

STUDY OF MOBILITY PASSENGER AND GOODS AT PORT OF FERRY THE BASTIONG TERNATE

Muhammad Kamal dan Yuliyana Susan Kalingkongan

Dosen Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi
Universitas Khairun

Dosen Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi
Universitas Khairun

Abstract: *This research aim to analyse the factors influencing value of mobility of passenger and goods at port of ferry Ternate. Analyzer used in this research is method of Linear Regression of Berganda. Hasil of research menunjukan that, variable trip / schedule of sea transport and service ability have an effect on the signifikan to value of mobility of passenger and goods of at port of ferry Ternate. Improvement Trip/ schedule of sea transport is solution to make balance to the increase of usage of transportation service by society and increase the amount of laboring officer can better meni ngkatkan service image so that usage of service of transportation of ferry ship also mount and improve the mobility of passenger and goods. While variable of budget of physical facility do not have an effect on to value of mobility of passenger and goods at port of ferry Ternate. Because reason of allocation of budget of faslitas of port physical which do not flatten in each year so that do not have an effect on to mobility of passenger and goods.*

Keyword: *Mobility, Schedule, Facility, Passenger, Goods, Service Ability.*

PENDAHULUAN

Salah satu variabel penting yang menjadi kajian semua stake holder dalam pembangunan suatu kawasan berbasis kepulauan adalah pentingnya aksesibilitas transportasi dalam menciptakan kelancaran arus sumberdaya dari pemiliknya ke produsen sebagai pengguna maupun akses output dari produsen kepada konsumen sebagai pengguna akhir produk pada sirkulasi kegiatan ekonomi. Karena aksesibilitas input maupun output menjadi simpul penting dari kelancaran kelangsungan proses pembangunan bagi suatu wilayah atau daerah.

Hambatan penting pembangunan daerah yang berlangsung kurang lebih 50

tahun setelah dicanangkannya repelita pertama di Indonesia pada tahun 1970-an adalah tidak terselesaikannya masalah konektifitas antara wilayah yang menghubungkan antara pusat produksi dengan pasar sebagai konsumen akhir dari setiap jenis kegiatan ekonomi. Hambatan-hambatan tersebut menjadi penyebab dari adanya ketimpangan-ketimpangan antar wilayah, daerah, sektor-sektor ekonomi terkait mupun antar pelaku di seluruh Indonesia. Progres pembangunan wilayah Indonesia Barat dan Tengah tumbuh dengan cepat sedangkan progres pembangunan wilayah Timur cenderung melambat (Thee Kian Wie; 2001). Hal ini disebabkan karena aksesibilitas sumber daya baik input maupun

output memang lambat karena faktor transportasi dan sarana pendukung antar wilayah yang sangat terbatas disamping permasalahan kebijakan yang cenderung Jawa sentris.

Karakteristik pembangunan di Provinsi Maluku Utara masih berada pada frekuensi yang baru berkembang. Salah satu indikator penting dari disebut sebagai daerah yang baru berkembang bila tidak disebut daerah tertinggal adalah belum tersambung secara sempurna berapa ruas jalan lintas Halmahera, kondisi pelabuhan feri yang kumuh di ibukota provinsi, masih banyaknya bandara di Maluku Utara yang berstatus sebagai bandara perintis dan lain sebagainya.

Selain merupakan daerah dengan pembangunan yang baru berkembang, Maluku Utara juga memiliki karakteristik geografis yang terdiri dari berapa pulau besar dan banyak pulau-pulau kecil sehingga disebut daerah seribu pulau. Karakteristik daerah kepulauan memiliki kelebihan aneka ragam kekayaan alam yang besar dan melimpah, tetapi juga memiliki tantangan yang besar dalam pembangunan karena membutuhkan infrastruktur dasar pembangunan berupa pelabuhan yang banyak untuk menjamin keterkaitan antar pulau melalui laut atau air. Oleh karena itu, daerah dengan karakter wilayah kepulauan yang dihubungkan dengan air akan menjadikan pelabuhan laut sebagai *entry point* dalam menjalin aksesibilitas antar pulau

dan antar daerah dalam berbagai aktivitas ekonomi (Burhanuddin, 2011).

Pelabuhan laut sebagai titik penting dalam lalulintas penyebrangan manusia, barang dan jasa di Kota Ternate memiliki peran penting dalam aktivitas ekonomi baik untuk hubungan keluar dengan pulau-pulau di luar wilayah Provinsi Maluku Utara seperti Jawa, Sulawesi, Kalimantan dan sebagainya maupun pulau-pulau yang ada di wilayah Provinsi Maluku Utara. Dalam mendukung fungsi-fungsi lalulintas penyebrangan baik manusia, barang maupun jasa dari, di dan ke Kota Ternate maka secara keseluruhan pelabuhan laut di Kota Ternate terdiri atas: Pelabuhan Dufa-Dufa, Pelabuhan Ahmad Yani, Pelabuhan Bastiong, Pelabuhan feri Bastiong dan Pelabuhan Gamalama. Selain itu terdapat berapa pelabuhan kecil lain yang memiliki fungsi secara terbatas yaitu: pelabuhan residen untuk penyebrangan pegawai dan pejabat pemerintah Provinsi Maluku Utara di Kelurahan Muhajirin, pelabuhan Pertamina Gambesi untuk bongkar muat komoditas Bahan Bakar Minyak dan Pelabuhan Perikanan yang berdekatan dengan pelabuhan Bastiong Ternate (Anonim, 2015).

Dalam fungsi dan perannya, mobilitas barang dan manusia pada pelabuhan feri Bastiong Ternate menunjukkan adanya kinerja pelabuhan yang meningkat pada akhir-akhir ini seperti yang terlihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 1. Perkembangan Indikator Kinerja Pelabuhan Feri Bastiong Ternate

| Tahun | Jumlah Armada Kapal | Trip/Jadwal Pelayaran Dalam Seminggu |
|-------|---------------------|--------------------------------------|
| 2011 | 4 unit | 45 kali |
| 2012 | 5 unit | 46 kali |
| 2013 | 5 unit | 52 kali |
| 2014 | 5 unit | 59 kali |
| 2015 | 6 unit | 74 kali |
| 2016 | 6 unit | 81 kali |

Sumber: Data Diolah Kantor ASDP Bastiong Ternate

Berdasarkan data tabel 1. menunjukkan indikator-indikator penting dari kinerja pelabuhan dalam melayani mobilitas penumpang (manusia) dan barang adalah: pertama, peningkatan jumlah kapal feri itu sendiri dimana pada tahun 2011 hanya terdapat empat unit kapal feri, kemudian bertambah menjadi enam unit pada tahun 2015. Demikian juga rute pelayaran meningkat dari tahun 2002 sebanyak tiga rute (Manado, Sidangoli dan Tidore) menjadi lima rute pelayaran antar pulau (Manado, Sidangoli, Sofifi, Tidore, dan Bacan. Kedua, meningkatnya jumlah trip/jadwal pelayaran feri antar pulau baik untuk tujuan pelabuhan Sofifi di pulau Halmahera. Pada tahun 2011 untuk rute pelayaran Ternate ke semua pelabuhan tujuan hanya sebanyak 45 trip/jadwal pelayaran dalam seminggu, kemudian naik menjadi 81 trip pada tahun 2016 dalam seminggu, dan peningkatan trip trjadi pada Pelabuhan tujuan Sofifi dan Pelabuhan Rum Tidore. Ketiga adalah bertambahnya jumlah anjungan pendaratan pelabuhan untuk sandar kapal feri di bagian selatan dari dulu hanya satu anjungan

kemudian sekarang menjadi dua. Keempat adalah meningkatnya penyediaan area parkir kendaraan baik roda dua dan roda empat pada pelabuhan feri Ternate (Anonim, 2017).

