent variable*) yakni penduduk dan PDRB terhadap variabel tidak bebas (*dependent variable*) penumpang.
- Untuk mengetahui perkiraan jumlah penumpang yang menggunakan kapal Pelni di KTI sesuai tahun proyeksi .

Selain metode analisis kuantitatif tersebut di atas digunakan pula metode secara deskriptif-kualitatif, yaitu penguraian data-data untuk mengetahui kondisi eksisting serta kaitan dari masing-masing pelaku utama angkutan penumpang laut sehingga membentuk kondisi lalulintas penumpang kapal Pelni di tiap provinsi bahkan untuk wilayah studi (KTI) secara keseluruhan.

G. Definisi Operasional

- (1) Kondisi lalulintas penumpang adalah suatu keadaan yang dapat mengungkapkan pergerakan penumpang yang menggunakan kapal-kapal Pelni ditinjau dari empat aspek utama meliputi peningkatan/penurunan jumlah penumpang di tiap pelabuhan, lancar tidaknya kunjungan kapal Pelni di tiap pelabuhan, ada tidaknya pengaruh dari faktor penduduk dan perekonomian terhadap jumlah penumpang, serta perkiraan jumlah penumpang kapal Pelni di tiap provinsi.
- (2) Kapal Pelni adalah moda transportasi laut yang didesain untuk mengangkut penumpang termasuk di dalamnya barang dalam jumlah relatif kecil.
- (3) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di KTI dan disinggahi oleh kapal-kapal Pelni yang keseluruhannya tergolong dalam Pelabuhan yang Diusahakan.
- (4) Embarkasi adalah penumpang yang berasal atau yang akan berangkat dari pelabuhan asal.
- (5) Debarkasi adalah penumpang yang tiba atau menuju ke suatu pelabuhan tujuan.
- (6) Kawasan Timur Indonesia (KTI) adalah bagian dari wilayah Indonesia yang secara geografis terletak di bagian Timur Indonesia dan meliputi 7 (tujuh) wilayah provinsi.
- (7) Jumlah penumpang adalah hasil penjumlahan antara penumpang embarkasi dan debarkasi di suatu pelabuhan atau provinsi dalam kurun waktu tertentu.



Bab 2
Tinjauan Pustaka

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Substantif Terkait Dengan Topik Penelitian

1. Pengertian Lalulintas Penumpang Kapal Pelni

Merujuk dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalulintas Angkutan Jalan, maka terdapat beberapa pengertian dasar yang perlu dipahami guna mendapatkan perspektif yang sama tentang konteks bahasan tugas akhir ini. Pengertian dimaksud antara lain, lalulintas adalah gerak kendaraan, orang dan atau hewan di jalan. Sementara itu, pengertian angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Apabila dikaitkan dengan konteks bahasan, maka kendaraan dapat diartikan sebagai kapal yang bergerak di atas permukaan laut sebagai alat angkut baik untuk penumpang naik (embarkasi) maupun penumpang turun (debarkasi) di tiap pelabuhan. Adapun pengertian penumpang adalah orang yang menggunakan kapal laut sebagai moda angkutan dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan.

Atas dasar uraian tersebut di atas, maka pengertian lalulintas penumpang kapal Pelni dalam konteks penulisan tugas akhir ini adalah pemindahan orang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dengan menggunakan kapal-kapal Pelni sebagai moda angkutan penumpang melintasi laut.

2. Pengertian Pelabuhan-pelabuhan Utama

Dalam Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dikemukakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, yang dilengkapi dengan fasilitas serta kegiatan penunjang pelabuhan sebagai tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi. Adapun pengertian pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan atau seluk beluk pelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.

Seperti yang telah diungkapkan pada bab sebelumnya bahwa jenis pelabuhan yang akan dibahas di dalam tugas akhir ini yakni hanya mencakup Pelabuhan Yang Diusahakan yang dapat didefinisikan sebagai pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV, untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat penumpang.

Berdasarkan uraian di atas, maka pembahasan tentang pelabuhan utama di dalam tugas akhir ini hanya mencakup Pelabuhan Yang Diusahakan yang keseluruhannya berjumlah 17 unit dan tersebar di tujuh propinsi dalam lingkup KTI.

Interaksi antara Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan akan menghasilkan suatu pergerakan manusia dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau Sistem Pergerakan Lalulintas. Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan atau barang membutuhkan moda atau sarana transportasi, serta media atau prasarana sebagai tempat moda transportasi bergerak atau melintas.

Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan memiliki jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem kegiatan (pola tata guna lahan) terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan aktivitas lainnya, dimana kesemuanya itu memanfaatkan lahan/ areal sebagai wadah kegiatan.

Perubahan pada Sistem Kegiatan jelas akan mempengaruhi Sistem Jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada Sistem Pergerakan. Begitu pula perubahan pada Sistem Jaringan akan dapat mempengaruhi Sistem Kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari Sistem Pergerakan tadi. Selain itu, Sistem Pergerakan memegang peranan yang penting dalam mengakomodasikan suatu pergerakan lalulintas yang lancar, aman, cepat, murah dan sesuai dengan lingkungannya yang akhirnya pasti akan mempengaruhi kembali Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan.

Sistem transportasi mikro tambahan lainnya adalah Sistem Kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem transportasi. Lembaga yang terlibat dalam

sistem transportasi laut seperti PT. Pelni yang mengoperasikan moda transportasi penumpang melalui laut, PT. Pelindo yang mengelola pelabuhan, kementerian perhubungan yang membuat beberapa regulasi serta mengatur kebijakan umum pengembangan transportasi di Indonesia.

Dalam kaitan dengan konteks pembahasan skripsi ini, terdapat pendapat yang menyatakan bahwa sistem transportasi laut memiliki 3 (tiga) komponen dasar yakni angkutan laut, keselamatan pelayaran dan pelabuhan (Ridwan AS., dan Hartini S., 1997:50). Selanjutnya dikemukakan pula bahwa dalam melaksanakan fungsinya, sistem transportasi laut harus dioperasikan dan dikelola secara efisien dan efektif. Untuk itu ketiga komponen tersebut harus didukung oleh komponen pengelolaan yang terdiri dari perangkat lunak seperti peraturan, kebijaksanaan, manajemen pengelola dan pembina serta sumberdaya manusia. Seluruh komponen tersebut membentuk satu sistem yang saling berinteraksi dan berinterdependensi satu dengan lainnya.

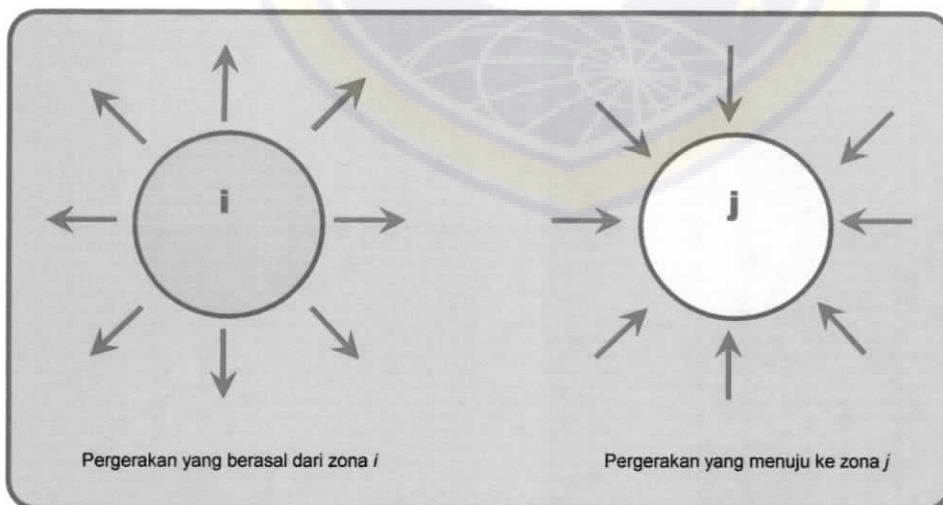
Sebagai suatu sistem, transportasi laut mempunyai tujuan, yaitu terciptanya operasi angkutan laut (manusia dan barang) yang aman dan nyaman, lancar dan cepat, tertib dan teratur serta efisien dan efektif.

Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalulintas

Bangkitan lalulintas adalah banyaknya lalulintas yang ditimbulkan oleh suatu zona atau daerah per satuan waktu (Warpani, 1990:107). Pengkajian terhadap bangkitan lalulintas ini merupakan bagian yang amat penting dalam proses perencanaan perangkutan. Dengan mengetahui bangkitan lalu lintas maka jumlah perjalanan setiap zona pada masa yang akan datang dapat diperkirakan.

Dalam setiap pergerakan, terdapat dua zona yang berperan yaitu zona asal dan zona tujuan. Zona asal yaitu suatu zona yang menghasilkan pelakunya, sedangkan zona tujuan yaitu zona yang menarik pelaku bepergian tadi. Secara sederhana dapat dianggap bahwa bepergian pada umumnya diawali dari tempat tinggal dan berakhir di tempat tujuan (Warpani:107). Jadi terdapat dua zona pembangkit lalu lintas, yaitu zona tempat tinggal sebagai produsen bepergian serta dan zona bukan tempat tinggal yang berlaku sebagai konsumen.

Bangkitan lalu lintas mencakup dua aspek penentu yakni lalu lintas yang meninggalkan lokasi, serta lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi (Tamin, 1997:60). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa lalu lintas yang meninggalkan lokasi adalah merupakan *trip generation* atau bangkitan lalu lintas, sedangkan lalu lintas yang menuju ke suatu lokasi merupakan *trip attraction* atau tarikan lalu lintas. Ilustrasi bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Sumber : Tamin, 1997

Gambar 2.2. Bagan Bangkitan dan Tarikan Lalu lintas

Selanjutnya, bangkitan dan tarikan lalulintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna lahan yaitu:

1. Jenis Tata Guna Lahan

Jenis tata guna lahan yang berbeda senantiasa akan menimbulkan ciri bangkitan lalulintas yang berbeda pula, yang tercermin dalam jumlah arus lalulintas, jenis moda (kapal laut, kereta api, pesawat terbang, dan sebagainya), serta saat terjadinya pergerakan lalulintas (seperti kantor menghasilkan arus lalulintas pada pagi dan sore, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalulintas sepanjang hari).

2. Jumlah Aktivitas dan Intensitas Tata Guna Lahan Suatu Zona

Bangkitan lalulintas bukan saja beragam dalam setiap jenis tata guna lahan, tetapi juga tingkat aktivitas beserta intensitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan suatu zona, maka akan semakin tinggi pula pergerakan arus lalulintas yang dihasilkan zona tersebut. Salah satu ukuran intensitas dari suatu aktivitas pada zona tertentu adalah kepadatannya.

Konsep dan Kegunaan PDRB

Untuk memperoleh gambaran secara menyeluruh tentang kondisi perekonomian suatu wilayah maka dapat dilihat melalui neraca ekonominya (Anonim, 1996:14). Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebagai indikator ekonomi makro merupakan perangkat pokok dalam neraca ekonomi suatu wilayah. Neraca ekonomi suatu wilayah pada umumnya berhubungan dengan

berbagai aktivitas ekonomi yang dapat diukur dengan uang (Anonim:75). Dengan demikian, PDRB merupakan dasar pengukuran atas nilai tambah yang mampu diciptakan akibat timbulnya berbagai aktivitas ekonomi di dalam suatu wilayah. Data PDRB menggambarkan kemampuan suatu wilayah dalam mengelola sumberdaya alam dan manusia yang dimiliki. Oleh karena besaran/nilai PDRB yang mampu dihasilkan sangat bergantung pada kedua sumberdaya tersebut, sehingga sering dijumpai bahwa besaran/nilai PDRB pada masing-masing wilayah sangat bervariasi.

Selanjutnya, dapat dikemukakan bahwa semua barang dan jasa-jasa sebagai hasil dari aktivitas ekonomi yang berlangsung di suatu wilayah tanpa memperhatikan apakah faktor produksinya berasal dari atau dimiliki oleh penduduk setempat, merupakan produk domestik dari wilayah bersangkutan. Pendapatan yang timbul oleh karena adanya kegiatan produksi merupakan pendapatan domestik, dimana wilayah domestik dalam konteks bahasan ini adalah mencakup daratan dan lautan yang berada dalam kewenangan wilayah setempat.

Kenyataan menunjukkan bahwa sebagian dari faktor produksi yang digunakan dalam kegiatan produksi di suatu wilayah sebenarnya berasal dari wilayah lain. Demikian pula sebaliknya. Hal ini menyebabkan nilai PDRB yang dihasilkan pada suatu wilayah tidak sama dengan pendapatan yang diterima oleh penduduk di wilayah yang bersangkutan.

Struktur PDRB dapat berbeda-beda, tergantung dari sudut mana aspek perekonomian ditinjau. Struktur dimaksud itu meliputi: (1) menurut lapangan usaha; (2) menurut andilnya terhadap faktor produksi; serta (3)

menurut penggunaan produk akhir. Penyajian PDRB menurut lapangan usaha akan memberikan gambaran mengenai peranan dari masing-masing sektor dalam menciptakan nilai tambah di tiap wilayah. Untuk itu unit-unit produksi dikelompokkan menurut lapangan usaha (sektor) kemudian disajikan nilai tambah bruto atas dasar harga pasar atau harga berlaku dari masing-masing sektor tadi. Selanjutnya, perkembangan PDRB atas dasar harga berlaku dalam kurun waktu tertentu menggambarkan perkembangan yang disebabkan oleh adanya perubahan dalam volume produksi barang dan jasa yang dihasilkan serta perubahan dalam tingkat harganya. Angka PDRB atas dasar harga berlaku dapat diperoleh dengan menjumlahkan nilai tambah bruto (*gross value added*) yang timbul dari seluruh sektor perkonomian di tiap wilayah (Anonim:36). Oleh karenanya, untuk dapat mengukur perubahan volume produksi atau perkembangan produktivitas secara nyata, faktor pengaruh atas perubahan harga perlu dihilangkan dengan cara menghitung PDRB atas dasar harga konstan.

Kegiatan ekonomi yang berlangsung di suatu wilayah sangat beraneka ragam sifat dan jenisnya. Oleh karenanya perlu dikelompokkan sesuai dengan jenis kegiatan yang sama, sehingga dapat ditentukan apakah suatu kegiatan termasuk dalam kegiatan ekonomi tertentu seperti: pertanian, industri, jasa-jasa dan sebagainya. Pembagian kegiatan ekonomi ke dalam sektor atau lapangan usaha didasarkan pada kesamaan atau kebiasaan satuan ekonomi dalam cara memproduksi, sifat dan jenis barang serta jasa-jasa yang dihasilkan oleh masing-masing sektor dan penggunaan barang serta jasa-jasa yang bersangkutan. Dalam klasifikasi lapangan usaha telah

ditetapkan secara nasional bahwa PDRB terdiri atas sembilan sektor yaitu: pertanian, pertambangan dan penggalan, industri pengolahan, listrik/ gas/ air, bangunan, perdagangan/ hotel/ restoran, pengangkutan dan komunikasi, keuangan/ usaha persewaan, serta jasa-jasa.

Adapun kegunaan dari data-data PDRB antara lain adalah dapat digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi baik regional maupun sektoral, tingkat kemakmuran penduduk suatu wilayah, perubahan harga barang secara keseluruhan, serta struktur perekonomian dan perubahannya selama periode waktu tertentu.

Konsep dan Arah Pengembangan Ruang Wilayah Nasional

1. Konsep Pengembangan Wilayah Dalam RTRWN

Manusia dan segala aktivitasnya melakukan interaksi dengan lingkungan, mengakibatkan terjadinya proses perkembangan wilayah yang termanifestasi dalam peningkatan intensitas kegiatan sosial ekonomi. Selanjutnya terwujud kenaikan produksi, peningkatan sarana dan prasarana yang dapat berakibat semakin meningkatnya kesejahteraan masyarakat.

Menurut Iman Soedradjat (1997:4), tujuan utama perencanaan pengembangan wilayah adalah menyerasikan berbagai kegiatan pembangunan sektor dan wilayah sehingga pemanfaatan ruang dan sumberdaya yang terdapat di dalamnya dapat optimal mendukung kegiatan kehidupan masyarakat sesuai dengan tujuan dan sasaran pembangunan wilayah yang diharapkan. Perencanaan wilayah

dimaksudkan untuk mengarahkan struktur dan lokasi beserta hubungan fungsionalnya secara serasi, selaras dan seimbang dalam rangka pemanfaatan sumberdaya alam dan buatan, sehingga dapat tercapai hasil pembangunan yang optimal dan efisien.

Dengan berpedoman pada Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang dan jika ditelaah Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) yang telah ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1997, maka rencana tersebut berfungsi sebagai arahan untuk: a) keterpaduan dalam pengembangan wilayah, b) kegiatan pembangunan sektor, c) mengupayakan pemanfaatan ruang beserta sumberdaya di dalamnya secara optimal dan d) mewujudkan kesatuan Ipoleksosbudhankam sesuai wawasan nusantara dalam suatu wilayah.

Dalam prakteknya, teori-teori perencanaan pengembangan wilayah di Indonesia semakin berkembang sejak dasawarsa 70-an utamanya yang terkait dengan aspek-aspek perencanaan pembangunan ekonomi dan geografi, seperti *basic-nonbasic sectors*, *inputs-outputs*, *dependency and interdependency*, *center periphery system*, *urban-rural linkages*, dan sebagainya. Sejalan dengan berkembangnya beberapa pendekatan sektoral di Indonesia, maka Teori Pusat-pusat Pelayanan (*Central Place Theory* oleh Von Thünen) adalah merupakan bentuk paling sederhana yang dapat diterapkan. Teori ini mengasumsi bahwa suatu wilayah dianggap homogen, dimana faktor-faktor yang menentukan pusat-pusat pelayanan adalah *cost transport* yang paling

efisien, sehingga pusat-pusat segi enam dalam suatu wilayah homogen merupakan pusat pelayanan yang paling efisien (Soedradjat, 1997:5). Dalam perkembangannya suatu wilayah sangat bergantung pada kondisi geografis dan heterogenitas wilayah yang bersangkutan. Melalui penerapan teori tersebut, dapat digambarkan sistem pusat-pusat pelayanan suatu wilayah/ kawasan.

Pendekatan wilayah merupakan kajian-kajian terhadap hubungan sebab-akibat dari faktor-faktor utama pembentuk ruang wilayah yang meliputi fisik, sosial, budaya dan ekonomi (Walter Isard dalam Soedradjat:7). Model-model yang dikembangkannya dalam rangka menganalisis suatu wilayah yakni melalui kombinasi serta integrasi dari model-model yang ada di dalam ilmu fisik, geografi, sosial dan ekonomi. Kemudian John Friedmann mengemukakan konsep *growth pole* (pusat pertumbuhan) dengan mengasumsi bahwa pertumbuhan suatu wilayah akan meningkat apabila adanya peningkatan pertumbuhan pusat-pusat pelayanan. Konsep terakhir ini sangat sejalan dengan kebijakan nasional yang terwujud antara lain melalui penetapan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet) ataupun bentuk kerjasama dengan negara-negara tetangga seperti "Sijori" (akronim dari Singapura, Johor dan Riau).

Agar RTRWN dapat berfungsi sesuai dengan kedudukannya seperti dijelaskan di atas, maka RTRWN harus memuat tentang:

- a. Strategi pemanfaatan ruang nasional yang merupakan arahan-arahan dan strategi pemanfaatan ruang yang diperlukan agar dapat dicapai tujuan penataan ruang wilayah nasional;

- b. Kriteria dan pola pengelolaan kawasan lindung, kawasan budidaya dan kawasan tertentu;
- c. Struktur dan pola tata ruang yang terdiri dari:
 - (1) Struktur tata ruang, yang meliputi arahan pola jaringan transportasi dimana kota berfungsi sebagai titik simpul. Pola jaringan prasarana air, pola jaringan prasarana listrik dan pola telekomunikasi yang terpadu dan serasi dengan pengembangan kota, kawasan dan wilayah serta menjamin upaya pelaksanaan keamanan negara.
 - (2) Pola tata ruang wilayah nasional, yang mencakup indikasi mengenai lokasi pengembangan sektor-sektor produksi dan sistem permukiman dengan memperhatikan potensi wilayah, persebaran penduduk dan permukiman, perkembangan ekonomi serta kelestarian lingkungan.

2. Sistem Pusat-pusat Pertumbuhan Wilayah

Melalui pertimbangan pada kondisi geografis, sistem administrasi pembangunan, serta konsep pengembangan kawasan andalan, maka fungsi kota dalam ruang nasional secara hirarkis terdiri atas:

- a. Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dengan kriteria penetapan sebagai berikut: (i) kawasan-kawasan internasional dan mempunyai potensi untuk mendorong perkembangan wilayah di sekitarnya, (ii) kota yang mempunyai potensi sebagai pintu gerbang ke pusat jasa-jasa pelayanan keuangan/ bank yang melayani wilayah nasional atau untuk beberapa provinsi, (iii) pusat pengolahan dan atau pengumpul

barang secara nasional atau beberapa provinsi, (iv) simpul transportasi secara nasional atau untuk beberapa provinsi, (v) pusat jasa pemerintahan untuk wilayah nasional atau untuk beberapa provinsi, serta pusat jasa-jasa publik lainnya untuk wilayah nasional atau untuk beberapa provinsi.

- b. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dengan kriteria penentuan: (i) pusat jasa-jasa pelayanan keuangan, baik bank maupun non bank yang melayani beberapa kabupaten, (ii) pusat pengolahan dan atau pengumpul barang untuk melayani beberapa kabupaten/ kota, (iii) simpul transportasi untuk beberapa kabupaten/ kota, (iv) pusat jasa pemerintahan untuk beberapa wilayah kabupaten, serta (v) pusat jasa-jasa lainnya untuk beberapa kabupaten/ kota.
- c. Pusat Kegiatan Lokal (PKL), dengan kriteria penentuan: (i) pusat jasa-jasa keuangan, baik bank maupun non bank yang melayani suatu kabupaten atau beberapa wilayah kecamatan, (ii) pusat pengolahan ataupun pengumpul barang untuk beberapa kecamatan, (iii) simpul transportasi untuk beberapa kecamatan, serta (iv) pusat jasa pemerintahan untuk beberapa kecamatan.

Sesuai dengan strategi pengelolaan dan pemanfaatan ruang seperti terurai di atas, maka telah ditetapkan pola ruang nasional untuk setiap kawasan di KTI yang dapat dilihat pada Lampiran 1.

3. Sistem Jaringan Transportasi Laut Nasional dan Subregional

Pola jaringan transportasi nasional adalah suatu pola atau sistem yang memperlihatkan keterkaitan antara kebutuhan dan pelayanan

transportasi antarnegara, antarwilayah dan antarkota. Pola ini akan diwujudkan sebagai pola jaringan transportasi darat, laut dan udara (RTRWN, 1995:45).

Sesuai dengan fungsinya dalam tata ruang nasional, jaringan transportasi laut menggambarkan intensitas dan kapasitas pelayanan pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat barang, namun tidak secara eksplisit memaparkan tentang pengembangan fasilitas penunjang kegiatan embarkasi dan debaraksi penumpang di tiap pelabuhan. Jaringan transportasi laut melayani kawasan-kawasan baik kawasan budidaya maupun kawasan lindung di wilayah pelayanan masing-masing, serta menggambarkan pula pola utama hubungan antarpelabuhan. Berdasarkan pengertian tersebut, maka fungsi pelabuhan dalam RTRWN menyangkut pola jaringan transportasi laut terbagi atas:

- a. *Trunk port* atau pelabuhan utama, melayani perdagangan internasional dan nasional;
- b. *Feeder port* atau pelabuhan pengumpan, melayani perdagangan antar dan intra regional.

Selanjutnya, menyangkut jaringan pelayanan transportasi laut maka RTRWN telah menetapkan hirarki dan sifat pelayanan setiap pelabuhan di Indonesia yakni:

- a. Hirarki Jaringan Pelayanan Transportasi Laut, meliputi: (i) jaringan pelayanan transportasi laut utama, yaitu jaringan pelayanan transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama (*trunk port*) dari/ ke luar negeri atau yang menghubungkan

antarpelabuhan utama; (ii) jaringan pelayanan transportasi laut pengumpul, yaitu jaringan pelayanan transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan utama tersier dengan pelabuhan pengumpan nasional; (iii) jaringan pelayanan transportasi laut pengumpan, yaitu jaringan pelayanan transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan pengumpan nasional dengan pelabuhan pengumpan lokal.

- b. Sifat pelayanan jaringan transportasi laut telah ditetapkan: (i) jaringan pelayanan transportasi laut tetap dan teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal telah ditetapkan; (ii) jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur, yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal tidak ditetapkan.

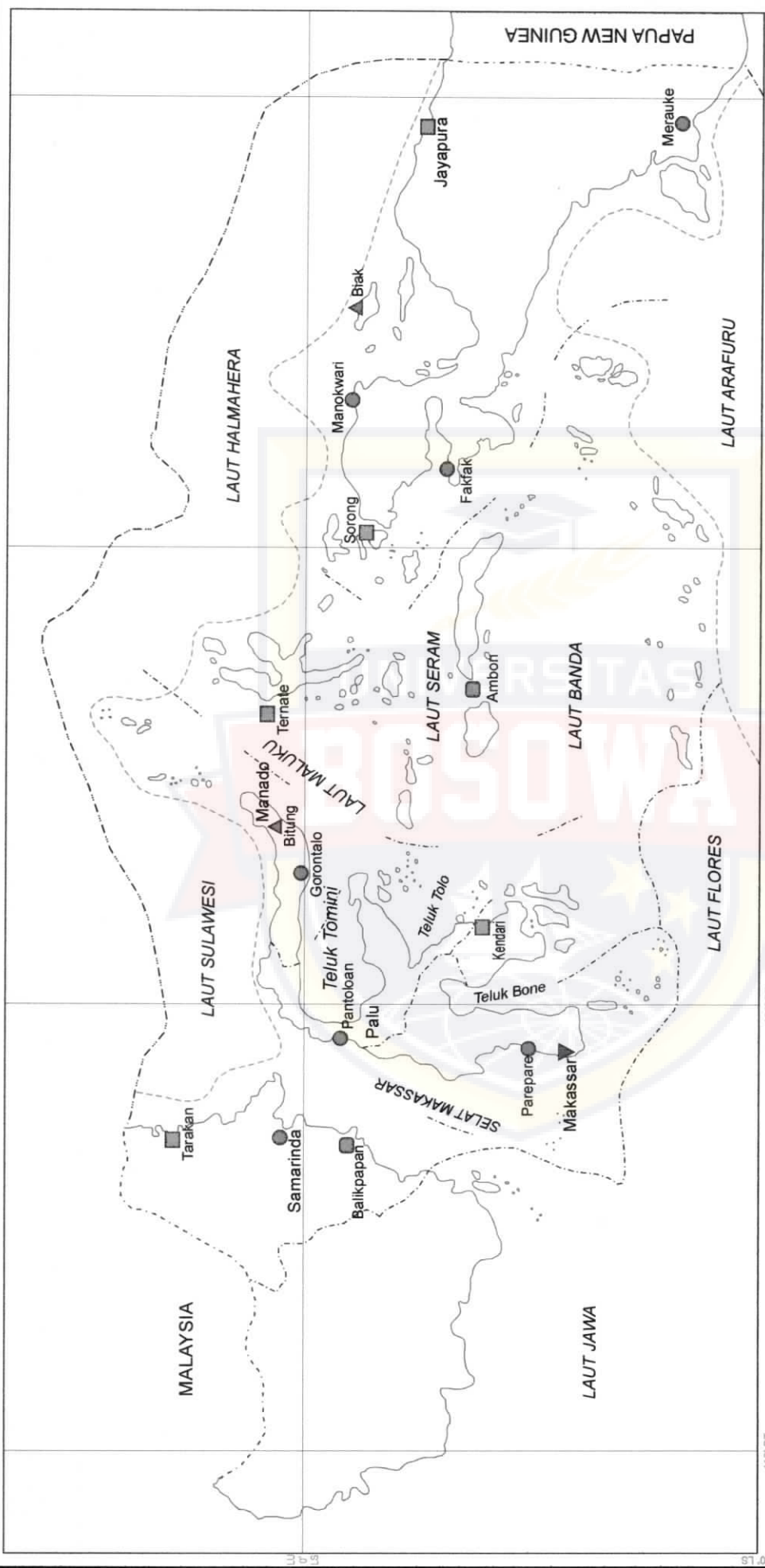
Arahan hirarki pelabuhan dan fungsi kota-kota di KTI sampai tahun 2018 dapat dilihat pada Tabel 2.1, sementara Gambar 2.3 akan memvisualkan tentang arahan pengembangan fungsi pelabuhan-pelabuhan utama dalam lingkup KTI hingga akhir tahun perencanaan RTRWN yakni sampai tahun 2018.


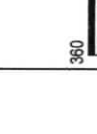
Tabel 2.1 **ARAHAN HIRARKI PELABUHAN DAN FUNGSI KOTA-KOTA
DI KAWASAN TIMUR INDONESIA**

NO.	Nama Pulau Nama Pelabuhan	Hirarki Pelabuhan Laut	Fungsi Kota
Kalimantan			
01.	Tarakan	FEEDER NASIONAL	PKL
02.	Samarinda	FEEDER LOKAL	PKW
03.	Balikpapan	TRUNK TERSIER	PKN
Sulawesi			
04.	Bitung	TRUNK PRIMER	PKL
05.	Gorontalo	FEEDER LOKAL	PKL
06.	Pantoloan	FEEDER LOKAL	PKL
07.	Kendari	FEEDER NASIONAL	PKW
08.	Parepare	FEEDER LOKAL	PKW
09.	Makassar	TRUNK SEKUNDER	PKN
Maluku			
10.	Ternate	FEEDER NASIONAL	PKL
11.	Ambon	TRUNK TERSIER	PKW
Irian			
12.	Sorong	FEEDER NASIONAL	PKW
13.	Manokwari	FEEDER LOKAL	PKL
14.	B i a k	TRUNK PRIMER	PKN
15.	Fakfak	FEEDER LOKAL	PKL
16.	Jayapura	FEEDER NASIONAL	PKW
17.	Merauke	FEEDER LOKAL	PKL

Sumber : RTRWN, 1995.

Keterangan, PKN = Pusat Kegiatan Nasional
 PKW = Pusat Kegiatan Wilayah
 PKL = Pusat Kegiatan Lokal



<p>Keterangan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- Batas ZEE ----- Batas Laut Territorial ----- Batas Negara ----- Batas Provinsi ▲ Trunk Primer ▼ Trunk Sekunder ■ Trunk Tersier □ Feeder Nasional ● Feeder Lokal 	<p>Judul Skripsi :</p> <p style="text-align: center;">KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p> <p>No. Gambar : 2.3</p> <p>Judul Peta :</p> <p style="text-align: center;">ARAHAN PENGEMBANGAN FUNGSI PELABUHAN DI KTI (THN 2018)</p>	<p>Dosen Pembimbing :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prof. Dr-ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr 2. Dra. Umi Salamah, Ms.Tr 3. Ir. Nur Syam Aksa 	<p>MAHASISWA :</p> <p style="text-align: center;">LUCKY CHRESALNO MESOINA 45 86 04 0582 / 87 113 4525</p> <p>SUMBER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000. - RTRVN, 1995. 	<p style="text-align: center;">UNIVERSITAS '45 MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	<p style="text-align: center;">U</p>  <p style="text-align: center;">SKALA</p>  <p style="text-align: center;">0 360 720 Km</p>	<p style="text-align: right;">140° BT</p> <p style="text-align: center;">130° BT</p> <p style="text-align: left;">120° BT</p> <p style="text-align: left;">110° BT</p>
--	---	---	--	---	--	--

F. Tinjauan Terhadap Regulasi Transportasi Laut Nasional dan Subregional

Beberapa regulasi akan dibahas pada bagian ini utamanya yang terkait dengan transportasi laut, sehingga dianggap turut menentukan kondisi lalulintas penumpang laut nasional termasuk di dalamnya untuk lingkup wilayah studi.

1. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988

Dalam peraturan pemerintah yang mengatur tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut ini ditegaskan bahwa penyelenggaraan usaha pelayaran dalam negeri dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Selain itu, perusahaan pelayaran nasional dapat menentukan sendiri maupun bersama-sama pola trayek pelayaran baik yang dilayari dengan jadwal tetap dan teratur (*liner*) maupun dengan trayek tidak berjadual (*tramper*). Trayek yang telah ditetapkan wajib dilaporkan kepada Administrator/Kepala Kantor Pelabuhan baik di pelabuhan asal maupun di pelabuhan tujuan. Rencana trayek yang akan dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran nasional wajib diumumkan kepada masyarakat. Secara garis besar, pemberlakuan peraturan ini dimaksudkan guna memberikan kemudahan bagi perusahaan atau badan usaha swasta untuk menyelenggarakan angkutan laut di perairan Indonesia (Ridwan, A.S. dan Hartini, S, 1997:49).

Dalam kaitan dengan trayek kapal, PT. Pelnindo selalu menyusun rute kapal yang akan dioperasikan dalam wilayah nusantara sejak dua tahun sebelum suatu trayek pelayaran direalisasikan. Meskipun demikian tidak menutup kemungkinan terjadi perubahan trayek yang disebabkan

oleh faktor teknis dan non teknis. Faktor teknis dimaksud itu seperti terjadinya kecelakaan kapal sehingga perlu diganti oleh kapal lainnya, suatu kapal kandas ataupun rusak dalam pelayarannya sehingga harus masuk ke galangan (*docking*). Sedangkan faktor non teknis meliputi terjadinya kejadian yang tidak memungkinkan kapal merapat di suatu pelabuhan, seperti kerusakan di Kota Ambon dan Jayapura yang terjadi belum lama ini.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991

Peraturan Pemerintah yang menetapkan status Perusahaan Umum Pelabuhan menjadi PT. (Persero) Pelindo IV ini menegaskan tentang lingkup kerja dari BUMN tersebut yang berada di bawah naungan kementerian perhubungan. Kantor pusat dari PT. Pelindo IV ditetapkan berkedudukan di Makassar, sehingga pengelolaan di bidang kepelabuhanan untuk 17 pelabuhan utama dan cabang serta pelabuhan kawasan dikendalikan dari Kota Makassar. Adapun jumlah seluruh Pelabuhan Yang Diusahakan (pelabuhan utama dan cabang) yang dikelola oleh BUMN tersebut sebanyak 17 pelabuhan. Selain itu membawahi pula sepuluh Pelabuhan Kawasan yang tersebar di tujuh provinsi dalam lingkup KTI. Sedangkan, untuk Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan yang berjumlah 86 unit dikelola oleh Kantor Wilayah Perhubungan di masing-masing provinsi. Demikian halnya dengan 217 pelabuhan satuan kerja (Satker), 116 Pelabuhan Khusus, serta 160 Dermaga Khusus. Untuk jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.2.

Dengan demikian seluruh program-program pengembangan pelabuhan untuk 17 pelabuhan cabang (termasuk pelabuhan Makassar) dikordinir oleh kantor pusat yang berkedudukan di Makassar. Dalam kaitan itu, PT. Pelabuhan Indonesia IV telah menyusun rencana jangka panjang pengembangan pelabuhan-pelabuhan utama di KTI yang berdimensi waktu hingga 15 tahun kedepan, terhitung sejak tahun 1998 lalu yang tertuang di dalam Rencana Induk Pelabuhan pada masing-masing provinsi.

Sampai tahun 1999 seluruh prasarana transportasi laut di KTI yang berwujud pelabuhan maupun dermaga menurut fungsinya masing-masing berjumlah 606 unit. Diantaranya tercatat sebanyak 217 unit Pelabuhan Satuan Kerja yang dikelola oleh unit pelaksana teknis pelabuhan yang dikordinir oleh Bagian Perhubungan Laut Kantor Wilayah Perhubungan di masing-masing provinsi.

Selain pelabuhan-pelabuhan utama, beberapa pelabuhan kawasan di KTI juga disinggahi oleh armada kapal Pelni secara tetap dan teratur (liner). Adapun jumlah seluruh pelabuhan kawasan yang juga dikelola oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia di KTI tercatat sebanyak sepuluh unit. Pelabuhan-pelabuhan kawasan yang disinggahi oleh kapal Pelni antara lain Pelabuhan Tolitoli di Provinsi Sulawesi Tengah, Pelabuhan Nunukan di Provinsi Kalimantan Timur, serta Pelabuhan Bandanaira di Provinsi Maluku.

Tabel 2.2

KLASIFIKASI PELABUHAN MENURUT FUNGSINYA DI KTI, TAHUN 1999

No.	Provinsi	PELABUHAN				PELSUS	DERSUS
		DIUSAHAKAN	KAWASAN	TIDAK DIUSAHAKAN	SATUAN KERJA		
01.	KALTIM	3	5	8	2	15	118
02.	SULUT	2	1	9	28	26	4
03.	SULTENG	1	2	12	10	32	9
04.	SULSEL	2	1	16	21	5	2
05.	SULTRA	1	-	5	28	5	4
06.	MALUKU	2	1	20	36	16	8
07.	IRIAN JAYA	6	-	16	92	17	15
Jumlah		17	10	86	217	116	160

Sumber : - Daftar Nama dan Alamat Pelabuhan Laut di Indonesia, BPS 1999.
- Hasil Olahan Data Primer, 2000.

Keterangan : Pelsus = Pelabuhan Khusus ; Dersus = Dermaga Khusus

Sementara itu, tercatat sebanyak 16 pelabuhan-pelabuhan yang secara fungsional berstatus sebagai Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan yang menjadi pelabuhan singgah bagi kapal-kapal Pelnis, yakni: Pelabuhan Raha dan Baubau di Provinsi Sulawesi Tenggara, Pelabuhan Lirung dan Tahuna serta Kwandang di Sulawesi Utara, Pelabuhan Luwuk, Banggai dan Kolonedale di Sulawesi Tengah. Selain itu Pelabuhan Amahai, Tual, Dobo, dan Namlea di Maluku, Pelabuhan Belang-belang di Sulawesi Selatan, serta Pelabuhan Kaimana, Agats dan Pelabuhan Serui yang tersebar di Provinsi Irian Jaya.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 1996

Dalam peraturan pemerintah yang mengatur tentang Kepelabuhanan ini dikemukakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan nasional, memantapkan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.

Pembinaan pelabuhan yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan yang mencakup perumusan dan penentuan kebijaksanaan umum maupun teknis operasional, aspek pengendalian berupa pengarahan dan bimbingan dalam pembangunan dan pengoperasian pelabuhan serta pengawasan terhadap penyelenggaraan kepelabuhanan.

Untuk kepentingan tersebut maka dalam peraturan pemerintah ini diatur ketentuan-ketentuan mengenai tatanan kepelabuhanan nasional, penetapan lokasi, pembangunan dan pengoperasian pelabuhan umum dan pelabuhan khusus, pelaksanaan kegiatan di pelabuhan umum, usaha kegiatan penunjang pelabuhan, ketentuan mengenai pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, fasilitas penampungan limbah, yang keseluruhannya merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan pelabuhan secara efisien dan efektif.

Secara khusus, peraturan pemerintah ini mengatur fungsi setiap pelabuhan yang terdiri atas pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan. Dalam kaitan ini, pemerintah tetap merujuk pada arahan RTRWN sebagaimana yang telah dikemukakan pada bahasan sebelumnya.

Sementara itu pelabuhan menurut penggunaannya dibedakan atas pelabuhan yang terbuka maupun yang tertutup bagi perdagangan luar negeri. Selanjutnya pelabuhan menurut jenisnya terdiri atas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Sedangkan pelabuhan menurut kegiatannya dibedakan atas pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, serta pelabuhan penyeberangan. Pelabuhan menurut klasifikasinya dalam peraturan pemerintah ini dibedakan dalam beberapa kelas dengan faktor penentu meliputi ketersediaan fasilitas-fasilitas pendukung dan kegiatan operasional di masing-masing pelabuhan.

Berdasar pada uraian di atas, maka dapat dikemukakan bahwa ke-17 pelabuhan yang dibahas dalam tugas akhir ini terdiri atas pelabuhan utama dan pengumpan. Selain itu perlu diungkapkan pula bahwa sampai tahun 1999, sebagian dari kebijakan yang tertuang di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 70 tahun 1996 ini belum ditindaklanjuti, terutama yang menyangkut penetapan pelabuhan yang tertutup dan terbuka bagi pelayaran luar negeri. Sedangkan klasifikasi lainnya telah ditindaklanjuti dalam sebuah peraturan ataupun keputusan menteri terkait.

4. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999

Ketentuan hukum yang mengarahkan tentang Angkutan di Perairan ini antara lain mengatur tentang jaringan dan trayek angkutan laut. Kegiatan angkutan laut yang tercakup di dalamnya terbagi atas angkutan laut dalam negeri dan angkutan laut luar negeri. Untuk melaksanakan kegiatan angkutan laut dilakukan dengan trayek tetap dan teratur (*liner*), serta rute/ trayek pelayaran tidak tetap dan tidak teratur (*trampet*).

Khusus menyangkut kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur diselenggarakan dalam jaringan trayek. Selanjutnya jaringan trayek liner dibedakan atas trayek utama, trayek pengumpan dan trayek perintis. Trayek utama diselenggarakan dengan memenuhi syarat pokok pelayanan angkutan laut yakni menghubungkan antarpelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Sedangkan trayek pengumpan merupakan penunjang trayek utama yang harus memenuhi syarat utama pelayanan angkutan laut yakni menghubungkan antara pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi dengan pelabuhan-pelabuhan yang bukan merupakan pusat akumulasi dan distribusi. Disamping itu trayek pengumpan harus menghubungkan antarpelabuhan-pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.

Penyelenggaraan trayek perintis harus memenuhi syarat utama pelayanan angkutan laut seperti menghubungkan wilayah terpencil atau

yang dimaksud itu antara lain perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran, kolam labuh, alih muat kapal, dermaga, terminal penumpang, pergudangan, serta lapangan penumpukan. Selain itu mencakup pula terminal peti kemas baik untuk curah cair maupun curah kering serta terminal kapal *Ro-Ro (Roll on - Roll of)*, perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa, instalasi listrik/ air/ telekomunikasi, serta pelataran parkir. Sementara itu untuk fasilitas penunjang pelabuhan diantaranya meliputi tempat penampungan limbah, kawasan perdagangan, kawasan industri, serta fasilitas akomodasi dan konsumsi.

Daerah lingkungan kepentingan pelabuhan merupakan daerah yang digunakan untuk alur pelayaran dari dan ke pelabuhan laut, keperluan keadaan darurat, pengembangan pelabuhan untuk jangka panjang, perairan wajib pandu, serta fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal.

Kenyataan menunjukkan bahwa tidak semua pelabuhan-pelabuhan utama di KTI telah memenuhi ketentuan ini karena keterbatasan dana pemerintah untuk mengalokasikan biaya rehabilitasi ataupun pembangunan fasilitas baru.

6. KD. PELINDO IV Nomor 25 Tahun 1999

Salah satu dari sekian ketentuan yang terdapat di dalam Keputusan Direksi PT. Pelindo IV ini adalah penetapan kelas pelabuhan yang berada dalam lingkup kerja perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa kepelabuhanan tersebut. Untuk Pelabuhan Makassar

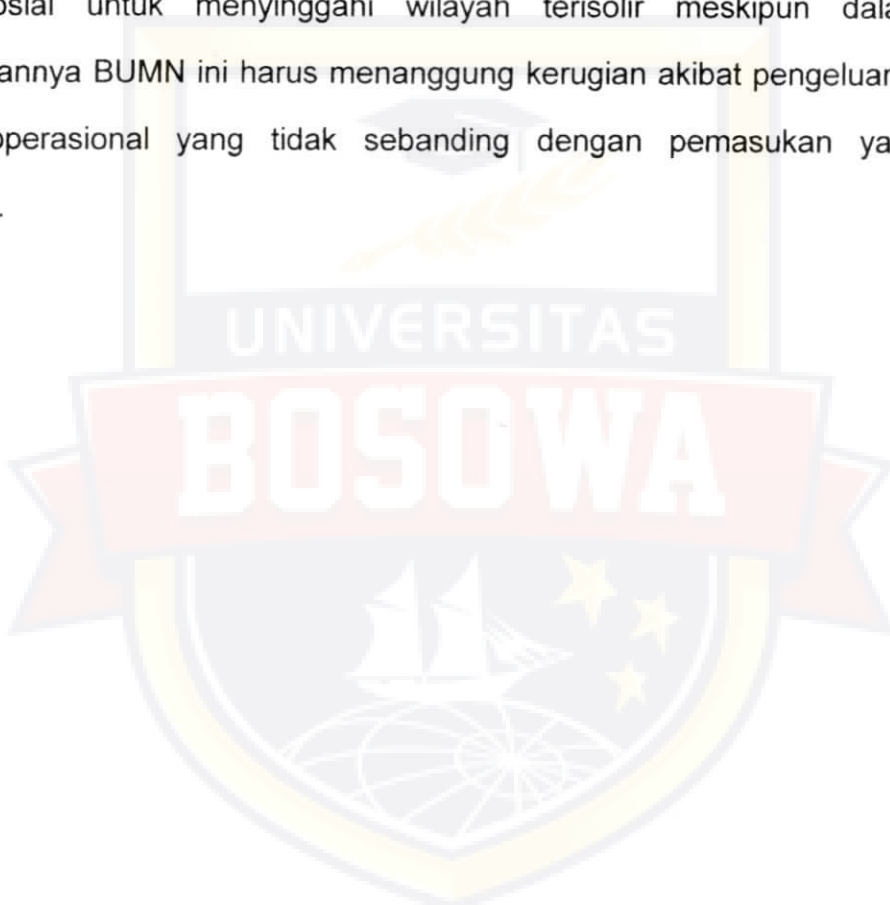
ditetapkan sebagai pelabuhan utama, sedangkan enambelas pelabuhan lainnya bervariasi antara kelas I sampai kelas IV. PT. Pelindo IV yang berpusat di Makassar berwenang untuk menetapkan kelas terhadap tujuh belas pelabuhan utama dan cabang yang tersebar di tujuh provinsi dalam lingkup KTI. Penetapan kelas pelabuhan yang dimaksud itu antara lain mempertimbangkan besarnya arus pergerakan penumpang dan atau barang serta kelengkapan fasilitas di tiap pelabuhan. Kelas pelabuhan utama dan kawasan di lingkup wilayah studi dapat dilihat pada Tabel 2.3.

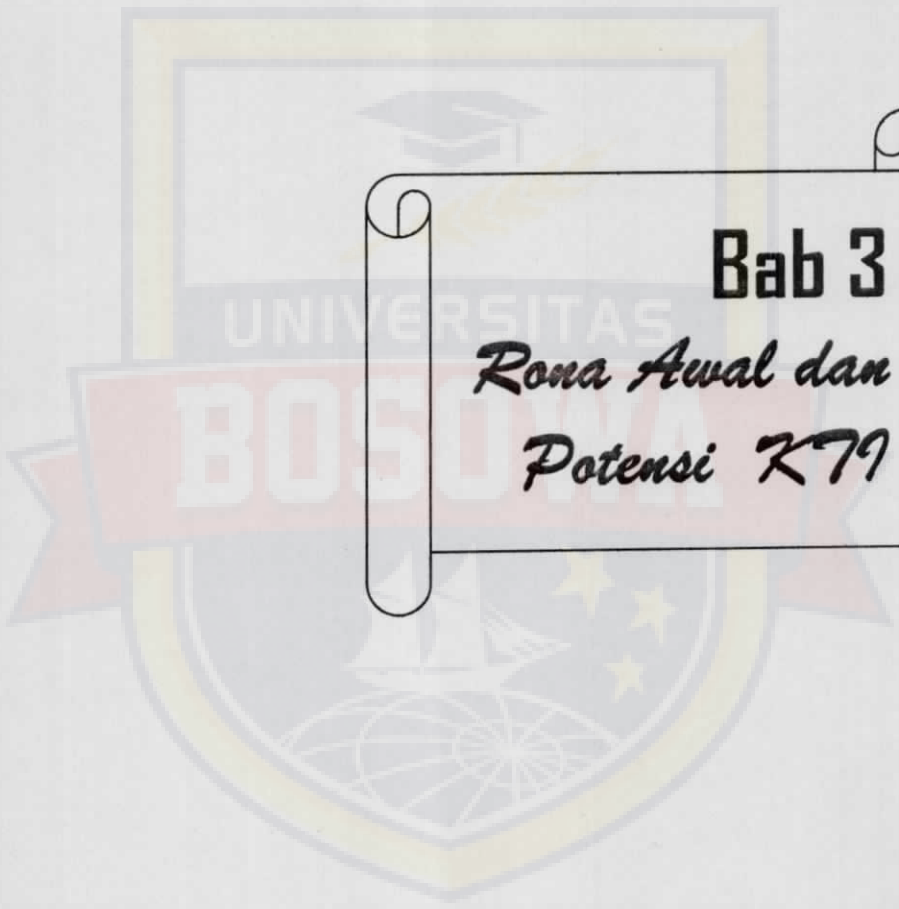
Tabel 2.3 KLASIFIKASI PELABUHAN UTAMA DAN KAWASAN DI KTI MENURUT KELAS, TAHUN 1999

No.	Pelabuhan Utama Dan Cabang	Kelas	Pelabuhan Kawasan	Kelas
01.	BALIKPAPAN	I	01. KAMPUNG BARU 02. BONTANG 03. SANGATA	III III IV
02.	SAMARINDA	I	04. LHOK TUAN	III
03.	TARAKAN	II	05. NUNUKAN	III
04.	BITUNG	I	06. MANADO	III
05.	GORONTALO	IV	-	-
06.	PANTOLOAN	II	07. DONGGALA 08. TOLITOLI	III III
07.	MAKASSAR	Utama	09. PAOTERE	III
08.	PAREPARE	III	-	-
09.	KENDARI	II	-	-
10.	AMBON	I	10. BANDANAIRA	III
11.	TERNATE	II	-	-
12.	SORONG	I	-	-
13.	MERAUKE	III	-	-
14.	JAYAPURA	II	-	-
15.	B I A K	III	-	-
16.	MANOKWARI	III	-	-
17.	FAKFAK	IV	-	-

Sumber : - Keputusan Direksi Pelindo IV No. 25 Tahun 1999.
- Bagian Perhubungan Laut Kanwil Perhubungan Provinsi Sulsel, 2000.

Dalam kaitan dengan penetapan kelas pelabuhan, PT. Pelni tidak menjadikannya sebagai rujukan baku dalam artian rute pelayaran tidak saja menyinggahi pelabuhan-pelabuhan utama, namun menghubungkan pula pelabuhan-pelabuhan Kawasan yang tergolong kelas III dan IV. Realitas ini semakin menyatakan bahwa PT. Pelni tidak semata-mata berorientasi pada pencapaian laba perusahaan, namun mengemban pula misi sosial untuk menyinggahi wilayah terisolir meskipun dalam kenyataannya BUMN ini harus menanggung kerugian akibat pengeluaran biaya operasional yang tidak sebanding dengan pemasukan yang diterima.





Bab 3
*Rona Awal dan
Potensi K79*

BAB III

RONA AWAL DAN POTENSI KAWASAN TIMUR INDONESIA

A. Aspek Kependudukan

1. Perkembangan Jumlah Penduduk

Meskipun memiliki luas wilayahnya hanya sekitar 22% dibanding luas Indonesia, namun Provinsi Irian Jaya (saat ini dikenal dengan nama Provinsi Papua) hanya didiami penduduk sebanyak 2.098.015 jiwa atau sekitar 1% dibanding jumlah penduduk Indonesia. Laju Pertumbuhan penduduk di provinsi Papua selama lima tahun terakhir (1995-1999) sebesar 2,51% atau menempati urutan kedua setelah Provinsi Kalimantan Timur. Sebaliknya, Provinsi Sulawesi Selatan yang hanya mencakup wilayah sekitar 3% dibanding luas Indonesia memiliki penduduk terbesar di KTI yakni sebanyak 7.978.435 jiwa atau sekitar 4% dibanding jumlah penduduk Indonesia pada tahun 1999. Secara keseluruhan jumlah penduduk di KTI pada tahun 1999 berjumlah 21.376.418 jiwa atau 10,4% dibanding jumlah penduduk Indonesia. Jumlah penduduk Indonesia pada tahun yang sama telah mencapai jumlah 204.783.931 jiwa.

Sampai tahun 1999 jumlah penduduk di Provinsi Kalimantan Timur sebanyak 2.525.480 jiwa atau menempati urutan ke-tiga setelah Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Utara. Perkembangan penduduk di Provinsi Kalimantan Timur selama lima tahun terakhir sebesar 2,92% per tahun atau menempati urutan pertama di KTI. Secara keseluruhan perkembangan penduduk di wilayah studi mencapai 2,12%

per tahun. Sajian Tabel 3.1 akan memaparkan tentang jumlah, perkembangan dan laju pertumbuhan penduduk di KTI selama kurun waktu tahun 1995-1999.

Tabel 3.1		PERKEMBANGAN PENDUDUK DI KTI TAHUN 1995 - 1999					
No.	Provinsi	Perkembangan Penduduk (jiwa)					Tingkat Pertumbuhan (%)
		1995	1996	1997	1998	1999	
01.	KALIMANTAN TIMUR	2.251.501	2.340.282	2.441.017	2.458.942	2.525.480	2,92
02.	SULAWESI UTARA	2.625.485	2.654.373	2.691.945	2.736.611	2.774.680	1,37
03.	SULAWESI TENGAH	1.906.341	1.951.780	2.003.559	2.039.182	2.089.633	2,31
04.	SULAWESI SELATAN	7.478.468	7.591.767	7.707.654	7.838.777	7.978.435	1,63
05.	SULAWESI TENGGARA	1.554.328	1.595.398	1.648.812	1.672.659	1.710.912	2,42
06.	MALUKU	2.056.180	2.097.017	2.147.205	2.164.490	2.197.264	1,67
07.	IRIAN JAYA	1.902.170	1.964.596	2.031.149	1.998.062	2.098.015	2,51
J u m l a h		19.776.468	20.197.209	20.673.338	20.910.721	21.376.418	xxx
Rata-Rata Laju Pertumbuhan Penduduk 1995 - 1999							2,12

Sumber : - Statistik Kesejahteraan Rakyat, BPS 1995 - 1999
 - Statistik Indonesia 1999, BPS
 - Hasil Olahan Data Sekunder Lainnya, 2000.

2. Kepadatan Penduduk

Besaran kepadatan penduduk dapat menggambarkan intensitas pemanfaatan ruang/lahan oleh penduduk pada suatu wilayah dengan mengasumsi bahwa seluruh wilayah adalah sebagai wilayah terbangun, dimana ukuran kepadatan penduduk biasanya bersatuan jiwa/ha atau jiwa/ Km². Dengan demikian besarnya kepadatan penduduk di suatu wilayah adalah tidak atau belum mencerminkan intensitas pemanfaatan lahan yang sebenarnya.

Dengan luas wilayah 210.985 Km² atau sekitar 10,79% dibanding luas Indonesia, Provinsi Kalimantan Timur didiami penduduk sebanyak

2.525.480 jiwa. Dengan demikian sampai tahun 1999 kepadatan penduduk di wilayah ini sebesar 12 jiwa/km² atau masih tergolong berkepadatan rendah. Demikian halnya dengan Provinsi Irian Jaya, meskipun didiami penduduk yang menempati urutan kedua terbanyak di KTI namun kepadatan penduduknya hanya sebesar 5 jiwa/km². Kepadatan penduduk yang relatif rendah pada kedua Provinsi tersebut disebabkan masih terdapatnya areal hutan dan perkebunan maupun lahan-lahan yang sulit didiami manusia seperti rawa-rawa.

Sampai tahun 1999 kepadatan penduduk tertinggi di KTI terdapat di Provinsi Sulawesi Tenggara yakni mencapai 45 jiwa/km², hal ini disebabkan oleh perbandingan antara luas wilayah dengan jumlah penduduknya yang tidak mencolok. Lebih jelas lihat pada Tabel 3.2.

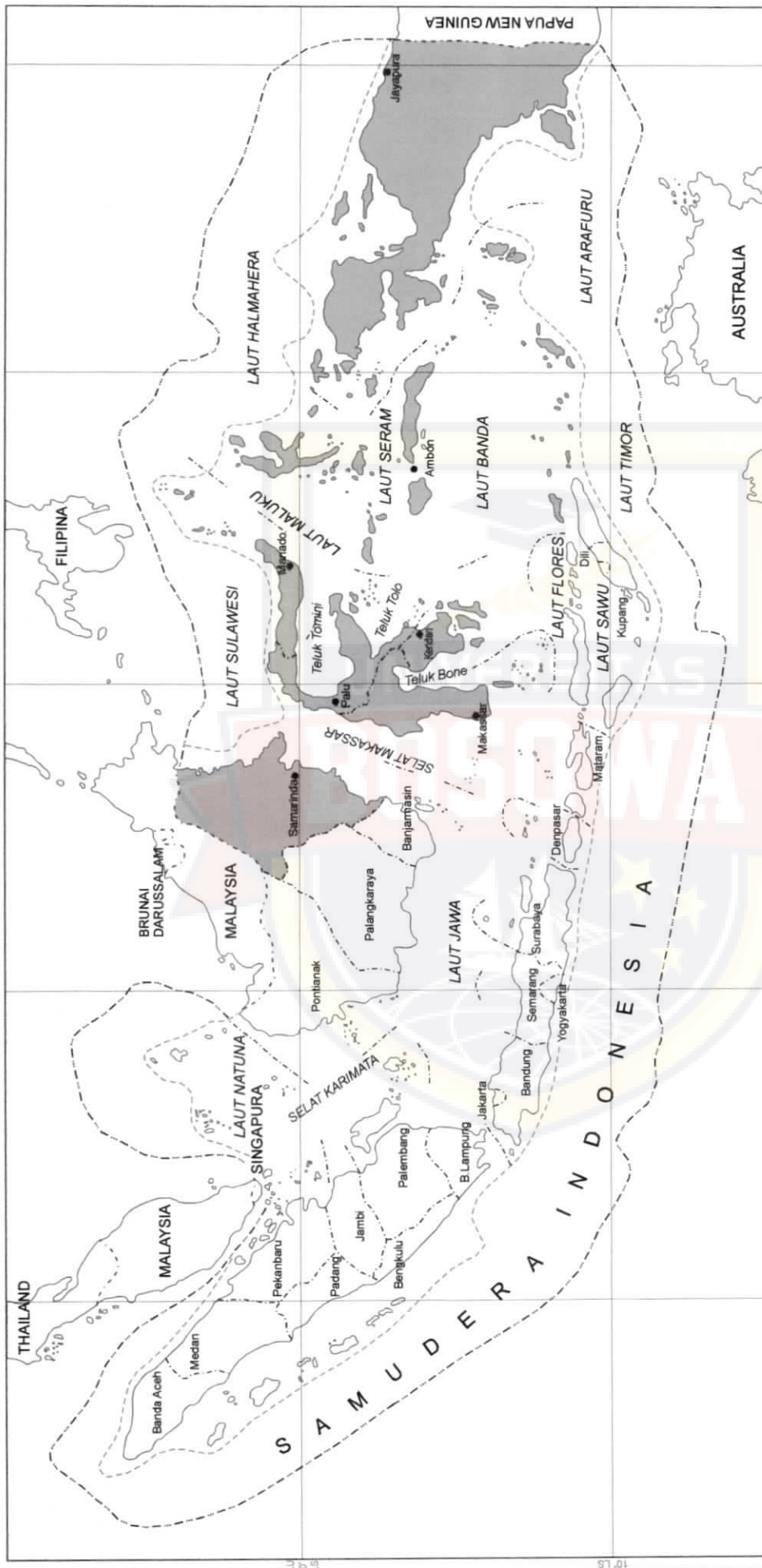
Tabel 3.2

LUAS WILAYAH DAN KEPADATAN PENDUDUK KTI, TAHUN 1999

No.	Provinsi	Luas Wilayah		Jumlah Penduduk		Kepadatan (jiwa/ km ²)
		Km ²	% Thd Ind.	Jiwa	% Thd Ind.	
1.	KALIMANTAN TIMUR	210.985	10,89	2.525.480	1,23	12
2.	SULAWESI UTARA	27.488	1,42	2.774.680	1,35	101
3.	SULAWESI TENGAH	63.689	3,29	2.089.633	1,02	33
4.	SULAWESI SELATAN	62.483	3,23	7.978.435	3,90	128
5.	SULAWESI TENGGARA	38.140	1,97	1.710.912	0,84	45
6.	MALUKU	77.871	4,02	2.197.264	1,07	28
7.	IRIAN JAYA	421.981	21,78	2.098.015	1,02	5
K T I		902.637	46,60	21.374.419	10,44	50
Indonesia		1.937.179	100,0	204.783.931	100,0	106

ber : - Statistik Kesejahteraan Rakyat, BPS Tahun 1995 - 1999.
 - Statistik Indonesia 1999, BPS Tahun 2000.
 - Hasil Olahan Data Sekunder Lainnya, 2002

Untuk semakin melengkapi uraian di atas, maka Gambar 3.1 akan memvisualkan cakupan wilayah studi.



<p>Keterangan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ibukota Provinsi — Batas ZEE --- Batas Laut Teritorial --- Batas Negara --- Batas Provinsi ■ Wilayah Studi 	<p>Judul Skripsi : KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p> <p>No. Gambar : 3.1</p> <p>Judul Peta : CAKUPAN WILAYAH STUDI</p>	<p>MAHASISWA : LUCKY CHRRESALNO MESOINA 45 86 04 05577 87 113 45 25</p> <p>SUMBER : - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000. - PP No. 59 Tahun 1981.</p> <p>UNIVERSITAS '45' MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURISAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	<p>SKALA 0 360 720 1.440 Km</p>
<p>Judul Skripsi : KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p> <p>Dosen Pembimbing : 1. Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr 2. Dra. Umi Salamah, Ms.Tr 3. Ir. Nur Syam Aksa</p>		<p>MAHASISWA : LUCKY CHRRESALNO MESOINA 45 86 04 05577 87 113 45 25</p> <p>SUMBER : - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000. - PP No. 59 Tahun 1981.</p> <p>UNIVERSITAS '45' MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURISAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	
<p>Judul Skripsi : KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p> <p>No. Gambar : 3.1</p> <p>Judul Peta : CAKUPAN WILAYAH STUDI</p>		<p>MAHASISWA : LUCKY CHRRESALNO MESOINA 45 86 04 05577 87 113 45 25</p> <p>SUMBER : - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000. - PP No. 59 Tahun 1981.</p> <p>UNIVERSITAS '45' MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURISAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	
<p>Judul Skripsi : KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p> <p>No. Gambar : 3.1</p> <p>Judul Peta : CAKUPAN WILAYAH STUDI</p>		<p>MAHASISWA : LUCKY CHRRESALNO MESOINA 45 86 04 05577 87 113 45 25</p> <p>SUMBER : - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000. - PP No. 59 Tahun 1981.</p> <p>UNIVERSITAS '45' MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURISAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	

B. Aspek Perekonomian

Sebagaimana telah dikemukakan pada bagian sebelumnya, bahwa salah satu parameter penilaian yang dapat digunakan untuk memahami kondisi perekonomian suatu wilayah adalah hasil pengamatan terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), yaitu gambaran kinerja perkembangan dari setiap lapangan usaha (sektor dan subsektor ekonomi) yang berperan selama kurun waktu tertentu.

Kontribusi setiap sektor dalam pembentukan PDRB pada masing-masing provinsi dalam wilayah studi selama kurun waktu 1995-1999 sangat variatif. Provinsi Kalimantan Timur yang memiliki potensi sumberdaya alam yang beragam serta bernilai ekonomis tinggi senantiasa menghasilkan total nilai produksi yang tinggi terhadap pembentukan PDRB di wilayah ini. Apabila ditinjau berdasarkan peringkat, maka total PDRB Kaltim senantiasa menempati peringkat pertama dibanding enam provinsi lainnya di KTI selama tahun 1995-1999. Sebaliknya Provinsi Sulawesi Tenggara senantiasa menempati urutan terbawah dalam kaitan total nilai PDRB selama kurun waktu yang sama.

