

KAJIAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN LAUT NASIONAL UNTUK MUATAN PETIKEMAS DALAM MENUNJANG KONEKTIVITAS NASIONAL

Andi Sitti Chairunnisa Mappangara¹, Mislih Idrus², Syamsul Asri³
Staff Pengajar Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

ABSTRAK

Pengembangan penyelenggaraan angkutan laut dicerminkan melalui penambahan dan perluasan jaringan trayek. Pengembangan jaringan trayek angkutan laut dapat dilakukan melalui pendekatan fungsi mendorong (promoting function) dan pendekatan fungsi pelayanan (servicing function). Pendekatan fungsi mendorong adalah perencanaan yang dilakukan dengan mempertimbangkan keinginan pemerintah untuk memperluas jangkauan pelayanan dan pemerataan pembangunan. Pendekatan fungsi pelayanan adalah perencanaan yang sepenuhnya mengikuti kecenderungan permintaan jasa transportasi. Sejak pemberlakuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pada tanggal 1 Februari 2010, penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri belum terlaksana sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah itu. Selama ini, penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri lebih didasarkan pada laporan dari pelaku usaha. Oleh karena itu, permasalahan atau pertanyaan utama yang akan dijawab melalui kajian ini adalah: Bagaimana struktur dan pola jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang efektif dan efisien?

Tujuan dari kajian penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini adalah: Mengevaluasi sistem jaringan trayek angkutan laut dalam negeri yang berlangsung saat ini dan menyusun rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang menunjang konektivitas nasional. Rencana pola trayek angkutan petikemas pada bulan Januari hingga September 2011 berjumlah 201 jaringan trayek dengan dukungan armada sebanyak 218 kapal. Setiap jaringan trayek mencakup beberapa pelabuhan singgah. Variasi jumlah pelabuhan singgah dari 201 jaringan trayek itu adalah mulai dari 2 hingga 18 pelabuhan. Jumlah gabungan pelabuhan singgah dari keseluruhan jaringan trayek itu adalah 158 pelabuhan. Namun, jumlah pelabuhan singgah sesungguhnya hanya 79 pelabuhan. Rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang disusun melalui kajian ini merupakan hasil evaluasi dari rencana pola trayek yang telah diterapkan hingga tahun 2011. Evaluasinya didasarkan pada pertimbangan permintaan jasa angkutan, pengembangan pusat-pusat kegiatan pada enam koridor ekonomi Indonesia dan penguatan Konektivitas nasional, desain pola jaringan tetap dan teratur. Berdasarkan pendekatan tersebut, rencana kebutuhan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk muatan petikemas ditentukan adalah sebanyak 93 jaringan trayek. Susunan rencana jaringan trayek yang dimaksud di atas dapat dijadikan bahan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Jaringan Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.

Kata Kunci : Petikemas, konektivitas, trayek, jaringan

I. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pertumbuhan angkutan laut mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga moda angkutan ini mempunyai peranan yang penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro. Keberhasilannya secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan Produk Domestik Brutto, dampak ganda yang ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke

seluruh pelosok tanah air. Dari aspek mikro, keberhasilan angkutan laut diukur dari kapasitas dan mutu pelayanan.

Pengembangan penyelenggaraan angkutan laut dicerminkan melalui penambahan dan perluasan jaringan trayek. Pengembangan jaringan trayek angkutan laut dapat dilakukan melalui pendekatan fungsi mendorong (*promoting function*) dan pendekatan fungsi pelayanan (*servicing function*). Pendekatan fungsi mendorong adalah perencanaan yang dilakukan dengan mempertimbangkan keinginan pemerintah untuk memperluas jangkauan pelayanan dan pemerataan pembangunan. Pendekatan fungsi pelayanan adalah perencanaan yang sepenuhnya mengikuti kecenderungan permintaan jasa transportasi.

