

11/11-07-011

MODA TRANSPORTASI LAUT DAN PENGEMBANGAN EKONOMI KOTA BONTANG, KALIMANTAN TIMUR

Agus Djoko Santosa

Fakultas Ekonomi
Universitas Persada Indonesia, Jakarta

kancil_agus@plasa.com

ABSTRACT

The aim of this study is to investigate the sea transportation moda in Bontang East of Kalimantan, as a base on Bontang district as Buffer Zone from Kutai Timur Regional. Indicators and variables of research are calculated using the Analitical Hierarchy Process approach. The value of the indicator Public services and Capacity transportation moda is not significant. There are eighteen values aspects 1.812 and 0.741. The strategic analysis is kept with structural, temporal, and spacial for development of the transportation moda in Bontang area.

Key words : sea transportation moda, Bontang, economic regional

PENDAHULUAN

Pembangunan sistem transportasi diarahkan pada peningkatan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Pembangunan transportasi diarahkan juga dalam bentuk infrastruktur, khususnya penyediaan jasa transportasi untuk mendukung industri kecil dan menengah serta memperlancar distribusi komoditas daerah ke wilayah pemasaran. Oleh karena itu, pembangunan transportasi bukan hanya berperan dalam melayani kebutuhan jasa transportasi, melainkan juga berfungsi untuk merangsang pertumbuhan ekonomi baik pada tingkat lokal, regional provinsi, maupun nasional.

Kotamadya Bontang merupakan tipologi wilayah dengan transportasi berperan sebagai pendorong pertumbuhan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Keberadaan Bontang yang mendapat sebutan kota yang pertumbuhannya dan perkembangannya sangat khas sebagai *company town* terlihat semenjak penerapan Undang-Undang RI No. 47 Tahun 1999 tentang Pemekaran Wilayah diberlakukan. Ketika itu Bontang telah berdiri sendiri dengan pemerintahan sendiri dan lepas dari wilayah pemerintah Kabupaten Kutai. Dasar pertimbangan dari kotib Bontang menjadi kota Bontang adalah adanya aspirasi masyarakat, perkembangan, serta kemajuan provinsi Kalimantan Timur umumnya dan Kabupaten Kutai khususnya. Perubahan status kota Bontang diharapkan

akan mendorong peningkatan layanan di bidang pemerintahan, pembangunan, dan kemasyarakatan, serta memberikan kemampuan dalam pemanfaatan potensi daerah untuk menyelenggarakan otonomi daerah.

Sesuai dengan penilaian Departemen Pekerjaan Umum, Bontang dinilai sebagai kota industri yang strategis. Hal itu ditunjukkan dengan terdapatnya dua kegiatan industri yang berskala nasional, yaitu industri PKT (Pupuk Kaltim) dan LNG Badak, dengan dukungan beberapa industri kecil sebagai ikutannya. Kegiatan kedua industri tersebut sedikit banyak mempengaruhi pertumbuhan penduduk, khususnya akibat tersedianya kesempatan kerja. Hal ini dapat terlihat di kota pertumbuhan penduduk yang ada, yaitu 6% per tahun. Pertumbuhan ini didominasi oleh banyaknya migrasi yang masuk di kota Bontang sehingga Bontang tumbuh sebagai daerah tarikan bagi para migran spontan (Mantra, 1999; Le Everetts, 1966).

Hal yang paling menarik adalah Bontang sebagai kota yang terletak di pinggir pantai timur Kalimantan Timur sehingga akses keluar masuk barang dan jasa untuk kapasitas besar saat ini tidak dapat dilayani di dua pelabuhan rakyat yang ada, yaitu Lhok Tuan dan Tanjung Laut. Oleh karena itu, masih dibutuhkan akses pelabuhan moda transportasi laut dari Balikpapan atau Samarinda. Selain dua pelabuhan rakyat itu, terdapat satu pelabuhan milik perusahaan pupuk dan LNG, yang tidak memungkinkan saat ini untuk kebutuhan umum.

Dengan mengacu pada permasalahan, masih dibutuhkan sarana moda transportasi laut yang lebih berkualitas untuk menghubungkan kota Bontang dengan wilayah sekitarnya. Maka, kajian mengenai moda transportasi laut relevan untuk dilaksanakan. Dasar pemikiran kedua yang menjadi empirik untuk analisis moda transportasi laut di Bontang bersumber dari data bongkar muat dan penumpang di dua pelabuhan rakyat Lhok Tuan dan Tanjung Laut (lihat Tabel 1, Tabel 2, dan Tabel 3).