Pada tahun 1995 total PDRB Kalimantan Timur sekitar Rp. 21 milyar atau 42,93% dibanding total PDRB dari seluruh provinsi di KTI. Jika dibandingkan dengan total PDRN pada tahun yang sama, maka total PDRB Kalimantan Timur sebesar 4,92%. Kenyataan ini terus berlanjut hingga tahun 1999, dimana Provinsi Kalimantan Timur telah menghasilkan kontribusi sebanyak Rp. 55.739.121.000 atau sekitar 57% dibanding total PDRB seluruh provinsi di KTI pada tahun yang sama. Selanjutnya, jika dibandingkan dengan besarnya total PDRN selama kurun waktu tersebut, maka diketahui bahwa Kalimantan Timur mampu menyumbang sebesar 41-57%. Besarnya total PDRB

wilayah ini dari tahun 1995-1999 disebabkan oleh tingginya kontribusi dari sektor pertambangan dan penggalan serta dari sektor industri pengolahan yang menyumbang sekitar 30-42% terhadap total PDRB di Kalimantan Timur.

Sebaliknya, Provinsi Sulawesi Tenggara yang senantiasa menempati peringkat terbawah berdasarkan total PDRB di KTI selama tahun 1995-1999, hanya mengandalkan sektor pertanian dan sektor jasa-jasa. Total PDRB wilayah ini pada tahun 1995 hanya sebesar Rp. 1.819.242.000 atau 3,59% dibanding total PDRB seluruh provinsi di KTI pada tahun yang sama. Dengan mengandalkan sektor pertanian, wilayah ini hanya mampu menghasilkan PDRB total sebesar Rp. 4.732.379 atau 4,81% dibanding total PDRB pada tujuh provinsi di KTI pada tahun 1999. Jika dibandingkan dengan total PDRN selama tahun 1995-1999, maka diketahui bahwa Sulawesi Tenggara hanya mampu menyumbang antara 0,41 hingga 0,48%.

Provinsi lainnya hanya mampu menyumbang antara 5 hingga 24% terhadap PDRN selama periode tahun 1995-1999, dengan mengandalkan sektor pertanian yang meliputi tanaman pangan, perkebunan, peternakan, kehutanan dan perikanan. Provinsi Sulawesi Selatan hanya mampu menghasilkan kontribusi sebesar Rp. 10.372.193.000 atau 20,46% dibanding total PDRB seluruh provinsi di KTI atau hanya sekitar 2,34% dibanding total PDRN Indonesia pada tahun 1995. Kondisi yang sama berlangsung hingga tahun 1999, dimana wilayah ini hanya mampu menyumbang sebesar Rp. 24.064.893.000 atau 24% dibanding seluruh provinsi di KTI dan 2,43% dibanding total PDRN Indonesia pada tahun yang sama.

Sajian lengkap tentang kontribusi tiap sektor dalam pembentukan PDRB pada masing-masing provinsi dalam wilayah studi, dapat dilihat pada Tabel 3.3.

TABEL 3.3

PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO ATAS DASAR HARGA BERLAKU PADA TIAP PROVINSI DI KTI TAHUN 1995 - 1999 (Ribuan Rupiah)

No.	LAPANGAN USAHA / SEKTOR	PROVINSI																			
		KALIMANTAN TIMUR						SULAWESI UTARA						SULAWESI TENGAH							
		(1)		(2)		(3)		(4)		(5)		(6)		(7)		(8)		(9)			
1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999		
01.	PERTANIAN	2.066.288	2.388.045	2.389.514	3.745.318	4.220.101	1.036.176	1.277.850	1.466.366	2.324.241	2.600.720	989.363	1.206.925	1.470.314	2.951.461	3.300.510					
02.	PERTAMBANGAN & PENGGALIAN	7.412.171	7.746.165	8.436.969	15.282.077	16.988.403	130.122	211.426	249.964	536.098	632.328	76.797	85.726	90.125	157.555	164.138					
03.	IND. PENGOLAHAN	6.569.532	8.649.137	9.301.517	22.910.160	23.916.782	331.709	413.336	480.390	845.828	932.266	199.256	228.842	259.676	495.461	546.709					
04.	LISTRIK/ GAS/ AIR BERSIH	64.869	71.515	81.283	98.145	109.721	25.395	31.452	37.797	74.545	85.385	13.886	19.030	25.026	53.607	58.021					
05.	BANGUNAN	652.120	773.608	860.174	1.167.716	1.215.573	422.918	528.662	615.535	1.476.798	1.578.277	225.239	253.638	288.843	444.822	503.108					
06.	PERDAGANGAN / RESTO / HOTEL	1.841.450	2.060.786	2.194.455	3.520.117	4.080.464	469.462	615.611	739.393	1.207.724	1.354.664	306.699	373.723	400.195	816.075	913.414					
07.	PENGANGKUTAN & KOMUNIKASI	1.981.285	2.328.986	2.557.227	3.157.876	3.508.879	504.582	591.876	693.569	1.114.308	1.224.072	206.665	257.316	281.142	518.509	539.718					
08.	KEU. SEWA BANG & JASA PERUSH	711.087	797.263	879.004	911.266	856.581	199.362	239.640	272.158	215.915	210.328	112.959	129.637	144.916	241.185	257.300					
09.	JASA-JASA	465.723	528.376	605.140	712.470	832.618	683.493	908.215	1.058.977	1.653.651	2.063.230	381.350	469.046	536.375	951.553	973.605					
	Total Tiap Provinsi	21.764.505	25.343.881	27.305.283	51.505.145	55.729.122	3.803.219	4.818.088	5.614.149	9.449.108	10.681.270	2.512.214	3.023.883	3.496.612	6.630.228	7.256.523					
	Total Seluruh KTI	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103					
	% Terhadap KTI	42,93	42,86	41,32	46,04	56,61	7,50	8,15	8,50	8,45	10,85	4,96	5,11	5,29	5,93	7,37					
	Total Seluruh Indonesia	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	992.112.135	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	992.112.135	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	992.112.135					
	% Terhadap Indonesia	4,92	4,95	4,64	5,79	5,62	0,86	0,94	0,95	1,06	1,08	0,57	0,59	0,59	0,75	0,73					

PROVINSI

No.	LAP. USAHA / SEKTOR	SULAWESI SELATAN												MALUKU						IRIAN JAYA				
		(4)				(5)				(6)				(7)										
		1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999			
01.	PERTANIAN	607.519	706.363	836.124	2.007.422	1.954.234	4.036.091	4.561.246	5.293.500	10.049.332	10.089.431	854.101	944.453	1.070.546	1.698.516	1.626.892	1.284.169	1.439.370	1.742.143	2.218.115	2.991.105			
02.	PERTAMBANGAN & PENGALIAN	54.493	83.161	90.835	134.725	131.199	465.480	519.863	462.693	1.325.250	1.948.803	189.727	238.019	208.510	173.000	103.875	3.759.122	4.388.122	4.714.685	12.977.556	11.539.649			
03.	IND. PENGOLAHAN	177.592	171.922	200.207	375.117	401.363	1.205.828	1.350.359	1.610.312	2.465.812	2.624.709	550.435	635.328	704.485	964.831	513.304	382.859	520.413	575.537	710.387	747.172			
04.	LISTRIK/ GAS/ AIR BERSIH	9.617	11.196	14.515	19.544	22.516	99.479	122.478	129.314	202.741	233.810	22.239	25.509	27.773	37.284	41.071	22.271	30.387	27.988	32.682	38.441			
05.	BANGUNAN	216.464	243.218	261.250	323.791	362.340	625.473	741.952	872.357	966.632	1.008.367	243.246	284.147	316.125	321.292	400.560	517.209	568.179	623.365	469.497	494.639			
06.	PERDAGANGAN / RESTO / HOTEL	198.941	247.742	301.907	622.316	734.420	1.591.911	1.744.694	1.980.979	2.908.106	3.553.677	609.309	699.224	746.516	983.804	922.204	309.352	349.911	387.764	584.050	765.645			
07.	PENGANGKUTAN & KOMUNIKASI	124.641	144.013	158.723	215.731	237.122	591.942	708.798	811.337	1.261.370	1.424.801	170.653	215.946	251.758	287.244	276.998	239.695	271.392	330.450	400.475	453.731			
08.	KEU. SEWA BANG. & JASA PERUSH	84.736	117.165	120.725	153.185	179.326	612.692	714.097	820.282	857.709	877.815	187.015	213.555	247.306	239.829	211.942	131.563	148.004	376.273	771.429	182.695			
09.	JASA-JASA	344.937	380.101	402.948	524.856	709.868	1.173.296	1.358.075	1.537.224	1.895.813	2.303.850	344.380	367.203	435.014	520.345	534.586	465.603	542.505	703.873	878.443	1.035.733			
Total Tiap Provinsi		1.519.240	2.106.871	2.387.234	4.376.887	4.732.378	10.372.192	11.821.592	13.637.998	21.960.765	24.064.993	3.171.107	3.641.384	4.008.033	5.226.145	4.631.332	7.121.863	8.259.483	9.482.088	19.062.634	18.248.780			
Total Seluruh KTI		50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103	50.696.936	59.136.255	66.085.353	111.873.734	98.444.103			
% Terhadap KTI		3,59	3,56	3,61	3,91	4,81	20,46	19,99	20,49	19,62	24,45	6,26	6,16	6,06	4,67	4,70	14,05	13,97	14,35	17,03	18,54			
Total Seluruh Indonesia		442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	982.112.135	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	982.112.135	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	982.112.135	442.329.601	511.951.956	589.109.914	889.344.528	982.112.135			
% Terhadap Indonesia		0,41	0,41	0,41	0,49	0,48	2,34	2,31	2,30	2,47	2,43	0,72	0,71	0,68	0,59	0,47	1,61	1,61	1,61	2,14	1,84			

Sumber: PDRB Provinsi-provinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha Tahun 1993-1995 dan Tahun 1997-2000, BPS Sulawesi Selatan, 2001

C. Aspek Kondisi Fisik Kawasan Timur Indonesia

1. Provinsi Kalimantan Timur

Luas wilayah Provinsi Kalimantan Timur yang beribukota di Samarinda 210.985 Km² atau 10,89% dibanding luas wilayah Indonesia (lihat Tabel 3.2). Secara administrasi wilayah ini terdiri atas delapan kabupaten dan empat kota serta 88 kecamatan.

Jenis penggunaan lahan terluas di Provinsi Kalimantan Timur berupa kawasan yang berfungsi lindung seperti hutan lindung (HL) dan hutan produksi terbatas (HPT) yang mencakup areal seluas 21.983 Km². Untuk kawasan budidaya tercatat sekitar 4.700 Km² berwujud areal perkebunan yang dikelola oleh pemerintah maupun swasta. Selebihnya berupa lahan kebun/ ladang yang dikelola oleh masyarakat seluas 2.489 Km², lahan pekarangan seluas 2.142 Km², serta lahan persawahan seluas 1.323 Km². Untuk mengetahui lebih jelas tentang jenis-jenis penggunaan lahan di setiap provinsi, dapat dilihat pada Lampiran 3.

2. Provinsi Sulawesi Utara

Provinsi yang berbatasan langsung dengan negara Pilipina ini memiliki luas wilayah 27.483 Km² atau 1,43% dibanding luas wilayah Indonesia. Sampai tahun 1998 Provinsi ini memiliki lima kabupaten, tiga kota masing-masing Kota Manado, Bitung dan Kota Gorontalo serta 93 wilayah kecamatan.

Jika ditinjau dari aspek penggunaan lahan wilayah ini, maka diketahui bahwa lahan berupa kebun/ ladang merupakan jenis penggunaan lahan terluas yakni 3.848 Km² atau sekitar 14% dari luas

wilayah Provinsi Sulawesi Utara. Kemudian disusul oleh lahan perkebunan yang dikelola oleh pihak swasta ataupun pemerintah (HPH) yang mencakup lahan seluas 3.432 Km². Untuk kawasan lindung yang meliputi hutan lindung dan hutan produksi terbatas mencakup lahan seluas 2.269 Km² atau sekitar 8% dibanding luas wilayah Provinsi Sulawesi Utara.

3. Provinsi Sulawesi Tengah

Wilayah yang dilintasi oleh garis katulistiwa ini memiliki luas 63.689 Km² atau 3,29% dibanding luas Indonesia (lihat Tabel 3.2). Sampai tahun 1998 Provinsi Sulawesi Tengah yang beribukota di Palu memiliki tujuh kabupaten, satu kota, serta 69 kecamatan.

Apabila ditinjau dari aspek penggunaan lahan, maka diketahui bahwa lahan perkebunan merupakan jenis penggunaan lahan terluas di Provinsi Sulawesi Tengah, yakni mencakup areal seluas 10.739 Km² atau sekitar 17% dibanding luas provinsi tersebut. Lahan berwujud kebun/ladang yang dikelola masyarakat mencakup areal seluas 3.447 Km², serta lahan persawahan mencakup areal seluas 1.567 Km². Selanjutnya, seluruh kawasan non budidaya hanya memanfaatkan lahan seluas 8.641 Km² atau sekitar 13% dibanding luas Provinsi Sulawesi Tengah.

4. Provinsi Sulawesi Tenggara

Luas wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara 38.140 Km² atau 1,98% dibanding luas Indonesia, menjadikan wilayah ini sebagai provinsi dengan luas wilayah terkecil di KTI. Sampai tahun 1998, wilayah ini memiliki empat kabupaten dan satu kota yaitu Kendari, serta 66 kecamatan.

Jenis penggunaan lahan terluas di wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara adalah perkebunan besar yang dikelola oleh pemerintah ataupun oleh kalangan swasta. Lahan perkebunan mencakup lahan seluas 4.171 Km², kemudian disusul oleh kawasan lindung yang seluas 3.713 Km², serta lahan kebun/ ladang seluas 3.182 Km².

5. Provinsi Sulawesi Selatan

Hingga tahun 1998 Provinsi Sulawesi Selatan merupakan wilayah yang paling banyak memiliki kabupaten/ kota termasuk kecamatan di KTI, dengan perincian 22 kabupaten, dua kota masing-masing Makassar dan Parepare, serta 194 kecamatan. Adapun luas wilayah ini 62.483 Km² atau 3,25% dibanding luas Indonesia.

Kawasan budidaya di wilayah ini terdiri atas lahan pekarangan, kebun/ ladang, padang rumput, tambak, kolam/ empang, perkebunan besar, serta lahan persawahan yang keseluruhannya memanfaatkan lahan seluas 24.209 Km² atau sekitar 38% dibanding luas wilayah provinsi ini. Sedangkan untuk kawasan lindung seluruhnya hanya mencakup lahan seluas 7.436 Km² atau sekitar 12% dibanding luas wilayah Provinsi Sulawesi Selatan.

6. Provinsi Maluku

Data statistik menunjukkan bahwa Provinsi Maluku yang terkenal dengan wilayah seribu pulau memiliki luas 77.871 Km² atau 4,05% dibanding luas Indonesia. Data tersebut belum memisahkan Provinsi

Maluku menjadi dua provinsi (bersama Provinsi Maluku Utara) yang telah dimekarkan. Sampai tahun 1998 Provinsi Maluku memiliki enam kabupaten dan dua kota, serta 56 kecamatan.

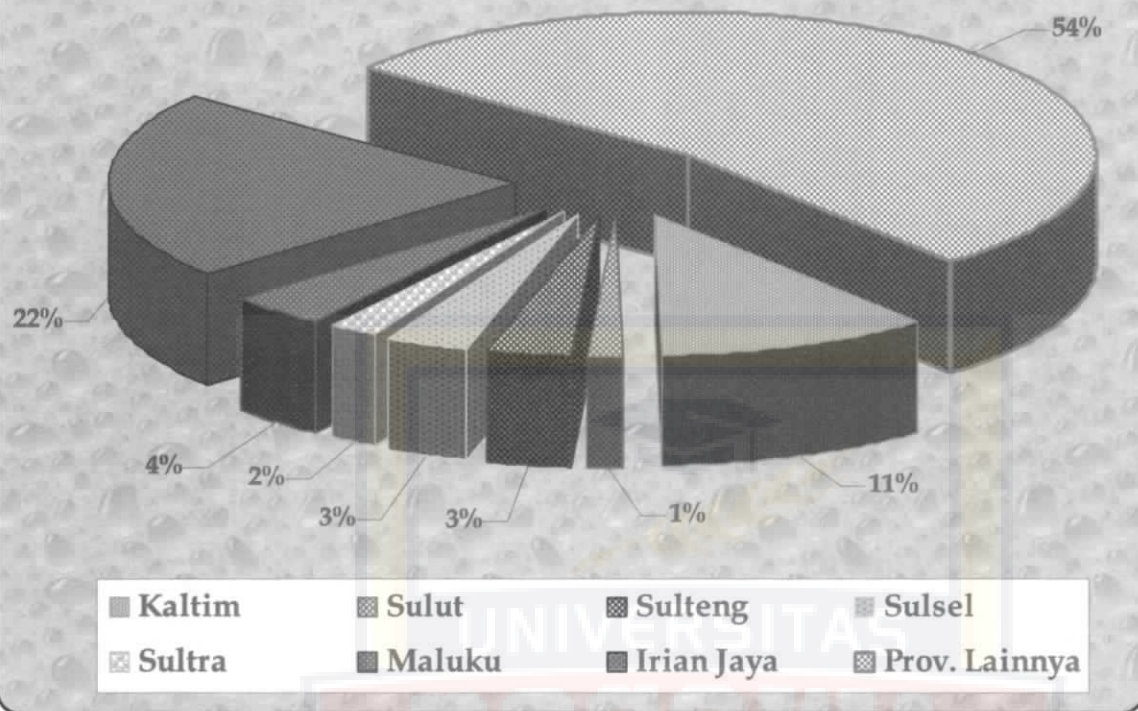
7. Provinsi Irian Jaya

Luas wilayah Provinsi Irian Jaya adalah 421.981 Km² atau 21,95% dibanding luas Indonesia, menjadikan wilayah ini sebagai provinsi terluas di KTI bahkan di Indonesia. Meskipun demikian, provinsi ini hanya mencakup dua belas kabupaten, dua kota, serta 173 wilayah kecamatan (tahun 1995).

Jenis penggunaan lahan yang dominan di provinsi Irian Jaya berupa areal hutan yang mencakup 83,3% dibanding luas provinsi. Selebihnya berupa padang rumput yang mencakup areal 7,7%, ladang 3,1%, perairan darat (rawa-rawa, danau, sungai) 2,0%, perkebunan 0,03%, serta permukiman/ pekarangan mencakup areal 0,2% dibanding luas wilayah Provinsi Irian Jaya.

Sajian lengkap tentang jenis-jenis penggunaan lahan di tiap provinsi dalam lingkup wilayah studi sesuai kondisi tahun 1998, dapat dilihat pada Lampiran 3. Selanjutnya, Gambar 3.2 akan menyajikan diagram perbandingan luas wilayah antara tiap provinsi di KTI dengan provinsi lainnya di Indonesia.

Gambar 3.2. Diagram Perbandingan Luas (%) antara Tiap Provinsi di Wilayah Studi dengan Provinsi Lainnya di Indonesia, 1999



Sumber: Tabel 3.2

D. Aspek Sarana dan Prasarana Transportasi Laut

Sarana dan prasarana transportasi laut yang akan dibahas pada bagian ini meliputi gambaran umum tentang armada penumpang PT. Pelni yang menyinggahi pelabuhan utama maupun Pelabuhan Kawasan serta Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan dalam lingkup KTI. Selain itu, akan dipaparkan pula tentang gambaran umum tentang pelabuhan-pelabuhan utama di KTI atau pelabuhan-pelabuhan singgah bagi kapal-kapal Pelni.

1. Sarana Transportasi Laut

Sejak tahun 1983, PT. Pelni berupaya menyediakan sarana angkutan penumpang yang lebih layak dibanding sebelumnya, yakni

dengan membeli kapal-kapal baru buatan negara Jerman Barat (sebelum reunifikasi dengan Jerman Timur). Kapal KM. Kerinci dan KM. Kambuna merupakan dua kapal pertama yang dioperasikan untuk melayani lalulintas penumpang di Indonesia termasuk di perairan KTI. Awalnya wilayah operasi armada kapal Pelni hanya sebatas menyinggahi pelabuhan-pelabuhan utama seperti Pelabuhan Makassar, Bitung, Ambon dan Pelabuhan Jayapura. Sejalan dengan perkembangan wilayah yang berkorelasi erat terhadap kebutuhan jasa angkutan penumpang (termasuk barang), maka PT. Pelni terus memesan kapal-kapal baru dengan spesifikasi yang bervariasi sesuai kebutuhan operasi. Perkembangan selanjutnya menunjukkan bahwa sampai tahun 1999 jumlah keseluruhan armada PT. Pelni yang melayani lalulintas penumpang di perairan KTI sebanyak 15 unit, di mana penambahan armada tersebut berlangsung sejak tahun 1997.

Spesifikasi kapal-kapal Pelni yang meliputi bobot mati (*DWT*) dan tipe kapal yang turut menentukan kapasitas muat terhadap penumpang sangat bervariasi. Demikian halnya dengan panjang maupun lebar masing-masing kapal. Tercatat sebanyak sembilan unit kapal yang berbobot mati sebesar 3.400 ton antaranya KM. Kerinci, KM. Kambuna, KM. Umsini, serta KM. Rinjani. Selain itu tercatat pula sebanyak lima kapal yang berbobot mati 1.400-1.450 ton seperti KM. Sirimau, KM. Tilong Kabila, KM. Tatamailau, KM. Awu dan KM. Binaiya. Sisanya adalah kapal yang berbobot mati 700 ton yaitu KM. Pangrango.

Selanjutnya, bobot mati kapal senantiasa berkaitan erat dengan tipe kapal yang mencerminkan kapasitas muat terhadap penumpang. Kapal dengan bobot 3.400 *DWT* memiliki tipe 2000 *pax* yang mampu mengangkut penumpang ideal sebanyak 1.500 sampai 2000 orang. Sementara itu kapal dengan bobot 1.400 *DWT* bertipe 1.000 *pax* mampu mengangkut penumpang ideal sebanyak kurang lebih 1000 orang. Sedangkan kapal berbobot 700 *DWT* mampu mengangkut penumpang ideal sebanyak 500 orang. Agar mengetahui lebih jelas tentang karakteristik dan perkembangan armada kapal Pelnis selama kurun waktu tahun 1995 hingga 1999, dapat dilihat pada Tabel 3.4.

Selain kapal-kapal Pelnis, perairan KTI dilayani pula oleh kapal-kapal perintis yang mengangkut penumpang sekaligus kargo. Sebagian besar rute pelayaran kapal-kapal perintis menyinggahi Pelabuhan Kawasan dan Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan dalam lingkup KTI, namun sebagian kecil diantaranya menyinggahi pula pelabuhan utama di KTI seperti Pelabuhan Makassar. Kapal-kapal perintis dimiliki ataupun disewa oleh pihak swasta yang memenangkan tender untuk melayani jasa transportasi pada rute pelayaran tertentu. Tender tersebut dilaksanakan oleh Kantor Wilayah Perhubungan cq. Bagian Perhubungan Laut di masing-masing provinsi untuk menentukan rekanan sebagai pemenang tender. Persyaratan tender yang harus dipenuhi rekanan antara lain adalah harus mampu menyediakan kapal-kapal dengan bobot mati antara 500 sampai 1.000 ton untuk jangka waktu pemakaian lebih dari 2 tahun. Selain itu, keseluruhan kapal yang akan dioperasikan diharuskan berkonstruksi besi.

TABEL 3.4

KARAKTERISTIK DAN PERKEMBANGAN ARMADA KAPAL PELNI DI KTI, TAHUN 1994 - 1999

NO.	Nama Kapal	Karakteristik Kapal			Perkembangan Jumlah Armada (unit)					
		DWT (3)	TIPE (pax) (4)	Kapasitas Muat Penumpang Ideal (5)	1995 (6)	1996 (7)	1997 (8)	1998 (9)	1999 (10)	
01.	KM. KERINCI	3.400	2.000	1.596						
02.	KM. KAMBUNA	3.400	2.000	1.596						
03.	KM. UMSINI	3.400	2.000	1.731						
04.	KM. RINJANI	3.400	2.000	1.731						
05.	KM. TIDAR	3.400	2.000	1.974						
06.	KM. CIREMAI	3.400	2.000	1.974						
07.	KM. DOBONSOLO	3.400	2.000	1.974						
08.	KM. SIRIMAU	1.400	1.000	969						
09.	KM. TILONGKABILA	1.450	1.000	969						
10.	KM. TATAMAILAU	1.450	1.000	969						
11.	KM. A W U	1.400	1.000	969						
12.	KM. BINAIYA	1.450	1.000	969						
13.	KM. BKT. SIGUNTANG	3.400	2.000	2.003						
14.	KM. PANGRANGO	700	500	500						
15.	KM. LAMBELU	3.400	2.000	2.003						
Jumlah				21.927	12	14	15	15	15	

Sumber: - Ditjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan, 1999
- PT. (Persero) Pelni Cabang Makassar, 2000

2. Prasarana Transportasi Laut

Sebagaimana yang telah dikemukakan pada bagian sebelumnya bahwa pelabuhan-pelabuhan utama dalam konteks pembahasan tugas akhir ini secara keseluruhan berjumlah tujuh belas pelabuhan yang tersebar di tujuh provinsi dalam lingkup KTI.

Tercatat 16 pelabuhan utama dalam wilayah studi beroperasi selama 24 jam dalam sehari termasuk pada hari libur atau hari besar nasional. Hal ini berimplikasi pada kunjungan kapal-kapal penumpang dan/ atau barang yang dapat menyinggahi pelabuhan diluar jadwal kunjungan yang telah ditetapkan sebelumnya. Satu-satunya pelabuhan yang hanya beroperasi 18 jam dalam sehari adalah Pelabuhan Fakfak yang terdapat di Provinsi Irian Jaya.

Meskipun Pelabuhan Makassar merupakan satu-satunya pelabuhan utama di KTI, namun tidak seluruh armada PT. Peln menyinggahi pelabuhan ini. Tercatat sebanyak tiga kapal yang langsung menuju ke perairan KTI dari perairan KBI tanpa melalui Pelabuhan Makassar. Ketiga kapal dimaksud adalah KM. Kerinci, KM. Binaiya dan KM. Dobonsolo. Selain itu terdapat pula satu kapal yakni KM. Pangrango yang tidak menyinggahi Pelabuhan Makassar, disebabkan oleh karena kapal ini hanya melayani rute pelayaran dalam wilayah perairan Provinsi Irian Jaya.

Data yang bersumber dari PT. Pelindo IV menunjukkan bahwa luas terminal penumpang (termasuk ruang pengantar/ penjemput) serta panjang dermaga di setiap pelabuhan sangat bervariasi. Adapun faktor

yang menentukan kedua fasilitas utama pendukung operasionalisasi di tiap pelabuhan tersebut antara lain jumlah penumpang embarkasi dan debarkasi. Pada akhirnya besaran embarkasi dan debarkasi di tiap pelabuhan turut pula mempengaruhi kelas masing-masing pelabuhan, meskipun hal ini belum diatur dalam RTRWN ataupun regulasi pemerintah lainnya.

Setiap pelabuhan singgah harus memiliki kelengkapan fasilitas utama dan pendukung, baik yang terdapat di Daerah Lingkungan Kerja maupun di Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, sehingga operasionalisasi kapal dapat berlangsung secara aman, lancar dan teratur. Fasilitas-fasilitas yang dimaksud itu antara lain dermaga sebagai tempat tambatan kapal, ketersediaan instalasi air bersih baik yang bersumber dari PDAM ataupun sumur artesis, terminal penumpang, serta fasilitas pengisian bahan bakar yangmana semuanya itu terdapat di Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan. Selain itu pula setiap pelabuhan harus memiliki *basin* (kolam pelabuhan) yang memadai, kapal-kapal pandu, *bunker* bahan baker, serta fasilitas pendukung lainnya.

Jika diamati dari aspek kuantitas pelabuhan-pelabuhan utama di KTI, maka diketahui bahwa Provinsi Irian Jaya adalah wilayah terbanyak memiliki pelabuhan-pelabuhan utama yakni sebanyak enam pelabuhan, masing-masing Sorong, Merauke, Jayapura, Biak, Manokwari, serta pelabuhan Fakfak. Jumlah pelabuhan sebanyak itu dalam wilayah Irian Jaya sangat beralasan, oleh karena disamping luas wilayah juga disebabkan oleh kecenderungan permintaan masyarakat terhadap moda

angkutan laut lebih tinggi dibanding moda angkutan lainnya, sehingga kesemuanya berdampak pada permintaan terhadap jumlah pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut dari dan ke wilayah Irian Jaya.

Pada provinsi lainnya hanya terdapat satu hingga tiga pelabuhan-pelabuhan utama. Hal mana disebabkan oleh luas wilayah yang relatif kecil dibanding Provinsi Irian Jaya, juga terdapatnya pelabuhan-pelabuhan kawasan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah naungan Kantor Wilayah Perhubungan pada masing-masing provinsi.

Selanjutnya, jika ditinjau menurut kelas pelabuhan (lihat Tabel 2.3), maka diketahui bahwa hanya terdapat satu pelabuhan di KTI yang memiliki kelas utama yakni Pelabuhan Makassar. Lebih dari itu diketahui pula bahwa terdapat empat pelabuhan yang tergolong kelas I yakni Pelabuhan Balikpapan, Samarinda, Bitung dan Sorong. Hasil studi PT. Pelindo IV menyatakan bahwa Pelabuhan Balikpapan telah memenuhi kriteria untuk menjadi pelabuhan kelas utama, namun sampai tahun 2000 peningkatan kelas pelabuhan tersebut belum direalisasikan oleh Kementerian Perhubungan dan Komunikasi.

Jika ditinjau lebih jauh, maka terdapat dua pelabuhan yang memiliki kekhasan oleh karena letak geografisnya yang berdampak terhadap alur pelayaran bahkan terhadap jadwal kunjungan kapal dari dan ke pelabuhan dimaksud. Salah satu pelabuhan yang dimaksud itu adalah pelabuhan Merauke yang terletak di ujung Selatan Provinsi Irian Jaya.

Pelabuhan ini sangat dipengaruhi oleh keadaan pasang surut Sungai Merauke, sehingga jadwal pelayaran dapat berubah setiap saat manakala permukaan air Sungai Merauke menjadi surut. Kendala alam ini sangat mempengaruhi jadwal kunjungan kapal KM. Tatamailau dan KM. Pangrango yang melayani rute pelayaran dari dan ke Pelabuhan Merauke. Demikian halnya dengan Pelabuhan Samarinda, dimana alur pelayaran dari dan ke pelabuhan ini sangat bergantung pada kedalaman air Sungai Mahakam yang berdampak terhadap jadwal pelayaran KM. Binaiya dari dan ke Pelabuhan Samarinda (lihat Tabel 4.4).

Apabila ditinjau menurut jenisnya maka seluruh pelabuhan utama di KTI termasuk dalam kategori pelabuhan umum atau bukan pelabuhan khusus yang diperuntukan bagi kegiatan bongkar/ muat produk-produk industri tertentu. Sementara jika ditinjau menurut aspek penyelenggaraannya maka ke-17 pelabuhan di dalam wilayah studi diselenggarakan oleh pemerintah melalui badan usaha pelabuhan yakni PT. (Persero) Pelindo IV yang berpusat di Makassar.

Pada saat tertentu, terdapat dua bahkan tiga kapal Pelni merapat di suatu pelabuhan pada waktu yang hampir bersamaan, utamanya di pelabuhan-pelabuhan yang potensial menghasilkan bangkitan/ tarikan lalulintas penumpang seperti Pelabuhan Balikpapan, Makassar dan Pelabuhan Sorong. Kenyataan seperti itu disebabkan oleh faktor teknis dan non teknis, diantaranya terjadi kerusakan mesin pada salah satu kapal ataupun terjadi perubahan cuaca diluar perhitungan semula. Namun demikian, sesuai dengan ketentuan di bidang kepelabuhanan yang

berlaku maka setiap kapal penumpang senantiasa diberikan prioritas untuk melaksanakan embarkasi dan debarkasi di pelabuhan tujuan dibanding kapal-kapal kargo.

Tinjauan terhadap karakteristik fisik setiap pelabuhan utama di wilayah studi (KTI) sampai tahun 1999 akan diuraikan seperti berikut ini:

a. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Kalimantan Timur

1) Balikpapan

Kedalaman kolam pelabuhan yang direncanakan pada Pelabuhan Balikpapan berukuran 13,05 meter dan memiliki luas 262 Ha yang menjadikan manuver kapal di pelabuhan ini dapat leluasa bergerak. Keadaan *Tidal* (pasang surut) air laut di pelabuhan ini rata-rata 0,2 meter dimana tinggi maksimumnya sebesar 0,5 meter.