Sejak pemberlakuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pada tanggal 1 Februari 2010, penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri belum terlaksana sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah itu. Selama ini, penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri lebih didasarkan pada laporan dari pelaku usaha. Oleh karena itu, permasalahan atau pertanyaan utama yang akan dijawab melalui kajian ini adalah: Bagaimana struktur dan pola jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang efektif dan efisien?

Tujuan dari kajian penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini adalah:

- 1) Mengevaluasi sistem jaringan trayek angkutan laut dalam negeri yang berlangsung saat ini.
- 2) Menyusun rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri.

Sesuai dengan tujuan yang disebutkan di atas, batasan masalah dalam kajian penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini adalah: Identifikasi dan evaluasi jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk petikemas, serta daerah layanannya masing-masing.

Hasil dan Kegunaan

Hasil dari kajian adalah rancangan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri merupakan informasi penting bagi pemerintah daerah perumusan rencana pengembangan sistem transportasi di daerahnya. Informasi yang dihasilkan melalui kajian ini pun dapat dimanfaatkan oleh para pengusaha dan pengguna jasa angkutan laut sebagai pertimbangan dalam pengembangan kegiatan usahanya masing-masing.

II. PENDEKATAN DAN METODE KAJIAN

Pendekatan Teori

Sistem transportasi laut. Sebagai benua maritim yang memiliki 17.508 pulau, dan memiliki pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang tersebar di seluruh pelosok tanah air, interaksi antar ruang dan keterkaitan ekonomi antar pulau sangat ditentukan oleh peran dan tatanan transportasi nasional. Pentingnya peranan transportasi dinyatakan dalam RPJP Nasional 2005-2025, yakni sistem transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan

pembangunan antar daerah; membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional; serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sebagai negara kepulauan Indonesia mempunyai potensi wilayah yang tersebar dari hinterland, dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan, sistem transportasi laut (kepelabuhanan, pelayaran/ perkapalan dan potensi pergerakan barang mempunyai fungsi yang sangat penting.

Trayek tetap dan teratur. Sesuai dengan ketentuan Pasal 6 di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, kegiatan angkutan laut dalam negeri dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur. Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.

Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur harus menyinggahi beberapa pelabuhan secara tetap dan teratur dengan berjadwal. Kapal yang dioperasikan merupakan kapal penumpang, kapal petikemas, kapal barang umum, atau kapal Ro-Ro dengan pola trayek untuk masing-masing jenis kapal.

Pengaruh transportasi terhadap pengembangan wilayah. Hirarki daerah dapat ditentukan berdasar kegiatan arus barang dan penumpang dari masing-masing daerah, kegiatan jasa distribusi (barang) ini mencerminkan fungsi daerah. Hubungan fungsional antar simpul (pusat kegiatan daerah) berdasar hirarki membentuk susunan simpul-simpul utama dengan simpul-simpul lainnya yang terletak berdekatan. Susunan simpul-simpul secara optimal disebut konfigurasi normatif yang dapat dimanfaatkan sebagai dasar penyusunan jaringan trayek.

Jaringan transportasi meliputi trayek perjalanan yang menghubungkan antar simpul atau antara simpul dan tempat-tempat sekitarnya. Peranan transportasi disini adalah mendukung secara langsung hubungan fungsional dan orientasi jasa distribusi antar simpul. Ada lima aspek diperhatikan dalam penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri, yaitu:

- a) pengembangan pusat industri, perdagangan, dan pariwisata;
- b) pengembangan wilayah dan/atau daerah;
- c) rencana umum tata ruang;
- d) keterpaduan intra-dan antarmoda transportasi; dan
- e) perwujudan Wawasan Nusantara.

Selain kelima aspek tersebut di atas, penetapan jaringan trayek tetap dan teratur juga harus memperhatikan potensi kebutuhan jasa angkutan laut dengan perkiraan faktor muatan yang layak dan berkesinambungan. Oleh karena itu, penetapan jaringan trayek tetap perlu dilengkapi dengan informasi tentang pola operasi.