Faktor penting yang mempengaruhi mobilitas manusia dan barang di pelabuhan feri Bastiong adalah adanya peningkatan volume fasilitas fisik dan kemampuan pelayanan yang mampu disiapkan oleh pihak manajemen pelabuhan feri Ternate di lapangan. Kemampuan pihak manajemen pelabuhan feri dalam menyediakan satu anjungan tambahan untuk sandar kapal dapat mempersingkat waktu dalam proses pemuatan dan pendaratan barang maupun penumpang. Langkah yang ditempuh oleh pihak manajemen ini mengurangi durasi menunggu kapal feri maupun antrian barang dan penumpang sehingga mempercepat aktivitas pemuatan dan mampu memenuhi ketepatan jadwal pelayaran. Kemudian, penyediaan areal parkir pada sisi kiri pelabuhan membantu aktivitas pelabuhan dalam mekanisme pengontrolan dan pemeriksaan antrian

barang dan penumpang pada saat mau melakukan pelayaran menuju pelabuhan tujuan. Selain itu, sisi keamanan dan ketertiban mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Ternate menjadi lebih baik karena adanya kesiapsiagaan petugas lapangan yang siap selama jam beroperasi kapal feri.

Fungsi dan peranan pelabuhan feri Bastiong Ternate dalam sepuluh tahun terakhir terasa semakin vital dalam arus mobilisasi sumber daya di Maluku Utara baik input maupun output. Meningkatnya peranan pelabuhan feri ini memiliki kaitan kuat dengan peranan Kota Ternate dalam lalu lintas pelayaran di kawasan Timur Indonesia yang telah berkembang sangat lama jika dibandingkan daerah-daerah lainnya di Provinsi Maluku Utara. Sejalan dengan itu, peran pelabuhan feri Bastiong tidak lepas dari keberadaan Pelabuhan Ahmad Yani sebagai penghubung pelabuhan-pelabuhan utama nasional di Indonesia. Pelabuhan ini memberi kontribusi penting dalam pasokan logistik regional Maluku Utara yang disuplai dari Surabaya, Jakarta, Makassar, Manado dan berapa kota lainnya di Indonesia sebagai pusat produksi berbagai komoditas yang dibutuhkan masyarakat di Maluku Utara.

Penelitian ini bertujuan untuk: untuk menganalisis pengaruh antara anggaran fasilitas fisik pelabuhan, jumlah trip/jadwal kapal feri, kemampuan pelayanan terhadap mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate.

LANDASAN TEORI

Pengertian Pelabuhan

Keputusan Menteri Perhubungan nomor 53 tahun 2002, memberikan definisi 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 keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Anonim, 2002).

Sedangkan istilah kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/ atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/ atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah

Pada Peraturan Pemerintah No. KM 21 Tahun 2007 Pasal 1 ayat 1 menegaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya 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 keselamatan

pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Erwanto, 2014).

Pengertian Mobilitas Penumpang dan Barang

Dalam Wikipedia Bahasa Indonesia, “mobilitas adalah suatu gerak perpindahan seseorang atau kelompok anggota masyarakat...” (<https://id.wikipedia.org/>). Sosiologis.com dijelaskan bahwa, mobilitas adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain...” (www.sosiologis.com).

Sementara itu penumpang dan barang dalam pengertian bea cukai di samakan dengan istilah “barang penumpang yang artinya barang yang di bawa oleh setiap orang yang melintasi perbatasan wilayah negara dengan menggunakan sarana pengangkut...”. Selanjutnya dalam pengertian lain disebut pula istilah barang awak sarana pengangkut adalah barang yang dibawa oleh setiap orang yang karena sifat dan pekerjaannya harus berada dalam sarana pengangkut dan datang bersama sarana pengangkutnya” (www.beacukai.go.id).

Pengertian Fasilitas fisik

Fasilitas fisik adalah sumber daya fisik yang harus ada sebelum suatu jasa dapat ditawarkan kepada konsumen (Triatmojo, 2010). Fasilitas fisik mencakup segala sesuatu yang digunakan, dipakai, ditempati dan dinikmati oleh pekerja (karyawan, pegawai atau buruh) baik dalam hubungan

langsung dengan pekerjaan maupun untuk menunjang kelancaran pekerjaan. Fasilitas merupakan bentuk kebendaan yang diciptakan atau disediakan sedemikian rupa sehingga bentuk barang-barang yang berfungsi untuk menambah nilai suatu produk atau jasa menjadi lebih menarik. Segala sesuatu yang sengaja disediakan oleh penyedia jasa untuk dipakai serta dinikmati oleh konsumen yang bertujuan memberikan tingkat kepuasan yang maksimal.

Fasilitas merupakan segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik yang disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen (Kotler, 2009). Selanjutnya, Kotler berpendapat fasilitas adalah segala sesuatu yang sengaja disediakan untuk dipakai atau dipergunakan serta dinikmati oleh konsumen (pengguna) dan penggunaannya tidak selalu harus dibayar.

Pengertian Jadwal Pelayaran

Pengertian jadwal menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia online adalah pembagian waktu berdasarkan rencana pengaturan urutan kerja, daftar atau tabel kegiatan atau rencana kegiatan dengan pembagian waktu pelaksanaan yang ter perinci (www.kbbi.web.id). Jadwal mengurutkan tahapan kerja berdasarkan pembagian kerja secara terencana. Dalam Wikipedia menjelaskan kata pelayaran merupakan sarana yang penting menjaga keselamatan berlayar bagi berbagai macam kapal (<http://id.wikipedia.org>). Dalam situs birulautku.blogspot.com (2008) menjelaskan

bahwa pelayaran adalah sesuatu yang berkaitan dengan angkutan perairan meliputi berbagai aspek.

Pengertian Kemampuan Pelayanan

Kemampuan pelayanan menurut pendapat Parasuraman, *et al.* (dalam Purnama, 2006) merupakan perbandingan antara layanan yang dirasakan (persepsi) konsumen dengan kualitas layanan yang diharapkan konsumen. Berdasarkan pendapat tersebut dapat diketahui bahwa kemampuan pelayanan adalah memberikan kesempurnaan pelayanan untuk tercapainya keinginan atau harapan pelanggan. Parasuraman, *et al.* dalam Purnama (2006) lima dimensi pokok dalam kemampuan pelayanan yaitu Bukti Fisik (*tangibles*), Keadaan (*reliability*), Daya Tanggap (*responsiveness*), Jaminan (*assurance*), dan Empati (*empathy*).