Adapun panjang dermaga sebagai tempat sandar kapal dapat diuraikan, masing-masing untuk dermaga Semayang memiliki panjang 489 meter dengan lebar 21,0 meter, sedangkan dermaga Kampung baru hanya sepanjang 66,0 meter dengan lebar 8,0 meter.

Fasilitas air bersih tersedia di pelabuhan ini yang disalurkan melalui instalasi PDAM setempat. Demikian halnya dengan kantor Imigrasi dan fasilitas kesehatan tersedia di pelabuhan yang beroperasi selama 24 jam non stop. Untuk menyuplai bahan bakar ke setiap kapal telah disediakan instalasi khusus di bawah tanah (*bunker*) milik Pertamina. Sementara untuk perbaikan kapal telah disediakan fasilitas perbaikan (*repair*) untuk kapal berukuran maksimum 3000 DWT.

Terminal penumpang di Pelabuhan Balikpapan cukup representatif yang ditetapkan berklasifikasi A dengan luas 2.500 m² (luas dan klasifikasi ruangan terminal penumpang di tiap pelabuhan dapat dilihat pada Lampiran 4). Menyangkut *call* kapal di Pelabuhan Balikpapan selama lima tahun terakhir ternyata tidak menampakkan fluktuasi tajam, meskipun terjadi krisis moneter sejak tahun 1997.

Data menunjukkan bahwa pada tahun 1995 kunjungan kapal PELNI di pelabuhan ini sebanyak 192 *call*, dimana jumlah tersebut tidak berubah untuk tahun 1999. Hanya saja pada tahun 1997 terjadi penurunan sebanyak 4 *call*, oleh karena KM. Kerinci, Kambuna, Umsini dan KM. Tidar bergantian masuk ke galangan kapal (*docking*) secara reguler.

Untuk mengetahui *call* kapal Pelni dari tahun 1995-1999 di tiap pelabuhan utama dapat dilihat pada Tabel 4.4.

2) Pelabuhan Samarinda

Pelabuhan Samarinda yang merupakan salah satu dari tiga pelabuhan utama di Provinsi Kalimantan Timur memiliki panjang dermaga sekitar 982 meter, yang terdiri atas dermaga khusus bongkar muat barang maupun penumpang sepanjang 937 meter dengan lebar 15,0 meter serta dermaga khusus untuk produk-produk perusahaan Pertamina sepanjang 45,0 meter dengan lebar 5,0 meter.

Luas terminal penumpang di Pelabuhan Samarinda hanya 800 m² yang telah ditetapkan oleh PT. Pelindo IV berklasifikasi A

untuk terminal penumpang dan klasifikasi B untuk terminal pengantar/penjemput (lihat Lampiran 4). Pelabuhan yang beroperasi selama 24 jam dalam sehari termasuk hari libur ini memiliki kolam pelabuhan seluas 20 Ha dengan kedalaman maksimum sekitar 18,0 meter. Keadaan pasang surut air laut di pelabuhan ini tercatat sebesar 0,5 meter LWS dengan besaran rata-rata sebesar 0,25 meter LWS.

Fasilitas utama pelabuhan singgah bagi kapal-kapal penumpang dan barang belum sepenuhnya tersedia seperti bunker dan reparasi kapal berukuran besar. Seperti halnya dengan pelabuhan Balikpapan, maka kunjungan kapal Pelni di Pelabuhan Samarinda tidak mengalami perubahan berarti meskipun terjadi krisis ekonomi.

3) Pelabuhan Tarakan

Pelabuhan Tarakan yang terletak pada posisi $03^{\circ}16'55''$ LU dan $117^{\circ}35'35''$ BT dirancang berkedalaman 13,0 meter. Kondisi pasang surut air laut di pelabuhan yang beroperasi selama 24 jam penuh dalam sehari ini maksimum setinggi 0,3 meter dan rata-rata 0,25 meter. Adapun luas kolam pelabuhan hanya sekitar 2 Ha dengan kedalaman eksisting (1999) berkisar antara 8,0 sampai 12,0 meter. Panjang dermaga sekitar 430 meter yang terdiri atas beberapa fungsi selain untuk embarkasi dan debarkasi penumpang.

Fasilitas pendukung berupa air bersih telah tersedia di pelabuhan ini utamanya di dermaga Melundung yang disuplai dari

instalasi PDAM setempat dengan kapasitas sebesar 140 ton. Hanya saja fasilitas perbaikan kapal sampai saat ini belum tersedia di Pelabuhan Tarakan. Sementara itu bunker bahan bakar juga telah disediakan oleh PT. Pertamina setempat. Terminal penumpang di pelabuhan ini ditetapkan berklasifikasi A baik untuk terminal penumpang maupun pengantar/ penjemput dengan luas 2.050 m².

b. Pelabuhan-pelabuhan di Pulau Sulawesi

1) Pelabuhan Bitung

Satu dari dua Pelabuhan utama di wilayah Provinsi Sulawesi Utara ini dirancang untuk mempunyai kedalaman sekitar 12,0 meter. Pelabuhan yang beroperasi selama 24 jam dalam sehari ini memiliki dua dermaga yang masing-masing dibagi menurut tujuan pelayaran, yakni untuk pelayaran samudera sepanjang 605 meter dengan lebar 15,0 meter, serta untuk pelayaran nusantara memiliki panjang dermaga sekitar 602 meter dengan lebar 6,0 meter. Tinggi maksimum pasang air laut sebesar 1,0 meter dengan rata-rata setinggi 0,8 meter.

Sementara itu beberapa fasilitas utama sebagai pelabuhan utama telah tersedia di pelabuhan ini, seperti air bersih, *bunker*, fasilitas kesehatan, kantor imigrasi, fasilitas perbaikan kapal, pergudangan, serta terminal penumpang. Khusus terminal penumpang, PT. Pelindo IV telah menetapkan kualifikasinya dalam kelompok A, dimana fasilitas embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan ini memiliki luas sekitar 2.750 m².

Kunjungan kapal-kapal Pelni di Pelabuhan Bitung selama lima tahun terakhir cenderung meningkat. Pada tahun 1995 total kunjungan kapal PELNI sebanyak 144 *call*, sedangkan pada tahun 1996 terjadi penambahan menjadi 168 *call* atau terjadi penambahan sebanyak 24 *call*. Seiring dengan penambahan kapal-kapal baru, maka turut mempengaruhi total *call* di pelabuhan ini, sehingga pada tahun 1999 total kunjungan kapal PELNI telah mencapai 192 *call* (lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 4.4).

2) Pelabuhan Gorontalo

Secara astronomis Pelabuhan Gorontalo terletak pada posisi $01^{\circ}04'32$ LU dan $123^{\circ}06'00$ " BT. Pelabuhan ini dirancang berkedalaman hanya sekitar 5,0 meter, namun khusus kolam pelabuhan dirancang minimum 4,0 meter dan maksimum 8,0 meter dengan luas total 10 Ha. Pelabuhan dengan jumlah embarkasi dan debarkasi terendah di KTI khususnya tahun 1999 ini memiliki keadaan pasang surut air laut rata-rata sebesar 0,83 meter.

Fasilitas *bunker* dan *repair* belum tersedia di pelabuhan ini, sedangkan fasilitas air bersih dan kantor imigrasi dan kesehatan telah tersedia. Panjang dermaga Pelabuhan Gorontalo terbagi atas dermaga umum sepanjang 134 meter dengan lebar 9,0 meter, sementara dermaga khusus Pertamina memiliki panjang 15,0 meter. Adapun luas terminal penumpang di pelabuhan ini hanya sekitar 500 m² dengan tipe B.

3) Pelabuhan Pantoloan

Pelabuhan yang terletak sekitar 25 Km dari Bandar Udara Mutiara di Provinsi Sulawesi Tengah ini memiliki panjang dermaga 250 meter dengan lebar 20,0 meter. Sementara kedalaman kolam pelabuhan (*basin*) cukup memadai yakni maksimum 13,0 meter dan minimum 9 meter dengan luas total 200 Ha.

Fasilitas air bersih dengan kapasitas 90 ton per jam telah disediakan oleh pihak pengelola pelabuhan. Demikian halnya dengan *bunker* telah disediakan oleh PT. Pertamina dengan kapasitas 175 ton per jam. Menyangkut terminal penumpang memiliki luas 2.000 m² dengan kualifikasi tertinggi (A), baik untuk terminal pengantar/penjemput maupun terminal penumpang.

4) Pelabuhan Makassar

Pelabuhan yang senantiasa menghasilkan debarkasi dan embarkasi penumpang terbanyak di KTI ini dirancang memiliki kolam pelabuhan sedalam 16,0 meter dan mampu disandari oleh kapal dengan bobot mati hingga 30.000 *DWT*. Luas kolam pelabuhan sekitar 1.520 Ha. Adapun panjang dermaga di Pelabuhan Makassar terdiri atas: dermaga Soekarno sepanjang 1.360 meter dan dermaga Hatta yang dikhususkan untuk *cargo* dan *container* sepanjang 850 meter.

Sebagian besar fasilitas utama dan pendukung operasionalisasi kapal penumpang maupun barang telah tersedia di

pelabuhan ini, antaranya *towage* (kapal pandu) sebanyak tiga unit, air bersih berkapasitas 150 ton per jam, *bunker* yang disuplai dari Pertamina, sarana navigasi, fasilitas perbaikan kapal yang dikelola oleh PT. IKI Makassar dan Angkatan Laut RI. Keadaan pasang surut air laut di Pelabuhan Makassar tercatat maksimum setinggi 1,87 meter *LWS* dengan besaran rata-rata setinggi 0,5 meter *LWS*.

Kunjungan kapal-kapal Pelni di Pelabuhan Makassar terjadi peningkatan cukup berarti selama kurun waktu lima tahun terakhir, meskipun demikian pelabuhan ini masih menempati urutan pertama dalam kaitan dengan jumlah kunjungan kapal terutama kapal penumpang milik PT. Pelni. Data menunjukkan bahwa kunjungan kapal Pelni pada tahun 1995 sebanyak 439 *call*, sedangkan pada tahun 1997 sebanyak 495 *call*. Peningkatan terus berlangsung hingga tahun 1999, dimana kunjungan kapal PELNI telah mencapai 544 *call* atau terjadi penambahan 105 *call* dibanding total *call* kapal Pelni pada tahun 1995 (lihat Tabel 4.4).

Terminal penumpang yang disediakan di pelabuhan Makassar seluas 3.600 m² yang telah ditetapkan berkualifikasi tertinggi (A) baik untuk terminal penumpang maupun terminal bagi pengantar/penjemput (lihat Lampiran 4).

5) Pelabuhan Parepare

Apabila ditinjau dari aspek geografis, pelabuhan terbesar kedua di Provinsi Sulawesi Selatan ini terletak pada posisi 119° 37'

00" BT dan 04° 00' 50" LS. Keadaan pasang surut air laut tercatat sebesar 2,0 meter dengan rata-rata setinggi 1,5 meter.

Sementara itu, kondisi kolam pelabuhan tercatat seluas 280 Ha dengan kedalaman maksimum 18,0 meter. Panjang dermaga di pelabuhan yang beroperasi selama 24 jam dalam sehari ini meliputi dermaga untuk pelayaran nusantara sepanjang 255 meter dengan lebar 15,0 meter, termasuk di dalamnya dermaga Cappa Ujung dan dermaga Lontange.

Fasilitas air bersih, *bunker* dan kesehatan telah tersedia, namun untuk fasilitas perbaikan kapal sampai tahun 1999 belum tersedia di Pelabuhan Parepare. Menyangkut terminal penumpang di Pelabuhan Parepare, PT. Pelabuhan Indonesia IV telah menetapkan klasifikasi B dengan luas total terminal sekitar 650 m².

6) Pelabuhan Kendari

Terminal embarkasi dan debarkasi penumpang di Pelabuhan Kendari telah ditetapkan berklasifikasi B dengan luas sekitar 700 m². Keadaan pasang surut di pelabuhan ini tercatat setinggi 0,3 meter dengan besaran rata-rata hanya setinggi 0,1 meter. Kecepatan angin di pelabuhan ini sebesar 7 *knot* (mil/jam).

Adapun panjang dermaga total sekitar 500 meter dan lebar 16,0 meter, yang terdiri atas dermaga untuk pelayaran nusantara, Pertamina dan dermaga kapal-kapal *jetty*.

Fasilitas pendukung lainnya seperti air bersih dan bunker telah tersedia di Pelabuhan Kendari, namun untuk fasilitas perbaikan kapal belum disediakan. Kolam Pelabuhan Kendari hanya seluas 37,5 Ha dengan kedalaman minimum 6,0 meter dan kedalaman maksimum 20,0 meter.

c. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Maluku

1) Pelabuhan Ambon

Salah satu dari empat pelabuhan yang menghasilkan debarkasi lebih banyak dibanding embarkasi di KTI ini (tahun 1999) memiliki panjang dermaga sekitar 650 meter dengan lebar rata-rata 8,0 meter, terdiri atas Dermaga Yos Sudarso sepanjang 576 meter dan Dermaga Siwabessy sepanjang 73,0 meter. Terminal penumpang di Pelabuhan Ambon seluas 1.450 m² dengan klasifikasi ruangan tertinggi (A).

Keadaan pasang surut air laut tertinggi di Pelabuhan Ambon sebesar 1,0 meter, namun jika dirata-ratakan hanya sebesar 0,75 meter. Sementara itu menyangkut kolam pelabuhan, dapat dikemukakan bahwa luas totalnya 238 Ha dengan kedalaman minimum 10,0 meter dan maksimum sedalam 15,0 meter.

Fasilitas *bunker*, air bersih dan perbaikan kapal untuk bobot mati maksimum 500 DWT tersedia di pelabuhan ini. Selanjutnya dapat dikemukakan bahwa fasilitas keimigrasian dan kesehatan telah disediakan oleh pihak pengelola pelabuhan setempat.

2) Pelabuhan Ternate

Pelabuhan Ternate terletak sekitar 4,0 Km dari Bandar Udara Sultan Ba'ullah beroperasi selama 24 jam setiap hari termasuk di hari libur. Total panjang dermaga Pelabuhan Ternate sekitar 615 meter dan lebar rata-rata 10,0 meter, termasuk di dalamnya dermaga yang digunakan untuk kegiatan lainnya selain embarkasi dan debarkasi penumpang.

Terminal penumpang di Pelabuhan Ternate seluas 700 m² sehingga ditetapkan berklasifikasi menengah (B). Sementara itu, luas kolam pelabuhan 9,25 Ha dengan kedalaman maksimal 14,0 meter.

d. Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Irian Jaya

1) Pelabuhan Sorong

Pelabuhan yang menghasilkan embarkasi penumpang terbesar di Provinsi Irian Jaya pada tahun 1999 ini terletak pada posisi 00°53'00" LS dan 131°14'00" BT.

Dermaga di Pelabuhan Sorong memiliki panjang sekitar 350 meter dengan lebar rata-rata 30,0 meter, termasuk di dalamnya dermaga untuk kegiatan lainnya selain embarkasi/ debarkasi penumpang. Untuk melayani penumpang maupun calon penumpang maka telah disediakan terminal seluas 2.000 m² yang bangunannya berciri arsitektur lokal. Penggolongan berdasarkan kelengkapan fasilitas ruangan terminal penumpang tersebut telah ditetapkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV tahun 1999 yakni klasifikasi A.

Beberapa fasilitas pendukung operasionalisasi kapal telah tersedia di pelabuhan ini, antara lain *bunker*, air bersih, serta fasilitas perbaikan kapal maksimum berukuran 150 DWT. Kolam Pelabuhan Sorong memiliki luas 11,0 Ha dan kedalaman maksimum 20,0 meter.

2) Pelabuhan Merauke

Satu-satunya pelabuhan sungai di Provinsi Irian Jaya ini memiliki panjang dermaga sekitar 270 meter dengan lebar rata-rata 10,0 meter, termasuk di dalamnya dermaga untuk kapal-kapal *jetty* milik PT. Pertamina, perusahaan kayu, serta aktivitas bongkar/ muat barang maupun embarkasi/ debarkasi penumpang.

Kolam Pelabuhan Merauke seluas 5,0 Ha dengan kedalaman tergolong dangkal yakni maksimum sedalam 7,0 meter. Terminal penumpang ini ditetapkan berklasifikasi terendah di KTI yakni C dengan luas ruangan sekitar 1.000 m². Oleh karena letaknya yang berada di Sungai Merauke, menyebabkan kondisi alur pelayaran di pelabuhan ini sangat bergantung pada kondisi pasang surut Sungai Merauke, sehingga seringkali mempengaruhi jadwal kunjungan kapal dari dan ke Pelabuhan Merauke.

3) Pelabuhan Jayapura

Pelabuhan yang terbanyak menghasilkan debarkasi penumpang khususnya tahun 1999 di Provinsi Irian Jaya ini memiliki panjang dermaga sekitar 310 meter dengan lebar rata-rata 6,0 meter.

Sementara itu, kedalaman kolam Pelabuhan Jayapura sekitar 30 meter dengan luas areal 5,0 Ha.

Adapun fasilitas pendukung operasionalisasi kapal yang tersedia di pelabuhan ini hanya meliputi air bersih dan fasilitas kesehatan. Terminal penumpang di pelabuhan ini seluas 1.200 m² dan ditetapkan berklasifikasi A, baik untuk terminal penumpang maupun untuk terminal pengantar/ penjemput (lihat Lampiran 4).

4) Pelabuhan Biak

Pelabuhan Biak terletak di posisi 01° 11' 10" LS dan 136° 05' 46" BT tergolong pelabuhan samudera, oleh karena secara geografis berada di wilayah perbatasan ataupun berdekatan dengan perairan internasional. Panjang dermaga sekitar 300 meter dengan lebar rata-rata 15 meter. Dermaga di Pelabuhan Biak meliputi Dermaga Biak yang digunakan untuk debarkasi/ embarkasi penumpang serta bongkar/ muat barang, dermaga yang dikelola oleh PT. Pertamina, dermaga ikan, serta dermaga yang dioperasikan oleh salah satu perusahaan kayu di Kota Biak.

Adapun keadaan pasang surut air laut di pelabuhan ini tercatat paling tinggi sebesar 3,0 meter, sedangkan rata-rata setinggi 1,5 meter. Luas kolam pelabuhan 6,0 Ha, dimana kedalaman minimal kolam 9,7 meter dan maksimal sedalam 16,0 meter. Terminal penumpang di Pelabuhan Biak telah ditetapkan berklasifikasi B

dengan luas hanya sekitar 400 m². *Bunker* dan air bersih merupakan fasilitas yang telah tersedia di pelabuhan Biak.

5) Pelabuhan Manokwari

Pelabuhan yang menempati urutan ketiga terbanyak menghasilkan debarkasi dan embarkasi penumpang khususnya di tahun 1999 (setelah pelabuhan Jayapura dan Sorong) ini memiliki panjang dermaga sekitar 160 meter. Kolam pelabuhan (*basin*) di pelabuhan manokwari sangat representatif, oleh karena disamping memiliki luas sekitar 5,0 Ha, juga berkedalaman maksimum 60,0 meter dan kedalaman minimumnya sekitar 20,0. Hanya saja kelengkapan fasilitas pendukung yang tersedia relatif minim, oleh karena tercatat hanya memiliki fasilitas penampungan air bersih dan perbaikan kapal, sedangkan *bunker* sebagai tempat penyimpanan bahan bakar belum tersedia.

Seperti halnya di Pelabuhan Samarinda, terminal penumpang di Pelabuhan Manokwari berbeda klasifikasi antara terminal penumpang dengan terminal pengantar/ penjemput. Terminal khusus penumpang di pelabuhan ini ditetapkan berklasifikasi B, sedangkan untuk terminal pengantar/ penjemput hanya berklasifikasi C.

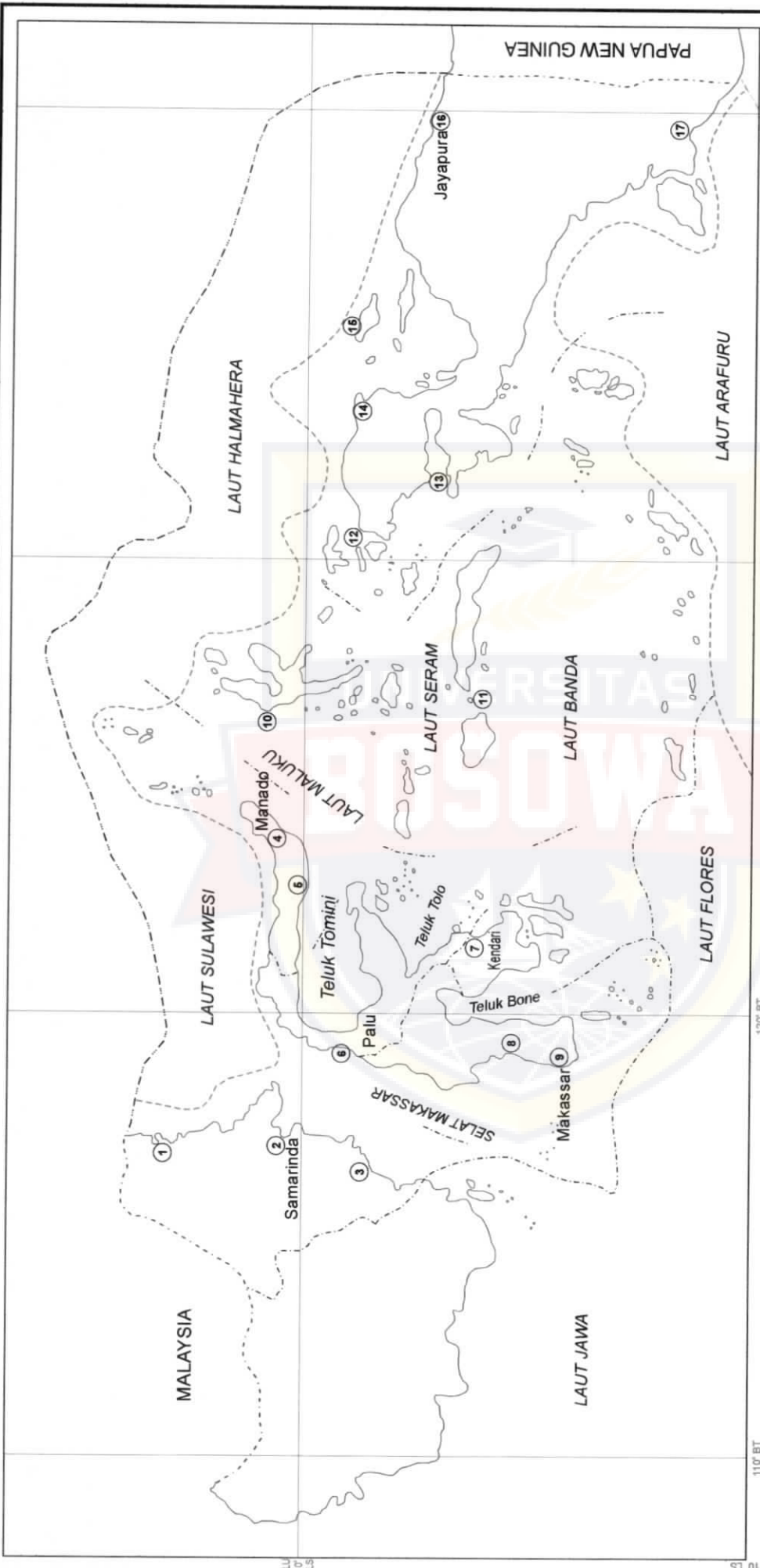
6) Pelabuhan Fakfak

Satu-satunya pelabuhan di KTI yang beroperasi hanya selama 18 jam dalam sehari ini terletak pada posisi 02°56'15" LS dan

132°17'42" BT. Adapun panjang dermaga di Pelabuhan Fakfak sekitar 115 meter yang terdiri atas dermaga umum dan dermaga khusus yang dioperasikan oleh PT. Pertamina.

Menyangkut keadaan pasang surut air laut di pelabuhan ini dapat dikemukakan bahwa tinggi maksimum 2,0 meter dan rata-rata hanya setinggi 1,0 meter. Luas kolam pelabuhan 5,0 Ha, dimana kedalaman minimumnya 6,0 meter dan kedalaman maksimum 25,0 meter. Terminal penumpang di Pelabuhan Fakfak telah ditetapkan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV berklasifikasi B dengan luas total 400 m².

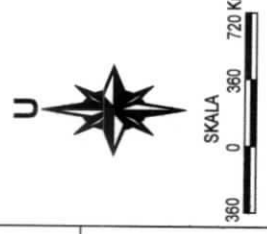
Untuk mengetahui lebih jelas tentang sebaran pelabuhan-pelabuhan utama di KTI sampai tahun 1999, dapat dilihat pada Gambar 3.3. Sedangkan data tentang luas terminal penumpang dan pengantar/ penjemput berikut klasifikasinya di tiap pelabuhan utama akan disajikan pada Lampiran 4.



MAHASISWA :
LUCKY CHRYSALNO MESOINA
 45 86 04 0582 / 87 113 4525

SUMBER :
 - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997,
 Skala 1 : 12.000.000.
 - PT. PELINDO IV Makassar, 1999.

UNIVERSITAS : 45 MAKASSAR
FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
 20083



Judul Skripsi :
KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI
PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA

No. Gambar : 3.3

Dosen Pembimbing :
 1. Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr
 2. Dra. Umi Salamah, Ms.Tr
 3. Ir. Nur Syam Aksa

Judul Peta :
SEBARAN
PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA
DI KTI

Keterangan :

1	Batas ZEE	10	Pelabuhan Parepare
2	Batas Laut Teritorial	11	Pelabuhan Makassar
3	Batas Negara	12	Pelabuhan Ternate
4	Batas Provinsi	13	Pelabuhan Ambon
5	Pelabuhan Tarakan	14	Pelabuhan Sorong
6	Pelabuhan Samarinda	15	Pelabuhan Fakrak
7	Pelabuhan Balikpapan	16	Pelabuhan Manokwari
8	Pelabuhan Bitung	17	Pelabuhan Blak
9	Pelabuhan Gorontalo		Pelabuhan Jayapura
	Pelabuhan Pantoloan		Pelabuhan Merauke
	Pelabuhan Kendari		

E. Potensi Sumberdaya Alam dan Buatan di KTI

Berdasar pada uraian-uraian sebelumnya, maka dapat dirangkum mengenai berbagai sumberdaya alam dan sumberdaya buatan yang tersebar di masing-masing provinsi. Pemaparannya sebagai berikut:

1. Provinsi Kalimantan Timur

Dengan luas sekitar 210.985 Km², wilayah ini dikenal memiliki kandungan mineral dan bahan tambang seperti : minyak bumi, gas alam cair, batu bara, dan industri hasil hutan yang amat menonjol di Indonesia. Dampak positif dari kekayaan alam dimaksud utamanya gas alam cair (LNG) di Bontang adalah hadirnya industri hilir berupa pabrik pupuk Kalimantan Timur (PT. Pupuk Kaltim). Pada masa mendatang Kalimantan Timur akan tetap unggul dalam menghasilkan berbagai jenis produk yang bahan dasarnya berupa minyak bumi ataupun gas, misalnya seperti industri methanol. Selain itu, areal hutan seluas 187.702 Km² merupakan potensi tersendiri yang dimiliki wilayah ini dengan prospek ekonomis tinggi, sehingga kontribusi dari sektor kehutanan cukup mendukung perekonomian di Kalimantan Timur.

Pengembangan wilayah Kalimantan Timur dimasa depan akan semakin prospektif dari segi ekonomi mengingat arahan di sektor perkebunan, kehutanan, industri, pertambangan, serta perikanan laut yang telah menjadi kebijakan nasional melalui RTRWN (lihat Lampiran 1). Bahkan ketiga sektor unggulan yakni perikanan, pertambangan dan pariwisata terus dipacu secara berencana maka diharapkan dapat berdampak positif terhadap mobilitas manusia dan jasa-jasa dari dan ke

wilayah Kalimantan Timur dengan menggunakan berbagai moda transportasi.

Sementara itu berkaitan dengan pengembangan kawasan andalan, maka telah ditetapkan wilayah SASAMBA yang merupakan akronim dari Samarinda - Sanga Sanga - Muara Jawa - Balikpapan sebagai kawasan andalan. Luas kawasan andalan ini sekitar 2,05% dari luas wilayah Provinsi Kalimantan Timur. Kawasan andalan ini terbentang sepanjang ratusan kilometer di pantai timur yang menghadap ke Selat Makassar, serta berfungsi sebagai jalur lalulintas KTI yang penting dan strategis sekaligus berperan sebagai jalur pelayaran internasional.

Dalam kawasan andalan SASAMBA terdapat tiga pelabuhan utama yakni Balikpapan, Samarinda dan Kuala Samboja, namun hanya Pelabuhan Samarinda, Balikpapan dan Tarakan yang menjadi pelabuhan singgah kapal-kapal PT. PELNI. Eksistensi ketiga pelabuhan tersebut sangat strategis utamanya di bidang ekonomi, oleh karena letaknya berada di gerbang Selat Makassar yang berfungsi sebagai jalur pelayaran internasional. Selain pelabuhan, di dalam kawasan andalan SASAMBA terdapat pula Bandar Udara Sepinggian yang terletak sekitar 12 Km dari Pelabuhan Balikpapan, Bandar Udara Samarinda yang terletak sekitar 6 Km dari Pelabuhan Samarinda, serta Bandar Udara Juata yang berjarak sekitar 7 Km dari Pelabuhan Tarakan. Ketiga bandara tersebut disingahi oleh pesawat dari berbagai perusahaan penerbangan nasional dengan jadwal kunjungan yang tetap. Namun demikian sampai tahun 1999, di dalam kawasan andalan ini belum terdapat jaringan rel kereta api

penumpang, bahkan di seluruh Pulau Kalimantan belum terdapat moda angkutan darat berbasis rel tersebut.

2. Provinsi di Pulau Sulawesi

a. Provinsi Sulawesi Utara

Letak wilayah Provinsi Sulawesi Utara sangat strategis, oleh karena berbatasan dengan dua negara yaitu Malaysia dan Pilipina serta berada dalam lingkaran Pasifik. Dengan itu pula membuat Kota Manado sebagai ibukota provinsi menjadi salah satu pusat pertumbuhan regional ASEAN, yang kini dikenal dengan nama BIMP-EAGA (Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Pilipina - *East ASEAN Growth Area*), dimana poros utama kawasan pusat pertumbuhan itu adalah Kota Manado, Kota Davao serta Kota Kinibalu.

Keberadaan pusat pertumbuhan BIMP-EAGA telah melengkapi segi tiga pertumbuhan "SIJORI" (Singapura-Johor-Riau) yang terlebih dahulu mengorbit. Dengan demikian kawasan BIMP-EAGA mesti bersiap-siap menghadapi era pertumbuhan ekonomi yang lebih terintegrasi dengan kawasan sekitarnya. Hal itu dimaksudkan agar keberadaan pusat pertumbuhan tersebut dapat memacu perkembangan ekonomi Sulawesi Utara khususnya dan pertumbuhan KTI pada umumnya.

Secara administratif Provinsi Sulawesi Utara terdiri atas empat kabupaten yaitu: Kabupaten Sangihe dan Talaud, Gorontalo, Minahasa, dan Bolaang Mongondow, serta tiga Kota masing-masing Kota Bitung, Gorontalo dan Kota Manado. Luas wilayah Provinsi Sulawesi Utara sekitar 27.488 Km² yang telah mencakup areal lautan dan daratan.

Dewan Pengembangan KTI telah menetapkan Kota Manado dan Bitung sebagai kawasan andalan provinsi ini, yang dikenal dengan nama Kawasan Andalan MANADO-BITUNG. Adapun luas kawasan tersebut 5.222,2 Km² dengan cakupan administrasi wilayah meliputi Kota Manado, Kota Bitung dan sebagian wilayah Kabupaten Minahasa. Faktor pendukung penetapan kawasan ini sebagai kawasan andalan diantaranya adalah ketersediaan infrastruktur seperti perhubungan darat dan laut, telekomunikasi maupun energi. Sehingga diasumsikan dapat menjadi pemicu pembangunan wilayah setempat, bahkan tidak menutup kemungkinan akan menjadi salah satu pusat pengembangan terhadap wilayah yang lebih luas.

