

# STRATEGI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTAR WILAYAH DI PROVINSI PAPUA BARAT

**Maria Goretti Oktaviana, Harnen Sulistio, Achmad Wicaksono**  
**Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya Malang**  
**Jl. MT. Haryono 167, Malang 65145, Indonesia**  
**E-mail : oki\_mkw@yahoo.co.id**

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik transportasi antar wilayah dan Indeks Aksesibilitas Wilayah yang akan digunakan untuk menyusun strategi pengembangan transportasi antar wilayah di Propinsi Papua Barat. Metode yang digunakan adalah Analisa Deskriptif, IRAP dan Analisis SWOT, IFAS-EFAS. Hasil penelitian memperlihatkan karakteristik transportasi antar wilayah di Papua Barat untuk : karakteristik perjalanan, *maksud perjalanan* 45% karena pekerjaan; *waktu perjalanan* rata-rata transportasi udara 55 menit-1,5 jam, transportasi laut 6,5-19,5 jam, transportasi darat 3,5-9,5 jam; *jarak perjalanan antar wilayah* terpendek 24 km-terjauh 616 km. Untuk karakteristik pelaku perjalanan, *pemilihan moda*, transportasi udara banyak dipilih untuk perjalanan pekerjaan, transportasi laut perjalanan perdagangan, transportasi darat perjalanan sosial; *alasan pemilihan moda* transportasi udara karena cepat, transportasi laut dan darat karena bertarif murah. Sedangkan untuk karakteristik fasilitas transportasi, *waktu tunggu* transportasi udara 30 menit-1 jam, transportasi laut 3-5 jam, transportasi darat 1-2 jam; *waktu untuk akses ke moda transportasi utama lain* 10-24 jam. Indeks Aksesibilitas wilayah, terdapat kesenjangan aksesibilitas antar wilayah di Papua Barat yang cukup besar karena adanya perbedaan nilai IA yang relatif tinggi, semakin tinggi nilai IA (Indeks Aksesibilitas) menunjukkan semakin buruknya aksesibilitas suatu wilayah. Nilai IA tertinggi terdapat pada Kabupaten Raja Ampat, nilai IA terendah terdapat pada Kota Sorong; indeks aksesibilitas sektor tertinggi adalah sektor Mobilitas/Transportasi yang berperan penting dalam peningkatan aksesibilitas wilayah, sedangkan nilai IA terendah adalah sektor Kesehatan dikarenakan kurangnya tingkat kesadaran masyarakat akan kesehatan; Indeks Aksesibilitas sub sektor tertinggi adalah transportasi umum-moda udara. Sementara dari hasil analisis SWOT, IFAS-EFAS prioritas strategi pengembangan yang direkomendasikan antara lain adalah Perencanaan transportasi antar wilayah secara terpadu, terintegrasi yang disesuaikan dengan karakteristik wilayah.

**Kata kunci:** deskriptif, IRAP, Papua Barat, SWOT, transportasi

## PENDAHULUAN

Provinsi Papua Barat merupakan Provinsi Termuda di Indonesia yang merupakan hasil dari pemekaran Provinsi Irian Jaya, dengan 10 Kabupaten dan 1 Kota. Memiliki karakteristik wilayah bervariasi dimana sebagian wilayahnya terdiri dari jajaran pegunungan dengan kelerengan yang curam, kepulauan dan wilayah berawa-rawa, dengan karakteristik fisik sebagian wilayah terdiri dari tanah gambut dan tanjakan curam dengan lapisan lahan yang sangat tipis serta sangat beresiko terhadap tanah longsor dan erosi, memiliki sejumlah lipatan dan sesar naik (akibat interaksi antar lempeng tektonik Eurasia dan lempeng Indo-Australia dan Pasifik) yang

menyebabkan wilayahnya menjadi sangat berpotensi terhadap gempa tektonik yang disertai dengan tsunami. Populasi penduduk Papua Barat hanya sebesar 702.202 jiwa dengan persebaran tidak merata dan tingkat kepadatan 4-12 jiwa/km<sup>2</sup> dimana sebagian penduduk bermukim di daerah pegunungan yang sangat terpencil dan sulit dijangkau karena berada di daerah pedalaman terpisah oleh medan wilayah yang berat. Kondisi wilayah yang ekstrim dengan karakteristik wilayah yang bervariasi serta persebaran penduduk yang tidak merata menjadi kendala utama dalam penanganan pembangunan di Provinsi Papua Barat. Pembangunan infrastruktur dasar dan pelayanan kebutuhan dasar

mengalami berbagai kendala terutama dikarenakan minimnya transportasi akibat sulitnya medan wilayah. Proses pembangunan menelan biaya yang sangat tinggi akibat tingginya biaya transport (biaya perjalanan) dan angkutan barang. Upaya penanganan transportasi yang dilakukan selama ini belum memberikan hasil yang maksimal. Kondisi transportasi udara dan laut yang selama ini diharapkan berperan besar dalam mengatasi keterisolasian wilayah terkendala kondisi wilayah yang ekstrim, minimnya prasarana serta keterbatasan sarana transportasi. Sementara strategi pengembangan transportasi darat yang dilakukan pemerintah saat ini juga mengalami berbagai kendala akibat kondisi karakteristik wilayah, konflik tata ruang (sebagian wilayah merupakan area cagar alam dan hutan lindung), serta tingginya biaya operasional yang dibutuhkan untuk pembangunan prasarana transportasi darat. Selain berbagai permasalahan teknis tersebut permasalahan lain yang menjadi kendala adalah ketidak-efisiensinya penggunaan transportasi di Papua Barat akibat belum terkoneksi ketiga jenis moda transportasi tersebut dengan baik yang mengakibatkan masih banyak wilayah yang tidak terlayani transportasi secara baik serta mengakibatkan kesenjangan wilayah yang cukup tinggi.