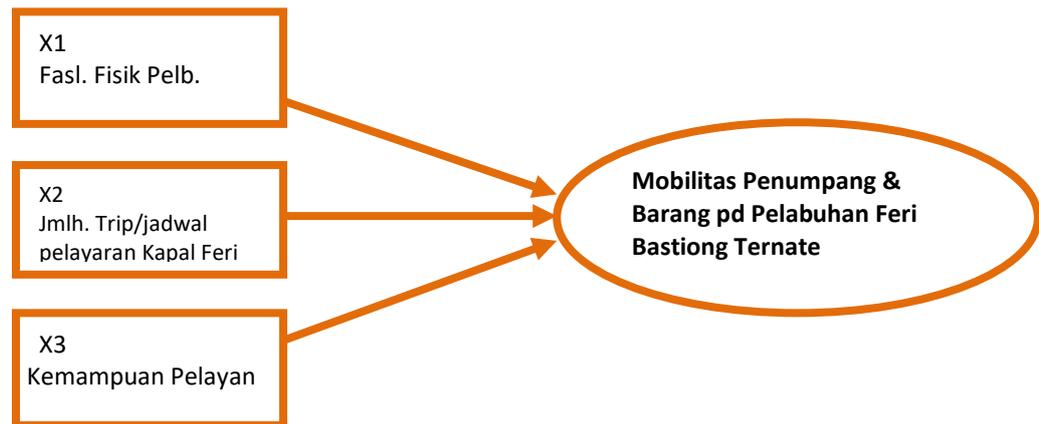
Penelitian Terdahulu

Sukrawati (2010) pada pelabuhan feri di daerah Kualanamu Sumatera Barat. Penelitian Sukrawati berusaha untuk menganalisis pengaruh variabel independen jumlah armada kapal, trip/jadwal pelayaran, kemampuan pelayanan dan fasilitas pelabuhan. Sukrawati berusaha untuk memisahkan jumlah armada dengan trip/jadwal pelayaran karena spesifikasi jumlah armada kapal berhubungan juga dengan perbedaan bobot dan jumlah rute yang harus dilayani. Model analisis yang digunakan adalah model Regresi Linear Berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tiga variabel independent yakni

jumlah armada, trip/jadwal pelayaran dan kemampuan pelayanan berpengaruh signifikan terhadap mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Kualanamu Sumatera Barat. Sedangkan variabel fasilitas pelabuhan tidak berpengaruh terhadap mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri.

Rasyid Adam (2009) di pelabuhan feri Mamuju Sulawesi Barat. Adam berusaha menganalisis kinerja pelabuhan sebagai variabel dependen. Sedangkan variabel independennya terdiri atas fasilitas pelabuhan, jumlah pelanggan, trip/ jadwal pelayaran kapal. Fasilitas pelabuhan terdiri atas anjungan pendaratan, area parkir, ruang tunggu dan sarana informasi pelabuhan. Sedangkan jumlah pelanggan terdiri dari perusahaan-perusahaan ekspedisi yang menggunakan jasa-jasa pelabuhan untuk pengiriman barang antar daerah. Metode analisis yang digunakan adalah model regresi linear berganda. Hasil analisis berdasarkan hitungan statistik uji-t memperlihatkan bahwa semua variabel independen (fasilitas pelabuhan, jumlah pelanggan, trip/ jadwal pelayaran kapal) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pelabuhan feri Mamuju di Sulawesi Barat. Kinerja pelabuhan memiliki prospek positif bila didukung oleh ketersediaan fasilitas pelabuhan yang menunjang, jumlah pelanggan yang terpelihara kepercayaannya dengan pelabuhan dan trip/jadwal yang teratur sesuai waktu yang dipublikasikan.

Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran
Sumber: Diolah Sendiri

Skema pada gambar 1 dapat diuraikan bahwa, mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate merupakan pergerakan berpindah keluarnya penumpang dan barang dari pelabuhan feri Bastiong untuk menuju ke pelabuhan tujuan (Sofifi, Sidangoli, Rum, Bacan, Kayoa dan Bitung). Volume mobilitas menunjukan peningkatan yang sejalan dengan perkembangan pada faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor yang mempengaruhinya mencakup: penyediaan fasilitas fisik pelabuhan termasuk penyediaan armada kapal feri, perubahan jumlah trip/jadwal pelayaran dan kemampuan pelayanan yang mampu disediakan oleh manajemen pelabuhan untuk melayani penumpang.

Penyediaan fasilitas fisik pelabuhan merupakan upaya-upaya yang disediakan oleh pihak manajemen pelabuhan feri Bastiong untuk memaksimalkan fungsi pelayanan agar aktifitas di pelabuhan dapat

berjalan secara maksimal baik dari segi kapasitas, ketertiban, keamanan dan kelancaran dalam pelabuhan.

Sedangkan trip/ jadwal pelayaran merupakan pembagian waktu berlayar secara terjadwal atau sesuai urutan waktu guna menjamin kepastian waktu untuk berlayar bagi para penumpang dan barang yang akan diangkut menggunakan kapal feri di pelabuhan feri Bastiong.

Kemampuan pelayanan kapal feri merupakan wujud kesanggupan pihak manajemen pelabuhan feri untuk memberi pelayanan kepada konsumen dalam hal pengaturan kendaraan, pengawasan, keamanan, ketertiban, kenyamanan dan kejelasan informasi dan lain-lain. Kemampuan pelayanan ini diprosikan kepada jumlah pegawai dan karyawan yang bekerja untuk memberikan pelayanan kepada penumpang pada pelabuhan feri Bastiong sehingga manfaat di atas dapat dirasakan oleh penumpang.

Oleh karena itu, volume pergerakan penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong akan berhubungan langsung dengan penyediaan armada kapal feri, jumlah trip/ jadwal pelayaran, tingkat kemampuan pelayanan sehingga semua akan menciptakan kondisi pelabuhan yang aman, tertib, teratur, lancar dan kejelasan informasi. Faktor-faktor ini menjadi tanggung jawab pihak manajemen pelabuhan feri Bastiong.

Penelitian ini merumuskan hipotesis sebagai berikut: "Diduga bahwa, anggaran fasilitas fisik pelabuhan, jumlah trip/jadwal kapal feri, kemampuan pelayanan berpengaruh terhadap mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate."

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian adalah Kota Ternate. Adapun waktu penelitian ini dimulai pada bulan desember tahun 2017 dan dilakukan selama 4 (empat) bulan.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder: (1) Jumlah penumpang (manusia) sejak tahun 2010 s/d 2016; (2) Jumlah kendaraan roda dua dan roda empat sejak tahun 2010 s/d 2016; (3) Jumlah armada feri yang dioperasikan oleh ASDP pada pelabuhan feri Bastiong Ternate sejak tahun 2010 s/d 2016; (4) Anggaran untuk pembenahan dan perbaikan fasilitas fisik perlabuhan feri Bastiong Ternate sejak tahun 2010 s/d 2016;

(5) Jumlah pegawai yang dipekerjakan pada pelabuhan feri Bastiong Ternate sejak tahun 2010 s/d 2016; dan (6) Trip atau jadwal pelayaran kapal feri pada pelabuhan feri Bastiong.

Metode Analisis dan Teknik Pengolahan Data

Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah model Regresi Linier berganda. Persamaan fungsi regresinya dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Dimana:

Y = Mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Ternate.

b_0 = Konstanta., b_1, b_2, b_3 , = Koefisien., X_1 = Anggaran fasilitas fisik pelabuhan feri., X_2 = Jumlah trip pelayaran kapal feri., X_3 = Kemampuan pelayanan., e = Faktor pengganggu

Defenisi Operasional Variabel

Berdasarkan penggunaan alat analisis dalam penelitian ini maka perlu dijelaskan secara operasional variabel-variabel yang digunakan:

1. Mobilitas penumpang dan barang pelabuhan feri Bastiong Ternate adalah jumlah penumpang dan barang yang diangkut dengan menggunakan jasa penyebrangan sarana transportasi kapal feri melalui pelabuhan feri Bastiong Ternate untuk menuju pelabuhan tujuan. Variabel ini memiliki dua jenis obyek yang berbeda sehingga tidak

dapat disatukan yaitu penumpang/manusia dan barang. Sehingga, untuk kemudahan analisis dalam variabel maka obyek ini dikonversi dalam bentuk nilai tiket untuk jasa pelabuhan. Dengan demikian satuan obyek analisis menjadi sama yaitu Rupiah. Sehingga satuan ukuran variabel ini dinyatakan dalam Rupiah.