Pengembangan sektor perikanan dan pariwisata di Provinsi Sulawesi Utara yang telah menjadi sektor unggulan dapat menimbulkan dampak terhadap pertumbuhan serta pengembangan sektor-sektor lain terutama sektor transportasi laut, dengan mengingat bahwa wilayah Provinsi Sulawesi Utara sebagian besar berupa perairan. Dengan demikian peranan dari pelabuhan dan bandar udara sebagai pintu gerbang perekonomian wilayah semakin dituntut. Dukungan dari dua pelabuhan utama masing-masing Bitung dan Gorontalo, serta puluhan pelabuhan/ dermaga maupun dua bandara yakni Sam Ratulangi dan Jalaluddin yang berjarak relatif dekat dengan kedua pelabuhan tersebut, semakin membuka peluang peningkatan arus pergerakan lalu lintas barang dan atau penumpang dari/ ke wilayah Provinsi Sulawesi Utara di masa mendatang.

b. Provinsi Sulawesi Tengah

Provinsi Sulawesi Tengah yang memiliki luas 63.689 Km² terdiri atas empat kabupaten dan satu kota, yang meliputi Kabupaten Donggala, Poso, Banggai, Buol Toli-Toli, serta Kota Palu sebagai ibukota provinsi.

Melalui diskusi panjang maka DP-KTI bersama Pemerintah Daerah Sulawesi Tengah menetapkan Kawasan BATUI sebagai Kawasan Andalan. Secara administratif kawasan tersebut terletak di Kabupaten Banggai. Adapun luas kawasan dimaksud sekitar 4.325 Ha atau sekitar 35,85% dari luas Kabupaten Banggai yang mencakup Kecamatan Batui, Kintom dan Kecamatan Luwuk. Peluang bisnis yang menjadi andalan kawasan ini adalah agro industri, oleh karena terdapat areal pertanian yang cukup luas dengan tingkat produktivitas yang cukup mendukung industri tersebut.

Sampai tahun 1999, wilayah ini hanya memiliki satu pelabuhan utama yakni Pelabuhan Pantoloan yang menjadi pelabuhan singgah kapal-kapal Pelnis. Selain itu terdapat pula dua pelabuhan kawasan masing-masing Donggala dan Tolitoli, dimana Pelabuhan Tolitoli menjadi pelabuhan singgah kapal-kapal Pelnis. Selanjutnya di dalam wilayah ini terdapat pula sebanyak 12 Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan dan puluhan pelabuhan khusus maupun dermaga khusus yang mendukung mobilitas barang dan atau manusia. Eksistensi pelabuhan-pelabuhan tersebut didukung pula oleh terdapatnya Bandar Udara Mutiara yang terletak di Kota Palu yang berjarak sekitar 25 Km dari Pelabuhan Pantoloan. Bandar Udara Mutiara disinggahi oleh perusahaan penerbangan nasional seperti Merpati Nusantara dan Bouraq Airlines

dengan dua kali penerbangan setiap hari menuju Jakarta. Seperti halnya Provinsi lainnya di KTI, maka sampai tahun 1999 belum terdapat jaringan rel kereta api yang dapat menjadi sarana angkutan penumpang di wilayah Sulawesi Tengah.

Mengingat dalam RTRWN sektor perikanan dan pariwisata telah menjadi sektor unggulan Provinsi Sulawesi Tengah, maka diasumsikan apabila pengembangannya ditempuh melalui pelibatan seluruh sektor dan pihak terkait, maka dipertumbuhan dan perkembangan sektor-sektor lain dapat diwujudkan. Hal ini berarti mobilitas manusia dan atau barang akan semakin meningkat yang pada gilirannya turut meningkatkan permintaan terhadap prasarana dan sarana transportasi khususnya transportasi laut yang semakin memadai.

c. Provinsi Sulawesi Tenggara

Luas wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara 38.140 Km² yang secara administratif meliputi empat kabupaten/kota yakni : Kabupaten Kendari, Kolaka, Muna dan Kabupaten Buton, Kota Kendari dan Kota Baubau.

Potensi sumberdaya alam wilayah ini antara lain: sektor perikanan dengan andalan ikan tuna, teri, layang dan ikan kerapu. Selain itu sektor pertanian tanaman pangan, serta pariwisata. Demikian halnya dengan sektor pertambangan dan galian yang memiliki prospek pengembangan cukup baik, oleh karena terdapat aneka mineral dan bahan galian seperti nikel di Pomalaa dan Kolaka, aspal di Pulau Buton dan sebagainya.

Dari sekian kawasan andalan yang ada di provinsi ini, maka kawasan yang menjadi prioritas penanganan adalah Kawasan Andalan BUKARI yang merupakan akronim dari Buton, Kolaka dan Kendari, yang mana luas keseluruhannya sekitar 495.010 Ha. Penetapan kawasan andalan tersebut ditempuh melalui pertimbangan pada letaknya yang strategis oleh karena berada pada posisi segi tiga yang menghubungkan ketiga kabupaten tersebut di atas. Selain itu pertimbangan pada potensi sumberdaya alam berupa lahan pertanian, perkebunan, kelautan, kehutanan, pertambangan dan pariwisata.

Selanjutnya melalui pertimbangan pada kelengkapan prasarana transportasi laut dan udara, seperti terdapatnya pelabuhan Boepinang, Sikeli dan Tinanga, serta lapangan terbang Bambaie dan Tangke Tada. Kawasan inipun dihubungkan oleh transportasi darat yang menghubungkan ruas jalan lingkaran selatan Sulawesi Tenggara dan jalan darat lintas Pulau Sulawesi (trans Sulawesi) bagian Barat dan Timur. Dengan demikian akses kawasan pusat-pusat pelayanan di provinsi ini sangat tinggi, begitupun aksesnya dengan wilayah luar.

d. Provinsi Sulawesi Selatan

Berdasar pada letak geografis dan tradisi yang ada Provinsi Sulawesi Selatan menempati posisi sebagai wilayah transit bagi KTI. Dalam posisi seperti itu wilayah ini berpeluang menjadi penggerak kemajuan dan perkembangan wilayah lain di kawasan tersebut. Itu sebabnya pembangunan Sulawesi Selatan tidak semata-mata bertujuan untuk mengembangkan provinsi yang bersangkutan, tetapi terkait dengan provinsi lain di sekitarnya.

Pada tahun 1990 sektor pertanian masih menjadi penyumbang terbesar PDRB Sulawesi Selatan, yaitu 42,32%, lalu diikuti oleh sektor perdagangan, hotel dan restoran sebesar 16,81%, sektor jasa 9,22%, sektor pemerintahan dan pertanahan sebesar 9,33%, serta sektor angkutan dan komunikasi sebesar 9,13%. Secara kumulatif sektor yang bertumbuh pesat adalah perdagangan, hotel dan restoran yakni rata-rata sebesar 16,83% per tahun.

Kebijakan pengembangan spasial di Provinsi Sulawesi Selatan pada Pelita VI telah menetapkan enam kawasan andalan, yaitu: Kawasan Andalan Makassar dan sekitarnya, Palopo ds., Mamuju ds., Parepare ds., Watampone ds., serta Kawasan Andalan Bulukumba ds. Dari keenam kawasan tersebut, maka Kawasan PAREPARE dan sekitarnya ditetapkan sebagai Kawasan Andalan yang diprioritaskan. Ada tiga alasan dibalik penetapan itu, yakni kelengkapan infrastrukturnya telah melampaui kawasan lain (kecuali Kota Makassar), seperti alur pelayaran alami yang cukup dalam. Kedua adalah posisi geografis sangat strategis, oleh karena berada di "jantung" Provinsi Sulawesi Selatan. Pertimbangan terakhir adalah oleh karena letaknya dipantai barat Sulawesi Selatan, maka akses dengan wilayah Provinsi lain di KTI cukup tinggi. Apalagi secara tradisional hubungan ekonomi dan sosial antara Kota Parepare dengan provinsi terdekat telah terwujud dengan baik sehingga pengembangannya di masa mendatang diharapkan akan semakin meningkatkan mobilitas penumpang termasuk arus barang dan jasa-jasa.

Eksistensi dari prasarana transportasi di wilayah ini akan semakin mendukung kebijakan pemerintah di atas. Pelabuhan Makassar yang merupakan salah satu dari empat pelabuhan utama di Indonesia, serta didukung oleh Pelabuhan Parepare dan pelabuhan-pelabuhan lainnya turut membuka peluang investasi di wilayah ini. Apalagi ditunjang oleh keberadaan bandar udara internasional Hasanuddin yang telah menjadi salah satu bandara di Indonesia dengan jadwal penerbangan yang tergolong padat.

3. Provinsi Maluku

Dengan luas wilayah sekitar 77.871 Km², maka wilayah lautan meliputi wilayah terluas yaitu sekitar 90% atau 70.084 Km² sedangkan wilayah daratan hanya sekitar 7.787 Km². Disamping itu dengan jumlah pulau sebanyak 998 pulau, maka Provinsi Maluku dikenal dengan nama provinsi seribu pulau. Pembahasan mengenai Provinsi Maluku di sini masih menggunakan data-data sebelum pemekaran wilayah tersebut menjadi dua wilayah provinsi.

Sebagian wilayah perairannya merupakan alur pelayaran internasional. Pulau Morotai yang terletak di ujung Utara, berhadapan langsung dengan Samudera Pasifik serta negara-negara industri baru, seperti Taiwan dan Korea Selatan. Kondisi alam seperti itu memungkinkan Maluku untuk dikembangkan sebagai pintu keluar dalam industri transportasi laut, terutama untuk mengangkut produk ekspor ke kawasan Pasifik.

Mengacu pada kenyataan yang menunjukkan bahwa provinsi ini didominasi oleh lautan, maka pengembangan tata ruang Provinsi Maluku dilandasi oleh konsep "Laut-Pulau". Konsep ini menganut falsafah bahwa laut bukan pemisah tetapi sebaliknya berperan sebagai pemersatu. Selain itu laut dipandang sebagai sumberdaya potensial untuk kegiatan produksi.

Berdasarkan pada konsep tersebut, maka wilayah ini dibagi dalam lima kawasan laut-pulau, yakni: Kawasan Maluku, Halmahera, Seram, Banda dan Kawasan Arafura. Setiap kawasan laut-pulau ditandai dengan adanya simpul pertumbuhan di pulau utama. Selain itu keterhubungan dalam konteks perdagangan, sosial maupun kegiatan lainnya dari satu pulau ke pulau lainnya telah terjalin oleh pelayaran tradisional. Oleh karena beberapa satuan laut-pulau mencakup lebih dari satu pulau, maka Pemerintah Daerah setempat mengelompokkannya menjadi gugus-gugus pulau yang dibentuk berdasarkan kedekatan geografis, kesamaan budaya, kesamaan orientasi kegiatan dan potensi sumberdaya alam.

Atas dasar pendekatan itu pula, maka Provinsi Maluku dibagi habis kedalam delapan gugus pulau yang masing-masing memiliki spesifikasi potensi untuk dikembangkan, dimana setiap gugus pulau mempunyai daerah yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan. Berkaitan dengan hal di atas dan dalam rangka mengembangkan wilayah secara lebih terarah, maka pemerintah daerah setempat bersama-sama dengan DP-KTI telah menetapkan pula Kawasan Andalan SERAM sebagai kawasan prioritas penanganan.

Kawasan Andalan Seram merupakan bagian dari gugus pulau ketiga yang meliputi Pulau Buru, Seram, Ambon, Kepulauan Lease, Geser, Gorom, Manawako, Banda, Teon, Nila serta Pulau Serua. Pulau Seram yang secara administratif merupakan bagian dari Kabupaten Maluku Tengah memiliki luas 18.625 Km² atau 2,19% dari luas wilayah Provinsi Maluku. Dibandingkan dengan gugus pulau lainnya, maka Pulau Seram memiliki keunggulan tersendiri, diantaranya adalah letaknya yang berada diantara dua kawasan laut-pulau yakni laut-pulau Seram dan laut-pulau Banda, dimana kedua kawasan laut-pulau itu memiliki perairan yang dalam, sehingga memungkinkan untuk dijadikan sebagai alur pelayaran internasional. Sehingga tidak menutup kemungkinan Pulau Seram dimasa depan dapat berfungsi sebagai pintu gerbang ke kawasan Pasifik.

Keunggulan lainnya adalah potensi sumberdaya alam dan manusia serta kelengkapan infrastruktur pelayanan. Infrastruktur dimaksud itu antara lain banyaknya dermaga (baik dermaga umum maupun khusus) yang merupakan moda angkutan laut tradisional yang menghubungkan Pulau Seram dengan kawasan lainnya. Dermaga yang dimaksud itu terletak di Piru, Tehoru, Wahai serta di Kobisadar. Prasarana transportasi tersebut selain disinggahi oleh armada lokal juga dilayani oleh armada perintis milik PT. Pelni. Selain prasarana transportasi laut, di Pulau Seram terdapat pula lapangan terbang yang terletak di Amahai, Wahai dan di Bula. Ketiga prasarana transportasi udara tersebut tergolong lapangan terbang perintis dengan rata-rata panjang landasan pacu sekitar 750 meter.

Sementara itu menyangkut keberadaan prasarana transportasi udara, dapat dikemukakan bahwa bandar udara Pattimura di Ambon dan Sultan Ba'ullah di Ternate merupakan pintu gerbang transportasi utama lewat udara dari dan ke wilayah Maluku. Bandara Sultan Ba'ullah berjarak sekitar 4 Km dari Pelabuhan Ternate, yang disingahi oleh perusahaan penerbangan domestik seperti Merpati Nusantara Airlines, sedangkan bandara Pattimura berlokasi di Pulau Ambon yang berjarak sekitar 7,0 Km dari Pelabuhan Ambon.

Berkaitan dengan potensi sumberdaya alam, maka kawasan andalan ini memiliki kekayaan alam seperti komoditi perikanan, kehutanan antaranya kayu olahan, komoditi perkebunan, petanian tanaman pangan, pariwisata, serta potensi minyak bumi yang belum dikelola.

4. Provinsi Irian Jaya

Posisi wilayah provinsi ini sangat strategis, oleh karena berada di tepian cekungan Pasifik, yang merupakan kawasan pertumbuhan ekonomi tertinggi di dunia. Irian Jaya memiliki akses besar ke luar negeri, diantaranya ke bagian utara negara Australia dan *Papua New Guinea* (PNG), bahkan lebih dari itu berada pada jalur pelayaran dan penerbangan internasional dengan memanfaatkan keberadaan Bandara Biak.

Faktor lain yang mendukung adalah potensi sumberdaya alam yang belum seluruhnya diolah seperti tembaga, emas, minyak dan gas bumi, batu bara, serta nikel. Selain itu, potensi kehutanan yang meliputi

kayu besi, kayu merbau, kayu matoa, kayu putih, kayu lawang dan rotan. Demikian halnya dengan potensi pertanian, pariwisata dan perikanan.

Seiring dengan kebijaksanaan pembangunan di bidang lainnya, maka dibidang pengembangan spasial Pemerintah Provinsi Irian Jaya telah menetapkan enam Kawasan Andalan. Namun hanya satu diantaranya yang menjadi kawasan prioritas penanganan yakni Kawasan Andalan TELUK CENDERAWASIH dan sekitarnya, dimana pusat pengembangannya terletak di Kota Biak. Adapun dasar pertimbangan penetapan kawasan yang diprioritaskan tersebut, antara lain pertimbangan pada percepatan pembangunan di kawasan Teluk Cenderawasih yang melebihi percepatan pembangunan di kawasan andalan lainnya dalam Provinsi Irian Jaya.

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa sektor unggulan di Provinsi Irian Jaya meliputi tiga sektor masing-masing perikanan, pariwisata dan pertambangan (lihat Tabel 3.5). Ketiga sektor tersebut akan dapat berkembang manakala didukung oleh prasarana transportasi yang memadai serta dilayani pula oleh sarana transportasi yang tetap dan teratur. Keberadaan pelabuhan-pelabuhan utama di wilayah ini seperti Sorong, Jayapura, Biak, Manokwari dan Merauke, serta didukung oleh bandar udara internasional Biak serta bandar udara regional (Sentani, Jeffman, Mopah dan Torea) maupun puluhan bandara perintis, dapat menjadikan wilayah ini menghasilkan mobilitas penumpang dan atau barang yang potensial di masa mendatang.

Berdasarkan potensi yang dimiliki tiap provinsi seperti terurai di atas, maka telah disusun program-program pembangunan di KTI untuk jangka panjang yang kesemuanya itu terangkum dalam buku Strategi Pengembangan KTI. Tahap awal dari program tersebut adalah dibentuknya Dewan Pengembangan Kawasan Timur Indonesia (DP-KTI) melalui Keputusan Presiden Nomor 120 tahun 1993 (yang telah diubah dari Keppres Nomor 13 Tahun 2000). Pembentukan DP-KTI merupakan komitmen nyata pemerintah untuk memacu perkembangan dan kemajuan pembangunan KTI sesuai dengan amanat GBHN 1993.

Salah satu dari sekian kinerja DP-KTI adalah telah ditetapkan Kawasan-kawasan Andalan (dikenal dengan nama Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu/ Kapet) di dalam lingkup KTI. Meskipun dalam RTRWN ataupun dalam Strategi Nasional Pemantapan Pola Tata Ruang (SNPPT) jumlah Kawasan Andalan ditetapkan sebanyak 56 lokasi, namun melalui pertimbangan pada keterbatasan dana pembangunan, maka DP-KTI memilih beberapa kawasan andalan yang diprioritaskan pengembangannya. Kawasan yang dimaksud itu mengandung pengertian yakni kawasan yang bisa berkembang cepat dengan sedikit investasi pemerintah (Strategi Pengembangan KTI:4). Pada dasarnya, pengembangan Kawasan Andalan Yang Diprioritaskan di KTI bertumpu pada pendekatan yang berorientasi pada sumberdaya (*resources based oriented*), serta pendekatan yang berorientasi pada sumberdaya manusia.

Hasil rapat pleno DP-KTI dengan para Gubernur se-KTI akhirnya terpilih 13 (tiga belas) Kawasan Andalan Yang Diprioritaskan, dimana setiap provinsi masing-masing memiliki satu kawasan andalan. Yang dimaksud dengan kawasan andalan adalah kawasan yang berpotensi untuk tumbuh dan berkembang dibandingkan dengan kawasan lainnya di suatu provinsi. Pertumbuhan yang terjadi di kawasan andalan diharapkan berdampak positif terhadap pertumbuhan dan perkembangan wilayah belakang (*hinterland*). Lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 3.5.

Adapun kriteria umum penetapan Kawasan Andalan adalah:

- a. Kawasan yang mempunyai kegiatan ekonomi yang dapat memicu pertumbuhan wilayah secara menyeluruh. Oleh karena itu kawasan andalan harus memiliki sektor ekonomi unggulan yang mampu mendorong kegiatan ekonomi sektor lain baik ditinjau secara internal maupun eksternal.
- b. Kawasan yang mempunyai keterkaitan erat dengan wilayah *hinterland*-nya. Kawasan andalan tidak dapat berdiri sendiri, tapi harus memiliki keterkaitan baik *forward linkage* (keterkaitan ke depan) maupun *backward linkage* (keterkaitan ke belakang) dengan wilayah di sekitarnya. Keterkaitan ke belakang mengandung makna bahwa kawasan andalan mendapatkan suplai kebutuhan komponen produksi dari wilayah *hinterland*. Sedangkan keterkaitan ke depan berarti bahwa kawasan andalan memiliki wilayah pemasaran bagi produk-produk yang dihasilkan atau dikumpulkan dari kawasan andalan.

Apabila diamati dari cakupan wilayahnya, KTI sebenarnya memiliki potensi sumberdaya alam yang besar, diantaranya sumberdaya kelautan, kehutanan dan pertambangan. Secara umum dapat diungkapkan bahwa separuh kandungan sumberdaya alam di Indonesia terdapat di KTI, namun potensi yang besar itu belum dimanfaatkan secara optimal (Strategi Pengembangan KTI, 1997:2).

Setidaknya terdapat dua kendala yang menghadang upaya percepatan pembangunan lewat optimalisasi sumberdaya alam di KTI, yaitu:

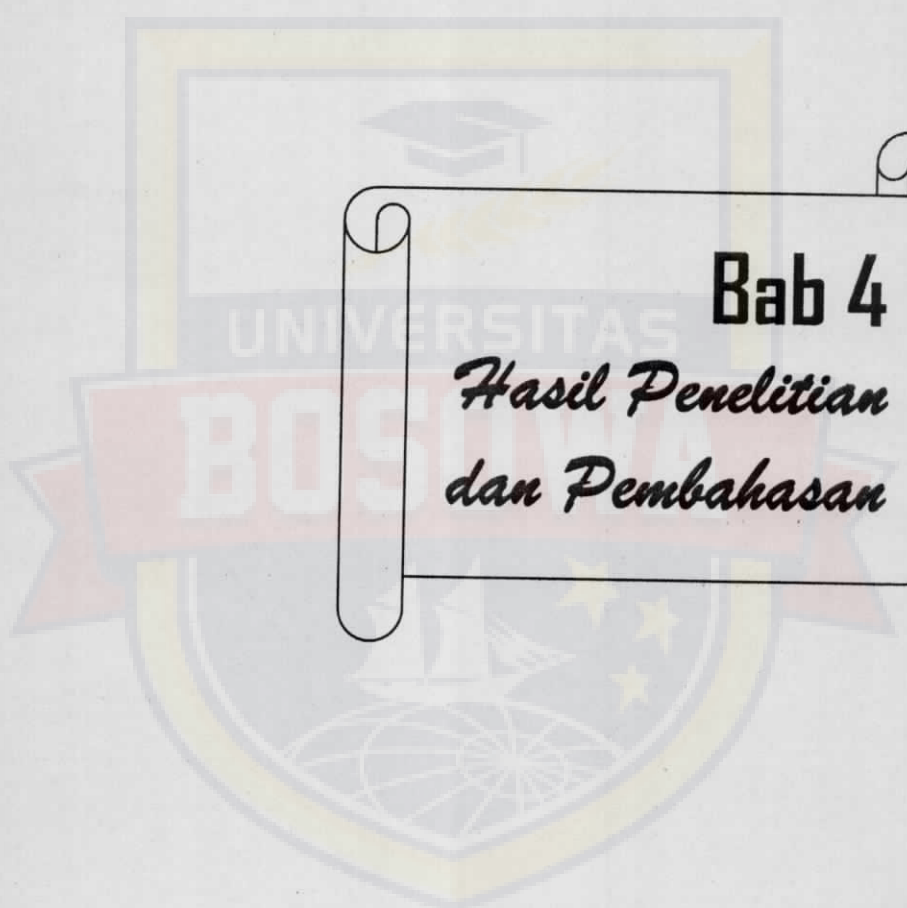
- a. Penduduk KTI yang hanya sekitar 10% dibanding penduduk Indonesia tidak mencukupi untuk mengelola potensi sumberdaya alam yang sangat besar. Selain itu, kualitas sumberdaya manusia di KTI relatif rendah dibanding KBI dengan tolok ukurnya adalah tingkat pendidikan rata-rata penduduk serta persebarannya terpencar dalam kelompok-kelompok kecil bahkan masih ada yang hidup di wilayah terisolir.
- b. Infrastruktur kegiatan ekonomi transportasi, telekomunikasi dan tenaga listrik yang belum memadai baik kualitas maupun kuantitasnya. Keterbatasan prasarana ini membuat sektor dunia usaha enggan melakukan investasi di KTI. Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) maupun Penanaman Modal Asing (PMA) sebagian besar masih terkonsentrasi di KBI, sehingga jika kecenderungan ini terus berlanjut maka kesenjangan antara KTI dan KBI akan semakin membesar.

Dengan memilih satu kawasan andalan di tiap propinsi diharapkan keberhasilannya lebih terjamin, karena kawasan tersebut akan mendapatkan prioritas alokasi dana pembangunan. Sajian lengkap mengenai kawasan andalan yang diprioritaskan penanganannya di KTI, dapat dilihat pada Lampiran 1, sementara untuk mengetahui letak administrasi tiap kawasan andalan serta landasan hukum penetapannya, dapat dilihat pada Lampiran 2.

Pada tujuh kawasan andalan tersebut di bawah ini terdapat tujuh sektor ekonomi yang menonjol ataupun potensil untuk dikembangkan yaitu: sektor/ subsektor pertanian tanaman pangan (Ptn), perkebunan (Prk), perikanan (Pk), kehutanan (Kht), pertambangan (Ptb), pariwisata (Prw) serta sektor industri (Ind). Sajian tabulasi di bawah ini diharapkan semakin melengkapi uraian tentang sektor-sektor ekonomi yang menonjol di tiap kawasan andalan dalam lingkup wilayah studi.

Tabel 3.5		POTENSI SUMBERDAYA ALAM KAWASAN ANDALAN YANG DIPRIORITASKAN PENGEMBANGANNYA DI KTI						
No	Kawasan Andalan	Sektor Ekonomi Andalan						
		Ptn	Prk	Pik	Kht	Ptb	Prw	Ind
1.	SASAMBA (Kalimantan Timur)		■	■	■	■	■	■
2.	MANADO-BITUNG (Sulawesi Utara)			■			■	■
3.	BATUI (Sulawesi Tengah)	■	■	■				
4.	BUKARI (Sulawesi Tenggara)	■	■	■			■	
5.	PAREPARE (Sulawesi Selatan)	■	■	■				■
6.	SERAM (Maluku)		■	■	■	■	■	
7.	TELUK CENDERAWASIH (Irian Jaya)			■			■	■
Jumlah		3	5	7	2	2	5	4

Sumber: Strategi Pengembangan KTI, 1995.



Bab 4
*Hasil Penelitian
dan Pembahasan*

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Sebagaimana telah dikemukakan pada bahasan sebelumnya bahwa interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan sistem pergerakan. Sementara itu, dalam konteks bahasan ini sistem pergerakan berwujud lalulintas penumpang yang menggunakan kapal-kapal Pelni. Dengan demikian pada bab 4 akan dibahas tentang kondisi lalulintas penumpang antarpelabuhan dan antarprovinsi yang terangkut oleh kapal-kapal Pelni selama kurun waktu lima tahun terakhir (1995-1999). Selanjutnya akan dibahas pula tentang pengaruh dari dua faktor masing-masing jumlah penduduk dan total PDRB terhadap jumlah penumpang di setiap provinsi, serta prakiraan jumlah penumpang hingga tahun lima tahun ke depan (tahun 2004).

Kondisi Lalulintas Penumpang Kapal Pelni

1. Embarkasi dan Debarkasi di Tiap Pelabuhan

Lalulintas penumpang dalam konteks bahasan ini adalah jumlah embarkasi dan debarkasi penumpang di tiap pelabuhan atau provinsi dalam kurun waktu tertentu. Jumlah lalulintas penumpang yang menggunakan armada PT. Pelni dari dan ke tiap pelabuhan selama kurun waktu lima tahun terakhir tergolong fluktuatif, bahkan keadaan seperti itu berlaku pula pada pelabuhan-pelabuhan yang terletak di dalam provinsi yang sama. Pada kurun waktu tertentu terjadi lonjakan penumpang secara drastis, namun di saat lain terjadi penurunan yang cukup mencolok.

Berdasar pada data yang berhasil dihimpun, menunjukkan bahwa jumlah seluruh penumpang yang terangkut oleh armada PT. Pelni di KTI pada tahun 1995 sebanyak 3.827.628 orang, terdiri atas 2.149.150 orang penumpang embarkasi dan 1.678.478 orang penumpang debarkasi. Dari jumlah tersebut, ternyata lalulintas penumpang yang berlangsung di Pelabuhan Makassar menempati urutan teratas yakni 973.659 orang atau sekitar 25,4% dibanding total lalulintas penumpang di KTI, dengan rincian 583.620 orang penumpang embarkasi dan 390.039 orang penumpang debarkasi. Apabila dijumlahkan antara lalulintas penumpang di Pelabuhan Makassar dengan lalulintas penumpang di Pelabuhan Parepare yang mencapai 321.571 orang, maka total lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi Selatan menjadi 1.295.230 orang atau sekitar 34% dibanding total lalulintas penumpang di KTI. Dengan itu pula menjadikan Provinsi Sulawesi Selatan merupakan wilayah lalulintas penumpang terbanyak di KTI selama tahun 1995.

Pada urutan kedua ditempati oleh Pelabuhan Ternate yakni sebanyak 413.601 orang atau sekitar 11% dibanding total lalulintas penumpang di KTI, dengan rincian 204.358 orang penumpang embarkasi dan 209.243 orang penumpang debarkasi. Provinsi Maluku dengan dua pelabuhan utama juga menempati urutan kedua terbanyak menghasilkan lalulintas penumpang di KTI yakni sebanyak 739.529 orang (19,3%) dibanding total lalulintas penumpang di KTI, meskipun Pelabuhan Ternate hanya menghasilkan lalulintas penumpang sebanyak 413.601 orang.

Pelabuhan yang menempati urutan ketiga terbanyak menghasilkan lalu lintas penumpang selama tahun 1995 adalah Pelabuhan Balikpapan yakni sebanyak 319.117 orang (8,3%), dengan rincian 195.700 orang penumpang embarkasi dan 123.417 orang penumpang debarkasi. Dengan dukungan dari dua pelabuhan lainnya (Samarinda dan Tarakan) menjadikan Provinsi Kalimantan Timur menempati urutan ke-tiga dari tujuh provinsi di KTI sebagai wilayah penghasil lalu lintas penumpang terbanyak.

Secara umum, dapat dikemukakan bahwa sampai tahun 1999 Pelabuhan Makassar masih merupakan wilayah lalu lintas penumpang terbanyak di KTI, hal mana disebabkan oleh total lalu lintas penumpang dari dan ke pelabuhan ini telah mencapai 1.360.338 orang atau 21,7% dibanding pelabuhan-pelabuhan lainnya di KTI, dengan rincian 813.707 orang penumpang embarkasi dan 546.631 orang penumpang debarkasi. Total lalu lintas penumpang sebanyak itu merupakan peningkatan secara terus menerus sejak tahun 1995, namun nilai persentasenya justru menurun dibanding tahun 1995.

Sebaliknya, sampai tahun 1999 Pelabuhan Gorontalo merupakan wilayah lalu lintas penumpang terendah di KTI dengan total penumpang 9.289 orang atau hanya 0,15% dibanding total lalu lintas penumpang di KTI. Embarkasi penumpang dari pelabuhan ini hanya sejumlah 4.340 orang dan debarkasi sejumlah 4.949 orang. Realitas ini telah berlangsung sejak tahun 1996.

Guna melengkapi uraian tentang arus penumpang selama periode tahun 1995 hingga 1999, maka dapat dilihat pada Tabel dan Gambar 4.1.