Tabel 1. Angkutan Penumpang di Pelabuhan Lhok Tuan dan Tanjung Laut

Pelabuhan	2004		2005		2006	
	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun
Lhok Tuan	1.985	1.887	3.855	3.564	4.805	4.362
Tj. Laut	2.133	2.354	-	73	-	-

Sumber : Data primer, 2006

Tabel 2. Bongkar Muat Barang Antar Pulau (Ton/M3)

Pelabuhan	2004		2005		2006	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
Lhok Tuan	91.825	1.378.	13.818	108.145	201.285	1.438.96
Tj. Laut	169.634	2.645	245.779	138.282	195.691	210.272

Sumber : Data primer, 2006

Tabel 3. Ekspor Impor melalui Pelabuhan (Ton/M3)

Pelabuhan	2004		2005		2006	
	Impor	Ekpor	Impor	Ekspor	Impor	Ekspor
Lhok Tuan	18.374	1.627.63	26.845	17.442.2	27J93	19.24092
Tj. Laut	5.752	668.644	2.405	833.492	23.629	9.690.59

Sumber : Data primer, 2006

Dengan memperhatikan urgensi moda transportasi dalam mendukung perekonomian regional dan pengembangan kawasan kota Bontang, permasalahan dirumuskan secara strategik: sejauh mana peranan strategik moda transportasi laut di kota Bontang dalam layanan terhadap kebutuhan ekonomi regional.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji peran moda transportasi laut di kota Bontang, dengan pendekatan analisis bertingkat (*Analitycal Hierarchies Process/ AHP*) serta penyusunan strategi model penanganan secara komprehensif.

Ruang lingkup pengkajian ini meliputi dua hal penting, yaitu (1) identifikasi potensi serta *performance* moda transportasi laut saat ini; (2) model penanganan moda transportasi laut dalam menunjang perekonomian regional.

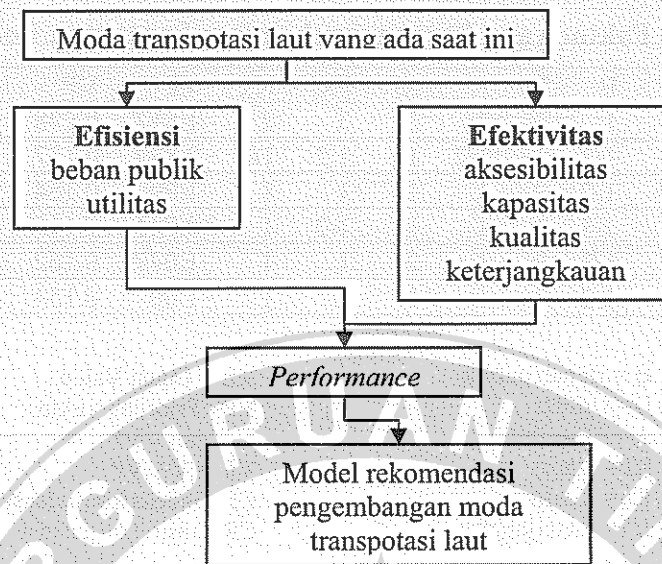
METODE PENELITIAN

Kerangka berpikir didekati dengan skema yang sistematis. Tahapan penyelesaian masalah meliputi sebagai berikut:

1. mengidentifikasi potensi moda transportasi laut yang ada pada saat ini; hasil ini menjadi dasar pemikiran dan pertimbangan moda transportasi laut sebagai bagian integral dan urat nadi perekonomian kota Bontang khususnya dan provinsi Kalimantan Timur umumnya;
2. mengidentifikasi *masterplan* pembangunan kawasan Bontang dalam kaitannya dengan moda transportasi laut, dengan menilai keberhasilan atau *performance* dari turunan efektivitas dan efisiensi;
3. menggunakan hasil pengukuran *performance* moda transportasi laut sebagai masukan atau rekomendasi dalam menyusun model strategi pengembangan moda transportasi laut di kota Bontang.

Dengan demikian, pola berpikir untuk pengembangan moda transportasi laut digambarkan sebagaimana Gambar 1 di bawah ini.