Peran transportasi wilayah yang didukung oleh tersedianya jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi yang cukup berkapasitas memberikan kontribusi positif terhadap pembangunan dan peningkatan berbagai kegiatan sektoral dalam pembangunan daerah. Pembangunan jaringan infrastruktur wilayah harus menunjang dan mendorong pembangunan wilayah, maka harus direncanakan secara tepat dan menjangkau ke seluruh bagian wilayah. Untuk itu harus diketahui tentang potensi, kondisi dan karakteristik wilayah sebenarnya, yang dilakukan melalui

kegiatan identifikasi data penduduk dan berbagai kegiatan sektoral serta distribusinya secara spasial serta data ketataruangan terutama mengenai peruntukan pemanfaatan lahan, yang diperkuat lagi tentang struktur dasar pengembangan wilayah yang menjelaskan tentang susunan pusat-pusat secara hierarkis yang dihubungkan oleh jaringan infrastruktur transportasi (Adisasmita, 2010).

Perencanaan transportasi biasanya melibatkan aspek yang banyak dan beragam sehingga mempunyai ciri yang berbeda dengan Penelitian perencanaan bidang lain. Secara singkat ciri perencanaan transportasi ditandai dengan adanya *multimoda*; perencanaan transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai bahan Penelitian; *multidisiplin*; melibatkan banyak disiplin keilmuan karena Penelitiannya sangat beragam mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai sistem prasarana atau sarana transportasi sendiri, *Multisektoral*; banyak lembaga atau pihak terkait yang berkepentingan dengan Penelitian perencanaan transportasi, *Multimasalah*; karena merupakan Penelitian multimoda, multidisiplin dan multisektoral tentu saja menimbulkan multimasalah.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan dalam lingkup administratif Provinsi Papua Barat pada 9 Kabupaten dan 1 Kota (Kabupaten Meybrat dan Tambrau tidak termasuk dalam Penelitian karena baru dimekarkan), dengan transportasi antar wilayah yaitu transportasi antar ibukota Kabupaten dan pusat pertumbuhan Kabupaten.

Sampel atau responden dalam Penelitian ini adalah stakeholder di seluruh Kabupaten dan stakeholder Provinsi Papua Barat, diambil berdasarkan pertimbangan hasil penelitian terdahulu serta menyesuaikan dengan kondisi institusi yang ada dan

tingkat pemahaman bidang transportasi. Teknik sampling yang digunakan adalah *Sampling Purposive*, dilakukan dengan mengambil orang-orang yang dipilih betul oleh peneliti menurut ciri-ciri spesifik yang dimiliki sampel itu. Jumlah sampel 10 orang pada tingkat Kabupaten serta 10 orang responden dan 10 orang nara sumber pada tingkat Propinsi.

### ***Analisis Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP)***

Aksesibilitas adalah kemudahan atau kesulitan dalam memperoleh / mencapai fasilitas atau layanan sosial, ekonomi, transport dan lainnya (kebutuhan dasar). IRAP adalah metode yang mengintegrasikan berbagai sektor (multisektor), termasuk manusia dan sistem transportasi serta pola perjalanan yang telah ada dan digunakan dalam proses identifikasi dan prioritasasi perencanaan kebutuhan pembangunan wilayah perdesaan (Rural) dengan mempertimbangkan kapasitas penduduk perdesaan dalam memenuhi / memperoleh kemudahan akses ke kebutuhan dasar dan fasilitas pelayanan ekonomi lainnya. Metode analisis IRAP digunakan untuk mengetahui struktur/indeks aksesibilitas pelayanan yang ada dalam suatu wilayah perencanaan, seberapa banyak jumlah fasilitas pelayanan yang ada, berapa besar fungsi dan jumlah penduduk yang dilayani serta berapa besar frekuensi keberadaan suatu fungsi dalam suatu wilayah perencanaan (Sarkar, 2002). Semakin tinggi Indeks Aksesibilitas suatu wilayah menunjukkan semakin buruknya aksesibilitas ke wilayah tersebut dan semakin tingginya kebutuhan untuk peningkatan kualitas pelayanan sektor (yang diteliti) dalam wilayah tersebut.

Metode *IRAP* memiliki kelebihan dibandingkan dengan metode yang lain adalah sebagai berikut: 1) Prosedur dari metode yang digunakan sederhana, 2) dapat diterapkan pada lingkup wilayah desa sampai wilayah Provinsi dengan kapasitas data dan SDM terbatas, 3)

Pengambil kebijakan dapat dengan mudah menentukan prioritas wilayah dan sektor yang harus mendapatkan prioritas utama penanganan, serta kegiatan prioritas yang dibutuhkan (Akyuwen, 2004).