No.	PELABUHAN	1995			1996			1997			1998			1999		
		Debarikasi (3)	Embarikasi (4)	D + E (5=3+4)	Debarikasi (6)	Embarikasi (7)	D + E (8=6+7)	Debarikasi (9)	Embarikasi (10)	D + E (11=9+10)	Debarikasi (12)	Embarikasi (13)	D + E (14=12+13)	Debarikasi (15)	Embarikasi (16)	D + E (17=15+16)
01	Kaltim	246.855	354.516	601.371	353.047	433.577	786.624	456.638	486.873	943.511	598.460	577.493	1.175.953	612.135	757.254	1.369.389
	1. BALIKPAPAN	123.417	195.700	319.117	155.713	212.072	367.785	186.462	227.900	414.362	223.063	238.632	461.695	263.292	378.552	641.844
	2. SAMARINDA	50.481	63.021	113.502	72.718	79.196	151.914	87.934	68.808	156.742	75.227	86.392	161.619	92.212	94.380	186.592
02	Sulut	72.957	95.795	168.752	124.616	142.309	266.925	182.242	190.165	372.407	300.170	252.469	552.639	256.631	284.322	540.953
	4. BITUNG	91.013	92.393	183.406	112.793	103.747	216.540	93.722	80.202	173.924	141.372	131.606	272.978	170.911	144.338	315.249
	5. GORONTALO	86.511	87.155	173.666	107.175	97.913	205.088	88.520	74.118	162.638	136.130	124.870	261.000	165.962	139.998	305.960
03	Sulteng	4.502	5.238	9.740	5.618	5.834	11.452	5.202	6.084	11.286	5.242	6.736	11.978	4.949	4.340	9.289
	6. PANTOLOAN	71.050	77.651	148.701	102.798	114.825	217.623	89.762	94.885	184.647	139.772	133.450	273.222	158.783	183.964	342.747
	Sulsel	71.050	77.651	148.701	102.798	114.825	217.623	89.762	94.885	184.647	139.772	133.450	273.222	158.783	183.964	342.747
04	7. MAKASSAR	513.232	781.999	1.295.231	506.139	704.314	1.210.453	495.537	670.361	1.165.898	636.575	903.901	1.540.476	721.856	1.067.656	1.789.512
	8. PAREPARE	390.039	583.620	973.659	348.618	475.146	823.764	337.050	466.098	803.148	452.341	653.459	1.105.800	546.631	813.707	1.360.338
	Sultra	123.193	198.379	321.572	157.521	229.168	386.689	158.487	204.263	362.750	184.234	250.442	434.676	175.225	253.949	429.174
05	9. KENDARI	142.815	146.341	289.156	161.263	169.089	330.352	173.647	220.374	394.021	185.609	193.507	379.116	170.716	190.979	361.695
	Maluku	142.815	146.341	289.156	161.263	169.089	330.352	173.647	220.374	394.021	185.609	193.507	379.116	170.716	190.979	361.695
	10. AMBON	355.596	383.933	739.529	365.870	343.391	709.261	456.841	454.422	911.263	617.452	678.485	1.295.937	546.398	509.942	1.056.340
06	11. TERNATE	146.353	179.575	325.928	191.446	178.674	370.120	210.481	201.985	412.466	206.404	262.607	469.011	192.448	123.556	316.004
	Irian Jaya	209.243	204.358	413.601	174.424	164.717	339.141	246.360	252.437	498.797	411.048	415.878	826.926	353.950	386.386	740.336
	12. SORONG	257.918	312.317	570.235	351.637	381.403	733.040	333.639	382.302	715.941	400.666	489.988	890.654	454.382	577.500	1.031.882
07	13. MERAUKE	76.670	98.319	174.989	89.156	102.459	191.615	92.353	105.389	197.742	109.671	139.132	248.803	136.485	177.216	313.701
	14. JAYAPURA	2.278	6.760	9.038	3.997	8.572	12.569	10.004	7.070	17.074	13.556	18.646	32.202	8.806	16.445	25.251
	15. B I A K	80.128	94.492	174.620	118.690	125.950	244.640	87.796	96.516	184.312	117.010	133.278	250.288	141.798	175.809	317.607
16. MANOKWARI	45.574	51.794	97.368	67.348	58.871	126.219	66.681	80.806	147.487	65.325	88.323	153.648	58.997	79.078	138.075	
	32.297	39.489	71.786	47.048	57.444	104.492	52.282	61.903	114.185	63.278	80.801	144.079	71.520	95.708	167.228	
	20.971	21.463	42.434	25.398	28.107	53.505	24.523	30.618	55.141	31.826	29.808	61.634	36.776	33.244	70.020	
17. FAKFAK	1.678.479	2.149.150	3.827.629	1.953.547	2.250.346	4.203.893	2.099.786	2.389.419	4.489.205	2.719.906	3.108.430	5.828.336	2.835.181	3.431.633	6.266.814	
	Jumlah	1.678.479	2.149.150	3.827.629	1.953.547	2.250.346	4.203.893	2.099.786	2.389.419	4.489.205	2.719.906	3.108.430	5.828.336	2.835.181	3.431.633	6.266.814

Sumber: - Ditjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan, 2000
- PT. Pelni (Persero) Cabang Makassar, 2000

Tugas Akhir

2. **Pertumbuhan Lalulintas Penumpang Tiap Pelabuhan**

Pertumbuhan lalulintas penumpang dalam konteks bahasan ini ditunjukkan oleh nilai persentase embarkasi dan debarkasi di tiap tiap pelabuhan selama kurun waktu tahun 1995 hingga 1999.

a. **Provinsi Kalimantan Timur**

Dari tiga pelabuhan utama di Provinsi Kalimantan Timur, ternyata embarkasi dan debarkasi penumpang terbanyak di dalam wilayah tersebut berlangsung di Pelabuhan Balikpapan. Hal mana ditunjukkan oleh sebanyak 319.117 orang penumpang yang berangkat dan tiba di pelabuhan tersebut pada tahun 1995. Dengan kata lain total lalulintas penumpang di Pelabuhan Balikpapan menjadi sekitar 53% dibanding lalulintas penumpang di Provinsi Kalimantan Timur atau 8,3% dibanding total lalulintas penumpang di KTI pada tahun yang sama.

Meskipun dari segi kuantitatif lalulintas penumpang di Pelabuhan Balikpapan menempati urutan pertama, namun dari segi lonjakan penumpang embarkasi maupun debarkasi selama periode 1995/1996 justru terjadi di Pelabuhan Tarakan. Pertumbuhan embarkasi penumpang di Pelabuhan Tarakan pada periode tersebut sebesar 48,56%, sementara debarkasinya sebesar 70,81% atau menempati peringkat pertama di banding seluruh pelabuhan di KTI. Pertumbuhan embarkasi penumpang pada periode yang sama di Provinsi Kalimantan Timur secara keseluruhan sebesar 22,3% atau menempati peringkat ke-dua setelah Provinsi Sulawesi Tengah.

Demikian halnya dengan pertumbuhan debarkasi penumpang di Provinsi Kalimantan Timur, dimana pada periode 1995-1999 sebesar 43% atau menempati peringkat ke-2 setelah Provinsi Sulawesi Tengah.

Lonjakan pertumbuhan lalu lintas penumpang pada periode 1995/1996 sangat berbeda dibanding periode tahun 1998/1999. Pada periode tersebut pertumbuhan penumpang embarkasi di Pelabuhan Tarakan justru menurun drastis menjadi 12,62% dibanding periode 1997/1998 yang mencapai 32,76%. Sebaliknya pertumbuhan embarkasi penumpang di Pelabuhan Balikpapan meningkat dari 4,71% di tahun 1997/1998 menjadi 58,63% pada periode 1998/1999.

Rata-rata pertumbuhan penumpang embarkasi di Provinsi Kalimantan Timur sejak tahun 1995 sampai 1999 sekitar 21,08%, sementara debarkasinya sebesar 26,43%. Pertumbuhan penumpang embarkasi sebesar itu berada pada peringkat ke-dua setelah Provinsi Sulawesi Tengah, sedangkan rata-rata pertumbuhan penumpang debarkasinya menempati peringkat pertama dibanding seluruh pelabuhan yang tersebar di enam provinsi lainnya. Lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 4.2.

b. Provinsi Sulawesi Utara

Laju pertumbuhan penumpang embarkasi maupun debarkasi melalui dua pelabuhan utama di Provinsi Sulawesi Utara menunjukkan nilai yang relatif rendah dibanding provinsi lainnya dalam lingkup KTI.

Kondisi seperti demikian telah berlangsung sejak periode 1995/1996 hingga 1998/1999.

Pada periode tahun 1995/1996, perbedaan laju pertumbuhan penumpang antara Pelabuhan Gorontalo dan Pelabuhan Bitung tidak terlampau mencolok. Dalam periode tersebut pertumbuhan embarkasi penumpang di Pelabuhan Bitung sekitar 23,9%, sedangkan debarkasinya sebesar 12,34%. Sementara itu, pertumbuhan penumpang embarkasi di Pelabuhan Gorontalo sebesar 11,38%, sedangkan debarkasinya sebesar 24,79%.

Pertumbuhan lalu lintas penumpang yang mencolok terjadi pada periode 1997/1998, dimana embarkasi penumpang di Pelabuhan Bitung telah mencapai sekitar 68,47% atau menempati urutan ke-dua dibanding seluruh pelabuhan di KTI (Pelabuhan Merauke menempati peringkat pertama). Sebaliknya penurunan yang sangat drastis terjadi pada periode 1996/1997, dimana embarkasi di Pelabuhan Bitung menjadi -24,30% atau terendah dibanding pelabuhan-pelabuhan lainnya di KTI.

Rata-rata pertumbuhan selama periode lima tahun terakhir (1995-1999) untuk lingkup Provinsi Sulawesi Utara sebesar 15,84% untuk embarkasi dan 19,69% untuk debarkasi. Pada periode tersebut rata-rata pertumbuhan embarkasi penumpang di pelabuhan Bitung sekitar 17,16% dan debarkasinya 20,54%. Sedangkan pertumbuhan embarkasi penumpang di Pelabuhan Gorontalo justru semakin rendah, yakni hanya -2,30%, sementara untuk debarkasinya menempati peringkat terbawah di KTI yakni hanya 3,14%.

c. Provinsi Sulawesi Tengah

Pertumbuhan lalu lintas penumpang di Provinsi Sulawesi Tengah melalui Pelabuhan Pantoloan menunjukkan angka persentase yang cukup fluktuatif selama kurun waktu lima tahun terakhir.

Sebagai contoh, pertumbuhan embarkasi penumpang pada periode 1995/1996 sebesar 47,8% atau menempati peringkat ke-dua (setelah Pelabuhan Tarakan) dibanding seluruh pelabuhan. Sebaliknya pada periode tahun berikutnya terjadi penurunan cukup drastis menjadi sekitar -17,3%. Begitupun pada periode 1997/1998, dimana embarkasi penumpang di pelabuhan ini naik menjadi 40,6%.

Kondisi yang sama berlaku pula untuk debarkasi penumpang, dimana pada periode 1995/1996 sebesar 44,7%, namun menurun drastis pada periode berikutnya menjadi -12,7%. Lonjakan pertumbuhan penumpang debarkasi di pelabuhan ini kembali meningkat pada periode 1997/1998 sampai 1998/1999 masing-masing menjadi 55,7% dan 13,6% untuk periode 1998/1999.

Secara kumulatif, rata-rata pertumbuhan penumpang embarkasi dan debarkasi di Provinsi Sulawesi Tengah tergolong tinggi, yakni 27,2% untuk embarkasi dan 25,3% untuk debarkasi. Pertumbuhan embarkasi penumpang sebesar itu menjadikan wilayah ini menempati peringkat pertama dari segi pertumbuhan embarkasi selama periode tahun 1995 sampai 1999.

d. Sulawesi Selatan

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa dengan mengandalkan kelengkapan infastruktur pelayanan dan lokasi yang strategis di Pelabuhan Makassar serta dukungan mobilitas penumpang dari dan ke Pelabuhan Parepare, menjadikan lalulintas penumpang di wilayah di Provinsi Sulawesi Selatan senantiasa menempati urutan tertinggi dibanding provinsi lainnya di KTI.

Meskipun secara kuantitatif total lalulintas penumpang dari dan ke Pelabuhan Makassar sangat besar/banyak, namun persentase pertumbuhannya menampakkan nilai yang relatif rendah serta fluktuatif pula. Hal ini ditandai oleh total pertumbuhan embarkasi hanya sebesar -9,9% dan debarkasi hanya -1,4% pada periode tahun 1995/1996, sementara total lalulintas penumpang di Pelabuhan Makassar senantiasa menempati peringkat pertama di KTI dengan jumlah 973.659 penumpang pada tahun 1995 dan 823.764 penumpang pada tahun 1996. Demikian halnya pada periode 1996/1997, dimana pertumbuhan lalulintas penumpang dari dan ke wilayah ini hanya sebesar -4,8% untuk embarkasi dan -2,1% untuk debarkasi. Padahal pada periode itu total lalulintas penumpang di Pelabuhan Makassar selalu menempati peringkat pertama di KTI. Akan tetapi pada periode 1997/1998 terjadi lonjakan penumpang yang sangat tinggi yakni berkisar antara 150 ribu sampai 200 ribu penumpang, sehingga pertumbuhannya menjadi 40,2% untuk embarkasi dan 34,2% untuk debarkasi.

Sementara itu, kondisi lalulintas penumpang di Pelabuhan Parepare tidak jauh berbeda. Hal mana terlihat pada periode 1995/1996 dimana pertumbuhan embarkasi sekitar 15,5% dan debarkasinya sekitar 27,9%. Pada periode berikutnya terjadi penurunan yang sangat mencolok, dimana pertumbuhan embarkasinya menjadi hanya sekitar -10,9% dan debarkasinya menjadi sekitar 0,6%. Demikian halnya pada periode 1997/1998, dimana terjadi lonjakan pertumbuhan cukup besar yakni embarkasinya menjadi 22,6% dan debarkasinya menjadi 16,2%. Pada periode 1998/1999, lalulintas penumpang di Pelabuhan Parepare masih berfluktuasi menjadi 1,4% untuk embarkasi dan -4,9% untuk debarkasi.

Secara kumulatif, rata-rata pertumbuhan penumpang di Provinsi Sulawesi Selatan bernilai positif, yakni 9,5% untuk embarkasi dan 9,6% untuk debarkasi atau masing-masing menempati peringkat ke-enam dari tujuh Provinsi di KTI. Jika ditelusuri lebih lanjut, maka diketahui pula bahwa pertumbuhan lalulintas penumpang di Pelabuhan Makassar lebih tinggi dibanding Parepare. Sampai tahun 1999 rata-rata embarkasi dan debarkasi di Pelabuhan Makassar masing-masing sekitar 11% dan 10%, sedangkan di Pelabuhan Parepare embarkasinya sekitar 7% dan debarkasinya sekitar 10%.

e. Provinsi Sulawesi Tenggara

Dengan mengandalkan Pelabuhan Kendari sebagai pintu gerbang utama melalui laut, lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi

Tenggara terlihat cukup stabil utamanya pada periode antara 1995/1996 hingga tahun 1996/1997. Pertumbuhan penumpang embarkasi maupun debarkasi pada periode tersebut berkisar antara 7% sampai 13% untuk debarkasi, sementara untuk embarkasi lebih tinggi hingga mencapai kisaran antara 15 sampai 30%.

Sejak periode tahun 1997/1998 sampai 1998/1999 pertumbuhan lalulintas penumpang menjadi fluktuatif. Pada periode 1997/1998 embarkasi penumpang menurun drastis hingga mencapai angka minus yakni -12,2%, namun sedikit meningkat menjadi -1,3% pada periode berikutnya. Demikian halnya dengan pertumbuhan debarkasi penumpang, dimana pada tahun 1997/1998 sekitar 7% menjadi -8% pada periode tahun 1998/1999.

Secara keseluruhan, rata-rata pertumbuhan penumpang debarkasi maupun embarkasi di Provinsi Sulawesi Tenggara menampakkan nilai positif, yakni sekitar 8% untuk embarkasi dan 5% untuk debarkasi. Meskipun cenderung terjadi peningkatan selama periode lima tahun terakhir, namun pertumbuhan embarkasi maupun debarkasi penumpang di wilayah ini menempati peringkat terbawah dibanding provinsi lainnya dalam lingkup KTI.

f. Provinsi Maluku

Lalulintas penumpang yang dicerminkan oleh total embarkasi dan debarkasi penumpang pada dua pelabuhan utama di dalam Provinsi Maluku tergolong sangat besar. Bahkan sejak tahun 1995

sampai 1999 Pelabuhan Ternate menempati peringkat ke-dua (setelah Pelabuhan Makassar) yang menghasilkan total lalulintas terbesar di KTI. Meskipun dari segi kuantitatif cukup besar, namun dari segi pertumbuhan dapat diungkapkan bahwa dibanding enam Provinsi lainnya, maka pertumbuhan lalulintas penumpang di wilayah ini paling fluktuatif.

Pada periode tahun 1995/1996 embarkasi di Pelabuhan Ambon menampakkan nilai negatif yakni -0,5%, demikian halnya dengan Pelabuhan Ternate yakni -19,4% (terendah di KTI). Sementara untuk debarkasi, menunjukkan bahwa pertumbuhan yang cukup besar terjadi di Pelabuhan Ambon yakni sebesar 30,8%, sebaliknya di Pelabuhan Ternate menurun drastis hingga mencapai -16,6% (terendah di KTI). Meskipun secara kuantitatif lalulintas penumpang di Pelabuhan Ternate menempati peringkat ke-dua, namun untuk embarkasi dan debarkasi yang negatif di Pelabuhan Ternate menjadikannya sebagai pelabuhan terendah menghasilkan pertumbuhan penumpang di seluruh KTI selama periode 1995/1996.

Kondisi yang cukup berbeda ditunjukkan pada periode 1996/1997, dimana pertumbuhan penumpang di kedua pelabuhan tersebut menampakkan nilai positif. Debarkasi di Pelabuhan Ambon sekitar 10%, sementara di Pelabuhan Ternate lebih tinggi dari itu hingga mencapai 41%. Embarkasi di kedua pelabuhan pada periode tersebut di atas masing-masing 13% di Pelabuhan Ambon dan sekitar 53% di Pelabuhan Ternate. Pertumbuhan debarkasi di Pelabuhan

Ternate sebesar itu menempatkannya di peringkat pertama sebagai pembangkit lalu lintas terbesar di KTI dibanding pelabuhan-pelabuhan lainnya.

Secara kumulatif, rata-rata pertumbuhan penumpang di Provinsi Maluku selama periode tahun 1995-1999 sebesar 11% untuk embarkasi dan sekitar 13% untuk debarkasi. Meskipun demikian pada periode tersebut rata-rata pertumbuhan penumpang embarkasi di pelabuhan Ambon relatif menurun (-2,6%) terutama pada tahun 1999.

g. Provinsi Irian Jaya

Sebagai wilayah yang sementara berkembang serta biaya angkutan lewat udara maupun darat relatif tinggi dibanding provinsi lainnya, menyebabkan mobilitas manusia yang menggunakan moda transportasi laut dari dan ke wilayah Irian Jaya terus meningkat selama periode lima tahun terakhir.

Selain menghasilkan lalu lintas penumpang terbesar di Provinsi Irian Jaya, Pelabuhan Sorong juga selalu menghasilkan pertumbuhan penumpang yang positif selama periode 1995-1999. Selama periode tersebut rata-rata pertumbuhan penumpang di Pelabuhan Sorong sebesar 16,6% untuk embarkasi dan 15,7% untuk debarkasi. Khusus pada periode 1998/1999, pertumbuhan debarkasi di pelabuhan ini menempati peringkat pertama di KTI yakni sebesar 24,4%, sebaliknya di Pelabuhan Merauke terjadi penurunan yang sangat drastis dibanding periode 1997/1999 yakni hanya sekitar -35%,

sehingga menempatkannya di peringkat terbawah dalam kaitan dengan besarnya pertumbuhan penumpang debarkasi di KTI.

Apabila ditelusuri lebih jauh, diketahui pula bahwa selama periode tahun 1995-1999 rata-rata pertumbuhan lalulintas penumpang di Pelabuhan Merauke menempati peringkat teratas baik di Provinsi Irian Jaya maupun di KTI. Indikasinya adalah tingginya pertumbuhan embarkasi maupun debarkasi penumpang di pelabuhan ini yakni mencapai 40,3% untuk embarkasi dan 56,5% untuk debarkasi. Meskipun secara kuantitatif lalulintas penumpang dari dan ke pelabuhan ini menempati peringkat terbawah di Irian Jaya, namun dari segi pertumbuhan ternyata menempati peringkat pertama bahkan untuk seluruh pelabuhan di KTI. Salah satu penyebab rendahnya lalulintas penumpang dari dan ke Pelabuhan Merauke adalah kendala alur pelayaran di Sungai Merauke.

Rata-rata pertumbuhan penumpang selama periode tahun 1995-1999 di enam pelabuhan utama dalam Provinsi Irian Jaya menampakkan nilai positif. Pelabuhan yang terendah nilai pertumbuhannya adalah Biak, yakni hanya 12,4% untuk embarkasi dan 8,7% untuk debarkasi. Secara kumulatif, rata-rata pertumbuhan embarkasi penumpang di Provinsi Irian Jaya sekitar 17%, sedangkan debarkasinya sebesar 16%.

Guna semakin melengkapi uraian tentang pertumbuhan penumpang kapal Pelni, dapat dilihat pada Tabel 4.2.

3. Kondisi Lalulintas Kapal Pelni

1. Rute Pelayaran Kapal Pelni

Seluruh armada kapal PT. Pelni menyinggahi Pelabuhan-pelabuhan utama di KTI tersusun dalam jaringan trayek utama. Meskipun demikian beberapa kapal milik perusahaan pelayaran nasional tersebut juga menyinggahi pelabuhan-pelabuhan kawasan seperti Pelabuhan Nunukan dan Pelabuhan Tolitoli serta Bandanaira. Disamping itu armada PT. Pelni juga menyinggahi Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan di KTI (dikelola oleh Kanwil Perhubungan di masing-masing wilayah provinsi) seperti Pelabuhan Raha dan Baubau di Provinsi Sulawesi Tenggara, Pelabuhan Lirung dan Tahuna serta Pelabuhan Kwandang di Provinsi Sulawesi Utara.

Selain melayani KTI tercatat sebanyak 14 (empat belas) unit kapal juga melayani rute pelayaran di KBI. Sebaliknya terdapat satu unit kapal yang hanya melayani rute pelayaran di KTI yakni KM. Pangrango yang melintas di perairan Provinsi Irian Jaya dengan rute pelayaran Kaimana – Sorong – Buli – Bitung – Galela – Gebe – Fakfak - Kaimana pergi pulang. Namun demikian, dari 15 kapal Pelni yang melayani perairan KTI, tercatat hanya sebanyak 11 kapal yang menjadikan pelabuhan Makassar sebagai salah satu pelabuhan singgah. Dengan kata lain ke-11 kapal penumpang dimaksud itu senantiasa menyinggahi Pelabuhan Makassar sebelum memasuki perairan KTI, demikian pula sebaliknya untuk tujuan ke KBI. Terdapat empat unit kapal yang melintas di perairan KTI tetapi tidak menyinggahi Pelabuhan Makassar masing-masing KM. Kerinci, KM. Dobonsolo, KM. Pangrango dan KM. Binaiya.

Menyangkut lama berlayar tiap kapal dalam setiap rute pelayaran pergi pulang menunjukkan waktu yang cukup bervariasi, oleh karena sangat bergantung factor: (a) jarak antara pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, (b) kinerja mesin kapal selama dalam pelayaran, serta (c) keadaan musim pada saat kapal sementara berlayar.

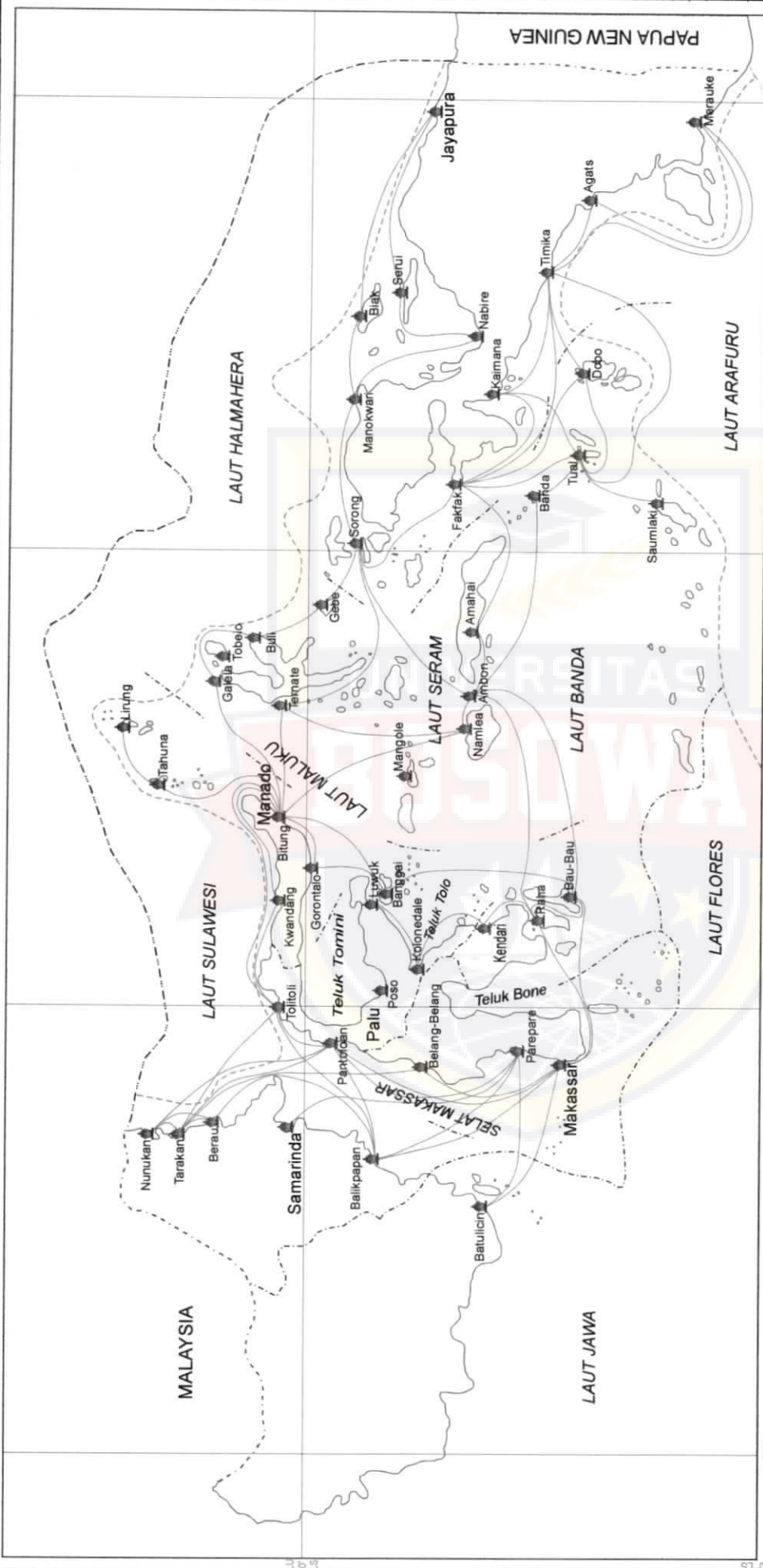
Kinerja mesin kapal dalam konteks bahasan ini berkaitan dengan hal-hal teknis, sementara keadaan musim menyangkut kejadian yang sifatnya alamiah seperti cuaca dan keadaan pasang surut air laut/ sungai di tiap pelabuhan. Khusus menyangkut keadaan pasang surut air sungai yang sangat mempengaruhi jadwal pelayaran kapal-kapal Pelni sering terjadi di Pelabuhan Samarinda dan Pelabuhan Merauke.

Adanya ketiga faktor di atas, sangat berimplikasi pada call kapal-kapal Pelni bahkan lebih dari itu tundaan (delay) sesuai jadwal kapal menyebabkan menumpuknya penumpang yang menunggu di pelabuhan tujuan. Pada akhirnya kondisi tersebut dapat menurunkan tingkat layanan PT. Pelni selaku perusahaan penyedia jasa transportasi laut nasional terhadap para pengguna jasa.

Agar lebih jelas mengetahui rute pelayaran dan lama waktu berlayar setiap kapal Pelni sampai tahun 1999 dapat dilihat pada Tabel 4.3. Sedangkan Gambar 4.2 akan memvisualkan tentang rute pelayaran ke lima belas kapal Pelni sampai tahun 1999.

(1)	(2)	(3)	Berlayar (hari)	Ket
			(4)	(5)
01.	KM. KERINCI	(Surabaya) - PAREPARE - BALIKPAPAN - PANTOLOAN - Tolitoli - TARAKAN - Nunukan - Tolitoli - PANTOLOAN - BALIKPAPAN - PAREPARE - (Surabaya)	9	2 x
02.	KM. KAMBUNA	(Surabaya) - MAKASSAR - BALIKPAPAN - PANTOLOAN - Tolitoli - BITUNG - Tolitoli - PANTOLOAN - BALIKPAPAN - MAKASSAR - (Surabaya)	9	2 x
03.	KM. UMSINI	(Surabaya) - MAKASSAR - BALIKPAPAN - Kwandang - BITUNG - TERNATE - SORONG - MANOKWARI - Nabire - Serui - JAYAPURA - Serui - Nabire - MANOKWARI - SORONG - TERNATE - BITUNG - Kwandang - BALIKPAPAN - MAKASSAR - (Surabaya)	14	2 x
04.	KM. RINJANI	(Surabaya) - MAKASSAR - Baubau - AMBON - Bandanaira - Tual - FAKFAK - SORONG - MANOKWARI - Nabire - Serui - JAYAPURA - Serui - Nabire - MANOKWARI - SORONG - FAKFAK - Tual - Bandanaira - AMBON - Baubau - MAKASSAR - (Surabaya)	14	2 x
05.	KM. TIDAR	(Surabaya) - PAREPARE - PANTOLOAN - Nunukan - TARAKAN - BALIKPAPAN - PAREPARE - (Surabaya)	7	1 x
		(Surabaya) - MAKASSAR - BALIKPAPAN - TARAKAN - PANTOLOAN - MAKASSAR - (Surabaya)	7	2 x
		(Surabaya) - BALIKPAPAN - (Surabaya)	3	1 x
06.	KM. CIREMAI	(Semarang) - MAKASSAR - Baubau - Banggai - BITUNG - TERNATE - SORONG - MANOKWARI - BIAK - JAYAPURA - BIAK - MANOKWARI - SORONG - TERNATE - BITUNG - Banggai - Baubau - MAKASSAR - (Jakarta)	13	2 x
07.	KM. DOBONSOLO	(Surabaya) - (Kupang) - AMBON - SORONG - MANOKWARI - JAYAPURA - BIAK - MANOKWARI - SORONG - AMBON - (Kupang) - (Surabaya)	7	2 x
08.	KM. SIRIMAU	(Batulicin) - MAKASSAR - Larantuka - Kupang - Kalabahi - Larantuka - MAKASSAR - (Batulicin)	7	2 x
09.	KM. TILONG KABILA	(Denpasar) - MAKASSAR - Baubau - Raha - KENDARI - KOLONEDALE - Luwuk - GORONTALO - BITUNG - Lirung - Tahuna - BITUNG - GORONTALO - Luwuk - Kolonedale - KENDARI - Raha - Baubau - MAKASSAR - (Denpasar)	11	1 x
10.	KM. TATAMAILAU	(Denpasar) - MAKASSAR - Baubau - AMBON - Amahai - FAKFAK - Kaimana - Timika - MERAUKE - Timika - Kaimana - FAKFAK - Amahai - AMBON - Baubau - MAKASSAR - (Denpasar)	14	1 x
11.	KM. A W U	(Maumere) - MAKASSAR - Belangbelang - Berau - TARAKAN - Nunukan - Belangbelang - MAKASSAR - (Maumere)	7	1 x
12.	KM. BINAIYA	(Maumere) - MAKASSAR - PAREPARE - Berau - TARAKAN - Nunukan - PAREPARE - MAKASSAR - (Maumere) (Batulicin) - PAREPARE - SAMARINDA - PAREPARE - (Batulicin)	7	1 x
13.	KM. BKT. SIGUNTANG	(Surabaya) - MAKASSAR - AMBON - Bandanaira - Tual - Dobo - Kaimana - Tual - Bandanaira - Baubau - MAKASSAR - (Surabaya)	5	2 x
14.	KM. PANGRANGO	Kaimana - SORONG - Buli - BITUNG - Galela - Gebe - FAKFAK - Kaimana	8	2 x
		Kaimana - Timika - MERAUKE - Agats - Timika - Kaimana	7	2 x
15.	KM. LAMBELU	(Surabaya) - MAKASSAR - Baubau - Namlea - BITUNG - TERNATE - Namlea - AMBON - MAKASSAR - (Surabaya)	7	2 x
		Sumber: Ditjen Perhubungan Laut dan PT. PELNI Cabang Makassar, 2000	8	2 x

Keterangan: - Pelabuhan-pelabuhan Utama di Wilayah Studi Diketik dengan Huruf Kapital
- Pelabuhan yang Diketik Dalam Kurung (...) Terletak di Luar Wilayah Studi
- Kolom Keterangan Menunjukkan Jadwal Kunjungan Kapal (call) Dalam Sebulan



<p>Keterangan :</p> <ul style="list-style-type: none"> Batas ZEE Batas Laut Teritorial Batas Negara Batas Provinsi Rute Pelayaran Kapal PELNI Pelabuhan 	<p>Judul Skripsi :</p> <p style="text-align: center;">KONDISI LALULINTAS PENUMPANG KAPAL PELNI PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</p>	<p>MAHASISWA :</p> <p style="text-align: center;">LUCKY CHRRESALNO MESOINA 45 86 04 0582 / 87 113 4525</p>
<p>No. Gambar : 4.2</p>	<p>Dosen Pembimbing :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, Ms.Tr. 2. Dra. Umi Salamah, Ms. Tr. 3. Ir. Nur Syam Aksa 	<p>SUMBER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atlas Indonesia dan Dunia, 1997, Skala 1 : 12.000.000 - PT. PELNI (Persero) Cabang Makassar, 1999.
<p>Judul Peta :</p> <p style="text-align: center;">RUTE PELAYARAN KAPAL-KAPAL PELNI DI KTI</p>	<p style="text-align: center;">UNIVERSITAS '45 MAKASSAR FAKULTAS TEKNIK JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA 2003</p>	<p>U</p> <p>SKALA 360 0 360 720 Km</p>

2. Kunjungan Kapal Pelni di Tiap Pelabuhan

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa ke-lima belas unit kapal Pelni yang melintas di perairan KTI selalu mengikuti jadwal yang telah disusun oleh pihak manajemen perusahaan tersebut, sehingga rute pelayaran seluruh armada kapal Pelni termasuk dalam rute liner atau rute yang tetap dan teratur. Namun demikian, dalam kenyataannya jadwal kunjungan (*call*) kapal yang telah ditetapkan kadangkala tidak mencapai target.