**Gambar 1. Pola Berpikir Pengembangan
Moda Transpotasi Laut di Kota Bontang**



Dua instrumen yang digunakan dalam penelitian ini untuk mengkaji moda transportasi laut di kota Bontang adalah sebagai berikut.

Subjek	Indikator	Analisis
<i>Performance</i>	Efisiensi dan efektivitas	Analisis bertingkat (AHP)
Model strategi	Model pengembangan	SWOT

HASIL DAN BAHASAN

***Performance* kinerja moda transportasi laut**

Berdasarkan masukan berupa pendapat dan pandangan yang diperoleh dari para pakar dan pengambil putusan dalam perencanaan dan pembangunan daerah kota administratif Bontang, diperoleh data mengenai indikator pengukuran efisiensi serta efektivitas sebagaimana disusun dalam Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Input dari Para Pakar dan Pengambil Putusan di Tingkat Daerah

Subjek	Beban publik	Utilitas	Aksesibilitas	Kapabilitas	Kualitas	Keterjangkauan
Beban publik	1	3	2	3	3	2
Utilitas	1/3	1	1/2	1	1/2	1/2
Aksesibilitas	1/2	2	1	1	1	1
Kapasitas	1/3	1	1	1	1/2	1
Kualitas	1/3	2	1	2	1	1
Keterjangkauan	1/2	2	1	1	1	1

Penentuan perbandingan faktor yang berpengaruh pada penetapan bobot disajikan sebagai berikut.

Tabel 5. Faktor yang Berpengaruh dalam Penetapan Bobot

	B	U	A	KP	KU	KT	VE	VP	VA	VB
Beban publik	1	3	2	3	3	2	1.812	0.278	2.129	7.685
Utilitas	1/3	1	1/2	1	1/2	1/2	0.889	0.137	0.570	4.160
Aksesibilitas	1/2	2	1	1	1	1	1.00	0.154	0.992	6.441
Kapasitas	1/3	1	1	1	1/2	1	0.741	0.115	0.728	6.385
Kualitas	1/3	2	1	2	1	1	1.047	0.162	1.060	6.583
Keterjangkauan	1/2	2	1	1	1	1	1.00	0.154	0.972	6.569

Keterangan:

- B = Beban publik
- U = Utilitas
- A = Aksesibilitas
- KP = Kapasitas
- Ku = Kualitas
- KT = Keterjangkauan
- VE = Eigen Value
- VP = Prioritas Vektor
- VA = $a_{ij} \times VP$
- VB = VA/VP
- CI = indeks konsistensi
- CR = rasio konsistensi

Penentuan nilai 1, 2, 3, dan seterusnya merupakan tingkat kepentingan sebagaimana nilai skala banding berpasangan (Saaty, 1993). Selanjutnya, untuk penghitungan nilai *eigen value* dan vektor prioritas digunakan rumus (Saaty, 1993):

$$VE = \sqrt{\prod_{k=1}^n a_{ij}} \dots\dots\dots (1)$$

$$VP = \frac{VE_i}{\sum VE} \dots\dots\dots (2)$$

Penghitungan perbandingan efektivitas dan efisiensi terhadap *eigen value* akan mampu menampilkan *performance* dari moda transportasi laut pada kedua pelabuhan yang saat ini digunakan di lokasi Lhok Tuan dan Tanjung Laut (lihat Tabel 6).

Tabel 6. Eigen Vektor untuk Efisiensi dan Efektivitas Moda Transportasi Laut di Kota Bontang

	VE	Subtotal
Beban publik	1.812	
Utilitas	0.889	2.701
Aksesibilitas	1.00	
Kapasitas	0.741	
Kualitas	1.047	2.748
Keterjangkauan	1.00	

Dari interaksi antarvariabel yang tampak dalam Tabel 6, dapat dikenali hubungan sebagai berikut.

1. *Kapasitas dengan aksesibilitas*

Terlihat bahwa kapasitas moda transportasi laut di dua pelabuhan yang berada di kota Bontang masih di bawah kebutuhan masyarakat pengguna. Hal ini dinyatakan dalam nilai kapasitas 0.741 lebih kecil dari 1.00 aksesibilitas. Aksesibilitas merupakan kemudahan untuk pelaksanaan pergerakan barang dan jasa serta penumpang yang masuk dan keluar dari pelabuhan bersangkutan.