Arah Pembangunan Angkutan Laut. Angkutan laut merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Dalam konteks pembangunan nasional, pengembangannya diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi dan pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Karena angkutan laut tidak bisa dibatasi oleh batas daerah administratif, maka arah pembangunan angkutan laut nasional difokuskan pada pendekatan wilayah pulau dan kepulauan.

Pertimbangan Strategis Pengembangan Angkutan Laut

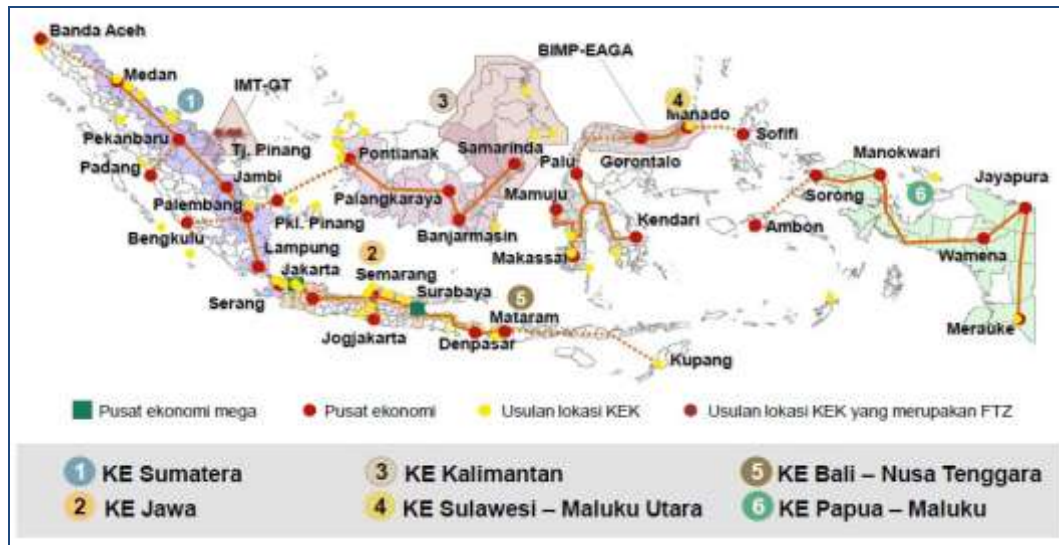
Struktur Ruang Wilayah Nasional. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) berisi arahan kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang wilayah nasional yang meliputi kebijakan dan strategi pengembangan struktur ruang dan pola ruang. Rencana struktur ruang wilayah nasional meliputi: 1) sistem perkotaan nasional, 2) sistem jaringan transportasi nasional, 3) sistem jaringan energi nasional, 4) sistem jaringan telekomunikasi nasional, dan 5) sistem jaringan sumber daya air. Sesuai dengan Lampiran III PP RI Nomor 26 Tahun 2008, sebanyak 37 kota yang ditetapkan sebagai PKN, 108 kota ditetapkan sebagai PKW, 26 kota/kabupaten ditetapkan sebagai PKSN.

Sistem jaringan transportasi nasional. Sistem jaringan transportasi nasional terdiri dari: 1) sistem jaringan transportasi darat, 2) sistem jaringan transportasi laut, dan 3) sistem jaringan transportasi udara. Uraian berikut ini menjelaskan tatanan kepelabuhanan dan alur pelayaran sebagai komponen sistem jaringan transportasi laut. Tatanan kepelabuhanan terdiri atas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum terdiri atas pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal.

Alur pelayaran terdiri atas alur pelayaran internasional dan alur pelayaran nasional. Alur pelayaran internasional terdiri atas: 1) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), 2) jaringan pelayaran yang menghubungkan antar pelabuhan utama, dan 3) jaringan pelayaran yang menghubungkan antara pelabuhan utama dengan di negara lain. Alur pelayaran nasional terdiri atas: 1) alur pelayaran yang menghubungkan pelabuhan pengumpul dengan utama, 2) alur pelayaran yang menghubungkan antar pelabuhan pengumpul, 3) alur pelayaran yang menghubungkan antara pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan, dan 4) alur pelayaran yang menghubungkan antar pelabuhan pengumpan.

