

ARJKA

Media Ilmuan dan Praktisi Teknik Industri

Vol. 08, Nomor 2

Agustus 2014

ANALISIS RANCANGAN PERCOBAAN PENGARUH JENIS BAHAN BAKAR TERHADAP TINGKAT KANDUNGAN PROTEIN IKAN ASAP DARI USAHA TRADISIONAL DI DESA HATIVE KECIL

*Robert Hutagalung
Victor O. Lawalata
Darius Tumanan
Imelda K. E. Savitri*

ANALISIS KINERJA ANGKUTAN PENYEBERANGAN GUNA MENJAMIN KEBERLANJUTAN INDUSTRI TRANSPORTASI DI MALUKU (Studi Kasus Pada Lintasan Hunimua-Waipirit)

Hanok Mandaku

USULAN PERBAIKAN TERHADAP MANAJEMEN PERAWATAN DENGAN MENGGUNAKAN METODE *TOTAL PRODUCTIVE MAINTENANCE* (TPM) DI PLTD HATIVE KECIL

*Benediktus Jamlean
Marcy Lolita Pattiapon*

DAMPAK PENGOPERASIAN JEMBATAN MERAH-PUTIH TERHADAP OPERASIONAL KAPAL *FERRY* PADA LINTASAN GALALA-POKA

*Hanok Mandaku
Roberth Ratlalan*

STRATEGI PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN INDUSTRI PARIWISATA KEPEMIMPINAN DENGAN MENGGUNAKAN METODE *SWOT* (STUDI KASUS KECAMATAN LEITIMUR SELATAN KOTA AMBON)

Richard A. De Fretes

RESIKO USAHA PENGOLAHAN IKAN CAKALANG BANDA DI KECAMATAN BANDA

Willem Talakua

EVALUASI PENERAPAN *E-PROCUREMENT* PADA PENGADAAN N INFRASTRUKTUR PADA INSTANSI PEMERINTAH DI KOTA AMBON

*Regina Apituley
Ludfi Djakfar
Indradi Wijatmiko*

ANALISA TATA LETAK PABRIK UNTUK MEMINIMALISASI MATERIAL HANDLING DENGAN MENGGUNAKAN METODE *AHP* PADA CV. XYZ

Nil Edwin Maitimu

ANALISIS KINERJA ANGKUTAN PENYEBERANGAN GUNA MENJAMIN KEBERLANJUTAN INDUSTRI TRANSPORTASI DI MALUKU (Studi Kasus Pada Lintasan Hunimua-Waipirit)

Hanok Mandaku

Program Studi Tek. Industri, Jurusan Tek. Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura Ambon
e-mail: mandakuh@yahoo.com

ABSTRAK

Kemajuan angkutan penyeberangan di Maluku dalam beberapa tahun terakhir cukup pesat, ditandai dengan masuknya pihak swasta untuk berinvestasi selain PT. ASDP yang merupakan salah satu BUMN. Hal ini menunjukkan bahwa investasi di sektor transportasi memiliki prospek yang baik di masa depan. Guna menjamin keberlanjutannya (sustainable), maka perlu ada gambaran tentang kinerja finansial, pemanfaatan fasilitas dan pemanfaatan tenaga kerja (ABK). Sebagai locus studi, dipilih lintasan komersial Hunimua-Waipirit yang mengoperasikan KMP. Inelika dan KMP. Terubuk. Penelitian ini bersifat analisis matematis yang diarahkan untuk mencapai tujuan yaitu mendapatkan gambaran nilai kinerja angkutan penyeberangan yang meliputi finansial, pemanfaatan fasilitas dan tenaga kerja. Hasil analisis finansial menunjukkan bahwa investasi angkutan penyeberangan pada lintasan Hunimua-Waipirit menguntungkan; pemanfaatan fasilitas sudah mencapai titik maksimum (LF 88% dan BOR >40%), sehingga kedepan perlu ada pengembangan fasilitas dermaga menjadi 2 line; dan pemanfaatan tenaga kerja akan maksimal tergantung dari jarak pelayaran yang ditempuh selama periode tertentu. Kondisi kinerja tersebut akan menjamin keberlanjutannya sebagai sebuah industri serta prospektif bagi investasi.