2. *Kapasitas dan kualitas*

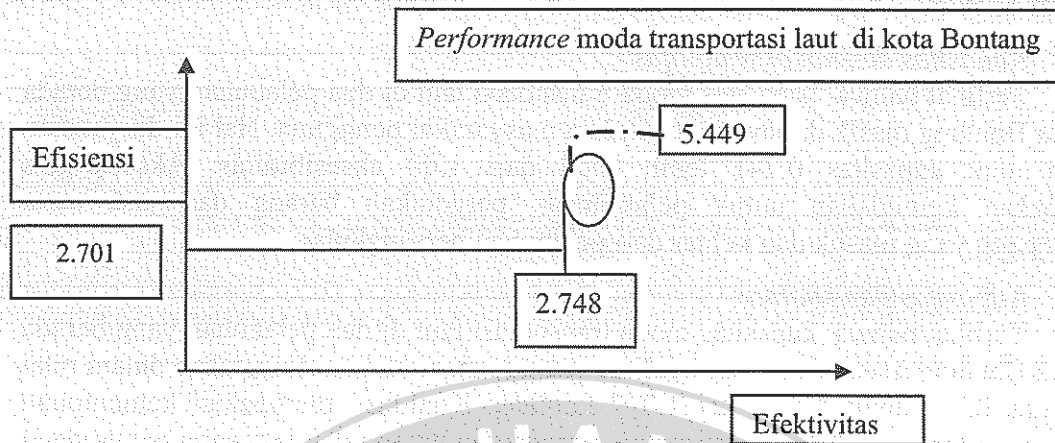
Terlihat bahwa kapasitas moda transportasi laut di dua pelabuhan yang berada di kota Bontang masih di bawah kualitas penggunaan. Hal ini dinyatakan dalam nilai kapasitas 0.741 lebih kecil dari 1.047 kualitas. Kualitas merupakan kemampuan pelabuhan untuk mendukung kecepatan pergerakan barang dan jasa serta penumpang yang masuk dan keluar dari pelabuhan bersangkutan dalam jumlah terbatas.

3. *Kapasitas dengan beban publik*

Terlihat bahwa kapasitas moda transportasi laut di dua pelabuhan yang berada di kota Bontang masih di bawah beban publik. Hal ini dinyatakan dalam nilai kapasitas 0.741 lebih kecil dari 1.812 beban publik. Beban publik merupakan biaya modal untuk pembangunan atau pengembangan kapasitas pelabuhan, beban eksternal. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa secara kapasitas, walaupun mencukupi untuk layanan barang, jasa, dan penumpang, tampaknya beban publik dirasakan masih sangat berat.

Mengacu pada hubungan variabel sampling, dapat diketahui *performance* dari Pelabuhan Lhok Tuan dan Tanjung Laut di Bontang, yang merupakan pelabuhan rakyat, yaitu tergolong mencukupi untuk kualitas kecepatan layanan terhadap barang, jasa, dan penumpang, tetapi tidak terhadap kapasitas, beban publik, dan utilitas sehingga kemungkinan besar perlu ada *crash program* untuk peningkatan optimalisasi layanan pada moda transportasi laut dengan menggerakkan pelaku ekonomi di wilayah tersebut, yaitu pemerintah, masyarakat, dan investor. Dengan pendekatan indikator efisiensi dan efektivitas, hubungan dalam bentuk *performance* dari moda transportasi laut di kota Bontang digambarkan sebagai berikut.

Gambar 2. Nilai Efektivitas dan Efisiensi



Penghitungan *performance* dengan menggunakan AHP memperlihatkan bahwa rata-rata nilai *consistenci rasio* < 10% sehingga dapat dianggap layak dan diterima. Penilaian menunjukkan ada pernyataan serta pendapat yang konsisten. Penilaian menunjukkan distribusi *weight factor* serta metode penelitian dari penghitungan nilai konsistensi. Penilaian menunjukkan adanya rasio konsistensi < 10%.

Analisis Tabel 6 mengenai tinjauan tingkat efisiensi pemanfaatan moda transportasi laut diklasifikasikan atas beban publik dan utilitas, yang menunjukkan bobot yang tidak begitu tinggi. Walaupun utilitas dan kemampuan moda transportasi di kota Bontang tinggi (dengan *eigen vektor* = 0.9), tampak kebutuhan kapasitas layanan dan beban rutin merupakan pertanggungjawaban moda transportasi yang cukup berat. *Performance* moda transportasi laut di kota Bontang cukup efektif: secara kumulatif memiliki bobot yang signifikan. Kekurangan dalam layanan dan beban publik yang tinggi di kota Bontang, dengan meningkatkan peran kedua pelabuhan untuk dapat disandari kapal besar, dianggap tidak *feasible*.