Pengembangan Wilayah. Dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan memberikan arah pembangunan ekonomi Indonesia hingga 2025, pemerintah telah menyusun Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Indonesia (MP3EI) yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011. Tiga strategi utama yang digunakan dalam Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, yakni Pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia, Penguatan Konektivitas Nasional, dan Penguatan Kemampuan SDM dan IPTEK Nasional. MP3EI tidak diarahkan untuk menciptakan konsentrasi ekonomi pada daerah tertentu, namun lebih pada pembangunan ekonomi yang beragam dan inklusif. Hal ini memungkinkan semua wilayah di Indonesia untuk dapat berkembang sesuai dengan potensinya masing-masing.

Dalam MP3EI, kepulauan Indonesia dibagi menjadi enam koridor ekonomi berdasarkan potensi dan peran strategis, serta kedudukan geografis dari masing-masing pulau besar. Gambar berikut ini menunjukkan pembagian Koridor Ekonomi Indonesia (KEI).



Gambar 1. Peta Koridor Ekonomi Indonesia

Aspek Transportasi dalam Penguatan Konektivitas Nasional

Dalam konteks pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia, konektivitas terdiri dari konektivitas utama yakni keterhubungan antar pusat-pusat ekonomi atau pusat-pusat kegiatan aktual dan potensial, dan konektivitas pendukung yakni keterhubungan sektor-sektor fokus ke infrastruktur pendukung. Sektor-sektor fokus adalah sektor yang diprioritaskan dalam koridor ekonomi. Infrastruktur pendukung, diantaranya adalah pelabuhan dan energi. Sesuai dengan kondisi geografis Indonesia, ada tiga fokus pengembangan konektivitas, yaitu: 1) konektivitas intra pulau, 2) konektivitas antar pulau, dan 3) konektivitas internasional.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jaringan Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri Tahun 2011

Jaringan trayek tetap dan teratur untuk muatan petikemas yang diberlakukan hingga tahun 2011 berdasarkan pada Rencana Pola Trayek (RPT) tahun 2011. Sesuai dengan laporan potensi dan muatan angkutan laut nasional yang dikeluarkan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, rencana pola trayek angkutan petikemas pada bulan Januari hingga September 2011 berjumlah 201 jaringan trayek dengan dukungan armada sebanyak 218 kapal. Setiap jaringan trayek mencakup beberapa pelabuhan singgah. Variasi jumlah pelabuhan singgah dari 201 jaringan trayek itu adalah mulai dari 2 hingga 18 pelabuhan. Jumlah gabungan pelabuhan singgah dari keseluruhan jaringan trayek itu adalah 158 pelabuhan. Namun, jumlah pelabuhan singgah sesungguhnya hanya 79 pelabuhan. Berdasarkan hirarkinya, pelabuhan singgah yang tercakup dalam jaringan trayek angkutan laut petikemas sebanyak 79 itu terdiri dari 18 pelabuhan utama, 20 pelabuhan pengumpul, dan 41 pelabuhan pengumpan. Pelabuhan sejumlah itu tersebar pada 6 pulau besar atau Koridor Ekonomi Indonesia. Tabel 8 berikut ini berisi rincian jumlah provinsi dan kabupaten/kota tempat pelabuhan singgah pada masing-masing koridor ekonomi.