### ***Analisis SWOT***

Analisa SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisa ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strengths*) dan peluang (*Opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weaknesses*) dan ancaman (*Threats*). Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi, dan kebijakan perusahaan. Dengan demikian perencana strategis (*strategic planner*) harus menganalisa faktor-faktor strategis perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) dalam kondisi yang ada saat ini. Hal ini disebut dengan Analisis Situasi. Model yang paling populer untuk analisis situasi adalah Analisis SWOT (Rangkuti, 2009).

Dari analisa tersebut potensi dari suatu institusi untuk bisa maju dan berkembang dipengaruhi oleh : bagaimana institusi memanfaatkan pengaruh dari luar sebagai kekuatan tambahan serta pengaruh lokal dari dalam yang bisa lebih.

### ***Identifikasi Variabel***

Identifikasi variabel Penelitian dilakukan untuk menentukan variabel apa saja yang diteliti dalam Penelitian, penentuan dilakukan dengan mengamati kondisi sebenarnya dari obyek penelitian dan digunakan sebagai dasar dalam pembuatan kuisisioner.

Penentuan indikator dilakukan berdasarkan hasil dari penelitian terdahulu serta sektor-sektor yang dianggap paling berpengaruh terhadap penanganan transportasi di Papua Barat, yaitu 1) sektor Mobilitas/Transportasi, 2)

sektor Kesehatan, 3) sektor Pendidikan dan 4) sektor Perdagangan. Dengan indikator masing-masing sektor antara lain jumlah penduduk, jarak ke tempat tujuan, moda utama, kapasitas moda, frekuensi moda, akses ke prasarana, kondisi sarana dan prasarana, waktu perjalanan dan biaya perjalanan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Transportasi antar wilayah di Provinsi Papua Barat

#### a. Karakteristik Perjalanan

##### 1. Maksud Perjalanan

**Gambar 1** adalah diagram batang yang menggambarkan maksud perjalanan transportasi antar wilayah Provinsi Papua Barat. Dari gambar tersebut dapat dijelaskan bahwa sebanyak 45% dilakukan untuk perjalanan yang berhubungan dengan pekerjaan (tugas kantor, lokasi pekerjaan di wilayah lain, administrasi pemerintahan, dll) dikarenakan berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan perekonomian dan mata pencaharian.

Untuk tujuan perdagangan, belum banyak perdagangan yang dilakukan antar wilayah, masing-masing Kabupaten relatif dapat memenuhi kebutuhan dari hasil wilayah sendiri atau lebih memilih melakukan perdagangan keluar wilayah Papua Barat, sementara untuk tujuan perjalanan pendidikan tidak banyak dilakukan karena masyarakat lebih memilih pendidikan ke keluar wilayah Papua Barat yang memiliki mutu pendidikan relatif lebih baik.

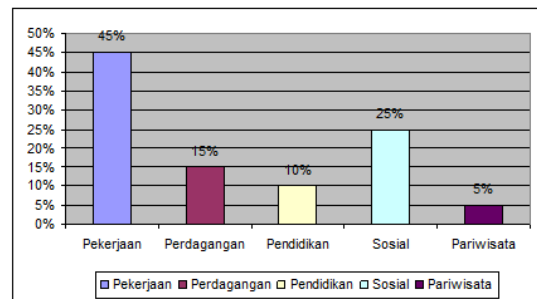
##### 2. Waktu Perjalanan Moda Utama

Rata-rata waktu perjalanan yang dibutuhkan dalam satu kali perjalanan antar wilayah adalah :

- Transport udara; 55 menit-1,5 jam
- Transport laut; 6,5-19,5 jam
- Transport darat; 3,5-9,5 jam

##### 3. Jarak Perjalanan Antar Wilayah

Jarak yang dibutuhkan untuk satu kali perjalanan antar wilayah terpendek 24 km (dari Kota Sorong ke Kabupaten Sorong), terpanjang 616 km dari Kabupaten Manokwari ke Kabupaten Kaimana).

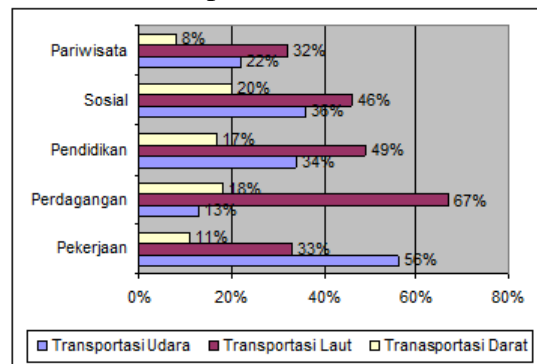


**Gambar 1.** Maksud perjalanan transportasi antar wilayah Provinsi Papua Barat

#### b. Karakteristik Pelaku Perjalanan

##### 1. Pemilihan moda

Pemilihan berbagai moda transportasi untuk jenis pekerjaan yang berbedadapat dilihat pada **Gambar 2**.