2. Anggaran fasilitas fisik pelabuhan feri adalah anggaran yang disediakan oleh pihak perusahaan ASDP untuk pembangunan sarana-sarana fisik pelabuhan feri Bastiong Ternate. Satuan ukuran variabel ini dinyatakan dalam Rupiah.
3. Jumlah trip/jadwal pelayaran kapal feri adalah jumlah jadwal pelayaran kapal feri yang beroperasi untuk melayani jasa pengangkutan pada pelabuhan feri Bastiong. Satuan ukuran variabel ini dinyatakan dalam trip.
4. Kemampuan pelayanan adalah pengerahan tenaga, sarana dan sumberdaya lainnya untuk memberi manfaat sehingga dapat dirasakan oleh pengguna/konsumen (penumpang) jasa pelabuhan dalam hal pengaturan kendaraan, pengawasan, keamanan, ketertiban, kenyamanan dan kejelasan informasi dan lain-lain. Variabel ini diproksikan kepada jumlah pegawai dan karyawan yang bekerja untuk memberikan pelayanan kepada penumpang pada pelabuhan feri Bastiong sehingga manfaat di atas dapat dirasakan oleh penumpang. Sehingga

satuan ukuran variabel ini dinyatakan dalam orang (jiwa).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Perkembangan Sektor Pengangkutan/Transportasi di Kota Ternate

Salah satu prasarana utama pembangunan di Kota ternate adalah sarana jalan. Sarana Jalan merupakan prasarana angkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Usaha pembangunan yang makin meningkat menuntut adanya transportasi untuk menunjang mobilitas penduduk dan kelancaran distribusi barang dari dan ke suatu daerah. Panjang jalan di Kota Ternate pada tahun 2016 sepanjang 364,13 km, bertambah 5,07% dari tahun sebelumnya. Dari jumlah tersebut maka 44,13 km merupakan jalan milik negara dan 320 km merupakan jalan yang dikelola oleh pemerintah kota Ternate. Dilihat dari jenis permukaannya, 135,04 km atau 42,2% jalan di Kota Ternate merupakan jalan aspal dan selebihnya merupakan jalan kerikil, tanah, paving, maupun beton.

Kota Ternate merupakan kota yang padat kendaraan. Menurut data UPTD SAMSAT Kota Ternate, 35.118 kendaraan pribadi dan 2.173 kendaraan dinas milik pemerintah yang terdaftar disana. Sebanyak 4.154 mobil, 9 bus, 1.707 truk, dan 31.421 motor yang terdaftar pada UPTD SAMSAT Kota Ternate. Tuntutan mobilitas tinggi membuat masyarakat Ternate cenderung untuk memiliki kendaraan pribadi untuk

beraktivitas di Kota Ternate. Selain kebutuhan kendaraan darat, masyarakat Kota Ternate memiliki ketergantungan dalam penggunaan kendaraan antar pulau.

Sebagai kota dengan perkembangan ekonomi, sosial budaya, pendidikan dan pemerintahan yang lebih mapan dari berapa daerah lainnya di Maluku Utara maka Kota Ternate memiliki peran yang sangat strategis dalam jalur transportasi antar daerah dan antar pulau melalui jalur laut (transportasi air). Kondisi ini mengingatkan bahwa peranan tersebut telah memposisikan kota Ternate sebagai salah satu daerah tujuan pendidikan, tujuan pasar, dan tujuan-tujuan sosial

budaya lainnya sehingga mempengaruhi mobilitas pergerakan manusia, barang dan jasa keluar dan masuk dari dan ke Ternate.

Untuk melayani rute-rute tujuan antar daerah dan pulau-pulau tersebut dengan transportasi laut tersebut maka jumlah kapal motor yang terdaftar beroperasi pada pelabuhan-pelabuhan laut di Kota Ternate melalui di Dinas Perhubungan Kota Ternate sampai pada tahun 2016 adalah sebanyak 233 kapal. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya sebesar 2,19 %. Jumlah tersebut meliputi perincian berdasarkan jenis kapal sebagaimana pada daftar di bawah ini:

Tabel 1. Perincian Jumlah Kapal Motor yang Beroperasi Melalui Lima Pelabuhan di Kota Ternate

| Tahun | Kapal Pelni (Unit) | Kapal Motor Sedang (Unit) | Kapal Feri (Unit) | Speed Boat (Unit) | Jumlah |
|-------|--------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|--------|
| 2015 | 3 | 64 | 6 | 154 | 227 |
| 2016 | 3 | 65 | 6 | 159 | 233 |

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Ternate

Berdasarkan data pada tabel 1 tergambar bahwa penggunaan sarana perhubungan laut untuk transportasi antar daerah atau pulau dari dan menuju Ternate didominasi oleh sarana perhubungan Speed Boat dan kemudian kapal motor Sedang. Keberadaan empat jenis sarana perhubungan ini masih dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok yakni yang disediakan oleh perusahaan pemerintah (BUMN) dan yang diusahakan oleh swasta penuh. Jenis Kapal Pelni dan Kapal Feri adalah jenis sarana transportasi yang

disediakan oleh BUMN sedangkan Speed Boat dan Kapal Motor Sedang adalah sarana transportasi yang diusahakan oleh swasta penuh.

Maraknya penggunaan Speed Boat di Ternate untuk melayani perhubungan antar daerah dan antar pulau karena alasan-alasan khusus. **Pertama**, karena penggunaan speed boat jauh lebih efisien dari segi biaya operasional maupun efektif dalam waktu pelayanan. Karena ukurannya yang kecil, kemudian terbuat dari bahan viber dan

kombinasi penggunaan motor/mesin yang cocok sesuai ukurannya maka kemampuan jelajahnya cepat. Sehingga, untuk biaya operasional persatuan unit sarana kapal motor menjadi sangat murah jika dibandingkan dengan jenis sarana kapal yang lainnya. **Kedua**, pada umumnya jarak tempuh pada rute-rute pelayaran yang dilayani dengan menggunakan speed boat adalah rute yang tidak terlalu jauh. Lagi pula pada rute-rute ini tidak terlalu banyak mengalami resiko alam berupa gelombang, arus dan angin yang kencang sehingga penggunaan speed boat menjadi lebih cocok.

Jumlah terbanyak kedua dalam penggunaan sarana perhubungan antar pulau di Ternate adalah sarana perhubungan kapal motor sedang. Jenis sarana transportasi ini merupakan pilihan berikut karena terkait dengan faktor resiko yang dapat terjadi khusus pada bulan-bulan tertentu dan pada daerah tertentu pula. Selain itu, penggunaan sarana transportasi ini berhubungan dengan pertimbangan kebutuhan penumpang. Misalnya, untuk

mengangkut penumpang yang umumnya adalah pedagang dibo-dibo pada berapa daerah di pulau Halmahera dan Makian maka mereka lebih cenderung menggunakan kapal motor sedang karena daya angkut barangnya bisa lebih banyak. Sedangkan jumlah terbanyak ketiga adalah kapal feri dan kapal Peln. Jumlah kedua jenis sarana transportasi ini adalah sedikit karena sarana ini diadakan khusus oleh pemerintah melalui BUMN dan investasi pengadaannya sangat mahal. Selain itu, pegadaan sarana transportasi ini khusus pada penggunaan angkutan massal dengan jumlah volume yang besar.