Kata Kunci: Kinerja, Angkutan Penyeberangan, Investasi

ABSTRACT

The progress of transportation mode in Maluku has grown up rapidly in a few recent years marked by the private sector that entered as a new player beside PT. ASDP (BUMN). It means that Maluku will have a better future investment prospect of transportation sector. In order to fulfill that prospect, it is important to provide an overview about a financial performance, utilization and labor utilization of the transportation. A research has conducted with specific locuses (selected commercial trajectory Hunimua-Waipirit which operates KMP and KMP Inelika and KMP Terubuk). As a mathematical analysis study, this study is organized to gain an idea of the performance of transportation mode including financial, utilization of facilities and manpower. The results show that investment on ferry transport in a track of Hunimua-Waipirit are profitable; utilization has reached the maximum point (LF 88% and BOR > 40%), so that in the future there needs to be development of a jetty into a second line; and maximum utilization of labor will depend on shipping distance covered during a particular period. The performance condition will ensure its sustainability as an industry as well as for prospective investments.

Key Words: Performance, Transportation, Investment.

PENDAHULUAN

Kemajuan suatu daerah tidak dapat dilepas-pisahkan oleh kemajuan sektor transportasinya. Transportasi yang maju membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas barang hasil olahan dari tempat produksi ke pasar. Makin tinggi mobilitas berarti makin lancar sistem distribusi, makin meningkat proses pembangunan dan kemajuan suatu daerah. Dengan kata lain, pertumbuhan ekonomi suatu daerah tergantung pada tersedianya transportasi dalam daerah tersebut (Abbas: 2006). Tak terkecuali daerah Maluku. Sebagai daerah dengan dominan wilayah laut, maka

ketergantungan Maluku pada transportasi laut dan/atau penyeberangan sangat vital. Sederhananya, kemajuan Maluku terletak seberapa besar perhatian dan pembangunan yang diarahkan pada transportasi laut/penyeberangan.

Menurut Miro (2012), ada dua aspek dimana faktor-faktor yang mungkin mempengaruhi permintaan akan jasa transportasi dapat ditinjau, yaitu (1) *Aspek Pemakai Jasa*, faktornya ialah penduduk, urbanisasi, jumlah pekerja, pendapatan, bentuk-bentuk kegiatan pengguna jasa, kondisi tataguna lahan, dan sebagainya; dan (2) *Aspek Sistem Transportasi*, faktornya ialah biaya transportasi, kondisi fisik alat transportasi, rute tempuh/trayek, kenyamanan, keamanan, pelayanan awak kendaraan, kecepatan, dan sebagainya. Untuk daerah Maluku, kedua aspek ini sangat berpengaruh dalam permintaan jasa transportasi laut/penyeberangan.

Dalam beberapa tahun terakhir, kemajuan angkutan laut/penyeberangan di Maluku cukup pesat. Salah satu indikatornya adalah ketersediaan armada kapal ferry, baik yang diusahakan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) maupun PT. Panca Karya (BUMD Maluku) dan pihak swasta lainnya. Ini berarti bahwa perusahaan angkutan penyeberangan memiliki prospek yang baik ke depan.

Profit adalah kriteria dan ukuran keberhasilan suatu usaha industri. Dan profit tergantung dari kinerja perusahaan. Bila kinerja perusahaan baik, maka akan menghasilkan profit, dan selanjutnya menjamin keberlangsungan hidup perusahaan. Sebaliknya, bila kinerja buruk, maka belum tentu akan menghasilkan profit dan tidak menjamin keberlangsungan hidup perusahaan. Dalam konteks angkutan penyeberangan, dampaknya tentu berantai pada kemajuan dan perekonomian daerah. Olehnya itu, dengan kemajuan industri transportasi saat ini, perlu ditunjang dengan penataan sistem sehingga industri transportasi penyeberangan dapat menghasilkan kinerja yang baik serta profit guna menjamin kelangsungan hidup dan perkembangannya.