**Gambar 2.** Pemilihan Moda Transportasi

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa transport udara lebih dipilih untuk perjalanan pekerjaan (56%); transportasi laut dipilih untuk perjalanan perdagangan (67%); sementara

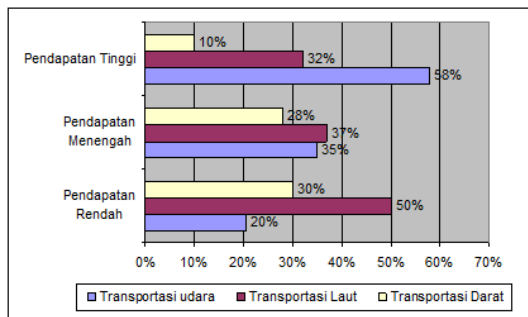
transportasi darat dipilih untuk perjalanan sosial (20%).

Alasan pemilihan moda adalah sebagai berikut :

- Transport udara; 69% karena cepat, 68% berjadwal tetap, 54% lebih efisien.
- Transport laut; 49% tarif murah, 48% kapasitas besar, 47% akses mudah.
- Transport darat; 33% tarif murah, 30% akses mudah.

2. Tingkat sosial pelaku perjalanan

Tingkat sosial pelaku perjalanan digambarkan pada pada **Gambar 3**. Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa transportasi udara sebesar 58% dengan tingkat pendapatan tinggi; transportasi laut sebesar 50% tingkat pendapatan rendah; dan transportasi darat sebesar 30% tingkat pendapatan rendah.



**Gambar 3.** Tingkat Sosial Pelaku Perjalanan

c. Karakteristik Fasilitas Transportasi

1. Kuantitatif

- Waktu tunggu; transport udara 30 menit-1 jam, transport laut 3-5 jam, transport darat 1-2 jam.
- Waktu untuk akses ke moda transportasi utama lain; antara 10-24 jam. Hal ini disebabkan karena hampir seluruh moda utama yang menghubungkan wilayah Papua Barat belum terkoneksi dan terintegrasi

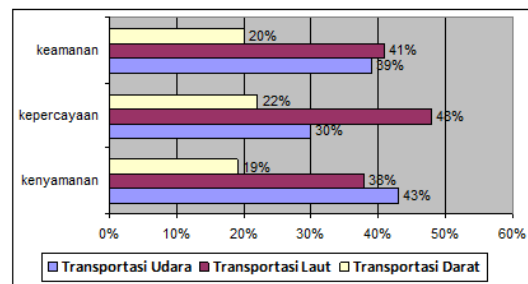
dengan baik, sehingga untuk berganti moda utama membutuhkan waktu yang lebih lama.

- Tarif; rata-rata transport udara Rp. 913.000-Rp.1.180.000,-, transport laut Rp. 139.000-Rp. 480.000,-, transport darat Rp. 200.000-Rp.250.000,-.

2. Kualitatif (faktor kenyamanan, keamanan dan kepercayaan)

Secara kualitatif, karakteristik fasilitas transportasi dapat dilihat pada **Gambar 4**. Berdasarkan gambar tersebut, terlihat bahwa :

- Penggunaan transportasi udara dipilih karena kenyamanan (43%); penggunaan transportasi laut dipilih karena keamanan 41% dan kepercayaan 48%.
- Ketiga faktor tersebut tidak berpengaruh banyak pada pemilihan transportasi darat, dikarenakan kondisi prasarana transportasi darat sangat tidak memadai dan penggunaan transportasi darat dilakukan karena keterbatasan alternatif transportasi yang tersedia.



**Gambar 4.** Karakteristik Fasilitas Transportasi (Kualitatif)

2. Indeks Aksesibilitas Wilayah dan Sektor

- a. Perhitungan *Indeks Aksesibilitas* diperoleh menggunakan analisis IRAP dengan cara mengambil hasil perkalian nilai indikator dengan bobot rata-rata indikator. *Nilai Indikator* ditetapkan berdasarkan

hasil survey kondisi eksisting prasarana di lapangan, sementara *bobot indikator* diperoleh dari hasil penilaian responden berdasarkan tingkat kepentingan masing-masing indikator.

- b. Dari hasil perhitungan diketahui nilai AI tertinggi 7,08 dan terendah 5,24 hal tersebut memberikan gambaran bahwa terdapat kesenjangan aksesibilitas antar wilayah di Papua Barat dengan besarnya perbedaan nilai AI.
- c. Indeks Aksesibilitas Wilayah tertinggi diperoleh Kabupaten Raja Ampat (IA-7,08), Kabupaten Sorong Selatan (IA-7,04) dan Kabupaten Teluk Bintuni (7,08), menunjukkan wilayah ini memiliki aksesibilitas terburuk. Karakteristik wilayah Raja Ampat yang merupakan kepulauan saat ini hanya dapat dicapai melalui transportasi laut dengan frekuensi, kapasitas dan prasarana yang terbatas. Sementara Kab. Sorong Selatan akses utamanya ditempuh melalui jalan darat dengan kondisi prasarana yang tidak memadai, transportasi laut dan udara terbatas. Sedangkan Kab. Teluk Bintuni akses utama ke Kabupaten terdekat ditempuh melalui jalan darat dengan kondisi prasarana tidak

memadai, transportasi udara dan laut terbatas dengan biaya yang relatif tinggi. Rekapitulasi hasil perhitungan indeks aksesibilitas per-kabupaten seProvinsi Papua Barat dapat dilihat pada **Tabel 1**.