Implementasi dan antitesis moda transportasi laut di kota Bontang

Analisis dengan AHP untuk moda transportasi laut di kota Bontang menunjukkan indikasi kuat untuk menjawab tantangan paradigma pembangunan di kota administratif Bontang, antara lain (1) pembangunan pada masa diberlakukannya Undang-Undang 32 tahun 2004 mengarahkan pemerintah daerah untuk membangun berdasarkan sumber daya alam yang dimiliki; (2) pemerintah pusat berperan sebagai fasilitator bagi pembangunan daerah.

Paradigma pembangunan masa depan bagi kota administratif Bontang, khususnya moda transportasi laut, memiliki antitesa yang berlaku secara implementatif bagi masyarakat, dengan pendekatan dua skenario berikut: (1) Skenario I: penumpang dan angkutan barang serta jasa akan diangkut dari kota

Bontang menuju kota bangkitan lainnya di Samarinda dan Balikpapan, (2) Skenario II: penumpang dan angkutan barang serta jasa diangkut dari pelabuhan rakyat di Lhok Tuan dan Tanjung Laut.

Gambaran skenario I bertentangan dengan misi paradigma I, yaitu meningkatkan pendapatan bagi kota Bontang dalam upaya pembangunan berkelanjutan. Kontradiktif tersebut menjadi dilema yang cukup penting untuk dipecahkan dalam upaya pengembangan dan pembangunan terpadu kota Bontang.

Bangkitan yang cukup besar dari pelabuhan di Balikpapan dan Samarinda menjadi daya tarik yang cukup besar bagi angkutan jasa dan barang yang berakses di Pulau Jawa, dengan konsekuensi retribusi dan pajak lain akan masuk di kota bangkitan tersebut. Sebaliknya, skenario II selaras dengan hasil analisis AHP, yaitu nilai pemanfaatan moda transportasi laut cukup besar, tetapi beban publik yang harus ditanggung jauh lebih tinggi, artinya beban yang ditanggung pemerintah dan masyarakat dalam moda transportasi dengan pengembangan dua Pelabuhan Lhok Tuan dan Tanjung Laut perlu mempertimbangkan berbagai faktor penghambat.

Strategi penanganan dan pengelolaan moda transportasi laut kota Bontang

Hasil identifikasi serta analisis moda transportasi laut di kota Bontang menghasilkan potensi yang dapat dimanfaatkan oleh Bapeda kota Bontang untuk menganalisis lebih jauh strategi pengembangan dan pengelolaan pelabuhan rakyat dengan menggunakan metode pengkajian kekuatan dan kelemahan serta mengkombinasikan dengan AHP sehingga diperoleh gambaran kekuatan internal dan eksternal sebagaimana disajikan dalam Tabel 7.

Tabel 7. Faktor Internal dan Eksternal Pengembangan Moda Transportasi Laut di Kota Bontang

Internal	Eksternal
1. Permintaan akan penggunaan moda transportasi laut.	1. Tingkat perdagangan yang cepat dan berkembang menghadapi pasar global.
2. Dukungan moda darat dari pusat bangkitan menuju pusat tarikan di pelabuhan laut.	2. Jumlah armada laut yang semakin meningkat menuju kota Bontang, sehingga dalam kurun waktu dua tahun terakhir angkutan barang dan jasa dari Surabaya meningkat hampir dua kali lipat .
3. Rencana dan pengembangan wilayah belum mendukung pembangunan dan pengembangan moda transportasi laut.	3. Fasilitas akomodasi yang semakin bertambah untuk mendukung pergerakan barang, jasa, dan penumpang.

Dari faktor di atas, analisis dilanjutkan dengan merinci faktor internal dan eksternal.

Faktor Internal

a. *Permintaan akan moda transportasi laut di kota Bontang*

1. Kekuatan

- a. Jumlah penumpang, barang, dan jasa semakin meningkat dari tahun ke tahun.
- b. Sarana transportasi laut lebih murah dan cepat serta berdaya jangkau jauh.

2. Kelemahan

- a. Kegiatan layanan moda transportasi laut masih konvensional.
- b. Akses permintaan angkutan barang, jasa, dan penumpang membutuhkan waktu.

