

# BAB I

## PENDAHULUAN

Pada pengantar bab ini merupakan deskripsi singkat dari isi bab 1 Pendahuluan. Isi bab 1 meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat dan kerangka penelitian.

### 1.1 Latar Belakang

Kabupaten Paser atau sebelumnya dikenal dengan sebutan Pasir merupakan Kabupaten paling selatan di Kalimantan Timur, Indonesia, Ibu Kota Kabupaten ini terletak di Tana Paser. Luas wilayah Kabupaten Paser saat ini adalah 11.603,94 km<sup>2</sup>, terdiri dari 10 kecamatan dengan 125 buah desa/kelurahan dan empat buah UPT (Unit Permukiman Transmigran). Jumlah penduduk pada tahun 2017 mencapai 254.503 jiwa atau memiliki kepadatan penduduk 33 jiwa/km<sup>2</sup>. Kecamatan dengan wilayah terluas di Kabupaten Paser adalah Kecamatan Long Kali, Paser, dengan luas wilayah 2.385,39 km<sup>2</sup>, termasuk di dalamnya luas daerah lautan yang mencapai 20,50 % dari luas wilayah Kabupaten Paser secara keseluruhan, sedangkan kecamatan yang luas wilayahnya terkecil adalah Kecamatan Tanah Grogot, hanya seluas 33,58 km<sup>2</sup> atau 2,89 %. Dari segi konstalasi regional, Kabupaten Paser berada di sebelah Selatan Provinsi Kalimantan Timur. Posisinya dilintasi oleh jalan arteri primer (jalan negara/nasional) yang menghubungkan Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan. Pada bagian timur Kabupaten Paser melintang selat Makassar. Pelabuhan laut utama di Kabupaten Paser, yaitu Pelabuhan Teluk Adang terletak 12 km kearah utara Ibu kota Kabupaten (Kota Tanah Grogot), sedangkan Kota Tanah Grogot berjarak kurang lebih dari 145 km dari Balikpapan atau 260 km Ibu kota Kalimantan Timur, Kota Samarinda.

Menurut rencana terpadu dan program investasi infrastruktur jangka menengah Kabupaten Paser tahun 2016-2020 yang dijelaskan pada bab 5 tentang keterpaduan strategi pengembangan kabupaten yaitu arahan mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Paser pada sistem prasarana wilayah

www.itk.ac.id

jaringan transportasi sungai dan penyeberangan yang menjelaskan bahwa rencana pengembangan jaringan transportasi sungai yang berfungsi sebagai jaringan kolektor dan lokal primer di Kabupaten Paser adalah lintas Tanah Grogot ke arah hulu Sungai Kandilo. Antara jaringan transportasi sungai dengan jaringan jalan arteri dan kolektor akan diintegrasikan oleh pusat-pusat pergantian antar moda (*transshipment point*) melalui penyedia dermaga.

Untuk menunjang mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Paser pada sistem prasarana wilayah jaringan transportasi sungai dan penyeberangan di daerah-daerah terpencil dan menghubungkan ke daerah yang sudah berkembang, pemerintah telah menerapkan kebijakan dalam menyediakan sarana angkutan perintis sungai yang menghubungkan daerah-daerah tersebut. (Jinca, 2008)

Penataan sistem transportasi yang terpadu baik di wilayah perkotaan, pedesaan, maupun antar kota dan kota, kota dan desa, serta desa ke desa yang selaras dengan pendekatan wilayah tersebut sangat menentukan sekali bagi tercapainya pembangunan nasional. Segala kegiatan pemerintahan, perdagangan, perindustrian, pendidikan, dan sebagainya yang berkembang sedemikian besarnya menuntut tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang menjadi tulang punggung pertumbuhan atau perkembangan wilayah daerah.