- d. Indeks Aksesibilitas Sektor tertinggi diperoleh sektor Mobilitas (IA-6,82), sementara terendah diperoleh sektor Kesehatan (IA-5,56) kemungkinan karena kurangnya tingkat kesadaran masyarakat akan kesehatan sehingga akses ke kesehatan tidak menjadi prioritas. Sementara Indeks Aksesibilitas sub sektor tertinggi antara lain Transportasi umum moda udara (IA-7,52), moda laut (IA-6,86) serta akses ke Ibukota Provinsi (IA-6,74). Rekapitulasi hasil perhitungan indeks aksesibilitas per-sektor seProvinsi Papua Barat dapat dilihat pada **Tabel 2**.
- e. Wilayah yang menjadi prioritas utama penanganan aksesibilitas adalah Kabupaten Raja Ampat, Sorong Selatan dan Teluk Bintuni. Sektor yang menjadi prioritas utama penanganan adalah sektor mobilitas/transportasi, sub sektor Sub sektor Transportasi Udara dan Transportasi Laut.

**Tabel 1.** Rekapitulasi Hasil Perhitungan Indeks Aksesibilitas Per-Kabupaten se Provinsi Papua Barat

No.	Kabupaten/Kota	Mobilitas					Kesehatan	Pendidikan	Perdagangan	Indeks Aksesibilitas (IA)	Ket
		Kab. terdekat	Ibukota Provinsi	Moda Udara	Moda Laut	Moda darat					
1.	Manokwari	6,57	4,94	5,26	5,51	5,98	3,89	6,33	4,77	5,41	8
2.	Teluk Wondama	6,80	6,52	7,83	7,50	6,31	5,79	6,51	6,14	6,67	6
3.	Kota Sorong	5,25	5,03	5,38	5,66	5,88	4,21	5,83	4,64	5,24	9
4.	Kab. Sorong	5,93	5,88	8,65	7,16	6,28	5,47	7,02	5,80	6,53	7
5.	Sorong Selatan	6,45	7,55	7,24	7,80	7,62	6,20	7,07	6,36	7,04	2
6.	Teluk Bintuni	7,03	7,51	7,25	7,65	7,35	5,97	7,20	6,09	7,01	3
7.	Raja Ampat	6,80	8,58	10,99	6,09	6,52	5,77	6,38	5,55	7,08	1
8.	Fak-Fak	6,99	7,00	7,46	7,43	6,47	6,59	6,91	5,71	6,82	5
9.	Kaimana	7,15	7,69	7,59	7,04	6,75	6,17	6,70	5,71	6,85	4

Sumber : Hasil Analisa, 2011.

**Tabel 2.** Rekapitulasi Hasil Perhitungan Indeks Aksesibilitas Per-Sektor se Provinsi Papua Barat

Sektor & Sub Sektor	Indeks Aksesibilitas (IA)	Keterangan
<b>Sektor Mobilitas/Transportasi</b>	<b>6,82</b>	<b>Tertinggi 1</b>
• Akses ke Ibukota Kab. terdekat	6,55	
• Akses ke Ibukota Provinsi	6,74	Sub sektor tertinggi 3
• Transportasi umum (moda udara)	7,52	Sub sektor tertinggi 1
• Transportasi umum (moda laut)	6,86	Sub sektor tertinggi 2
• Transportasi umum (moda darat)	6,57	
<b>Sektor Kesehatan</b>	<b>5,56</b>	<b>Tertinggi 4</b>
<b>Sektor Pendidikan</b>	<b>6,66</b>	<b>Tertinggi 2</b>
<b>Sektor Perdagangan</b>	<b>5,64</b>	<b>Tertinggi 3</b>

Sumber: Hasil Analisa, 2011.

### 3. Strategi Pengembangan Transportasi antar Wilayah di Provinsi Papua Barat

Untuk mengetahui posisi transportasi antar wilayah di Papua Barat sehingga dapat digunakan sebagai dasar perumusan strategi yang tepat bagi pengembangannya, maka dilakukan penelitian dengan menggunakan analisis SWOT. Analisis SWOT menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi wilayah tersebut serta dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki dalam upaya pengembangan transportasi.

Penentuan konsep dasar pengembangan yang dilakukan berdasarkan analisis SWOT dengan melakukan penilaian (pembobotan) menggunakan analisis IFAS-EFAS, kemudian hasil dari penilaian (pembobotan) tersebut ditampilkan dalam bentuk kuadran yang akan menentukan strategi pengembangan selanjutnya.

Faktor-faktor Internal dan Eksternal diperoleh dari hasil analisis data sebelumnya dan dapat dilihat pada **Tabel 3**.

$$\begin{aligned}
 X &= \text{Kekuatan} + \text{Kelemahan} \\
 &= 2,41 + (-2,67) \\
 &= (-0,26) \\
 Y &= \text{Peluang} + \text{Ancaman} \\
 &= 3 + (-2,755) \\
 &= 0,245
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diketahui bahwa posisi pengembangan transportasi antar wilayah di Provinsi Papua Barat berada pada kuadran II. Hal ini menandakan bahwa pengembangan sektor transportasi antar wilayah di Papua Barat dalam kondisi yang lemah dikarenakan menghadapi tantangan yang besar, tetapi sangat berpeluang untuk dikembangkan. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah **Strategi Stabilisasi** artinya harus melakukan sesuatu (berbenah diri) untuk memperbaiki kondisi transportasi dengan cara mengurangi kelemahan dengan memanfaatkan peluang yang ada.