Masalah yang hendak diteliti adalah bagaimana kinerja angkutan penyeberangan di Maluku sehingga dapat menjamin keberlangsungannya sebagai industri transportasi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengukur dan menganalisis kinerja angkutan penyeberangan di Maluku dengan lokus studi pada lintasan Hunimua-Waipirit. Kapal yang diteliti adalah KMP. Inelika dan KMP. Terubuk. Hasil penelitian bermanfaat bagi operator/investor yakni memperoleh gambaran kinerja finansial sebagai data evaluasi rencana investasi. Sedangkan bagi pemerintah dapat dimanfaatkan sebagai salah satu referensi dalam perencanaan kebijakan pembangunan bidang perhubungan di Maluku.

LANDASAN TEORI

Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) di Indonesia didefinisikan sebagai jembatan "mengapung" yang berfungsi menghubungkan jaringan transportasi darat yang terputus. Transportasi sungai, danau dan penyeberangan (SDP) merupakan bagian dari sistem transportasi darat yang mempunyai misi untuk mewujudkan transportasi yang handal, unggul dan berdaya saing serta mampu menjangkau pelosok wilayah daratan, menghubungkan antarpulau dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara yang efektif dan efisien, sehingga mampu berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan guna memperkokoh ketahanan nasional.

Pembangunan ASDP diperlukan sebagai sarana meningkatkan kesejahteraan masyarakat, memberikan aksesibilitas yang lebih baik sehingga dapat mengakomodasi peningkatan kebutuhan mobilitas penduduk melalui jaringan transportasi darat yang terputus di perairan antarpulau, sepanjang daerah aliran sungai dan danau, serta berfungsi melayani transportasi yang menjangkau daerah terpencil dan daerah pedalaman. ASDP mengemban misi meningkatkan kesejahteraan masyarakat luas secara adil melalui upaya angkutan keberintisan, terutama masyarakat di daerah-daerah terbelakang/terisolasi, melalui penyediaan angkutan perintis.

Pengembangan angkutan penyeberangan didasarkan pada beberapa hal, yaitu kriteria pengembangan, persyaratan operasi, klasifikasi rute, dan model operasi kapal penyeberangan, dan analisis tingkat investasi.

Kinerja Angkutan Penyeberangan

Indikator kinerja angkutan penyeberangan harus dipantau secara terus menerus agar dapat diketahui posisi *demand* dan *supply*, maka semakin kritis keadaan. Informasi yang perlu dikumpulkan diantaranya:

- 1) Pertumbuhan kebutuhan angkutan, yang dilihat dari data historis bagi pelayanan yang sudah ada, termasuk juga perlu diketahui faktor musim, faktor yang terkait dengan liburan anak sekolah maupun pada saat hari-hari besar keagamaan.
- 2) Tingkat penggunaan prasarana, untuk melihat sejauh mana faktor muatan yang ada, apakah sudah mencapai titik kritis. Titik kritis berada pada kisaran faktor muatan antara 0,7 sampai 0,8, bila sudah berada angka tersebut maka perlu langkah terobosan sehingga tidak terjadi antrian pada saat puncak arus angkutan.
- 3) Waktu tunggu (*lead time*) merupakan salah satu indikator pelayanan yang penting, waktu tunggu yang panjang mengindikasikan terjadinya masalah kapasitas dalam penyediaan pelayanan.
- 4) Panjang antrian merupakan indikator lain dalam pelayanan angkutan, bila antrian panjang maka dapat diartikan bahwa terjadi waktu tunggu yang panjang.

Model Pengukuran Kinerja Finansial Angkutan Penyeberangan

Untuk mengukur kinerja finansial angkutan penyeberangan, dapat menggunakan kriteria dan ukuran keberhasilan penyedia berikut ini:

1) Kinerja Finansial

a. Rasio Profitabilitas

– Return of Investment (ROI)

ROI (Return On Investment) adalah salah satu bentuk dari rasio profitabilitas yang dimaksudkan dapat mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan untuk operasinya perusahaan untuk menghasilkan keuntungan. ROI dihitung sebagai pendapatan bersih investasi dibagi dengan biaya investasi. Secara matematis:

$$ROI = \text{Laba} / \text{Biaya Investasi} \quad (1)$$

$$\text{Laba} = \text{Pendapatan dari Investasi} - \text{Biaya Investasi} \quad (2)$$

ROI biasanya tercatat sebagai presentase, sehingga persamaan akan berbentuk sebagai berikut:

$$ROI = (\text{Laba} / \text{Biaya Investasi}) \times 100 \% \quad (3)$$

Jika *ROI* negatif, artinya investasi mengalami kerugian. Dan Jika *ROI* positif, artinya investasi menguntungkan.