Secara umum dapat dikemukakan bahwa kunjungan kapal (*call*) Pelni di KTI selama periode tahun 1995-1999 menampakkan kecenderungan adanya peningkatan. Hal itu disebabkan oleh beberapa faktor antaranya adalah terjadi penambahan kapal-kapal baru seperti KM. Bukit Siguntang, KM. Pangrango dan KM. Lambelu sejak tahun 1996. Faktor lain adalah penambahan rute di beberapa pelabuhan yang potensial menghasilkan bangkitan/ tarikan lalu lintas penumpang. Pelabuhan yang dimaksud itu antara lain Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Ternate dan Pelabuhan Sorong. Meskipun krisis ekonomi melanda Indonesia sejak tahun 1997 lalu, namun *call* kapal Pelni di seluruh pelabuhan justru semakin meningkat. Realita seperti demikian disebabkan oleh karena moda transportasi laut secara ekonomis lebih terjangkau oleh sebagian besar masyarakat Indonesia dibanding moda transportasi lainnya.

Telah menjadi ketentuan dalam melaksanakan embarkasi dan debarkasi penumpang bagi kapal-kapal Pelni bahwa waktu yang

dibutuhkan kurang lebih empat jam dan tidak lebih dari enam jam. Namun oleh karena terjadi beberapa hal diluar perhitungan awal, menyebabkan waktu merapat dapat lebih dari ketentuan itu. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan kelambatan kapal berangkat dari suatu pelabuhan diantaranya adalah jumlah air bersih ataupun bahan makanan yang disalurkan ke kapal belum mencukupi. Selain itu, bahan bakar yang disalurkan dari *bunker* belum mencukupi kebutuhan operasi kapal. Dengan kata lain penambahan waktu merapat lebih dari empat jam bukan disebabkan oleh faktor penumpang. Selanjutnya, apabila waktu merapat lebih dari enam jam, maka PT. Pelni dikenakan biaya tambahan "uang tambang" oleh PT. Pelindo IV sebagai pengelola pelabuhan.

Jika dirata-ratakan, maka dapat dikemukakan bahwa setiap kapal Pelni masuk ke galangan kapal untuk perbaikan (*docking*) sekitar satu kali dalam setahun, kecuali kejadian insidental seperti tabrakan ataupun kerusakan lainnya. Hal ini menyebabkan *docking* menjadi lebih dari sekali dalam setahun. Galangan kapal untuk perbaikan seluruh armada PT. Pelni hanya terdapat di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak, sehingga apabila kerusakan terjadi di luar kedua pelabuhan tersebut, maka teknisi kapal dari kedua pelabuhan tersebut didatangkan ke pelabuhan dimana kapal Pelni mengalami kerusakan.

Meskipun telah terdapat fasilitas perbaikan kapal seperti yang terdapat di Pelabuhan Makassar, Balikpapan dan Jayapura, namun galangan kapal di ketiga pelabuhan tersebut hanya mampu memperbaiki kerusakan kecil di kapal atau hanya mampu menangani ukuran kapal

maksimal 1.000 DWT, padahal terdapat 14 dari 15 unit kapal-kapal Pelni yang beroperasi di KTI bertonase lebih dari 1.000 DWT (lihat Tabel 3.4).

Sementara itu, apabila diasumsikan bahwa dalam setiap pelayarannya tiap kapal mengangkut penumpang sesuai dengan daya tampung ideal (lihat Tabel 3.4), maka dapat diketahui total jumlah penumpang kapal Pelni untuk setiap kali pelayarannya. Dengan mengoperasikan 12 unit kapal yang menghubungkan lebih dari 20 pelabuhan di KTI (termasuk pelabuhan kawasan seperti Nunukan dan Tolitoli), maka penumpang yang terangkut oleh kapal Pelni per satu kali pelayarannya pada tahun 1995 sejumlah 17.421 orang dengan persentase call rata-rata-rata sekitar 98%. Perkembangan selanjutnya menyatakan bahwa pada tahun 1999 jumlah penumpang yang terangkut oleh kapal-kapal Pelni per satu kali pelayaran telah mencapai 21.927 orang. Realitas ini disebabkan oleh lonjakan penumpang yang menggunakan jasa transportasi laut serta akibat penambahan 3 unit armada kapal Pelni.

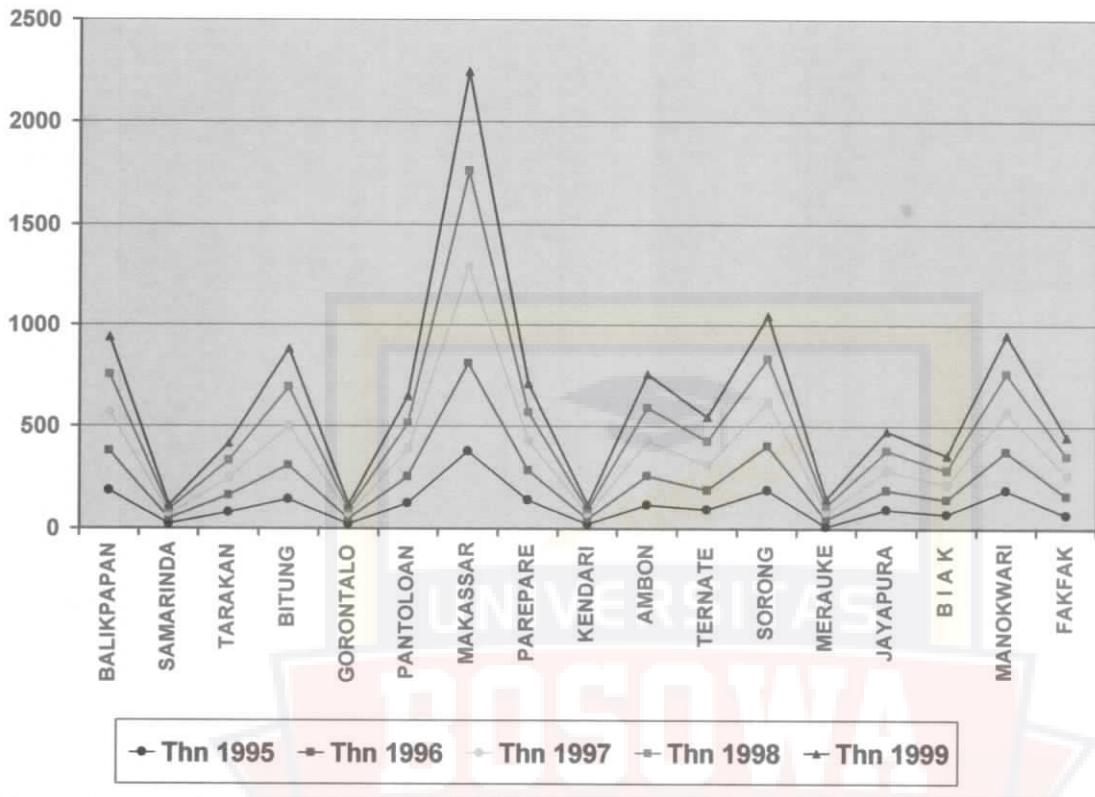
Jika dicermati lebih jauh maka dapat dikemukakan bahwa jumlah penumpang tersebut tergolong angka minimal, mengingat sistem inventarisasi dan dokumentasi manifes penumpang oleh aparat PT. Pelni belum sepenuhnya memadai. Manifes penumpang seringkali tidak sesuai dengan jumlah penumpang yang terangkut, sehingga hal tersebut sangat berpotensi untuk menimbulkan kerugian materi terhadap PT. Pelni, bahkan lebih dari itu keselamatan para pengguna jasa menjadi kurang terjamin.

Guna melengkapi uraian tentang kunjungan kapal Pelni dari tahun 1995 hingga tahun 1999, dapat dilihat pada Tabel 4.4 dan Gambar 4.3.

No.	Nama Pelabuhan	Tahun 1995			Tahun 1996			Tahun 1997			Tahun 1998			Tahun 1999		
		Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5 = 4/3x100)	(6)	(7)	(8=7/6x100)	(9)	(10)	(11=10/9x100)	(12)	(13)	(14=13/12x100)	(15)	(16)	(17=16/15x100)
01.	BALIKPAPAN	192	188	97,9	192	190	99,0	192	188	97,9	192	188	97,9	192	188	97,9
02.	SAMARINDA	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	20	83,3
03.	TARAKAN	84	82	97,6	84	84	100,0	84	83	98,8	84	83	98,8	84	83	98,8
04.	BITUNG	144	144	100,0	168	167	99,4	192	190	100,0	192	191	99,5	192	190	99,0
05.	GORONTALO	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0
06.	PANTOLOAN	132	128	97,0	132	130	98,5	132	130	100,0	132	129	97,7	132	131	99,2
07.	MAKASSAR	384	380	99,0	432	430	99,5	480	478	99,6	480	476	99,2	480	478	99,6
08.	PAREPARE	144	142	98,6	144	144	100,0	144	142	100,0	144	142	98,6	144	142	98,6
09.	KENDARI	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0	24	24	100,0
10.	AMBON	120	118	98,3	144	142	98,6	168	168	100,0	168	166	98,8	168	162	96,4
11.	TERNATE	96	96	100,0	96	96	100,0	120	118	98,3	120	120	100,0	120	116	96,7
12.	SORONG	192	190	99,0	216	214	99,1	216	214	100,0	216	214	99,1	216	214	99,1
13.	MERAUKE	12	10	83,3	36	36	100,0	36	35	97,2	36	34	94,4	36	34	94,4
14.	JAYAPURA	96	95	99,0	96	95	99,0	96	96	100,0	96	96	100,0	96	95	99,0
15.	B I A K	72	72	100,0	72	72	100,0	72	72	100,0	72	72	100,0	72	72	100,0
16.	MANOKWARI	192	190	99,0	192	190	99,0	192	190	100,0	192	190	99,0	192	190	99,0
17.	FAKFAK	72	70	97,2	96	94	97,9	96	96	100,0	96	94	97,9	96	96	100,0
Persentase Rata-rata (%)				98,0			99,4			99,5			98,9			97,7

Sumber: - Ditjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan dan PT. Pelindo IV Makassar, 2001
 - Hasil Perhitungan, 2002

Gambar 4.3. Grafik Realisasi Kunjungan Kapal Pelni pada Pelabuhan-pelabuhan Utama di Wilayah Studi (KTI), Tahun 1995 Hingga 1999



Sumber: Tabel 4.4.

Pengaruh Faktor Penduduk dan Perekonomian Terhadap Jumlah Penumpang Kapal PELNI di Tiap Provinsi

1. Pengaruh Faktor Penduduk

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa peranan faktor jumlah penduduk terhadap jumlah penumpang kapal Pelni di KTI cukup signifikan dibanding faktor perekonomian. Hal mana ditunjukkan oleh besarnya nilai a (koefisien variabel bebas penduduk) dibanding nilai koefisien variabel bebas PDRB (b) pada seluruh wilayah provinsi dalam lingkup KTI. Terdapat tiga provinsi dimana faktor penduduk lebih mempengaruhi pertumbuhan jumlah penumpang, masing-masing Kalimantan Timur, Sulawesi Utara dan Provinsi Sulawesi Tenggara.

a. Provinsi Kalimantan Timur

Selama periode tahun 1995-1999, jumlah penduduk di Provinsi Kalimantan Timur senantiasa menempati urutan ke-tiga terbanyak di KTI dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 2,92% per tahun. Pertumbuhan penduduk sebesar itu merupakan tertinggi dibanding enam provinsi lainnya. Pada tahun 1995 jumlah penduduk di wilayah ini telah mencapai di atas dua juta jiwa, namun hingga tahun 1999 wilayah ini telah didiami penduduk sebanyak 2.525.480 jiwa atau telah mengalami penambahan sebanyak 273.979 jiwa selama kurun waktu lima tahun (lihat Tabel 3.1). Dengan mengasumsi bahwa laju pertumbuhan penduduk tersebut akan berlangsung konstan, maka hasil perhitungan dengan menggunakan metode Bunga Berganda diketahui bahwa sampai tahun 2004 jumlah penduduk Provinsi Kalimantan Timur telah mencapai 2.916.371 jiwa.

Hasil perhitungan dengan menggunakan formula Regresi Berganda menunjukkan bahwa koefisien variabel bebas penduduk (a) sebesar 0,8123, sedangkan koefisien variabel bebas PDRB (b) hanya sebesar 0,0000613021. Selanjutnya, dengan metode yang sama didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = - 965.586,6082 + 0,1823 X_1 + 0,0000613021 X_2$$

dimana,

$$a = 0,1823$$

$$b = 0,0000613021$$

$$X_1 = 2.916.371$$

$$X_2 = 56.659.329.000$$

b. Provinsi Sulawesi Utara

Provinsi Sulawesi Utara memiliki dua pelabuhan utama yang dilayani oleh armada PT. Peln masing-masing Bitung dan Gorontalo. Kedua pelabuhan tersebut senantiasa menghasilkan embarkasi dan debarkasi cukup besar di KTI (lihat Tabel 4.1)

Jika diurutkan menurut banyaknya penduduk, maka diketahui bahwa sejak tahun 1995 sampai 1999 Provinsi Sulawesi Utara selalu menempati urutan ke-dua dimana jumlah penduduk telah mencapai di atas dua juta jiwa dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 1,37% per tahun. Meskipun dari kuantitatif jumlah penduduk dalam wilayah cukup besar, namun dari segi pertumbuhannya ternyata hanya menempati urutan terbawah atau terendah dibanding enam provinsi lainnya di KTI. Sampai tahun 1999 jumlah penduduk wilayah ini telah mencapai 2.774.680 jiwa.

Dengan menggunakan formula regresi berganda, maka didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = - 7.890.957,1856 + 2,6674 X_1 + 0,0000764420 X_2$$

dimana,

$$a = 0,1823$$

$$b = 0,0000613021$$

$$X_1 = 2.970.025$$

$$X_2 = 17.436.922.000$$

c. Provinsi Sulawesi Tenggara

Hingga tahun 1999 wilayah ini hanya didukung oleh satu pelabuhan utama yakni Pelabuhan Kendari. Pada tahun tersebut jumlah penumpang hanya mencapai 361.695 orang.

Apabila diurutkan menurut jumlah penduduk, maka diketahui bahwa dari tahun 1995 sampai tahun 1999 Provinsi Sulawesi Tenggara senantiasa menempati urutan ke tujuh atau wilayah paling sedikit didiami penduduk dalam lingkup KTI. Jumlah penduduk pada tahun 1999 hanya sebanyak 1.710.912 jiwa dengan rata-rata pertumbuhan selama periode lima tahun terakhir sebesar 2,42%. Sampai tahun 1999 Provinsi Sulawesi Tenggara menjadi satu-satunya wilayah di KTI yang berpenduduk di bawah satu juta jiwa.

Hasil perhitungan dengan menggunakan formula regresi berganda, didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = - 7.463.364,2643 + 3,1982 X_1 + 0,00033930 X_2$$

dimana,

$$a = 3,1982$$

$$b = 0,00033930$$

$$X_1 = 1.928.197$$

$$X_2 = 5.974.449.000$$

2. Pengaruh Faktor Perekonomian

Faktor perekonomian dalam konteks bahasan ini adalah kontribusi total dari seluruh sektor/ lapangan usaha yang membentuk nilai PDRB di masing-masing Provinsi. Hasil perhitungan dengan menggunakan metode Regresi Berganda menunjukkan bahwa faktor perekonomian (PDRB) kurang atau bahkan tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan lalu lintas penumpang di seluruh Provinsi dalam lingkup KTI. Hal tersebut ditunjukkan oleh rendahnya nilai b yakni koefisien variabel bebas PDRB dibanding nilai a yakni koefisien variabel bebas penduduk.

Meskipun hasil perhitungan dengan menggunakan metode Bunga berganda terhadap total nilai PDRB di tujuh provinsi menampakkan

adanya kecenderungan peningkatan, namun hal itu belum mampu menjadikan faktor perekonomian (PDRB) turut berpengaruh terhadap pertumbuhan embarkasi maupun debarkasi penumpang di tiap provinsi.

Perlu dikemukakan bahwa dari hasil perhitungan sampai tahun 2004 menunjukkan bahwa Provinsi Kalimantan Timur diperkirakan masih merupakan wilayah penghasil PDRB tertinggi di KTI yakni sebesar Rp. 56.659.329.000,-, kemudian disusul oleh Provinsi Sulawesi Selatan dengan nilai total Rp. 32.525.973.000,-. Sebaliknya wilayah yang menghasilkan nilai PDRB terendah di KTI sampai tahun 2004 adalah Provinsi Sulawesi Tenggara yang hanya mampu menghasilkan kontribusi sebesar Rp. 5.974.449.000,-. Fenomena seperti demikian itu telah berlangsung selama periode tahun 1995 sampai 1999 (lihat Lampiran 6).

a. Provinsi Sulawesi Tengah

Sampai tahun 1999 wilayah yang terletak di garis katulistiwa ini hanya didukung oleh satu pelabuhan utama yang disinggahi oleh armada kapal penumpang PT. Pelni yakni Pelabuhan Pantoloan. Total lalulintas penumpang pada tahun tersebut sebanyak 342.747 orang.

Apabila diurutkan menurut banyaknya penduduk, maka diketahui bahwa sampai tahun 1999 Provinsi Sulawesi Tengah menempati urutan ke enam. Jumlah penduduk pada tahun 1999 sebanyak 2.089.633 jiwa dengan rata-rata pertumbuhan selama periode lima tahun terakhir hanya sebesar 2,31%. Dengan

mengasumsi bahwa laju pertumbuhan tersebut akan berlangsung secara konstan, maka dengan menggunakan metode Bunga Berganda diketahui bahwa jumlah penduduk wilayah ini sampai tahun 2004 telah mencapai 2.342.397 jiwa (lihat Lampiran 6).

Hasil perhitungan dengan menggunakan formula regresi berganda, didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = 2.030.994,8281 - 1,2398 X_1 + 0,000227635 X_2$$

dimana,

$$a = - 1,2398$$

$$b = 0,000227635$$

$$X_1 = 2.342.397$$

$$X_2 = 8.344.674.000$$

b. Provinsi Sulawesi Selatan

Dengan dukungan dua pelabuhan utama, total embarkasi dan debarkasi di Provinsi Sulawesi Selatan sampai tahun 1999 sebanyak 1.789.512 orang atau menempati peringkat teratas dibanding provinsi lain dalam lingkup KTI.

Seperti halnya dengan lalu lintas penumpang, maka jika diurutkan menurut banyaknya penduduk, diketahui bahwa sejak tahun 1995 sampai 1999 Provinsi Sulawesi Selatan senantiasa menempati urutan teratas dengan jumlah penduduk (1999) sebanyak 7.978.435 jiwa atau sekitar 37% dibanding jumlah penduduk KTI. Rata-rata pertumbuhan penduduk selama periode 1995-1999 sebesar 1,63% atau menempati urutan ke-enam dari tujuh provinsi di KTI.

Dengan menggunakan formula regresi berganda terbentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = 912.431,3309 - 0,0677 X_1 + 0,0000834883 X_2$$

dimana,

$$a = - 0,0677$$

$$b = 0,0000834883$$

$$X_1 = 8.650.224$$

$$X_2 = 32.525.973.000$$

c. Provinsi Maluku

Sejak tahun 1995 sampai 1999, Provinsi Maluku senantiasa menempati urutan ke-empat dalam kaitan dengan banyaknya jumlah penduduk di KTI. Jumlah penduduk wilayah ini sampai tahun 1999 sebanyak 2.197.264 orang dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 1,67% per tahun.

Wilayah ini didukung oleh dua pelabuhan utama masing-masing Ambon dan Pelabuhan Ternate, dimana lalulintas penumpang dari dan ke kedua pelabuhan tersebut senantiasa menempati peringkat ke tiga terbesar dibanding enam pelabuhan lainnya.

Hasil perhitungan dengan menggunakan formula regresi berganda, didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = - 2.907.375,8900 + 1,5486 X_1 + 0,000151243 X_2$$

dimana,

$$a = 1,5486$$

$$b = 0,000151243$$

$$X_1 = 2.386.967$$

$$X_2 = 8.235.766.000$$

d. Provinsi Irian Jaya

Seperti yang telah dikemukakan pada bagian sebelumnya bahwa Provinsi Irian Jaya merupakan wilayah yang terbanyak memiliki pelabuhan-pelabuhan utama, yakni enam unit masing-masing Pelabuhan Sorong, Merauke, Jayapura, Biak, Manokwari serta Pelabuhan Fakfak. Sampai tahun 1999 total embarkasi dan debarkasi penumpang di wilayah ini sebanyak 1.031.882 orang atau menempati peringkat ke empat menurut banyaknya lalu lintas penumpang dibanding provinsi lainnya di KTI.

Jika diurutkan menurut banyaknya penduduk, maka diketahui bahwa sampai tahun 1999 Provinsi Irian Jaya menempati urutan ke lima, dimana jumlah penduduknya telah mencapai 2.098.015 jiwa dengan rata-rata pertumbuhan per tahun selama periode lima tahun terakhir sebesar 2,51%. Dengan mengasumsi bahwa laju pertumbuhan penduduk sebesar itu akan berlangsung konstan, maka melalui penggunaan metode Bunga Berganda diketahui bahwa jumlah penduduk Provinsi Irian Jaya telah mencapai 2.374.869 jiwa (lihat Lampiran 6).

Selanjutnya, hasil perhitungan dengan menggunakan formula Regresi Berganda, didapat bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = 1.359.877,3326 - 0,7706 X_1 + 0,000122369 X_2$$

dimana,

$$a = -0,7706$$

$$b = 0,000122369$$

$$X_1 = 2.374.869$$

$$X_2 = 18.563.164.000$$

0. Prakiraan Jumlah Penumpang Kapal PELNI di Tiap Provinsi

1. Jumlah Penumpang di Provinsi Kalimantan Timur

Dengan menggunakan formula regresi berganda seperti yang tertera pada Bab 1, maka dapat diprediksi jumlah lalulintas penumpang di Provinsi Kalimantan Timur untuk jangka waktu lima tahun ke depan (tahun 2004). Jumlah penumpang embarkasi maupun debarkasi yang menggunakan armada kapal Pelni pada tahun 2004 sebanyak 3.039.404 orang. Jumlah penumpang sebanyak itu merupakan peningkatan sebanyak 1.670.015 orang dibanding embarkasi dan debarkasi di wilayah ini pada tahun 1999. Dengan demikian wilayah ini menempati urutan ke dua setelah Provinsi Sulawesi Selatan dalam kaitan dengan banyaknya embarkasi dan debarkasi penumpang (selengkapnya lihat Gambar 4.4 dan Lampiran 6).

2. Jumlah Penumpang Tiap Provinsi di Pulau Sulawesi

a. Provinsi Sulawesi Utara

Berdasarkan persamaan regresi dapat diperkirakan jumlah lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi Utara hingga lima tahun ke depan. Hingga tahun 2004 jumlah penumpang dari dan ke wilayah ini diperkirakan sebanyak 1.364.201 orang. Dengan demikian selama lima tahun ke depan jumlah penumpang sebanyak itu merupakan peningkatan sebesar 1.048.952 orang dibanding tahun 1999.

b. Provinsi Sulawesi Tengah

Dari persamaan regresi berganda, dapat diprediksi jumlah lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi Tengah hingga lima tahun ke depan. Jumlah lalulintas penumpang dari dan ke wilayah ini

diperkirakan sebanyak 1.026.431 orang. Dengan demikian selama lima tahun ke depan jumlah penumpang di Provinsi Sulawesi Tengah meningkat sebanyak 683.684 orang dibanding tahun 1999.

c. Provinsi Sulawesi Tenggara

Dari persamaan regresi berganda dapat diprediksi jumlah lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi Tenggara sampai tahun 2004 yakni sebanyak 730.526 orang. Dengan demikian selama selang waktu lima tahun jumlah penumpang di Provinsi Sulawesi Tenggara telah bertambah sebanyak 368.831 orang dibanding jumlah penumpang tahun 1999. Di samping itu wilayah ini masih merupakan penghasil debarkasi dan embarkasi penumpang terendah di banding wilayah lainnya dalam lingkup KTI.

d. Provinsi Sulawesi Selatan

Dari persamaan regresi berganda, dapat diprediksi jumlah lalulintas penumpang di Provinsi Sulawesi Selatan sampai tahun 2004 yakni sebanyak 3.042.349 orang. Dengan demikian selama lima tahun ke depan jumlah penumpang di wilayah ini meningkat sebanyak 1.252.837 orang dibanding tahun 1999 atau tetap menjadi wilayah lalulintas penumpang terbanyak di KTI.

3. Jumlah Penumpang di Provinsi Maluku

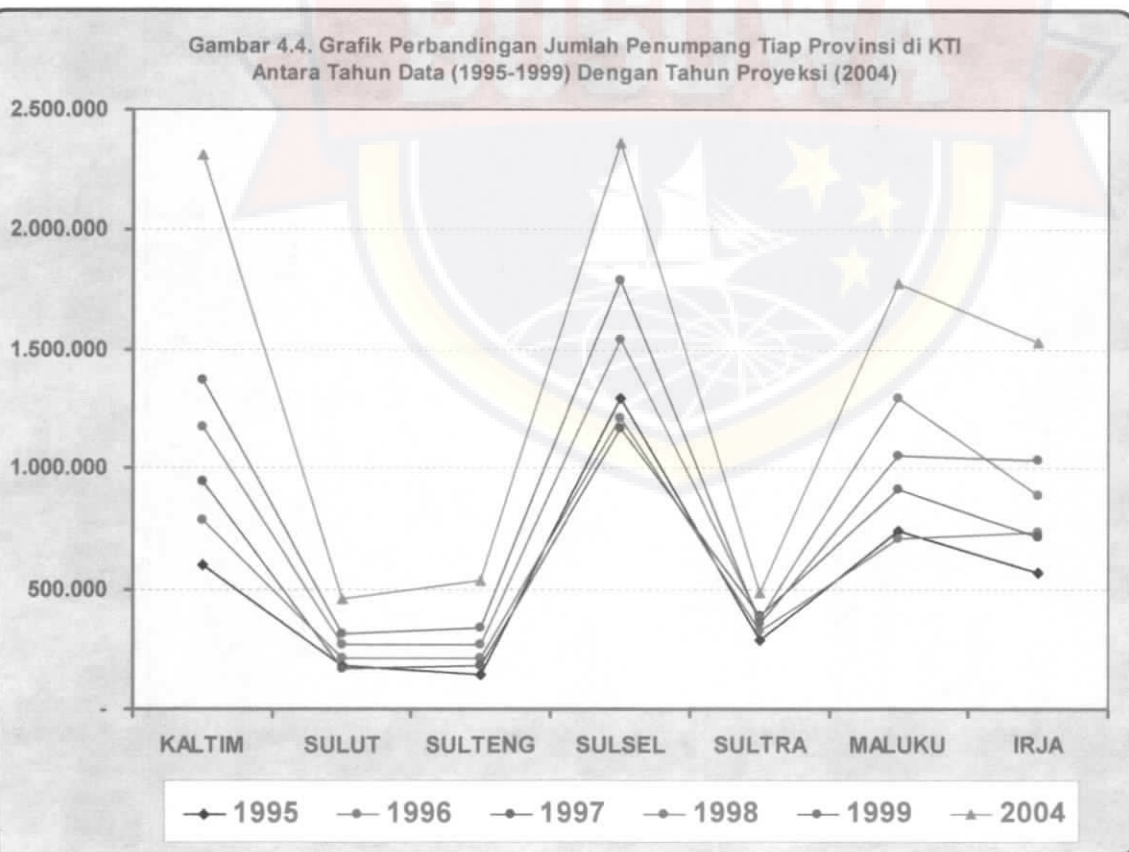
Dari persamaan regresi berganda, dapat diprediksi jumlah embarkasi dan debarkasi penumpang di Provinsi Maluku sampai tahun 2004 yakni sebanyak 2.034.658 orang. Dengan demikian selama lima tahun ke depan

jumlah penumpang di Provinsi Maluku meningkat sebanyak 978.318 orang dibanding jumlah embarkasi dan debarkasi di tahun 1999.

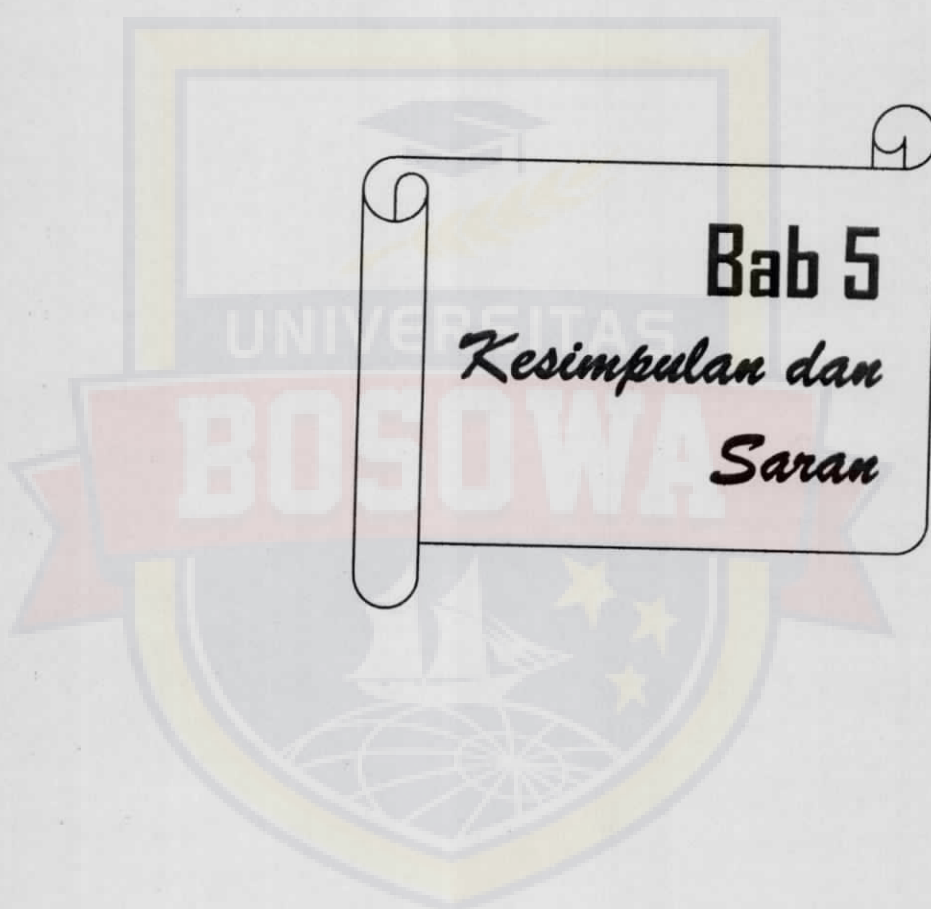
4. Jumlah Penumpang di Provinsi Irian Jaya

Dari persamaan regresi berganda dapat diketahui bahwa jumlah embarkasi dan debarkasi penumpang di Provinsi Irian Jaya sampai tahun 2004 telah mencapai 1.801.359 orang. Dengan demikian selama lima tahun ke depan jumlah penumpang dari dan ke Provinsi Irian Jaya meningkat sebanyak 769.477 orang dibanding tahun 1999 atau tetap menempati peringkat ke empat di KTI.