#### *Pengambilan Keputusan*

Dalam tahap pengambilan keputusan matriks SWOT ini perlu merujuk kembali matriks internal dan eksternal yang menghasilkan posisi pengembangan transportasi antar wilayah di Papua Barat, kemudian dibuat matriks strategi yang menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dihadapi dalam pengembangan transportasi tersebut dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya, sebagaimana **Tabel 4**.

Matriks tersebut menghasilkan 8 strategi yaitu :

1. Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.
2. Sinkronisasi kebijakan sektor transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.
3. Kebijakan transportasi wilayah yang menciptakan peluang serta minat investasi sektor transportasi.
4. Pengembangan wilayah dan pengelolaan SDA yang sesuai dengan daya dukung wilayah.

- Perencanaan transportasi antar wilayah guna mengurangi kesenjangan aksesibilitas, secara terpadu, terintegrasi serta sesuai dengan karakteristik wilayah.
- Kebijakan transportasi dengan mempertimbangkan Penelitian Lingkungan Hidup Strategis.

- Peningkatan kualitas SDM, serta sosialisasi untuk meningkatkan tingkat pemahaman masyarakat terhadap pengembangan sektor transportasi.
- Minimalisasi konflik kepentingan tata ruang melalui penataan kembali tata ruang wilayah sesuai dengan kondisi, daya dukung dan karakteristik wilayah.

**Tabel 3. Faktor Internal dan Eksternal**

Faktor	Bobot	Rating	Bobot x Rating
<b>Kekuatan</b>			
Potensi Pengembangan Wilayah	0,41	3	1,23
Peningkatan jumlah/permintaan transportasi antar wilayah	0,2	2	0,4
Membaihnya iklim investasi	0,155	2	0,31
Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMD) Provinsi Papua Barat (2006-2011)	0,235	2	0,47
	1		2,41
<b>Kelemahan</b>			
Karakteristik wilayah Papua Barat yang relatif sulit	0,365	3	1,095
Konflik kepentingan tata ruang wilayah	0,19	2	0,38
Kesenjangan aksesibilitas antar wilayah	0,305	3	0,915
Banyaknya permasalahan non tehnis	0,14	2	0,28
	1		2,67

Sumber: Hasil Analisa, 2011.

Faktor	Bobot	Rating	Bobot x Rating
<b>Peluang</b>			
Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (2005-2025)	0,54	3	1,62
Roadmap Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia	0,46	3	1,38
	1		3
<b>Ancaman</b>			
Minimnya maskapai penerbangan yang tertarik melayani penerbangan	0,385	3	1,155
Kurangnya minat perusahaan pelayaran	0,37	3	1,11
Inkonsistensi kebijakan pengembangan wilayah oleh Pemerintah Pusat	0,245	2	0,49
	1		2,755

Sumber: Hasil Analisa, 2011.

**Tabel 4. Matriks Strategi**

<b>INTERNAL</b>	<b>STRENGTH (Kekuatan)</b>	<b>WEAKNESS (Kelemahan)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potensi pengembangan wilayah (pengolahan SDA &amp; sektor pariwisata)</li> <li>- Peningkatan jumlah/permintaan transportasi antar wilayah</li> <li>- Membaihnya iklim investasi</li> <li>- Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMD) Provinsi Papua Barat (2006-2011)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Karakteristik wilayah yang relatif sulit</li> <li>- Konflik kepentingan tata ruang wilayah</li> <li>- Kesenjangan aksesibilitas antar wilayah</li> <li>- Banyaknya permasalahan non tehnis</li> </ul>
<b>EKSTERNAL</b>		
<b>OPPORTUNITY (Peluang)</b>	<b>STRATEGI S-O</b>	<b>STRATEGI W-O</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Departemen Perhubungan (2005-2025).</li> <li>- Roadmap Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.</li> <li>- Sinkronisasi kebijakan sektor transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perencanaan transportasi antar wilayah guna mengurangi kesenjangan aksesibilitas, secara terpadu, terintegrasi dan sesuai dengan karakteristik wilayah</li> <li>- Kebijakan transportasi dengan mempertimbangkan Penelitian Lingkungan Hidup Strategis</li> <li>- Peningkatan kualitas SDM, serta sosialisasi untuk meningkatkan tingkat pemahaman masyarakat terhadap pengembangan sektor transportasi</li> </ul>
<b>THREAT (Ancaman)</b>	<b>STRATEGI S-T</b>	<b>STRATEGI W-T</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimnya maskapai penerbangan yang tertarik melayani penerbangan</li> <li>- Kurangnya minat perusahaan pelayaran</li> <li>- Inkonsistensi kebijakan pengembangan wilayah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kebijakan transportasi wilayah yang menciptakan peluang serta minat investasi sektor transportasi</li> <li>- Pengembangan wilayah dan pengelolaan SDA yang sesuai dengan daya dukung wilayah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimalisasi konflik kepentingan tata ruang melalui Penataan kembali tata ruang wilayah sesuai dengan kondisi, daya dukung dan karakteristik wilayah</li> </ul>