– Margin Keuntungan Bersih (MKB)

Margin Keuntungan Bersih (MKB) adalah rasio tingkat profitabilitas yang dihitung dengan cara membagi keuntungan bersih dengan total penjualan. Rasio ini menunjukkan keuntungan bersih dengan total penjualan yang di peroleh dari setiap penjualan. Atau secara matematis:

$$MKB = \text{Laba} / \text{Total Penjualan} \quad (4)$$

b. Rasio Aktivitas

$$TOK = \text{HP} / \text{NK} \quad (5)$$

dimana TOK adalah *turn over* kekayaan perusahaan; HP adalah hasil penjualan; dan NK menyatakan nilai kekayaan (investasi).

c. Rasio Likuiditas

$$CR = \text{HL} / \text{HJP} \quad (6)$$

dimana TOK adalah *current ratio*; HP adalah harta lancar; dan HJP menyatakan hutang jangka pendek.

2) Kinerja Pengoperasian

a. Kinerja Pengoperasian Armada

– Kapasitas terpasang dari kapal-kapal pada suatu lintasan

$$KA = \frac{(n \times LRM \times f \times J_{it})}{(f_p + f_k)} \quad (7)$$

$$KA = (n \times LRM \times f) \quad (8)$$

dimana :

- KA = Kapasitas Armada terpasang
 n = Jumlah Kapal yang ditempatkan
 LRM = Luas Ruang Autan (muat)
 f = frekwensi

– Prestasi kapal-kapal pada suatu lintasan

- *Load Factor*

$$LF = \frac{(M \times HO)}{(KA \times 365)} \quad (9)$$

dimana :

- LF = *Load Factor* rata-rata kapal yang ditempatkan pada suatu lintasan
 M = Jumlah muatan
 HO = Hari Operasional
 KA = Kapasitas Armada

b. Rasio Pemanfaatan Dermaga

Rasio Pemanfaatan Dermaga merupakan perbandingan dari tingkat pemakaian dermaga dengan tingkat ketersediaan dermaga. Tingkat pemakaian dermaga adalah fungsi dari waktu sandar dan kuantitas kunjungan. Sedangkan ketersediaan dermaga adalah fungsi dari jumlah dermaga dan waktu operasional dermaga. Secara matematis digambarkan sebagai berikut:

$$BOR = \frac{BT \times \Sigma K}{\Sigma B \times H} \quad (10)$$

dimana:

- BOR = *Berth Occupancy Ratio* (%)
 BT = *Berthing Time* (waktu sandar kapal di dermaga), (jam)
 ΣK = Jumlah Kunjungan kapal / hari
 ΣB = Jumlah Dermaga
 H = Waktu Operasi Pelabuhan / hari (jam)

3) Kinerja Tenaga Kerja

Kinerja Tenaga Kerja merupakan ukuran pemanfaatan tenaga kerja menurut angka produksi (jarak tempuh) dalam suatu periode tertentu. Secara matematis digambarkan sebagai berikut:

$$KTK = \frac{\text{jumlah km tempuh (km)}}{\text{jumlah tenaga kerja (orang)}} \text{ per tahun} \quad (11)$$

METODOLOGI PENELITIAN

Objek, Waktu dan Tempat

Penelitian dilaksanakan pada Maret-Mei 2013, pada lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit. Data yang diperoleh merupakan data tahun 2012. Karena itu, analisa yang dilakukan berdasarkan data tahun 2012.

Variabel Penelitian

Variabel yang diteliti meliputi biaya Investasi, Operasional, pendapatan, Kinerja Finansial (Rasio Profitabilitas, Rasio Aktivitas dan Rasio Likuiditas), Kinerja Operasional (Pengoperasian Armada dan Pemanfaatan Dermaga), dan Kinerja Tenaga Kerja.