Permintaan moda transportasi laut	Kekuatan	Kelemahan	Prioritas
Kekuatan	1	¼	0.20
Kelemahan	4	1	0.80

b. *Faktor jarak (km)*

1. Kekuatan

- a. Waktu tempuh relatif menjadi lebih cepat untuk menuju kota bangkitan lain di luar Jawa atau daerah sekitar.
- b. Sarana transportasi laut lebih murah dan cepat serta berdaya jangkau jauh.

2. Kelemahan

- a. Belum digunakan secara optimal untuk angkutan penumpang sehingga perlu mengambil moda angkutan laut untuk penumpang di Samarinda atau Balikpapan. Waktu dan jarak perjalanan menuju Balikpapan dan Samarinda saat ini sangat jauh.
- b. Perlu menginap untuk perjalanan ke daerah bangkitan di Pulau Jawa dengan moda transportasi laut ke Balikpapan atau Samarinda.

Jarak tempuh	Kekuatan	Kelemahan	Prioritas
Kekuatan	1	1/3	0.248
Kelemahan	3	1	0.752

c. *Faktor renbang (perencanaan dan pengembangan)*

1. Kekuatan

- a. Rencana dasar pengembangan moda transportasi laut kota Bontang.
- b. Dukungan manajemen transportasi laut.

2. Kelemahan

- a. Perencanaan pelabuhan laut Lhok Tuan dan Tanjung Laut belum menjadi prioritas utama, masih mengandalkan akses darat Samarinda-Bontang. Belum semua personel Bapeda menaruh perhatian akan pentingnya pengembangan moda transportasi laut di kota Bontang.
- b. Kondisi fisik pelabuhan saat ini belum baik. Kondisi pelabuhan, dermaga sandar, ketiadaan kompleks pergudangan, lingkungan yang belum tertata dan kumuh, serta dukungan aksesibilitas jalan dari kota Bontang menuju pelabuhan belum diaspal.

Renbang	Kekuatan	Kelemahan	Prioritas
Kekuatan	1	1/3	0.29
Kelemahan	3	1	0.71

Hasil pembobotan faktor internal adalah sebagai berikut.

Internal	Prioritas
Kekuatan	0.738
Kelemahan	3.00
Selisih	- 2.262

Faktor Eksternal

a. Tingkat perdagangan

1. Peluang

- a. Terbuka perdagangan bebas ASEAN dan lingkungan global secara umum.
- b. Peningkatan arus barang dan jasa merupakan peluang untuk perencanaan ke depan.

2. Ancaman

- a. Kecenderungan makin meningkat tuntutan para klien terhadap layanan dari moda transportasi laut.

Perdagangan	Kekuatan	Kelemahan	Prioritas
Peluang	1	5	0.833
Ancaman	1/5	1	0.167

b. Layanan

1. Peluang

- a. Penambahan kapasitas angkutan barang, jasa, dan penumpang.
- b. Tingkat layanan dari awak petugas di lokasi.

2. Ancaman

a. Tingkat layanan tiket yang tidak menyentuh sampai kota Bontang.

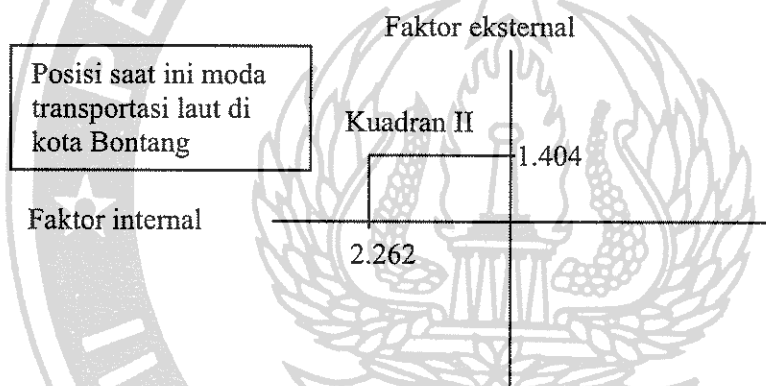
Layanan	Kekuatan	Kelemahan	Prioritas
Peluang	1	7	0.869
Ancaman	1/7	1	0.131

Hasil pembobotan faktor eksternal adalah sebagai berikut.