Terdapat beberapa desa yang dipisahkan oleh sungai di Kabupaten Paser, desa tersebut yaitu Desa Senaken, Desa Muara Pasir dan Desa Tanjung Aru. Desa yang dipisahkan oleh sungai ini masih mengandalkan transportasi air untuk mempermudah kegiatan dan pergerakan masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. Ketiga desa tersebut memiliki jaraknya cukup jauh dan akses jalan yang susah untuk dilalui. Hal ini dikarenakan desa tersebut dipisahkan oleh sungai Kandilo sehingga dalam beraktivitas masyarakat menggandalkan transportasi sungai dan belum tersedianya akses jembatan yang menghubungkan beberapa desa ini dan mengharuskan menggunakan angkutan sungai yang tersedia di pelabuhan masing-masing desa.

www.itk.ac.id

Angkutan sungai yang digunakan saat ini dengan rute pelabuhan Senaken , pelabuhan Muara Pasir, dan pelabuhan Tanjung Aru merupakan kapal kayu yang berkapasitas kurang dari 40 GT dan masih di kelola oleh pihak swasta. Oleh karena

itu berdasarkan rencana jangka panjang akan dilakukan dan direncanakan uji coba pengalihan dari jenis kapal saat ini (*eksisting*) yaitu kurang dari 40 GT ke jenis kapal dengan ukuran 40 GT, dengan harapan kapal berukuran 40 GT dapat memfasilitasi pergerakan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, akan tetapi belum dilakukannya penetapan tarif penumpang kapal maka perlu adanya perencanaan penetapan tarif kapal dengan jenis kapal berukuran 40 GT.

Perencanaan penetapan tarif angkutan sungai yang menghubungkan beberapa desa dan pelabuhan tersebut yang menjadi objek penelitian pada tulisan ini yang menghasilkan nominal tarif dari angkutan atau transportasi air tersebut.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana besaran tarif kapal berdasarkan biaya operasional kapal (BOK) dengan menggunakan metode ATP dan WTP.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui besaran tarif kapal berdasarkan perhitungan pada standart yang berlaku dengan menggunakan metode biaya operasional kapal (BOK), ATP, dan WTP.

## **1.4 Batasan Masalah**

Batasan masalah pada penelitian adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan pada kapal kayu;
2. Penelitian ini membahas tarif angkutan, ditinjau dari beberapa faktor yaitu dari biaya langsung : biaya tetap meliputi biaya penyusutan kapal, biaya bunga modal, biaya asuransi kapal, biaya ABK dan biaya tidak tetap meliputi biaya BBM, biaya pelumas, biaya gemuk, biaya air tawar, biaya *repair, maintenance, supplier* (RMS). Biaya tidak langsung biaya tetap meliputi biaya gaji pegawai darat cabang, biaya pengelolaan manajemen dan biaya tidak tetap biaya kantor cabang, biaya pemeliharaan, biaya ATK, biaya telepon, investasi kantor, biaya pengawasan dan perjalanan dinas;