PEMBAHASAN

Keadaan Dimensi dan Kapasitas Armada

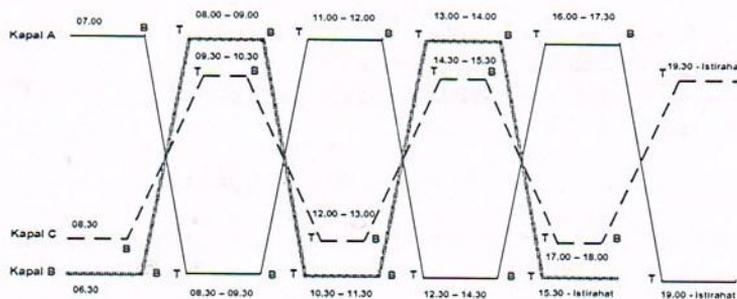
Kapal penyeberangan yang dioperasikan pada lintasan Hunimua-Waipirit tahun 2012 sebanyak 2-3 armada, dimana 2 armada bersifat tetap dan 1 armada bersifat sementara. Tabel 1 menunjukkan data teknis dari 2 kapal tersebut yang tetap melayari lintasan sepanjang tahun.

Data Teknis Kapal Penyeberangan

NO.	DIMENSI	KMP. INELIKA	KMP. TERUBUK
1	Ukuran Utama:		
	▪ Panjang Seluruh (LOA)	43,35 m	38,30 m
	▪ Panjang (LBP)	41,35 m	33,90 m
	▪ Lebar (B)	12,00 m	10,50 m
	▪ Dalam (D)	03,00 m	02,90 m
	▪ Sarat Air (d)	02,00 m	01,80 m
	▪ GRT	672	338
2	▪ Kecepatan Maximum	9 knot	9 knot
	▪ Kecepatan Operasional	8 knot	7,5 knot
3	Kapasitas Muatan:		
	▪ Penumpang	319 orang	300 orang
	▪ Muatan R-2	-	-
	▪ Muatan R-4	20 unit	14 unit
	Jumlah Kapasitas (SUP)	886,26	724,10
4	Tahun Pembuatan	1995	1991

Keadaan Lintasan

Lintasan penyeberangan Waipirit-Hunimua mulai beroperasi pada tahun 1985 dan sempat terhenti pada tahun 1999 sampai dengan awal tahun 2003. Waktu operasi pelabuhan ditetapkan selama 12-14 jam sehari, tergantung dari jumlah armada yang dioperasikan. Bila terdapat 2 armada kapal yang beroperasi, maka dalam sehari dapat dilayari 5 trip per kapal. Sedangkan bila terdapat 3 armada kapal, maka dalam sehari dapat dilayari 14 trip. Penjadwalan operasional kapal terdapat dalam gambar 1 dibawah ini.



Jadwal Pengoperasian Kapal Penyeberangan Waipirit – Hunimua

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon, 2012.

Sistim Pentarifan

Tarif yang berlaku pada lintasan Hunimua-Waipirit terdapat pada tabel dibawah ini.

Tarif Berlaku Pada Lintasan Waipirit dan Hunimua

No.	Jenis Muatan	Klasifikasi	Tarif (Rp)
1	Penumpang	Dewasa	12.000.-
		Anak-Anak	9.000.-
2	Kendaraan Gol. II	Sepeda Motor	26.500.-
3	Kendaraan Gol. III	Roda 3/Motor Gandengan	35.000.-
4	Kendaraan Gol. IV	Mobil Penumpang Kecil	128.000.-
		Mobil Barang/Truk Mini	129.000.-
5	Kendaraan Gol. V	Mobil Penumpang/Bus	181.500.-
		Mobil Barang/Truk	183.000.-
6	Barang		12.000.-

Biaya Investasi, Operasional dan Pendapatan

Total biaya investasi, operasional dan pendapatan per tahun 2012 pada KMP. Inelika dan KMP. Terubuk direkap dalam tabel 3 dibawah ini.