Tabel 1. Jumlah pelabuhan singgah dan daerah tempatnya dalam jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk muatan petikemas dirinci menurut koridor ekonomi; tahun 2011

NOMOR	KORIDOR EKONOMI	JUMLAH			HIRARKI PLB			HIRARKI SPN			
		PROV.	KAB/KOT	PS	PU	PPK	PPU	PKW	PKN	PKL*	PKSN
1	SUMATERA	8	21	24	5	3	16	4	12	8	5
2	JAWA	5	11	12	3	2	7	2	7	3	-
3	KALIMANTAN	4	14	14	4	5	5	1	5	8	1
4	SULAWESI	5	9	9	3	2	4	4	5	-	-
5	BALI - NUSA TENGGARA	3	5	5	1	2	2	2	1	2	-
6	MALUKU - PAPUA	4	15	15	2	6	7	5	7	3	-
JUMLAH		29	75	79	79			85			

PU = Pelabuhan Utama

PPK = pelabuhan pengumpul

PPU = pelabuhan pengumpang

PKN = Pusat Kegiatan Nasional

PKW = Pusat Kegiatan Wilayah

PKL = Pusat Kegiatan Lokal

PKSN = Pusat Kegiatan Strategis Nasional

Sumber: hasil identifikasi;

Semua jaringan trayek angkutan laut petikemas yang diidentifikasi dalam kajian ini adalah jaringan trayek antar koridor ekonomi. Jika dikelompokkan berdasarkan jumlah koridor yang terkoneksi, 201 jaringan trayek angkutan peti kemas itu berjumlah dari: 66 jaringan trayek antar dua koridor ekonomi, 41 jaringan trayek antar tiga koridor ekonomi, 34 jaringan trayek antar empat koridor ekonomi, 57 jaringan trayek antar lima koridor ekonomi, dan 3 jaringan trayek antar enam koridor ekonomi.

Berdasarkan hirarki administrasi daerah layanannya, jaringan trayek angkutan laut petikemas antar dua koridor ekonomi dapat diklasifikasi menjadi lima koneksi, yaitu: jaringan trayek dengan koneksi: 1) Sumatera – Jawa sebanyak 20 trayek, 2) Jawa – Kalimantan sebanyak 29 trayek, 3) Jawa – Sulawesi sebanyak 9 trayek, 4) Jawa – Bali/Nusa Tenggara sebanyak 3 trayek, dan 5) Jawa – Maluku/Papua sebanyak 5 trayek. Untuk jaringan trayek angkutan laut petikemas antar tiga koridor ekonomi dapat diklasifikasi menjadi delapan koneksi, yaitu: 1) Sumatera – Jawa – Kalimantan, 2) Sumatera – Jawa – Sulawesi, 3) Sumatera – Jawa – Papua dan Kepulauan Maluku, 4) Jawa – Kalimantan – Sulawesi, 5) Jawa – Kalimantan – Bali dan Nusa Tenggara, 6) Jawa – Kalimantan – Papua dan Kepulauan Maluku, 7) Jawa – Sulawesi – Bali dan Nusa Tenggara, dan 8) Jawa – Sulawesi – Papua dan Kepulauan Maluku.

Berdasarkan hirarki administrasi daerah layanannya, jaringan trayek angkutan laut petikemas antar empat koridor ekonomi dapat diklasifikasi menjadi lima koneksi, yaitu: 1) Sumatera – Jawa – Kalimantan - Sulawesi, 2) Sumatera – Jawa – Kalimantan - Papua/Kepulauan Maluku, 3) Sumatera-Jawa-Sulawesi- Papua/Kepulauan Maluku, 4) Jawa-Kalimantan-Sulawesi-Papua/ Kepulauan Maluku, 5) Jawa-Kalimantan-Sulawesi-Papua/ Kepulauan Maluku.

Hirarki administrasi daerah layanan jaringan trayek angkutan laut petikemas antar lima koridor dapat diklasifikasi menjadi tiga koneksi, yaitu: 1) Sumatera – Jawa –

Kalimantan – Sulawesi – Maluku/Papua, 2) Sumatera – Jawa – Sulawesi – Bali/Nusa Tenggara – Maluku/Papua, dan 3) Jawa – Kalimantan – Sulawesi – Bali/Nusa Tenggara – Maluku/Papua.