Eksternal	Prioritas
Peluang	1.702
Ancaman	0.298
Selisih	1.404

Dari kedua faktor tersebut, disusun gambar sumbu X-Y yang akan menjadi dasar pemikiran serta analisis strategi pengembangan dan penataan moda transportasi laut kota Bontang.

Gambar 3. Analisis Kuadran Moda Transportasi Laut



Dari analisis kuadran di atas tampak posisi moda transportasi laut di kota Bontang berada pada Kuadran II. Kondisi itu mempunyai strategi untuk *turn offer* dengan *mengubah perencanaan strategik* untuk *berkembang* dengan semakin banyaknya permintaan klien. Dengan demikian, strategi yang diusulkan untuk pengembangan moda transportasi laut dibagi atas tiga bagian, yaitu skenario strategi spasial, strategi temporal, dan strategi struktural.

Tabel 8. Strategi Pengembangan Transportasi Laut

Strategi Spasial	Strategi Temporal	Strategi Struktural
1. Meningkatkan akses dan kualitas moda transportasi laut dengan meningkatkan kapasitas bongkar muat pada pelabuhan rakyat di Lhok Tuan dan Tanjung Laut.	Jangka pendek: 1. Menata ulang tata guna lahan sesuai dengan peruntukan pelabuhan laut. 2. Menata ulang daya tampung dan kapasitas bongkar muat.	1. Meningkatkan hubungan struktural antara titik bangkitan dan tarikan menuju pusat moda transportasi laut di pelabuhan.
2. Meningkatkan sarana prasarana mobilitas barang, jasa, dan penumpang antara kota Bontang dan jalur pelabuhan bongkar muat.	Jangka panjang: 1. Menambah sarana dan prasarana moda transportasi laut. 2. Meningkatkan akses jalan menuju dan keluar dari pangkalan bongkar muat barang.	2. Meningkatkan secara struktur layanan kepada masyarakat dengan mengurangi beban publik dan meningkatkan kapasitas moda transportasi laut.
3. Mengatur dan menata tata guna lahan pada daerah <i>hinterland</i> dalam upaya meningkatkan kapasitas dan mengurangi beban publik dengan meningkatkan peran serta layanan moda transportasi laut di pelabuhan Lhok Tuan dan Tanjung Laut.		

SIMPULAN

Dari analisis dan bahasan di atas, penulis menyimpulkan sebagai berikut. Pertama, moda transportasi laut untuk kota Bontang dalam kurun lima tahun ke depan sangat mendesak dan menjadi pokok dalam menunjang gerak migrasi barang, jasa, dan penumpang.

Kedua, kelemahan mendasar dengan dua pelabuhan laut, yang merupakan pelabuhan rakyat di Lhok Tuan dan Tanjung Laut, saat ini tidak memungkinkan untuk dikembangkan dengan baik. Batasan geografis, peningkatan beban publik yang besar, dan kapasitas yang ada saat ini kurang memungkinkan. Dari pendekatan analisis, diperoleh nilai *eigen value* yang menggambarkan tingkat kepentingan indikator kapasitas dan beban publik masih sangat signifikan untuk dilakukan tindakan strategis guna mendukung pembangunan moda transportasi laut.

Ketiga, strategi mendasar dalam pembangunan moda transportasi laut di Kota Bontang terbagi atas spasial temporal yang dibedakan dalam tahapan strategik jangka pendek dan panjang, serta strategi struktural, penunjang aksesibilitas menuju dan keluar kawasan pelabuhan laut. Dengan tema utama adalah perbaikan pada penurunan beban publik, peningkatan kapasitas.

Keempat, untuk menanggulangi desakan pasar global, kota Bontang sebagai daerah tarikan membutuhkan pelabuhan bongkar-muat yang besar, representatif,

berpeluang mempergunakan fasilitas moda transportasi laut dari sektor industri PT Pupuk Kaltim.

REKOMENDASI

Tiga rekomendasi berikut penting untuk dilaksanakan. Pertama, perbaikan dan pengembangan moda transportasi laut di kota Bontang penting dilakukan karena kota Bontang lebih mudah diakses melalui laut dibandingkan melalui darat mengingat kondisi jalur jalan Samarinda-Bontang sering kali terjadi longsor pada saat hujan turun atau amblas karena tekanan gandar truk pembawa batu bara melebihi kapasitas daya dukung jalan yang tersedia.