Total Biaya Investasi, Operasional dan Pendapatan KMP. Inelika dan KMP. Terubuk

	KMP. Inelika	KMP. Terubuk
Biaya Investasi	18.480.000.000,00	9.295.000.000,00
Biaya Operasional	4.135.745.687,00	4.165.035.473,00
Pendapatan	5.434.751.425,00	4.844.026.750,00

Perhitungan dan Analisis Kinerja

1. Kinerja Finansial

a. Rasio Profitabilitas

- Return of Investment (ROI)

$$ROI_{Inelika} = \text{Laba} / \text{Biaya Investasi}$$

dimana,

$$\text{Laba} = (\text{Rp. } 5.434.751.425,00) - (\text{Rp. } 4.135.745.687,00)$$

$$\text{Laba} = \text{Rp. } 1.299.005.738,00$$

Jadi, besarnya ROI adalah :

$$ROI = (\text{Rp. } 1.299.005.738,00 / \text{Rp. } 18.480.000.000,00) \times 100\%$$

$$ROI_{Inelika} = 7,03\%$$

Dengan perhitungan yang sama, didapat $ROI_{Terubuk} = 7,30\%$

Karena ROI positif, maka disimpulkan investasi KMP. Inelika dan KMP. Terubuk menguntungkan.

- Margin Keuntungan Bersih (MKB)

$$MKB_{Inelika} = (\text{Laba} / \text{Total Penjualan})$$

$$MKB_{Inelika} = (1.299.005.738,00 / 5.434.751.425,00)$$

$$MKB_{Inelika} = 23,90\%$$

Dengan perhitungan yang sama, didapat $MKB_{Terubuk} = 14,02\%$

Rasio ini menunjukkan bahwa besarnya keuntungan bersih yang di peroleh dari setiap penjualan per tahun adalah 23,90% untuk KMP. Inelika, dan 14,02% untuk KMP. Terubuk.

b. Rasio Aktivitas

$$TOK_{Inelika} = \frac{HP}{NK} = \frac{5.434.751.425,00}{18.480.000.000,00} = 29,41\%$$

$$TOK_{Terubuk} = \frac{HP}{NK} = \frac{4.844.026.750,00}{9.295.000.000,00} = 52,11\%$$

c. Rasio Likuiditas

$$CR_{Inelika} = \frac{18.480.000.000,00}{6.468.000.000,00} = 2,86$$

$$CR_{Terubuk} = \frac{9.295.000.000,00}{3.253.250.000,00} = 2,86$$

Rasio likuiditas > 1 menunjukkan bahwa investasi berada pada kondisi aman.

2. Kinerja Pengoperasian

a. Kinerja Pengoperasian Armada

- Kapasitas terpasang dari kapal-kapal pada tahun 2012

$$KA_{Inelika} = (1 \times (876,46 \text{ SUP}) \times 1.416 \text{ trip})$$

$$KA_{Inelika} = 1.241.067,4 \text{ SUP/tahun}$$

$$KA_{\text{Terubuk}} = (1 \times (723,94 \text{ SUP}) \times 1.731 \text{ trip})$$

$$KA_{\text{Terubuk}} = 1.253.140,1 \text{ SUP/tahun}$$

- Prestasi kapal-kapal pada suatu lintasan

▪ Load Factor

$$LF_{\text{rata-rata}} = \frac{(2 \times 1.608.932,0 \text{ SUP} \times 320)}{(2.494.207,5 \text{ SUP} \times 365)}$$

$$LF_{\text{rata-rata}} = 88\%$$

Jadi, *load factor* rata-rata kapal yang beroperasi pada lintasan Hunimua-Waipirit adalah 88%.

b. Rasio Pemanfaatan Dermaga

Perhitungan Rasio Pemanfaatan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*) dilakukan berdasarkan skenario jumlah armada yang beroperasi dan trip/hari. Hasilnya disajikan dalam tabel 4 dibawah ini.