Jumlah kapal motor yang melayani pelayaran di Kota Ternate beroperasi melalui lima pelabuhan penting. Lima pelabuhan tersebut adalah Pelabuhan Dufa-Dufa, Pelabuhan Ahmad Yani Kota Baru, Pelabuhan Gamalama, Pelabuhan Bastiong dan Pelabuhan Feri Bastiong. Distribusi semua jenis kapal motor pada lima pelabuhan tersebut tersaji pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. Penyebaran Kapal Motor Pada Lima Pelabuhan Penting di Kota Ternate

| No | Tempat Operasi | 2015 | 2016 |
|----|--------------------------------|------|------|
| 1 | Pelabuhan Bastiong | 104 | 106 |
| 2 | Pelabuhan Feri Bastiong | 6 | 6 |
| 3 | Pelabuhan Gamalama | 29 | 28 |
| 4 | Pelabuhan Dufa-Dufa | 37 | 41 |
| 5 | Pelabuhan Ahmad Yani Kota baru | 51 | 52 |
| | Jumlah | 227 | 233 |

Sumber: Kantor BPS Kota Ternate

Berdasar data pada tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2016 jumlah kapal motor hanya bertambah sebanyak lima unit saja. Pertambahan jumlah yang sedikit ini karena ukuran jumlah kapal motor yang beroperasi untuk melayani pelayaran antar pulau pada lima pelabuhan ini sudah sangat banyak sehingga pertambahan jumlah kapal motor justru menambah jumlah kapal yang menganggur untuk beroperasi. Oleh karena itu, investasi pengadaan kapal motor terutama pada jenis Kapal Motor Sedang dan Speed Boat mengalami stagnasi.

Pada tabel 2 pula diketahui bahwa jumlah kapal motor yang beroperasi pada pelabuhan Bastiong adalah yang terbanyak dari lima pelabuhan yang ada di Kota Ternate. Jumlah kapal motor yang beroperasi di pelabuhan Bastiong didominasi oleh jenis Speed boat. Dominasi

speed boat pada pelabuhan ini karena pelabuhan ini lebih banyak melayani rute-rute pendek dengan mobilitas penumpang yang padat pada setiap hari. Selain jumlah kapal motor yang terbanyak, di pelabuhan Bastiong juga terdapat satu pelabuhan yang jumlah kapalnya paling sedikit yaitu Pelabuhan Feri. Jumlah yang sedikit ini karena dikhususkan untuk pengoperasian kapal Feri.

Jumlah terbanyak kedua untuk kapal motor yang beroperasi adalah pelabuhan Ahmad Yani Kota baru Ternate. Pelabuhan ini lebih dikhususkan untuk kapal yang melayani rute jarak sedang dan jarak jauh. Selain itu, pada pelabuhan Ahmad Yani lebih dominan untuk melayani angkutan barang dan penumpang dalam skala besar seperti kapal Pelni dan kapal dagang dengan gross ton besar.

Perkembangan Arus Penumpang & Barang Pelabuhan Feri Bastiong Ternate

Tabel 3. Jenis Kapal Feri dan Rute Pelayaran Melalui Pelabuhan Bastiong Ternate Pada Tahun 2017

| No | Nama Unit Kapal Feri | Rute Tujuan Pelayaran | Jumlah Trip |
|----|----------------------|-----------------------------------|-----------------|
| 1 | KMP. Portlink VIII | Ternate/Bastiong - Bitung | 1 x seminggu |
| 2 | KMP. Tenggiri | Bastiong - Rum | 6 x kali sehari |
| 3 | KMP. Maming | Bastiong - Sofifi & Sidangoli | 2-4 x sehari |
| 4 | KMP. Bobara | Bastiong – Kayoa – Makian – Bacan | 2 x seminggu |
| 5 | KMP. Baronang | Bastiong - Sofifi & Sidangoli | 2-4 x sehari |
| 6 | KMP. Gorango | Ternate/Bastiong - Bitung | 1 x seminggu |

Sumber: Data Diolah Kantor ASDP Bastiong Ternate

Berdasarkan data pada tabel 3 kapal feri yang beroperasi untuk melayani mobilisasi penumpang dan barang melalui pelabuhan feri Bastiong adalah sebanyak enam unit dengan pelabuhan tujuan yang berbeda. Dari semua pelabuhan tujuan pelayaran kapal feri maka pelabuhan terjauh adalah Bitung dan Bacan, sehingga hal ini berpengaruh terhadap jumlah trip pelayaran yang harus ditempuh sebanya satu kali dalam seminggu. Sementara itu, jarak yang terdekat adalah pelabuhan Rum Tidore sehingga jumlah trip pelayaran yang mampu ditempuh adalah sebanyak enam kali dalam sehari. Sedangkan untuk pelabuhan tujuan Sofifi dan Sidangoli dilayani oleh dua unit kapal feri secara bergantian sehingga jumlah trip pelayarannya bervariasi antara 2 sampai 3 kali pelayaran dalam sehari. Oleh karena itu,

jumlah trip pelayaran untuk tujuan Sofifi dan Sidangoli sebanyak 5 trip dalam sehari.

Khusus untuk rute pelayaran dengan tujuan Kayoa, Makian, Kayoa dan Bacan dilakukan secara paralel. Dengan jarak yang cukup jauh sampai pelabuhan tujuan di Bacan maka pelayaran dilakukan hanya 2 trip dalam seminggu.

Berdasarkan kapasitas trip pelayaran yang telah dicapai hingga tahun 2017 sebagaimana yang tergambar pada tabel 3 di atas, pelabuhan feri Bastiong telah menyediakan pelayanan dengan melakukan berbagai aktifitas pengangkutan penumpang dan barang dari sejak berdiri beroperasi pada tahun 1995. Data tentang perkembangan penumpang dan barang yang dapat disajikan dari tahun 2010 – 2016.

Tabel 4. Perkembangan Penumpang dan Barang Yang Diangkut Oleh Kapal Feri Pada Pelabuhan Bastiong

| Tahun | Jenis Muatan | | | | | | | | |
|-------|--------------|-----------|---------------|---------------------------------------|------|--------|--------|-----|----------------|
| | Manusia | | | Kendaraan Berdasarkan Golongan (Unit) | | | | | |
| | Dewasa | Anak-Anak | | II | III | IV | V | VI | |
| 2010 | 300.453 | 7.278 | 6.158.981.000 | 79.347 | ---- | 9.895 | 11.752 | 129 | 17.047.088.000 |
| 2011 | 309.667 | 7.328 | 6.398.715.000 | 79.996 | ---- | 10.010 | 12.076 | 153 | 19.848.438.000 |
| 2012 | 318.987 | 7.498 | 6.587.630.000 | 81.003 | ---- | 10.876 | 12.471 | 183 | 21.279.766.000 |
| 2013 | 329.925 | 7.568 | 6.725.632.000 | 81.675 | ---- | 12.860 | 12.757 | 209 | 23.586.789.000 |
| 2014 | 338.879 | 7.599 | 6.901.870.000 | 82.245 | ---- | 17.980 | 13.129 | 348 | 24.756.456.000 |
| 2015 | 350.987 | 7.635 | 6.167.894.000 | 83.087 | ---- | 22.965 | 14.289 | 423 | 26.998.654.000 |
| 2016 | 369.659 | 7.689 | 7.405.735.000 | 83.654 | ---- | 27.693 | 15.072 | 538 | 28.053.840.000 |

Sumber: Data Diolah Kantor ASDP Bastiong Ternate

Berdasarkan data pada tabel 4 dapat diketahui bahwa jenis muatan kapal feri mengalami peningkatan pada setiap tahunnya. Peningkatan ini menurut

penjelasan dari bagian pemasaran jasa ASDP pelabuhan feri Bastiong Ternate dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Diantara faktor tersebut adalah; karena

meningkatnya aktifitas ekonomi berbagai daerah pada pelabuhan tujuan. Kemudian faktor resiko pelayaran karena angin dan gelombang mendorong masyarakat memilih menggunakan jasa pelayaran kapal feri.