Kedua, perlu segera direncanakan dalam rencana strategi lima tahun untuk mengembangkan Pelabuhan Lhok Tuan dan Tanjung Laut sebagai alternatif untuk akses barang dan jasa yang masuk kota Bontang tanpa harus mengganggu keberadaan pelabuhan industri milik LNG atau PT Badak.

Ketiga, dalam upaya mendukung perkembangan kota Sangata sebagai kota Terpadu Mandiri, dimungkinkan pengembangan pelabuhan laut Lhok Tuan dan Tanjung Laut menjadi salah satu alternatif jalur pemasaran menuju Surabaya atau Sulawesi.

PUSTAKA ACUAN

- Dunn, William. 1999. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* (Edisi II). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Lee Everett. 1966. *Teori Migrasi*. Terjemahan (Edisi III). Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan UGM.
- Mantra. 1999. *Mobilitas Penduduk Sirkuler dari Desa ke Kota di Indonesia*. Pusat Penelitian Kependudukan UGM, Yogyakarta. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Saaty. 1993. *Pengambilan Keputusan bagi Para Pemimpin*. Terjemahan. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo.

INDEKS PENULIS

Volume 1

Hidayat, Herlin, 90
Kristianto P. H., 52
Robert A.B., 74
Rusdi, Siswanto, 103
Santosa, Agus Djoko, 112
Soediro, Y.B.Moelyanto, 14, 61
Stephani, Cynthia, 34
Sukwadi, Ronald, 34
Sutiono, Dionisius Tomi. 90
Swantoro, Aris, 23
Wulandari, Bernadetta T., 1

INDEKS SUBJEK

Volume 1

aircraft safety, 61
airline industry, 74
airworthiness requirements, 61
Bontang, 112
busway, 1, 34
competency, 103
consumer, 1
customer satisfaction, 90
economic regional, 112
full service, 74
human resources, 23
improvement, 34
inspection and test, 61
integrated body, 14
law, 52
low cost carrier, 74
management, 52
policy, 52
price strategy, 90
public transportation, 1
responsibility, 23
sea transportation moda, 112
seafarers, 103
Seamen Center, 103
services, 90
simulation, 34
special chassis designed, 14
stakeholder, 103
structural strength, 14
tort, 23
traffic jam, 34
transport company, 23
transportation, 52
waiting time, 34
work ethic, 103

TENTANG PENULIS

Y.B. Moelyanto Soediro

Peneliti Utama di Pusat Teknologi Material Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT). Menyelesaikan pendidikannya sebagai insinyur mesin di Institut Teknologi 10 November Surabaya (ITS), meraih gelar Magister Manajemen (MM) dari Universitas Satyagama Jakarta dan Master of Business Administration (MBA) dari Universitas van Amsterdam.

Robert A.B

S1 dari Fakultas Ekonomi Universitas Padjadjaran, lulus tahun 2001; Magister Manajemen dari Universitas Indonesia, lulus tahun 2006. Sejak tahun 2007 menjabat *Head Binus Case Center*.

Dionisius Tomi Sutiono

Meraih gelar Sarjana Ekonomi pada tanggal 29 Juli 2005 dari Fakultas Ekonomi, Unika Atma Jaya, Jakarta, program studi Manajemen (peminatan Manajemen Pemasaran).

Siswanto Rusdi

Lahir di Pekanbaru, 1 November 1970. Lulus S1 tahun 1996 dari Universitas Ibnu Chaldun (UIC), Jakarta, Fakultas Ilmu Komunikasi jurusan Hubungan Masyarakat. Sejak 2003 menjadi dosen tetap Fakultas Ilmu Komunikasi, Universitas Persada Indonesia (UPI) YAI. Sejak 2007 menjabat sebagai Direktur The National Maritime Institute (Namarin), Jakarta. Kini sedang studi S3 di Singapura.

Agus Djoko Santosa

Lahir di Yogyakarta, 14 Juli 1953; Sarjana Teknik Pertanian Universitas Gajah Mada (UGM) tahun 1980. Memperoleh gelar Sarjana Utama dari Pascasarjana UGM dalam bidang ilmu Inderaja tahun 1985 dan memperoleh gelar Doktor bidang ilmu lingkungan dan pengelolaan SDA dari Pascasarjana IPB, Bogor, tahun 1993. Kini dosen tetap di Fakultas Ekonomi Universitas Persada Indonesia Jakarta dan dosen honorer di beberapa perguruan tinggi swasta di Jakarta dan Yogyakarta.