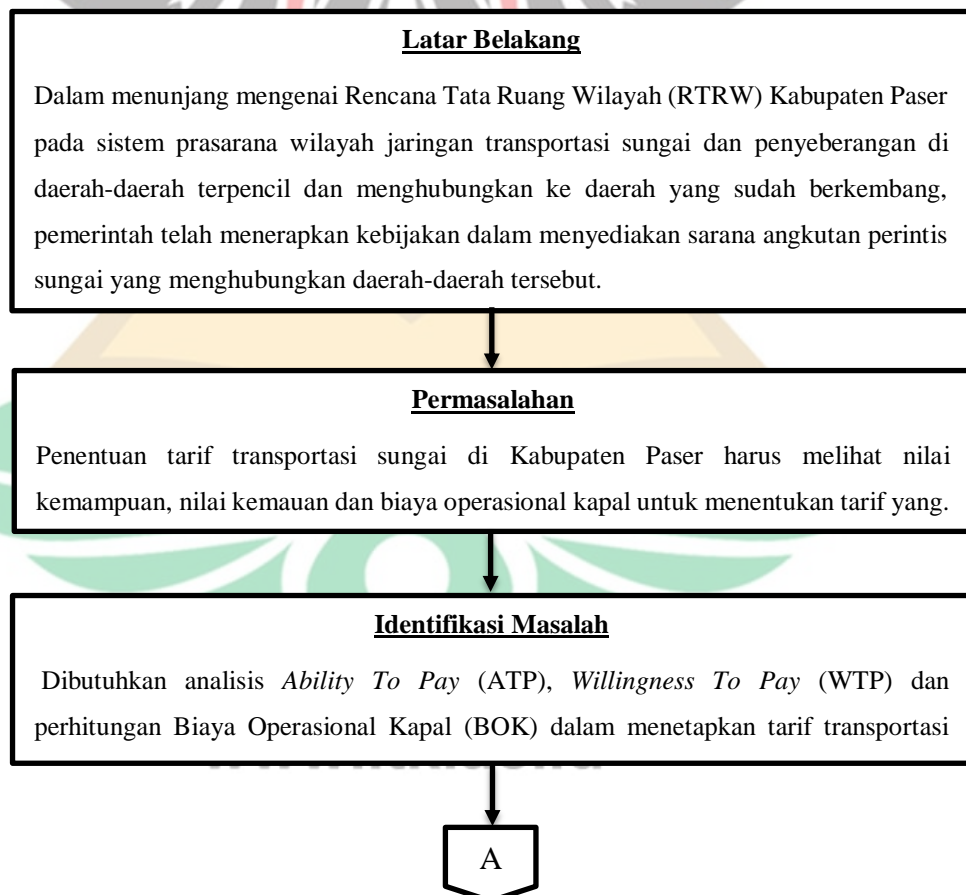
3. Perjalanan kapal kayu yang di tinjau dengan dari Pelabuhan Senaken, Pelabuhan Muara Paser, dan Pelabuhan Tanjung Aru;
4. Tidak membahas studi kelayakan finansial dan ekonomi;
5. Tidak digunakan tarif bersubsidi.

### 1.5 Manfaat Studi

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah Dinas Perhubungan Kabupaten Paser untuk memperbaiki layanan angkutan transportasi sungai;
2. Diharapkan dapat menjadi masukan dan pertimbangan bagi pemerintah Dinas Perhubungan Kabupaten Paser dalam menetapkan tarif angkutan transportasi sungai;
3. Menambah wawasan mengenai prasaranan transportasi air berdasarkan parameter yang ada;
4. Sebagai referensi bagi penelitian berikutnya yang membahas masalah serupa agar lebih baik lagi.

### 1.6 Kerangka Penelitian



A

www.itk.ac.id

### Rumusan Masalah

Bagaimana besaran tarif kapal berdasarkan biaya operasional kapal (BOK) dengan menggunakan metode ATP dan WTP.

### Tahap Penelitian

Pengumpulan data primer dan sekunder melalui survei yang kemudian diolah untuk mendapatkan tarif.

### Hasil Pembahasan

1. Estimasi nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa transportasi sungai.
2. Mengetahui tarif penumpang kapal yang sesuai dengan nilai kemampuan, nilai kemauan dan biaya operasional kapal.