Hasil Perhitungan *BOR* untuk Tiap Skenario Jumlah Kapal dan Trip/Hari

PELABUHAN	JUMLAH KAPAL	BT (JAM)	ΣK	Σ BERTH	H (JAM)	<i>BOR</i> (%)
Waipirit	2	1	6	1	12	50,00
	3	1	8	1	12	66,67
Hunimua	2	1	6	1	12	50,00
	3	1	9	1	12	75,00

3. Kinerja Tenaga Kerja

$$Km \text{ penumpang per kapal}_{KMP \text{ Inelika}} = \frac{\text{jumlah km} - \text{ppp}}{\text{jumlah karyawan}}$$

$$Km \text{ penumpang per kapal}_{KMP \text{ Inelika}} = \frac{(11,5 \text{ mill} \times 1.852) \times 1.416 \text{ trip}}{15 \text{ orang}}$$

$$= 1.884,87 \frac{\text{km}}{\text{orang}} \text{ pertahun}$$

$$Km \text{ penumpang per kapal}_{KMP \text{ Terubuk}} = \frac{(11,5 \text{ mill} \times 1.852) \times 1.731 \text{ trip}}{16 \text{ orang}}$$

$$= 2.304,18 \frac{\text{km}}{\text{orang}} \text{ pertahun}$$

Industri transportasi penyeberangan di Maluku memiliki prospek yang baik kedepan. Indikatornya terlihat dari kinerja finansial, kinerja operasional fasilitas (pemanfaatan armada dan dermaga), dan kinerja tenaga kerja. Secara finansial, investasi dikatakan aman dan menguntungkan. Hal ini ditunjang dengan kinerja pemanfaatan armada (*load factor*) yang rata-rata mencapai 88%. Umumnya, *load factor* minimum yang disyaratkan pada suatu lintasan komersil adalah 60%. Kondisi yang sama terjadi pada pemanfaatan dermaga yang sudah mencapai titik optimum (>40%). Kedepan dibutuhkan pengembangan dermaga menjadi 2 *line*. Sedangkan pemanfaatan tenaga kerja untuk tiap kapal berbeda tergantung dari jumlah trip yang dihasilkan tiap periode waktu operasi. KMP. Terubuk dengan jumlah trip sebesar 1.731 pada tahun 2012, ternyata memanfaatkan tenaga kerja (ABK) lebih maksimal dari KMP. Inelika yang hanya menghasilkan jumlah trip sebanyak 1.416 pada tahun yang sama.

Berdasarkan analisa tersebut, maka kinerja angkutan penyeberangan pada lintasan Hunimua-Waipirit dapat dikatakan baik dan menguntungkan sehingga memiliki prospek yang baik pula untuk masuknya investasi. Hal yang sama juga bisa terjadi pada lintasan penyeberangan komersial lainnya di Maluku. Dengan demikian, maka industri transportasi penyeberangan dapat terus hidup, tumbuh dan berkembang dimasa-masa mendatang mengingat realitas Maluku sebagai wilayah kepulauan. Dampaknya kemudian adalah adanya jaminan keberlanjutan (*sustainable*) industri yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah dan bermuara pada peningkatan kesejahteraan masyarakat.

PENUTUP

Kinerja angkutan penyeberangan di Maluku yang direpresentasikan oleh lintasan Hunimua-Waipirit menunjukkan hasil yang baik dan menguntungkan sehingga memiliki prospek yang baik pula untuk masuknya investasi. Kinerja yang baik akan menjamin keberlanjutan usaha yang pada gilirannya menjamin keberlanjutan industri transportasi di Maluku. Khusus untuk lintasan Hunimua-Waipirit, kedepan perlu dikembangkan fasilitas dermaga menjadi 2 line.

REFERENSI

- Jinca, M. Yamin., (2011), "*Transportasi Laut Indonesia – Analisis Sistem dan Studi Kasus*", Brilian Internasional, Surabaya.
- Kamaludin R., (2003), "*Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*", Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Mandaku. H., (2010), "*Analisis Kebutuhan Transportasi Penyeberangan Pada Lintasan Hunimua-Waipirit*", Jurnal Arika Vol 4, No. 1, UNPATTI, Ambon.
- Miro F., (2012), "*Pengantar Sistem Transportasi*", Erlangga, Jakarta.
- Nasution. M. N., (2004), "*Manajemen Transportasi*", Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Rodrigue J. P., Comtois C., and Slack B., (2006), "*The Geography of Transport Systems*", Routledge, London & New York.
- Salim A., (2006), "*Manajemen Transportasi*", Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Stopford M., (2000), "*Maritime Economics*", Routledge London.
- Umar, Husein, (2008), "*Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis, Edisi Kedua*", Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Wijnolst N. and Wergeland T., (1997), *Shipping*, Delft University Press.