Berdasarkan tabel di atas juga dapat kita lihat bahwa jenis muatan yang dapat diangkut oleh kapal feri terdiri atas penumpang/ manusia dan kendaraan dari berbagai golongan. Kategori penumpang terbagi atas penumpang dewasa dan anak-anak. Sedangkan kendaraan terdiri atas kendaraan golongan I, II, III, IV barang, IV penumpang, V barang, VI penumpang dan kendaraan golongan VII.

Berdasarkan sumber bagian pemasaran dan produksi ASDP pelabuhan feri Bastiong Ternate diperoleh data yang terkait dengan tingkat produksi dari operasi

kapal feri sebagaimana yang nampak pada tabel 4 di atas. Secara keseluruhan pendapatan ASDP pelabuhan feri Bastiong Ternate terus mengalami peningkatan seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang. Peningkatan jumlah pendapatan pelabuhan feri Bastiong Ternate dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut: pertama, karena peningkatan jumlah penumpang dan barang yang terjadi pada setiap saat atau setiap tahun. Meningkatnya penggunaan jasa transportasi feri oleh masyarakat karena meningkatnya aktifitas ekonomi masyarakat dan adanya pertimbangan resiko cuaca dalam mobilitas barang maupun penumpang. Kedua, karena penyesuaian tarif karcis untuk semua jenis muatan yang diangkut oleh kapal feri.

Perkembangan Fasilitas Pelabuhan Feri Bastiong Ternate

Tabel 5. Perkembangan Fasilitas Penunjang Pelabuhan Dan Anggaran Feri Bastiong Ternate

| Tahun | Jenis Fasilitas | | | | | | Jumlah Anggaran |
|-------|-----------------|---------------------|-----------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------|-----------------|
| | Area Parkir | Anjungan Pendaratan | Kantor & Ruang Tunggu | Unit Kapal Feri | Paket Pengadaan Mebeler | Paket Pemeliharaan & DLL | |
| | Cek List | X | | | X | X | |
| | Anggaran | 2.250.000.000 | | | 18.650.000.000 | 120.000.000 | |
| | Cek List | | | | | X | |
| | Anggaran | | | | | 350.000.000 | |
| | Cek List | | | | | X | |
| | Anggaran | | | | | 150.000.000 | |
| | Cek List | | X | | X | X | |
| | Anggaran | | 4.600.000.000 | | 25.200.000.000 | 150.000.000 | |
| | Cek List | X | | | X | X | |
| | Anggaran | 3.870.000.000 | | | 28.500.000.000 | 180.000.000 | |
| | Cek List | | | X | | X | |
| | Anggaran | | | 680.000.000 | | 180.000.000 | |
| | Cek List | | | | | X | |
| | Anggaran | | | | | 250.000.000 | |
| | Cek List | | | | | X | |
| | Anggaran | | | | | 200.000.000 | |

Sumber: Data Diolah dari Kantor ASDP Bastiong Ternate

Berdasarkan data pada tabel 5 terlihat bahwa hampir setiap tahun pihak manajemen pelabuhan berusaha mengalokasikan anggarannya untuk

meningkatkan fasilitas pelabuhan. Paket-paket fasilitas yang diadakan selama tujuh tahun terakhir meliputi pembangunan area parkir kendaraan, anjungan pendaratan

kapal pada sisi selatan (kanan), pembangunan kantor dan ruang tunggu penumpang, pengadaan tambahan unit

kapal feri, pengadaan mebeler dan pemeliharaan fasilitas baik pelabuhan maupun armada kapal.

Perkembangan Jumlah Armada Kapal Feri

Tabel 6. Perkembangan Jumlah Armada Feri dan Trip Pelayaran Kapal Feri pada Pelabuhan Feri Bastiong Ternate.

| Tahun | Jumlah Armada Kapal | Trip/Jadwal Pelayaran Dalam Seminggu | Trip/Jadwal Dalam Setahun |
|-------|---------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| 2010 | 4 unit | 39 kali | 2.032 kali |
| 2011 | 4 unit | 45 kali | 2.346 kali |
| 2012 | 5 unit | 46 kali | 2.404 kali |
| 2013 | 5 unit | 52 kali | 2.704 kali |
| 2014 | 5 unit | 59 kali | 3.068 kali |
| 2015 | 6 unit | 74 kali | 3.848 kali |
| 2016 | 6 unit | 81 kali | 4.212 kali |

Sumber : Data Diolah dari Kantor ASDP Bastionag Ternate

Sesuai data pada tabel 6 di atas maka diketahui bahwa peningkatan pada setiap tahun terus terjadi baik untuk pengadaan jumlah unit kapal feri maupun jumlah trip jadwal pelayaran. Peningkatan ini dimaksudkan untuk memenuhi permintaan pelayaran pada peningkatan jenis rute pelayaran antar pulau. Salah satu rute pelayaran antar pulau yang diadakan pada tahun 2012 adalah rute pelayaran menuju Pulau Makian, Kayoa dan Bacan. Kemudian pada tahun 2014 rute pelayaran tujuan ini meningkat dari 1 trip seminggu menjadi 2 trip seminggu. Sedangkan rute pelayaran tujuan Rum Tidore terus mengalami penambahan trip pelayaran pada tahun 2014 yang semula hanya 3 trip/hari

bertambah menjadi 4 trip/ hari kemudian tahun 2015 bertambah lagi menjadi 5 trip/hari dan pada tahun 2016 bertambah lagi menjadi 6 trip /hari.

Selanjutnya, dengan meningkatnya aktifitas pada berbagai bidang sektor kegiatan di seluruh pulau Halmahera maka pada tahun 2013 jumlah trip menuju Sofifi bertambah menjadi 3 trip/hari yang sebelumnya hanya 2 trip/hari. Kemudian pada tahun 2016 jumlah trip pelayaran ke Sofifi naik lagi menjadi 4 trip/hari. Sedangkan khusus untuk rute tujuan pelayaran ke Bitung tidak mengalami jumlah trip selama tujuh tahun yakni sebanyak 2 trip/minggu. Sementara rute tujuan Sidangoli sebanyak 2 trip per hari.

Kondisi Pelayanan Pelabuhan Feri Bastiong Ternate

Tabel 7. Perkembangan Jumlah Pegawai Perusahaan ASDP pada Pelabuhan Feri Bastiong Ternate

| Tahun | Status Pegawai | | Jumlah |
|-------|----------------|-----------|--------|
| | Tetap | Kontrakan | |
| 2010 | 36 | 12 | 48 |
| 2011 | 39 | 14 | 53 |
| 2012 | 39 | 16 | 55 |
| 2013 | 41 | 19 | 60 |
| 2014 | 42 | 22 | 64 |
| 2015 | 43 | 25 | 68 |
| 2016 | 45 | 26 | 71 |

Sumber : Data Diolah dari Kantor ASDP Bastiong Ternate

Berdasarkan data pada tabel 7 menunjukkan bahwa pegawai yang bekerja pada pelabuhan feri Bastiong Ternate terdiri atas pegawai tetap dan pegawai kontrakan atau tenaga honorer. Jumlah pegawai yang bekerja pada perusahaan ASDP selama tujuh tahun mengalami penambahan. Penambahan ini sejalan dengan padat aktifitas pelayanan yang harus diberikan oleh pihak perusahaan kepada penumpang dan barang yang dilayani.