Sumber: Hasil Analisa, 2011

#### *Prioritas strategi dan langkah operasional*

Dari hasil pemetaan interaksi antar faktor internal dan eksternal diatas, dilanjutkan dengan penyusunan prioritas strategi dengan metode QSPM

(*Quantitatif Strategis Planning Matrix*), dimana setiap strategi diberikan *Attractive Score (AS)* oleh Narasumber dengan skala penilaian 1-4 dari tidak prioritas sampai sangat prioritas. Kemudian diambil nilai rata-ratanya, nilai *total attractive score (TAS)* tertinggi



merupakan strategi dengan prioritas utama (**Tabel 5**). Berdasarkan hasil perhitungan nilai TAS diperoleh hasil strategi yang menjadi prioritas utama adalah *Perencanaan transportasi antar*

*wilayah guna mengurangi kesenjangan aksesibilitas secara terpadu, terintegrasi serta sesuai dengan karakteristik wilayah.*

**Tabel 5.** Prioritas Strategi

No	Strategi	Total Attractive Score	Prioritas
1.	Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.	5,5930	3
2.	Sinkronisasi kebijakan sektor transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian	5,9900	2
3.	Kebijakan transportasi wilayah yang menciptakan peluang serta minat investari sektor transportasi	4,6225	5
4.	Pengembangan wilayah dan pengelolaan SDA yang sesuai dengan daya dukung wilayah.	5,1770	4
5.	Perencanaan transportasi antar wilayah guna mengurangi kesenjangan aksesibilitas, secara terpadu, terintegrasi serta sesuai dengan karakteristik wilayah.	6,1430	1
6.	Kebijakan transportasi dengan mempertimbangkan Penelitian Lingkungan Hidup Strategis	5,5930	3
7.	Peningkatan kualitas SDM, serta sosialisasi untuk meningkatkan tingkat pemahaman masyarakat terhadap pengembangan sektor transportasi.	4,0980	6
8.	Minimalisasi konflik kepentingan tata ruang melalui penataan kembali tata ruang wilayah.	3,9815	7

Sumber : Hasil Analisa, 2011

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

1. Karakteristik transportasi antar wilayah di Papua Barat berdasar karakteristik perjalanan, *maksud perjalanan* untuk kepentingan pekerjaan; *jarak perjalanan antar wilayah* terpendek 24 km dan terpanjang 616 km.

Karakteristik pelaku perjalanan, *pemilihan moda*, transportasi udara untuk perjalanan pekerjaan, transportasi laut untuk perjalanan perdagangan, transportasi darat untuk perjalanan sosial; dengan *alasan pemilihan moda*, transportasi udara karena cepat, transportasi laut dan transportasi darat karena tarif murah.

Karakteristik fasilitas transportasi adalah (Kuantitatif) *waktu tunggu*, transportasi udara 30 menit-1 jam, transportasi laut 3-5 jam, transportasi darat 1-2 jam; *waktu untuk akses ke moda transportasi utama lain*, 10-24 jam. (Kualitatif) *faktor kenyamanan*, berpengaruh terhadap pemilihan transportasi udara; *faktor kepercayaan* dan *faktor keamanan*, berpengaruh terhadap pemilihan transportasi laut.

2. Terdapat kesenjangan aksesibilitas antar wilayah di Propinsi Papua Barat dengan besarnya perbedaan nilai IA yang diperoleh. Semakin tinggi nilai IA berarti semakin buruk aksesibilitas suatu wilayah. Wilayah dengan Indeks Aksesibilitas tertinggi dan menjadi prioritas utama penanganan adalah Kabupaten Raja Ampat. Sektor dengan Indeks Aksesibilitas tertinggi adalah Sektor Mobilitas /Transportasi dan sub sektor dengan Indeks Aksesibilitas tertinggi adalah sub sektor transportasi umum moda udara.

3. Pengembangan transportasi antar wilayah di Papua Barat berada pada Kuadran II, dengan rekomendasi Strategi Stabilisasi. Strategi yang dapat dilaksanakan sebagai langkah awal pengembangan sektor transportasi antar wilayah dan menjadi prioritas pertama adalah Perencanaan transportasi antar wilayah guna mengurangi kesenjangan aksesibilitas, secara terpadu, terintegrasi serta sesuai dengan karakteristik wilayah.

### Saran

Dengan memperhatikan hasil dari pembahasan dan kesimpulan dapat diberikan rekomendasi serta saran sebagai berikut:

1. Rekomendasi strategi pengembangan transportasi wilayah di Papua Barat antara lain :

- a. Perencanaan transportasi antar wilayah secara terpadu, terintegrasi sesuai karakteristi wilayah, melalui : 1) Penelitian lengkap kondisi dan kinerja sektor transportasi di Papua Barat, 2) Perencanaan transportasi antar wilayah sesuai karakteristik wilayah, terpadu, multimoda, terintegrasi, dengan prioritas transportasi udara dan transportasi laut sebagai moda utama, transportasi darat sebagai feeder, 3) Penelitian tentang moda transportasi alternatif untuk diterapkan pada masa mendatang.
- b. Sinkronisasi kebijakan sektor transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian melalui ; 1) Peningkatan hubungan kerja pemerintah pusat, daerah untuk mensinergikan kebijakan dan program sektoral yang berhubungan dengan pengembangan transportasi, wilayah serta pembangunan sektor perekonomian, 2) Memberikan prioritas utama pengembangan kegiatan yang berhubungan dengan perencanaan dan pengembangan transportasi secara terpadu.
- c. Optimalisasi peningkatan infrastruktur transportasi guna menunjang pengembangan wilayah disertai kebijakan transportasi yang mempertimbangkan KLHS melalui; 1) Inventarisasi kebijakan transportasi yang ada, evaluasi realisasi kebijakan, kekurangan, kelebihan, 2) Jangka pendek, memaksimalkan pelaksanaan pembangunan infrastruktur

transportasi sesuai kebijakan yang ada tetapi mempertimbangkan kesesuaian dengan KLHS, disertai evaluasi dan peningkatan infrastruktur dengan kebijakan baru sesuai dengan kondisi daya dukung wilayah untuk pengembangan transportasi jangka panjang, 3) Memberi prioritas utama peningkatan infrastruktur transportasi khususnya pada wilayah dan sektor yang memiliki aksesibilitas rendah.

- d. Pengembangan wilayah dan pengelolaan SDA yang sesuai dengan daya dukung wilayah melalui ; 1) Pemetaan potensi serta perencanaan pengembangan wilayah, 2) Pengembangan infrastruktur wilayah sesuai dengan daya dukung dan potensi wilayah.
- e. Kebijakan transportasi wilayah yang dapat menciptakan peluang dan minat investasi sektor transportasi melalui : 1) Penelitian menyeluruh tentang potensi wilayah, pengembangan infrastruktur dan kebutuhan kegiatan yang memerlukan kerjasama pihak lain, 2) Kebijakan yang dapat meningkatkan minat investasi secara umum dan terutama untuk pengembangan sektor transportasi udara dan laut, dilengkapi dengan aturan jelas tentang sifat kerjasama yang akan dilakukan baik untuk pihak investor maupun pihak pemerintah daerah.
- f. Peningkatan kualitas SDM, serta sosialisasi untuk meningkatkan tingkat pemahaman masyarakat melalui; 1) Peningkatan kompetensi SDM aparatur, 2) Peningkatan pemahaman masyarakat melalui pendidikan, sosialisasi dan pelatihan, pelibatan masyarakat dalam proses pembangunan, pengembangan wilayah sesuai

- kapasitas, tingkat kemampuan masyarakat.
- g. Minimalisasi konflik kepentingan tata ruang melalui penataan kembali tata ruang wilayah melalui ; 1) Rasionalisasi kawasan lindung dan cagar alam sesuai dengan daya dukung wilayah, 2) Penataan kembali tata ruang wilayah dengan tetap mengedepankan karakteristik dan daya dukung wilayah, 3) Minimalisasi konflik antar ruang melalui perencanaan pengembangan wilayah dan infrastruktur transportasi berdasarkan potensi dan karakteristik wilayah.
  2. Saran, hasil Penelitian ini memiliki keterbatasan karena penggunaan variabel yang terbatas dan luasnya wilayah studi, sehingga hasil yang diperoleh bersifat gambaran umum kondisi aksesibilitas serta strategi pengembangan transportasi di Provinsi Papua Barat. Karenanya diperlukan penelitian lanjutan untuk menghasilkan gambaran kondisi aksesibilitas transportasi yang lebih detail melalui penambahan variabel, sub variabel, serta lingkup studi yang lebih kecil (lingkup wilayah dan sektor transportasi).
  3. Perlu adanya penelitian dan metode analisis yang dapat memberikan gambaran lengkap tentang kinerja transportasi dan model transportasi multimoda yang sesuai diterapkan di wilayah Papua Barat.
  4. Upaya peningkatan investasi dapat dilakukan dalam dua pola, a) investasi langsung pada sektor transportasi, b) investasi sektor lain yang dapat meningkatkan pengembangan sektor transportasi

5. Untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam penggunaan metode IRAP sangat tergantung pada ketelitian penilaian dan penentuan indikator, jumlah variabel, kelengkapan data serta terutama tingkat pemahaman responden terhadap permasalahan yang diambil.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S.A. 2010. Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah. Edisi pertama. Jurusan Teknik Perkapalan Universitas Hasanuddin, Makassar
- Akyuwen, R and Ekawati, N. 2004. IRAP Approach and Pro-Poor Rural Infrastructure Planning : The Case Of Indonesia. *ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Fourth Expert Group Meeting, ILO, Cambodia. Report, Annex 6*
- Arifin, N.A., 2007. Peran Aksesibilitas dan Mobilitas Jaringan Transportasi bagi Pengembangan Ekonomi Perdesaan, Kasus Kabupaten Enrekang
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. 2009. Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Papua Barat. Manokwari
- Hadingham, T. 2003. Decentralisation and Development Planning : Some Practical Considerations. Development Planner, Scott Wilson
- Rangkuti, F. 2009. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis (Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21). Edisi kesembilan. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Sarkar, A.K., 2002. Application of IRAP in Rajasthan-India. *ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Third Expert Group Meeting, ILO, Bangkok. Report. p. 126-159*
- Tamin, O. Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Edisi kedua. ITB, Bandung