Hirarki administrasi daerah layanan jaringan trayek angkutan laut petikemas antar enam koridor terdiri atas jaringan trayek dengan koneksi Sumatera – Jawa – Kalimantan – Sulawesi – Bali/Nusa Tenggara – Maluku/Papua. Sebanyak 24 pelabuhan yang tercakup dalam jaringan trayek antar 6 koridor itu, yaitu: 4 pelabuhan di wilayah Sumatera, 6 pelabuhan di wilayah Jawa, 5 pelabuhan di wilayah Kalimantan, 3 pelabuhan di wilayah Sulawesi, 3 pelabuhan di wilayah Bali/Nusa Tenggara, dan 3 pelabuhan di wilayah Maluku/Papua.

Muatan Petikemas Angkutan Laut Dalam Negeri

Peti kemas yang didistribusi melalui angkutan laut dalam negeri mengalami peningkatan yang cukup tinggi, yakni 596.211 TEU's pada tahun 2006 bertambah menjadi 2.290.688 TEU's pada tahun 2009. Rerata perkembangannya sebesar 564.826 TEU's atau 60,63 % per tahun. Detail perkembangan muatan peti kemas selama periode itu dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2. Perkembangan jumlah muatan petikemas angkutan laut dalam negeri yang diangkut armada kapal nasional dan asing tahun 2006-2009

Tahun	Muatan (teus)	Perkembangan	
		Jumlah (TEU's)	%
2006	596.211		
		605.337	101,53
2007	1.201.548		
		771.119	64,18
2008	1.972.667		
		318.021	16,12
2009	2.290.688		
Perkembangan rata-rata pertahun		564.826	60,61

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.(Data angkutan laut tahun 2009)

Uraian berikut ini berisi kajian terhadap potensi muatan peti kemas yang didistribusi melalui jaringan trayek tetap angkutan laut dalam negeri pada bulan Januari sampai dengan September tahun 2011. Selama periode itu, pelayanan angkutan peti kemas dibuka pada 201 jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri. Jumlah muatan pada masing-masing trayek itu dihitung dan disajikan secara matriks sebagaimana pada Lampiran 7. Dalam kurun Januari sampai dengan September 2011, hanya pada 115 dari 201 jaringan trayek angkutan laut peti kemas yang ada muatannya.

Tabel berikut ini menunjukkan jumlah jaringan trayek yang ada dan tidak ada muatannya dirinci menurut menurut kelompok trayek internal dan antar koridor.

Tabel 3. Jumlah jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk muatan peti kemas yang ada muatannya dirinci menurut kelompok trayek internal dan antar koridor ekonomi, tahun 2011

NOMOR	KELOMPOK JARINGAN TRAYEK	JUMLAH TRAYEK		JUMLAH TRAYEK
		AM	TM	
1	ANTAR DUA KORIDOR			
	a. SUMATERA - JAWA	12	8	20
	b. JAWA - KALIMANTAN	17	12	29
	c. JAWA - SULAWESI	4	5	9
	d. JAWA - BALI DAN NUSA TENGGARA	-	3	3
	e. JAWA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	2	3	5
2	ANTAR TIGA KORIDOR			
	a. SUMATERA - JAWA - KALIMANTAN	7	1	8
	b. SUMATERA - JAWA - SULAWESI	1	6	7
	c. SUMATERA - JAWA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	-	1	1
	d. JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI	7	7	14
	e. JAWA - KALIMANTAN - BALI DAN NUSA TENGGARA	2	2	4
	f. JAWA - SULAWESI - BALI DAN NUSA TENGGARA	-	1	1
	g. JAWA - SULAWESI - PAPUA DAN KEP. MALUKU	1	3	4
	h. JAWA - KALIMANTAN - PAPUA DAN KEP. MALUKU	2	-	2
3	ANTAR EMPAT KORIDOR			-
	a. SUMATERA - JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI	9	9	18
	b. SUMATERA - JAWA - KALIMANTAN - PAPUA DAN KEP. MALUKU	1	1	2
	c. SUMATERA - JAWA - SULAWESI - PAPUA DAN KEP. MALUKU	-	4	4
	d. JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI - PAPUA DAN KEP. MALUKU	3	5	8
	e. JAWA - SULAWESI - BALI DAN NUSA TENGGARA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	-	2	2
4	ANTAR LIMA KORIDOR			-
	a. SUMATERA - JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI - PAPUA DAN KEP. MALUKU	46	8	54
	b. SUMATERA - JAWA - - SULAWESI - BALI DAN NUSA TENGGARA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	-	1	1
	c. JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI - BALI DAN NUSA TENGGARA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	1	1	2
5	ANTAR ENAM KORIDOR			-
	SUMATERA - JAWA - KALIMANTAN - SULAWESI - BALI DAN NUSA TENGGARA - PAPUA DAN KEP. MALUKU	-	3	3
	JUMLAH	115	86	201