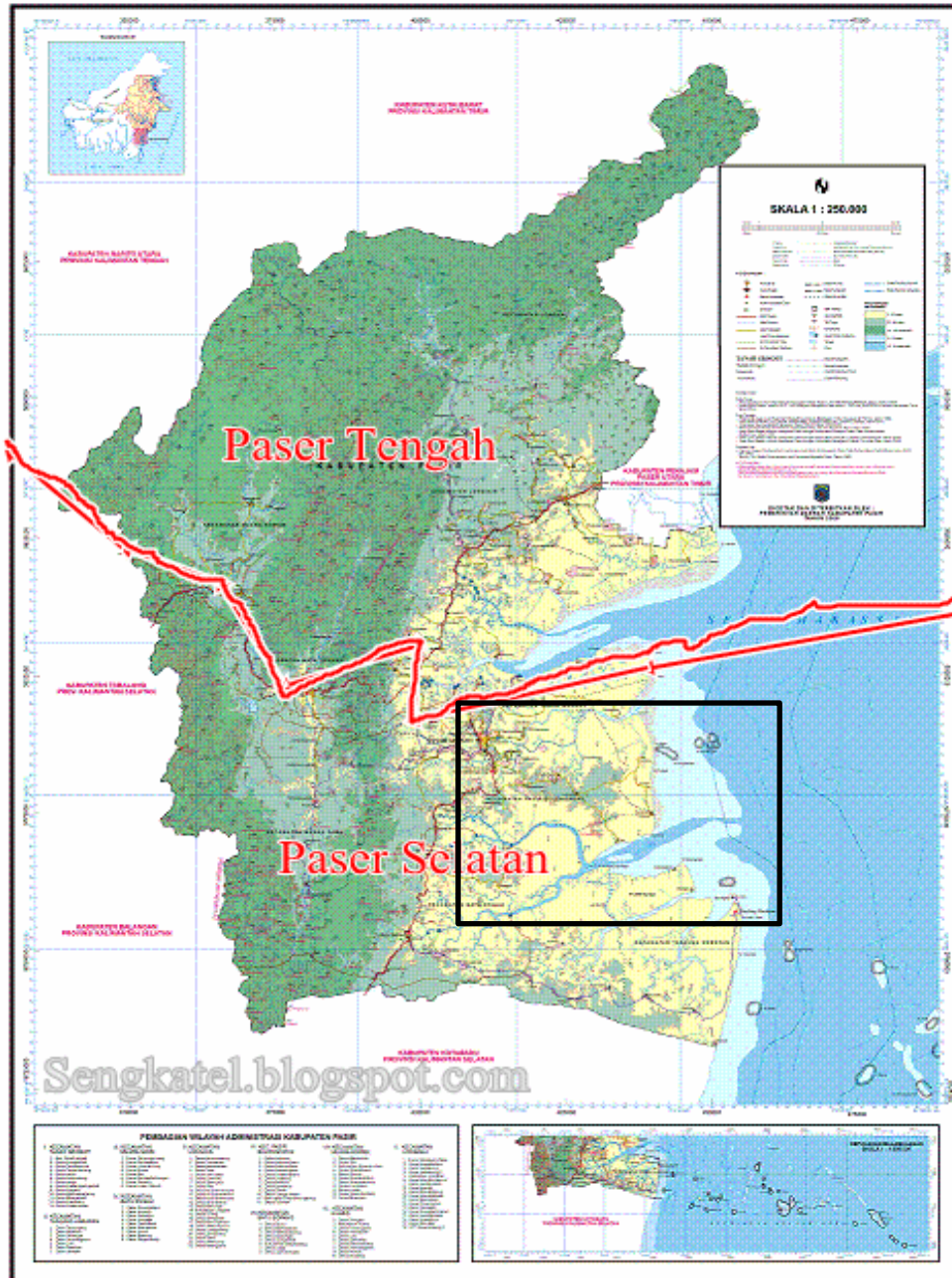
## 1.7 Lokasi Studi

Lokasi studi terletak di Kabupaten Paser, berikut adalah gambaran lokasi studi :



www.itk.ac.id

# PETA WILAYAH KABUPATEN PASER



Gambar 1.1 Lokasi Studi di Kabupaten Paser  
Sumber : Google Earth



## TRACKING ROUTE

Pelabuhan Snaken, Muara Paser, dan Tanjung Aru



Gambar 1.2 Lokasi Studi

Sumber : Google Earth



[www.itk.ac.id](http://www.itk.ac.id)