Hasil Analisis Data

Koefisien Regresi

Hasil analisis regresi berganda yang dilakukan dengan bantuan SPSS 16 menghasilkan indikator sebagaimana yang disajikan pada data di bawah ini. Hasil perhitungan menggunakan tingkat signifikansi 10 % maka diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$\text{Mobilitas PB} = - 3,213 + 0,005 \text{ NFF} + 80.504,139 \text{ TJP} + 5869,073 \text{ KP}$$

Dari data ini maka dapat dijelaskan koefisien regresi sebagai berikut:

B0 = - 3,213 artinya bila tidak ada pengaruh semua variabel independen (anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong) maka nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate menurun sebesar Rp. 3,213,- .

B1 = 0,005 artinya bila terjadi kenaikan anggaran fasilitas fisik pelabuhan sebesar Rp 1.000,- tanpa ada pengaruh dari variabel trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong maka akan terjadi peningkatan nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate sebesar Rp 5,- .

B2 = 80.504,139 artinya bila trip/ jadwal pelayaran meningkat sebanyak 1 kali tanpa ada pengaruh dari variabel anggaran fasilitas fisik

pelabuhan dan jumlah pegawai maka akan terjadi peningkatan nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate sebesar Rp 80.504,-

.B3 = 5.869,037 artinya bila terjadi perubahan jumlah pegawai sebanyak 1 orang dalam kondisi tanpa adanya pengaruh anggaran fasilitas fisik pelabuhan dan trip/ jadwal maka akan menyebabkan nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate meningkat sebesar Rp 5.869,-.

Kemudian untuk mengetahui hubungan antara variabel dependen (nilai mobilitas penumpang) dan variabel independen (anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong) maka hasil selengkapnya dapat disajikan sebagai berikut:

Nilai R = 0,927, hal ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat kuat dan positif antara variabel dependen dan variabel independen. Sedangkan nilai *Adjusted R Square* adalah 0,847. Nilai ini menunjukkan bahwa variasi perubahan nilai variabel dependent (nilai mobilitas penumpang dan barang) dipengaruhi oleh faktor-faktor yang diteliti (anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong) sebesar 85 %, sedangkan sisanya sebesar 15 % adalah pengaruh faktor-faktor yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

UJI ASUMSI KLASIK

Multikolinearitas

Berdasarkan indikator yang diperoleh pada hasil SPSS terlampir dapat diketahui bahwa ketiga variabel bebas tidak terjadi multikolinearitas. Hal ini ditunjukkan oleh adanya nilai tolerance anggaran fasilitas fisik pelabuhan sebesar 0,768, trip/ jadwal pelayaran sebesar 0,539 dan jumlah pegawai sebesar 0,578. Nilai-nilai tersebut menunjukkan besaran yang tidak kurang dari 0,10, maka model ini dapat dikatakan bebas dari multikolinearitas. Demikian juga nilai VIF anggaran fasilitas fisik pelabuhan sebesar 1,303, trip/ jadwal pelayaran sebesar 8,546 dan jumlah pegawai sebesar 7,350. Nilai ini menunjukkan besaran yang tidak lebih besar dari 10, maka sesuai syarat asumsi klasik regresi linear berganda maka model ini dapat dikatakan bebas dari multikolinearitas.

Autokorelasi

Berdasarkan indikator yang diperoleh pada hasil SPSS terlampir dapat diketahui bahwa nilai Durbin Watson sebesar 2,386. Nilai ini berada pada: $2,35 < DW < 2,79$. Secara teori menurut Suliyanto (2011) berarti kesimpulannya tidak dapat disimpulkan (*inconclusive*). Oleh karena itu, hal ini tidak dapat dibuat kesimpulan bahwa ada atau tidaknya outokorelasi dalam persamaan regresi tersebut.

Heteroskedastisitas

Berdasarkan gambar *scatterplot* pada gambar lampiran dapat diketahui bahwa sebaran titik cukup merata baik di atas maupun dibawah angka nol pada sumbu nilai

mobilitas penumpang dan barang kemudian tidak berkumpul atau berpola gelombang. Dengan demikian juga dapat disimpulkan bahwa model ini tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Hasil Uji Secara Individual (t-test)

Untuk menguji pengaruh masing-masing variabel independen (anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong) terhadap variabel dependen (nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate) dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Variabel Nilai Anggaran Fasilitas Fisik Pelabuhan

Berdasarkan hasil uji-t pada statistik menunjukkan bahwa, variabel anggaran fasilitas fisik pelabuhan tidak berpengaruh terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Hal ini ditunjukkan dengan nilai uji t-hitung (1,088) < t-tabel (1,762) pada taraf keyakinan 10 % karena nilai signifikansi pada hasil perhitungan sebesar 0,363 yang berarti lebih besar dari 0,10 (0,363 > 0,10).

2) Variabel Trip/ Jadwal Pelayaran

Sedangkan hasil uji-t pada statistik menunjukkan bahwa, variabel trip/jadwal pelayaran berpengaruh signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Pengaruh ini dapat dijelaskan melalui indikator nilai t-hitung (18,767) > t-tabel (1,782) pada

taraf keyakinan 10 %. Nilai signifikansi berdasarkan t-hitung adalah sebesar 0,027 yang berarti lebih kecil dari 0,10 (0,05 < 0,10).

3) Variabel Kemampuan Pelayanan

Selanjutnya dari hasil uji-t menunjukkan bahwa, variabel kemampuan pelayanan dengan indikator jumlah pegawai berpengaruh signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Keadaan ini dapat dijelaskan melalui indikator nilai t-hitung (25,935) > t-tabel (1,782) pada taraf keyakinan 10 % (nilai signifikansi 0,010 < 0,10).

Hasil Uji Simultan (F-Test)

Hasil uji simultan atau serempak atas variabel independent terhadap variabel dependent pada penelitian ini berhasil memperoleh indikator bahwa nilai F-hitung (49,839) > F-tabel (3,49) serta memiliki nilai signifikansi 0,008. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa variabel anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/jadwal pelayaran dan pegawai pelabuhan feri Bastiong berpengaruh secara serempak dan signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate.

PEMBAHASAN

Pengaruh Anggaran Fasilitas Fisik Pelabuhan

Berdasarkan hasil olah data statistik dengan program SPSS 16 menunjukkan bahwa anggaran fasilitas fisik pelabuhan

tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang pernah dilakukan oleh Sukrawati (2010). Sedangkan penelitian Rasyid Adam (2009) menghasilkan pembuktian yang berbeda bahwa pembenahan fasilitas fisik pelabuhan yang periodik pada tahap-tahap awal justru meningkatkan kinerja pelabuhan dalam melayani mobilitas penumpang dan barang. Terhadap hasil penelitian di pelabuhan feri Ternate ini diakui bahwa secara keseluruhan nilai mobilitas didominasi oleh nilai barang dibandingkan penumpang/ manusia. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan jasa pengangkutan kapal feri banyak dipakai oleh jenis muatan barang. Masyarakat lebih memilih menggunakan kapal feri untuk mengangkut barang karena sarana angkutan ini lebih efisien jika dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain khususnya pengiriman barang melalui Ternate. Pengangkutan barang melalui Ternate bila menggunakan kapal bukan feri akan menjadi lebih mahal karena terdapat berapa kali langkah penggantian sarana transportasi untuk membawa muatan barang sampai ke toko atau gudang tujuan pengiriman. Alasan ini kemudian bahwa, walaupun fasilitas fisik pelabuhan pada tahap awal memang memiliki pengaruh yang penting terhadap penggunaan jasa pelabuhan feri tetapi penelitian ini menunjukkan bahwa walaupun peningkatan fasilitas fisik tidak diadakan pun penggunaan jasa pelabuhan feri pasti tetap

meningkat karena pertimbangan efisiensi menggunakan sarana angkutan kapal feri.