AM = ada muatan

TM = tidak ada muatan

Sumber: hasil identifikasi; lihat Lampiran 10

Dari 115 trayek angkutan peti kemas yang ada muatannya, hanya pada 23 trayek yang ada muatan di setiap pelabuhan singgahnya. Jika muatan muatan yang naik di masing-masing pelabuhan dikelompokkan menurut wilayah atau koridor ekonomi, maka rekapitulasi jumlah muatan yang naik pada masing-masing koridor ekonomi adalah sebagaimana pada Tabel 17 berikut ini.

Tabel 4. Jumlah muatan peti kemas angkutan laut dalam negeri melalui trayek tetap dan teratur dirinci menurut koridor ekonomi, tahun 2011

NOMOR	WILAYAH; DAERAH ASAL	MUATAN	
		JUMLAH (TEU's)	%
1	SUMATERA	31.431	8,68
2	JAWA	202.206	55,86
3	KALIMANTAN	46.651	12,89
4	SULAWESI	38.031	10,51
5	BAU DAN NUSA TENGGARA	15.979	4,41
6	PAPUA DAN KEPULAUAN MALUKU		
	a. MALUKU	1.562	0,43
	b. PAPUA	26.109	7,21
	JUMLAH	361.969	100,00

Sumber: hasil analisis

Sebagaimana jelasnya pada tabel di atas, tiga koridor yang memiliki potensi angkutan peti kemas terbesar, berturut-turut adalah Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi. Namun, pusat distribusi barang yang diangkut dengan peti kemas adalah Jawa. Proporsi muatan peti kemas yang naik di pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah Jawa adalah 55,86% dari total muatan peti kemas nasional.

Pelayanan angkutan laut peti kemas pada rencana trayek tetap dan teratur tahun 2011 telah terealisasi pada 117 trayek antar koridor. Pelayanan angkutan laut peti kemas pada rencana trayek tetap dan teratur tahun 2011 terealisasi disejumlah trayek antar koridor, yaitu : 35 trayek pada koneksi antar dua koridor, 21 trayek pada koneksi antar tiga koridor, 13 trayek pada koneksi antar empat koridor, dan 48 trayek pada koneksi antar lima koridor.

IV. KESIMPULAN

Rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang disusun melalui kajian ini merupakan hasil evaluasi dari rencana pola trayek yang telah diterapkan hingga tahun 2011. Evaluasinya didasarkan pada pertimbangan

- Permintaan jasa angkutan
- Pengembangan pusat-pusat kegiatan pada enam koridor ekonomi Indonesia dan penguatan Konektivitas nasional.
- Desain pola jaringan tetap dan teratur

Berdasarkan pendekatan tersebut, rencana kebutuhan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk muatan petikemas ditentukan adalah sebanyak 93 jaringan trayek. Susunan rencana jaringan trayek yang dimaksud di atas dapat dijadikan

bahan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Jaringan Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.

Penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dengan pendekatan jaringan trayek tetap dan teratur memiliki peran strategis dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional yang merata di seluruh wilayah. Pelaksanaannya tentu bertumpu pada dukungan ketersediaan armada kapal. Guna tercapainya pelayanan yang efektif dan efisien, kajian kebutuhan armada kapal pada setiap jaringan trayek, serta kajian yang bersangkutan paut dengan dengan aspek pelayanan angkutan laut lainnya.