Guna melengkapi uraian tentang prakiraan jumlah penumpang hingga tahun 2004, dapat dilihat pada Gambar 4.4, serta Lampiran 6 dan 7.



Sumber: - Tabel 4.1 dan Tabel 4.2
 - Hasil Perhitungan, 2000.



Bab 5
Kesimpulan dan
Saran

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Secara umum dapat diungkapkan bahwa lalulintas penumpang embarkasi dan debarkasi yang menggunakan kapal-kapal Pelni di KTI selama kurun waktu tahun 1995 sampai 1999 menampakkan kecenderungan peningkatan, meskipun peningkatan yang terjadi pada sebagian besar pelabuhan-pelabuhan utama masih fluktuatif. Hal ini diakibatkan oleh krisis ekonomi dan moneter sejak tahun 1997 yang disusul oleh krisis sosial pada beberapa wilayah di KTI sehingga berdampak negatif terhadap permintaan pergerakan orang dan atau barang. Dari 17 pelabuhan di wilayah studi, terdapat 5 (lima) pelabuhan diantaranya yang menampakkan peningkatan jumlah penumpang secara menerus. Pelabuhan yang dimaksud itu adalah Balikpapan, Samarinda, Tarakan, Manokwari dan Pelabuhan Fakfak.

Pelabuhan Makassar masih merupakan simpul jasa transportasi laut yang menghasilkan embarkasi dan debarkasi terbanyak dibanding enam belas pelabuhan utama lainnya di KTI selama kurun waktu tahun 1995 sampai 1999. Pada tahun 1995 jumlah penumpang di pelabuhan Makassar tercatat 973.659 orang atau 25,44% dibanding jumlah penumpang di KTI pada tahun yang sama. Kemudian berturut-turut menjadi 823.764 penumpang (19,59%) pada tahun 1996, 803.148 penumpang (17,89%) pada tahun 1997, 1.105.800 penumpang (18,97%) pada tahun 1998 dan mencapai 1.360.338 penumpang

(21,70%) pada tahun 1999. Realitas seperti demikian berlaku pula pada jumlah penumpang, baik embarkasi maupun debarkasi di pelabuhan ini selama kurun waktu yang sama.

Sebaliknya, Pelabuhan Gorontalo dan Merauke tergolong simpul jasa transportasi laut yang menghasilkan embarkasi dan debarkasi terendah selama kurun waktu tahun 1995 hingga 1999. Sejak tahun 1995, total penumpang di Pelabuhan Gorontalo hanya sejumlah 9.740 orang dan di Pelabuhan Merauke sejumlah 9.038 orang. Akan tetapi, oleh karena tingkat pertumbuhan penumpang di kedua pelabuhan tersebut tidak sama menyebabkan jumlah penumpang di Pelabuhan Merauke lebih banyak dibanding Gorontalo selama periode tahun 1996 hingga 1999. Hal itu diindikasikan oleh jumlah penumpang di Pelabuhan Merauke pada tahun 1996 tercatat sejumlah 12.569 orang, sedangkan di Pelabuhan Gorontalo hanya sejumlah 11.452 orang. Kecenderungan tersebut berlangsung hingga tahun 1999, di mana jumlah penumpang di Pelabuhan Merauke telah mencapai 25.251 orang, sedangkan penumpang di Pelabuhan Gorontalo hanya sejumlah 9.289 orang.

Faktor penyebab sehingga jumlah penumpang embarkasi dan debarkasi di Pelabuhan Merauke serta Gorontalo tergolong rendah adalah:

(1) letak geografis wilayah yang turut menentukan penggunaan alternatif moda transportasi lainnya selain menggunakan kapal laut, (2) faktor jarak dengan lokasi tujuan yang dalam konteks ini erat kaitannya dengan asal maupun tujuan setiap penumpang, (3) kondisi alur pelayaran seperti di Pelabuhan Merauke yang sangat ditentukan oleh pasang dan surut Sungai Merauke.

Pertumbuhan jumlah penumpang di seluruh pelabuhan dalam wilayah studi selama kurun waktu 1995-1999 sebagian besar menampakkan nilai positif terutama untuk debarkasi, sementara untuk embarkasi masih fluktuatif. Jika ditelusuri lebih lanjut, maka diketahui bahwa rata-rata pertumbuhan penumpang embarkasi tertinggi selama kurun waktu tersebut berlangsung di Pelabuhan Tarakan yakni sebesar 31,89% per tahun. Sebaliknya, pertumbuhan penumpang embarkasi terendah terjadi di Pelabuhan Ambon yakni -2,60% per tahun. Sedangkan rata-rata pertumbuhan penumpang debarkasi tertinggi terjadi di Pelabuhan Merauke yakni sebesar 56,55% per tahun, tetapi sebaliknya terendah di Pelabuhan Gorontalo yakni hanya 3,14% per tahun.

Seiring dengan jumlah penumpang embarkasi dan debarkasi, maka kunjungan (*call*) kapal-kapal Pelni di Pelabuhan Makassar selama kurun waktu 1995-1999 senantiasa menempati peringkat pertama. Meski tidak seluruh kapal Pelni menjadikan Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan singgah, namun hal itu tidak banyak berpengaruh terhadap *call* kapal dari dan ke pelabuhan ini. Hanya saja target *call* kapal di pelabuhan ini tidak pernah terpenuhi. Pada tahun 1995 *call* kapal Pelni di Pelabuhan Makassar ditargetkan sebanyak 384 kali, namun terealisasi hanya sebanyak 380 kali (99,0%). Demikian seterusnya hingga tahun 1999, dimana target dan realisasi *call* kapal Pelni tidak terpenuhi oleh beberapa penyebab seperti faktor teknis dan non teknis. Kenyataan dimana *call* kapal-kapal Pelni tidak pernah terpenuhi juga terjadi di sebagian besar pelabuhan-pelabuhan utama dalam wilayah studi, kecuali di Pelabuhan Gorontalo, Kendari dan Pelabuhan Biak.

Beberapa faktor penyebab sehingga tingkat layanan armada kapal PT. Pelnindo cenderung menurun, diantaranya adalah faktor teknis seperti masih dioperasionalkannya armada yang telah berumur 15 tahun lebih tanpa disertai perawatan intensif, sehingga beberapa kapal seperti KM. Kerinci dan KM. Kambuna kadangkala mengalami kerusakan mesin baik di saat sementara berlayar maupun pada saat berada di pelabuhan. Akibatnya adalah perubahan terhadap jadwal kunjungan kapal, sehingga terjadi penumpukan penumpang di pelabuhan tujuan untuk kapal yang berbeda. Selain itu, kapasitas dermaga di suatu pelabuhan terkadang dimonopoli oleh armada kapal PT. Pelnindo pada saat bersamaan. Kenyataan seperti demikian tentunya mengganggu jadwal bongkar dan muat kapal-kapal barang bahkan turut pula mempengaruhi kinerja bahkan citra perusahaan pelayaran nasional tersebut secara keseluruhan.

Pelayanan armada PT. Pelnindo masih terbatas untuk mengangkut lalu lintas penumpang terutama pada rute-rute pelayaran "gemuk" seperti dari pelabuhan-pelabuhan di Pulau Kalimantan menuju ke Pelabuhan Makassar, serta dari Pelabuhan Makassar menuju ke pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Pulau Irian. Pada rute-rute pelayaran tersebut seringkali terjadi lonjakan penumpang utamanya pada saat menjelang dan sesudah hari-hari besar keagamaan seperti Natal dan Idul Fitri, ataupun pada saat liburan sekolah yakni di sekitar Bulan Juli dan Agustus.

PT. Pelnindo sebagai BUMN yang menyediakan jasa angkutan penumpang laut di Indonesia selain mengemban misi/ target ekonomis (*profit oriented*) juga mengemban misi sosial. Sebagai indikatornya adalah beberapa armada dari

perusahaan pelayaran nasional ini masih menyinggahi beberapa pelabuhan kecil dengan jumlah penumpang relatif sedikit. Tujuan yang hendak dicapai dari misi tersebut antaranya adalah untuk membuka keterisolasian wilayah serta merangsang pertumbuhan serta perkembangan sektor-sektor perekonomian. Dalam kenyataannya, terdapat beberapa rute pelayaran yang kurang bahkan tidak menguntungkan secara ekonomis (seperti rute pelayaran KM. Awu dari/ ke Pelabuhan Belang-belang di Kabupaten Mamuju).

Dari dua faktor yang dijadikan variabel pengaruh (*independent variable*) terhadap jumlah penumpang di setiap provinsi di KTI, diketahui bahwa faktor penduduk sangat berpengaruh terhadap jumlah penumpang di 3 (tiga) provinsi masing-masing Kalimantan Timur, Sulawesi Utara dan Provinsi Sulawesi Tenggara. Peningkatan jumlah penumpang di tiga provinsi tersebut cukup relevan dengan rata-rata pertumbuhan penduduknya selama kurun waktu tahun 1995-1999. Sedangkan faktor perekonomian (PDRB) sangat berpengaruh terhadap jumlah penumpang di 4 (empat) provinsi masing-masing Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Maluku dan Irian Jaya.

Kecenderungan lalulintas penumpang di beberapa wilayah provinsi dalam lingkup KTI yang akan menggunakan moda transportasi laut pada masa mendatang diperkirakan cukup besar, oleh karena biaya transportasi laut relatif rendah dibanding penggunaan moda angkutan udara dan angkutan darat. Meskipun hal ini tetap bergantung pada kondisi geografis masing-masing wilayah serta kebijakan pemerintah baik di tingkat nasional, provinsi maupun di kabupaten/ kota.

3. Saran-saran

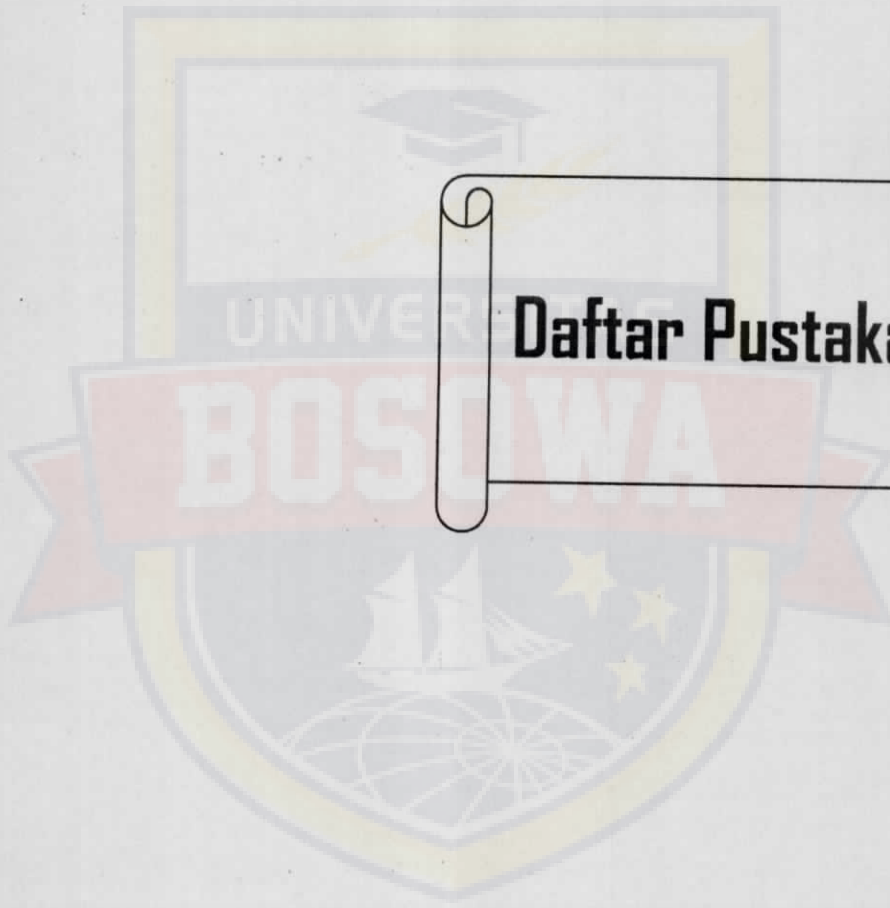
Mengingat masih banyak ditemui data-data yang tidak sinkron dan aktual, maka pembenahan terhadap sistem administrasi penumpang PT. Pelni dipandang mendesak untuk direalisasikan. Upaya tersebut berguna untuk: (1) semakin menertibkan sistem administrasi dan keuangan perusahaan sehingga mampu meningkatkan laba perusahaan, serta meminimalisir penyimpangan uang negara, (2) meningkatkan jaminan keselamatan dan kenyamanan para pengguna jasa bahkan citra PT. Pelni selaku operator jasa transportasi laut nasional, serta (3) perumusan dan pengambilan kebijakan pembangunan baik di tingkat lokal, regional maupun kebijakan nasional.

Selain sinkronisasi dan *updating* data, masih dibutuhkan pula studi lanjutan terutama menyangkut besaran arus pergerakan penumpang dari pelabuhan asal menuju ke pelabuhan tujuan (*origin-destination study*). Dengan demikian, dapat diketahui dengan pasti besarnya lalulintas penumpang yang menggunakan kapal-kapal Pelni antarpelabuhan bahkan antarwilayah provinsi. Dengan itu pula dapat dirumuskan kembali program-program pengembangan sektor transportasi laut yang tidak relevan dengan perkembangan wilayah secara komprehensif sesuai dengan arahan pengembangan sektor transportasi dalam RTRWN. Lebih dari itu melalui studi yang lebih terinci dapat diupayakan re-evaluasi terhadap rute pelayaran kapal Pelni untuk masa mendatang.

Beberapa upaya teknis yang perlu diterapkan sehingga peningkatan mutu layanan kepada para pengguna jasa dapat terwujud adalah: (1) peremajaan terhadap kapal-kapal yang telah beroperasi lebih dari 15

tahun agar perubahan jadwal kunjungan dapat diminimalisir dan keteraturan kunjungan kapal dapat dipertahankan, (2) penyediaan dan peningkatan kapasitas untuk beberapa fasilitas pendukung pelabuhan, seperti perluasan terminal penumpang, penyediaan fasilitas perbaikan kapal yang bertonase di atas 3.000 DWT khususnya di Provinsi Irian Jaya, penambahan panjang dermaga dan penyediaan fasilitas kesehatan serta karantina hewan/tanaman, (3) perbaikan kondisi kolam pelabuhan terutama pada pelabuhan-pelabuhan yang diarahkan menjadi *trunk port* agar mencapai kedalaman minimal 13 meter sehingga mampu disinggahi pula oleh kapal-kapal wisata dan kapal barang dengan tonase di atas 4.000 DWT, serta (4) perbaikan rutin terhadap alur pelayaran di Pelabuhan Merauke dan Samarinda akibat sungai dikedua pelabuhan tersebut seringkali surut yang dapat menyebabkan kapal-kapal Pelni sulit merapat. Upaya terakhir ini dipandang sebagai salah satu strategi perealisasi target *call* dari dan ke kedua pelabuhan tersebut.

Meski tidak semata-mata berorientasi pada pencapaian target laba perusahaan, namun PT. (Persero) Pelni selaku operator terbesar di bidang jasa transportasi laut nasional masih perlu meningkatkan sistem pemasaran tiket dengan cara perluasan *online ticketing* pada lokasi-lokasi strategis di dalam kota-kota yang selama ini potensil menghasilkan embarkasi dan debarkasi. Selain itu, PT. Pelni dapat bekerjasama dengan PT. Pelindo dan institusi keamanan/ ketertiban untuk melaksanakan pembinaan serta penertiban terhadap para calo tiket guna menciptakan rasa aman dan nyaman bagi para penumpang termasuk para pengantar/ penjemput di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan.



BOSOWA

Daftar Pustaka

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 1996. Undang-Undang Pengangkutan 1992. Jakarta: Sinar Grafika.
- _____. 1993. *The study On Integrated Modernization Plan For Sea Transportation In Eastern Indonesian – Interim Report*. Japan Port Consultants, Ltd. (JPC).
- K, J. A. 1981. *Urban Transport Planning: Theory and Practise*. London: Cromm Helm.
- _____. 1997. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). BKTRN: Jakarta.
- _____. 1998. Strategi Pengembangan Kawasan Timur Indonesia. DP-KTI: Jakarta.
- _____. 2000. Realisasi Penumpang di Pelabuhan-pelabuhan Indonesia Tahun 1995-1999. Jakarta.
- _____. 1999. Himpunan Peraturan Perundangan di Bidang Transportasi Laut.
- _____. 2000. Statistik Indonesia Tahun 1995 - 1999.
- _____. 2000. Realisasi Angkutan Penumpang dan Uang Tambang di Pelabuhan Makassar Tahun 1995 - 1999.
- _____. 2000. Realisasi Pelabuhan Utama dan Cabang Tahun 1995 - 1999.
- _____. 2000. Kelas Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan.
- _____. 1987. Studi Perkiraan Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Jambi di Talang Duku. Bandung: Skripsi Jurusan Teknik Planologi ITB.
- _____, A.S dan Hartini, S., 1997. Analisis Transportasi Laut Indonesia. Jurnal PWK ITB, Bandung.
- _____. 1974. *Highway Traffic Analysis and Design*. London: Macmilan.
- _____. 1997. Konsep-konsep Pengembangan Wilayah; Makalah Disampaikan Dalam Rangka Pelatihan Penataan Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan Ujungpandang: Ditbinkotdes.
- _____, Paul. 1996. Pemetaan Sumberdaya Kelautan untuk Menunjang Pembangunan Benua Maritim Indonesia. Makalah disampaikan pada Seminar Maritim Indonesia yang diselenggarakan oleh BPPT Bekerjasama dengan Wankamnas.
- _____. 1997. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. ITB Bandung.



Lampiran

LAMPIRAN 1	POLA PENGEMBANGAN KAWASAN DAN FUNGSI KOTA-KOTA DI KTI
-------------------	--

No.	PROVINSI KAWASAN DARAT	KAWASAN LAUT YANG TERKAIT	FUNGSI KOTA SECARA NASIONAL
01.	<p>KALIMANTAN TIMUR</p> <p>■ Kaw. Balikpapan-Samarinda dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan dan Kehutanan ● Industri dan Pertambangan ● Perikanan Laut <p>■ Kawasan Tarakan dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Kehutanan dan Perkebunan ● Industri dan Pertambangan 	<p>■ Kawasan Laut Bontang dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: BALIKPAPAN</p>	<p>PKN</p> <p>--</p>
02.	<p>SULAWESI UTARA</p> <p>■ Kawasan Gorontalo dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perikanan dan Perkebunan ● Pertambangan <p>■ Kawasan Manado dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan ● Industri dan Pariwisata ● Perikanan Laut 	<p>■ Kawasan Laut Tomini Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: GORONTALO</p> <p>■ Kawasan Laut Bunaken dsk. Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: MANADO</p> <p>■ Kawasan Laut Batuboli Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pariwisata ● Pertambangan <p>Kota Orientasi: BITUNG</p>	<p>PKL</p> <p>PKN</p> <p>PKL</p>

No.	PROVINSI KAWASAN DARAT	KAWASAN LAUT YANG TERKAIT	FUNGSI KOTA SECARA NASIONAL
03.	<p>SULAWESI TENGAH</p> <p>■ Kawasan Palu dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan dan Industri ● Peternakan dan Perikanan Laut <p>■ Kawasan Poso dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan dan Peternakan <p>■ Kawasan Luwuk dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan ● Peternakan 	<p>--</p> <p>■ Kawasan Laut Tomini dsk. Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: POSO</p> <p>■ Kawasan Laut Tolo Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: LUWUK</p>	<p>--</p> <p>PKW</p> <p>PKW</p>
04.	<p>SULAWESI SELATAN</p> <p>■ Kawasan Makassar dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perikanan dan Industri <p>■ Kawasan Palopo dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan dan Peternakan <p>■ Kaw. Watampone - Bulukumba dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pariwisata ● Tanaman Pangan <p>■ Kawasan Parepare dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan 	<p>■ Kawasan Laut Sangkarang ds. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: MAKASSAR</p> <p>■ Kawasan Laut Bone dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: PALOPO</p> <p>■ Kawasan Laut Bone dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: WATAMPONE</p> <p>■ Kawasan Laut Selat Makassar Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: PAREPARE</p>	<p>PKN</p> <p>PKW</p> <p>PKW</p> <p>PKW</p>

No.	PROVINSI KAWASAN DARAT	KAWASAN LAUT YANG TERKAIT	FUNGSI KOTA SECARA NASIONAL
05.	<p>SULAWESI TENGGARA</p> <p>■ Kawasan Kendari dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan ● Tanaman Pangan ● Industri dan Pariwisata <p>■ Kawasan Kolaka dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan dan Tanaman Pangan ● Peternakan dan Pertambangan <p>■ Kawasan Muna-Buton Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan dan Pertambangan ● Perikanan 	<p>■ Kawasan Laut Tolo dsk. Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: KENDARI</p> <p>■ Kawasan Laut Bone dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi : KOLAKA</p> <p>■ Kawasan Laut Tukang Besi Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RAHA - BAU-BAU 	<p>PKW</p> <p>PKL</p> <p>PKL PKL</p>
6.	<p>MALUKU</p> <p>■ Kawasan Buru Seram dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan dan Perikanan ● Industri dan Perikanan Laut ● Tanaman Pangan <p>■ Kawasan Halmahera Utara Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan ● Perikanan dan Industri <p>■ Kawasan Gugus Pulau Kai Aru Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan ● Perikanan Laut <p>■ Kawasan Taliabu dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Industri ● Perikanan Laut 	<p>■ Kawasan Laut Banda dsk. Sektor Unggulan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: AMBON</p> <p>■ Kawasan Laut Batutoli Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan ● Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: TERNATE</p> <p>■ Kawasan Laut Aru dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TUAL - DOBO <p>■ Kawasan Laut Batutoli Sektor Unggulan: Perikanan dan Pariwisata Kota Orientasi: DUFA</p>	<p>PKW</p> <p>PKW</p> <p>PKW PKL</p> <p>PKL</p>

No.	PROVINSI KAWASAN DARAT	KAWASAN LAUT YANG TERKAIT	FUNGSI KOTA SECARA NASIONAL
07.	<p>IRIAN JAYA</p> <p>■ Kawasan Jayapura dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perkebunan dan Kehutanan ● Tanaman Pangan <p>■ Kawasan Merauke dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan & Perikanan <p>■ Kawasan Biak dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pariwisata dan Industri ● Perikanan <p>■ Kawasan Fakfak dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan & Perkebunan ● Peternakan & Perikanan <p>■ Kawasan Manokwari dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan & Perkebunan ● Perikanan & Pertambangan <p>■ Kawasan Wamena dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tanaman Pangan ● Perkebunan 	<p>■ Kawasan laut Irian dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: JAYAPURA</p> <p>--</p> <p>■ Kaw. Laut Cenderawasih dsk Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: NABIRE</p> <p>--</p> <p>■ Kaw. Laut Cenderawasih dsk. Sektor Unggulan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perikanan dan Pertambangan ● Pariwisata <p>Kota Orientasi: MANOKWARI</p>	<p>PKW</p> <p>--</p> <p>PKL</p> <p>--</p> <p>PKL</p>

umber : RTRWN, 1995.

No.	Provinsi	Nama Kawasan Andalan	Cakupan Wilayah	Pusat Kawasan	Dasar Hukum Hukum Penetapan
01.	KALTIM	SASAMBA	Kota Samarinda Kota Balikpapan	Kota Samarinda	Keppres No. 12 Tahun 1998
02.	SULUT	MANADO - BITUNG	Kota Manado Kota Bitung	Kota Manado	Keppres No. 14 Tahun 1998
03.	SULTENG	BATUI	Kab. Minahasa (sebagian) Kab. Banggai	Kota Luwuk	Keppres No. 167 Tahun 1998
04.	SULTRA	BUKARI	Kab. Buton Kab. Kolaka Kab. Kendari	Kota Kendari	Keppres No. 168 Tahun 1998
05.	SULSEL	PAREPARE	Kota Parepare Kab. Enrekang Kab. Pinrang Kab. Sidrap Kab. Barru	Kota Parepare	Keppres No. 164 Tahun 1998
06.	MALUKU	SERAM	Kab. Maluku Tengah Kab. Biak Numfor	Kota Masohi	Keppres No. 165 Tahun 1998
07.	IRIAN JAYA	TELUK CENDERAWASIH	Kab. Paniai Kab. Yapen Waropen Kab. Manokwari	Kota Biak	Keppres No. 90 Tahun 1996

Sumber: Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), 1999

LAMPIRAN 3

JENIS PENGGUNAAN LAHAN TIAP PROVINSI DIN KTI TAHUN 1998 (Ha)

No.	Fungsi Kawasan		KALTIM	SULUT	SULTENG	SULSEL	SULTRA
	Jenis Penggunaan Lahan						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
Kawasan Lindung							
01.	a. HUTAN LINDUNG	935.679	128.412	537.891	256.574	341.974	
	b. HUTAN PRODUKSI TERBATAS	1.262.684	98.581	326.228	487.068	229.349	
	Subtotal (1)	2.198.363	226.993	864.119	743.642	571.323	
Kawasan Budidaya							
02.	a. PEKARANGAN / PERMUKIMAN	214.251	94.917	64.121	175.919	114.986	
	b. KEBUN / LADANG	248.924	384.893	344.708	672.933	318.249	
	c. PADANG RUMPUT	23.413	48.687	76.201	278.840	94.168	
	d. TAMBAK / RAWA	15.233	882	6.105	114.711	7.125	
	e. KOLAM / EMPANG	2.843	6.686	3.147	8.368	3.169	
	f. PERKEBUNAN BESAR	469.809	343.212	1.073.948	544.767	417.115	
	g. PERSAWAHAN	132.396	88.378	156.766	625.450	70.109	
	Sub Total (2)	1.106.869	967.655	1.724.996	2.420.988	1.024.921	
	Total (1 + 2)	3.305.232	1.194.648	2.589.115	3.164.630	1.596.244	

Sumber: Statistik Indonesia, 1999

LAMPIRAN 4

**LUAS DAN KLASIFIKASI RUANGAN TERMINAL PENUMPANG
PADA PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI KTI, TAHUN 1999**

No.	Pelabuhan	Luas Terminal (m ²)	Klasifikasi Ruangan	
			Penumpang	Pengantar/ Penjemput
01.	BALIKPAPAN	2.500	A	A
02.	SAMARINDA	800	A	B
03.	TARAKAN	2.068	A	A
04.	BITUNG	2.750	A	A
05.	GORONTALO	500	B	B
06.	PANTOLOAN	2.000	A	A
07.	MAKASSAR	3.619	A	A
08.	PAREPARE	640	B	B
09.	KENDARI	710	B	B
10.	AMBON	1.450	A	A
11.	TERNATE	710	B	B
12.	SORONG	2.000	A	A
13.	MERAUKE	1.000	C	C
14.	JAYAPURA	1.200	A	A
15.	B I A K	400	B	B
16.	MANOKWARI	400	B	C
17.	FAKFAK	400	B	B

Sumber : Keputusan Direksi Pelindo IV Nomor 16 Tahun 1999

LAMPIRAN 5 DISTRIBUSI VARIABEL PENUMPANG, PENDUDUK DAN PDRB TIAP PROVINSI DI KTI, TAHUN 1995 - 1999

No.	Provinsi	Tahun Data				
		1995 (4)	1996 (5)	1997 (6)	1998 (7)	1999 (8)
01.	Kalimantan Timur					
	01. PEL. BALIKPAPAN	601.371	786.624	943.511	1.175.953	1.369.389
	02. PEL. SAMARINDA	2.251.501	2.340.282	2.411.017	2.458.942	2.525.480
	03. PEL. TARAKAN	18.897.252.000	21.619.609.000	24.118.257.000	27.243.444.000	30.779.640.000
	Sulawesi Utara					
02.	04. PEL. BITUNG					
	05. PEL. GORONTALO	183.406	216.540	173.924	272.978	315.249
	Total Penumpang (org)	183.406	216.540	173.924	272.978	315.249
	Total Penduduk (jiwa)	2.625.485	2.654.373	2.691.945	2.736.611	2.774.680
	Sulawesi Tengah					
03.	06. PEL. PANTOLOAN	148.701	217.623	184.647	273.222	342.747
	Total Penumpang (org)	148.701	217.623	184.647	273.222	342.747
	Total Penduduk (jiwa)	1.906.341	1.951.780	2.003.559	2.039.182	2.089.633
	Total PDRB (Rp.)	2.131.407.000	2.512.208.000	3.023.915.000	3.354.992.000	3.905.220.000
	Sulawesi Selatan					
04.	07. PEL. MAKASSAR	1.295.231	1.210.453	1.165.898	1.540.476	1.789.512
	08. PEL. PAREPARE	7.478.468	7.591.767	7.707.654	7.383.777	7.978.435
	Total Penumpang (org)	1.295.231	1.210.453	1.165.898	1.540.476	1.789.512
	Total Penduduk (jiwa)	7.478.468	7.591.767	7.707.654	7.383.777	7.978.435
	Total PDRB (Rp.)	8.737.851.000	10.377.324.000	11.833.098.000	13.538.002.000	15.667.530.000

No.	Provinsi Variabel	Tahun Data				
		1995	1996	1997	1998	1999
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Sulawesi Tenggara					
05.	09. PEL. KENDARI					
	Total Penumpang (org)	289.156	330.352	394.021	379.116	361.695
	Total Penduduk (jiwa)	1.554.328	1.595.398	1.648.812	1.672.659	1.710.912
	Total PDRB (Rp.)	1.510.297.000	1.819.242.000	2.101.872.000	2.387.234.000	2.781.600.000
	Maluku					
06.	10. PEL. AMBON					
	11. PEL. TERNATE					
	Total Penumpang (org)	739.529	709.261	911.263	1.295.937	1.056.340
	Total Penduduk (jiwa)	2.056.180	2.097.017	2.147.205	2.164.490	2.197.264
	Total PDRB (Rp.)	2.786.980.000	3.171.107.000	3.634.361.000	3.998.061.000	4.509.813.000
	Irian Jaya					
07.	12. PEL. SORONG					
	13. PEL. MERAUKE					
	14. PEL. JAYAPURA					
	15. PEL. BIAK					
	16. PEL. MANOKWARI					
	17. PEL. FAKFAK					
	Total Penumpang (org)	570.235	733.040	715.941	890.654	1.031.882
	Total Penduduk (jiwa)	1.902.170	1.964.596	2.031.149	1.998.062	2.098.015
	Total PDRB (Rp.)	5.369.432.000	7.014.034.000	8.189.133.000	8.925.706.000	10.084.262.000

Sumber: Tabel 3.1, Tabel 3.3 dan Tabel 4.1.

No.	Provinsi	Tahun Data					Tahun Proyeksi
		1995 (3)	1996 (4)	1997 (5)	1998 (6)	1999 (7)	
(1)	Total Penumpang (2)						
01.	KALIMANTAN TIMUR (Pelabuhan Balikpapan, Samarinda dan Tarakan)	601.371	786.624	943.511	1.175.953	1.369.389	2.312.001
02.	SULAWESI UTARA (Pelabuhan Bitung dan Gorontalo)	183.406	216.540	173.924	272.978	315.249	461.413
03.	SULAWESI TENGAH (Pelabuhan Pantoloan)	148.701	217.623	184.647	273.222	342.747	538.981
04.	SULAWESI SELATAN (Pelabuhan Makassar dan Parepare)	1.295.231	1.210.453	1.165.898	1.540.476	1.789.512	2.357.455
05.	SULAWESI TENGGARA (Pelabuhan Kendari)	289.156	330.352	394.021	379.116	361.695	486.138
06.	MALUKU (Pelabuhan Ambon dan Ternate)	739.529	709.261	911.263	1.295.937	1.056.340	1.773.832
07.	IRIAN JAYA (Pelabuhan Sorong, Merauke, Jayapura, Biak, Manokwari, Fakfak)	570.235	733.040	715.941	890.654	1.031.882	1.530.492

Sumber: Tabel 3.1, Tabel 3.3, Tabel 4.1 dan Lampiran 6.