Pengaruh Trip/ Jadwal Pelayaran Kapal Feri

Berdasarkan hasil olah data statistik dengan program SPSS 16 menunjukkan bahwa variabel trip/ jadwal pelayaran berpengaruh signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Hasil penelitian untuk variabel ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Sukrawati (2010) dan Adam (2009) bahwa trip/ jadwal pelayaran berpengaruh signifikan terhadap mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri. Karena tingkat penggunaan masyarakat di Kota Ternate terhadap jasa angkutan feri makin bertambah maka keputusan manajemen perusahaan ASDP Maluku Utara meningkatkan trip/ jadwal pelayaran adalah untuk melayani kebutuhan yang bertambah tersebut. Peningkatan jumlah penduduk merupakan salah satu faktor meningkatnya kebutuhan terhadap jasa angkutan feri. Jadi efek peningkatan trip/jadwal pelayaran adalah karena meningkatnya penggunaan terhadap jasa angkutan kapal feri untuk mobilitas penumpang dan barang ke daerah-daerah tujuan pengiriman.

Pengaruh Kemampuan Pelayanan

Berdasarkan hasil olah data statistik dengan program SPSS 16 menunjukkan bahwa variabel kemampuan pelayanan dengan indikator jumlah pegawai berpengaruh signifikan terhadap nilai

mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Sukrawati (2010) dan Adam (2009). Keamanan, kelancaran, ketertiban dan keteraturan pelayanan yang diberikan oleh pegawai dan karyawan di pelabuhan menciptakan manfaat yang besar bagi pelabuhan feri Bastiong untuk digunakan oleh masyarakat. Untuk meningkatkan performance pelayanan pelabuhan pada saat ini manajemen perusahaan ASDP pelabuhan feri Bastiong mempekerjakan pegawai dan karyawan yang terus mengontrol dan mengawasi penumpang maupun barang yang masuk ke pelabuhan. Sehingga pada saat ini kualitas ketertiban pelabuhan feri Bastiong lebih terjamin dibandingkan dengan keadaan pada waktu-waktu yang lalu.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian atas hasil analisis pada bab IV sebelumnya atas variabel anggaran fasilitas fisik pelabuhan, trip/ jadwal pelayaran dan kemampuan pelayanan dengan indikator jumlah pegawai terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate maka dapat disimpulkan bahwa, variabel nilai anggaran fasilitas fisik pelabuhan tidak berpengaruh terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Karena alokasi anggaran untuk pembangunan sarana fisik pelabuhan yang tidak merata pada setiap tahun maka

tidak berpengaruh terhadap mobilitas penumpang dan barang .

Sedangkan variabel trip/ jadwal pelayaran dan jumlah pegawai berpengaruh signifikan terhadap nilai mobilitas penumpang dan barang pada pelabuhan feri Bastiong Ternate. Meningkatnya trip/ jadwal pelayaran kapal feri pada pelabuhan Bastiong Ternate disebabkan oleh karena tingkat penggunaan jasa transportasi kapal feri juga mengalami peningkatan. Sehingga peningkatan penggunaan masyarakat ini harus dimbangi dengan penambahan jadwal pelayaran. Sementara jumlah pegawai yang dipekerjakan oleh pihak manajemen perusahaan ASDP Bastiong mampu memberikan kualitas pelayanan yang lebih baik dari sehingga keteraturan, ketertiban, kelancaran dan keamanan pelayanan selama di pelabuhan feri Bastiong Ternate. Sehingga dengan demikian memberi pengaruh yang nyata terhadap mobilitas penumpang dan barang di pelabuhan feri Bastiong Ternate.

SARAN

Dengan memperhatikan hasil penelitian tersebut maka di bawah ini peneliti ingin memberikan saran sebagai berikut:

1. Mengingat kedepannya rute pelayaran untuk tujuan Sofifi, Rum, Sidangoli dan Makian Kayoa akan mengalami peningkatan permintaan jasa transportasi karena sejalan dengan meningkatnya aktifitas masyarakat pada berbagai bidang yang berimplikasi pada peningkatan mobilitas barang maka

peningkatan trip/ jadwal pelayaran perlu diimbangi dengan peningkatan bobot angkut kapal feri yang bertonase lebih besar. Upaya ini dimaksudkan untuk mengurangi daftar antrian penumpang dan barang yang lebih lama di pelabuhan serta mengurangi tingkat kepadatan jadwal pelayaran kapal.

2. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan pada pelabuhan feri yang lebih baik maka hal-hal yang mengganggu citra manajemen pelabuhan perlu diminimalisir. Kasus yang paling sering ditemukan adalah perubahan jadwal pelayaran tanpa diketahui oleh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2002. Departemen Perhubungan; *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 tahun 2002 Tentang Tatahan Kepelabuhan Nasional*, Jakarta.
- , 2017, *Indikator Ekonomi Makro Regional Provinsi Maluku Utara*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Maluku Utara, (BAPPEDA), Ternate.
- Adam. R. 2009. *Kinerja Pelabuhan Feri Mamuju Sulawesi Barat Untuk Pelayanan Antar Pulau*, Skripsi. Universitas Tadulako.
- Sukrawati, 2010. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Penumpang dan Barang pada Pelabuhan Kualanamu, Padang, Sumatera Barat*.
- Burhanuddin, 2011 "*Transportasi Laut Indonesia Analisis Sistem & Studi Kasus*". Surabaya: Brillian Internasional,
- Erwanto, 2014, *Studi Tentang Pelayanan Jasa PT, ASDP Indonesia Feri i Pelabuhan Penajam Kabupaten Penajam Paser Utara*, *Journal Ilmu Pemerintahan*, Fisip Universitas Mulawarman; ISSN . 3040-3058. Kalimantan Barat.
- Wie,T.K. 2001, *Pembangunan Ekonomi dan Pemerataan Berapa Pendekatan Alternatif*. LP3ES. Jakarta
- Hurriyati, R. 2008. *Bauran Pemasaran dan Loyalitas Konsumen*. Edisi Kedua. Bandung: CV. Alfabeta.
- Karmadibrata, 2005. *Profil dan Kinerja Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Merak*. Banten.
- Kotler, Philip, 2009. *Manajemen Pemasaran di Indonesia*, Salemba Empat, Jakarta.
- Purnama, Nursya'bani. 2006. *Manajemen Kualitas*. Edisi Pertama. Yogyakarta : EKONISIA
- Triatmojo, B. 2010 "Perencanaan Pelabuhan". Yogyakarta beta
- <http://rumaheksporimpor.blogspot.com>
- <https://id.wikipedia.org>
- <https://kbbi.web.id>
- www.beacukai.go.id
- www.sosiologis.com