

STRATEGI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH (STUDI KASUS : PULAU MISOOL, KABUPATEN RAJA AMPAT)

Muhammad Heider Ali Sutardi¹, Ken Martina¹
¹Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510
muh.heiderzirkon1193@gmail.com

Abstrak

Transportasi atau pengangkutan didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Transportasi merupakan salah satu komponen utama dalam hal pengembangan wilayah selain penduduk dan sumber daya alam. Raja Ampat memiliki perbandingan wilayah darat dan laut adalah 1:6, dengan wilayah perairan yang lebih dominan. Sebagai suatu daerah pemekaran yang sedang berkembang, pengembangan transportasi khususnya perhubungan laut antar pulau besar dan pulau-pulau kecil di Kabupaten Raja Ampat diperlukan agar terjangkau oleh masyarakat ekonomi menengah ke bawah di pulau-pulau tersebut. Pulau Misool merupakan satu wilayah di Raja Ampat yang memiliki banyak potensi sumber daya alam baik dari sektor pertanian maupun sektor perikanan, namun belum tersedia sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Gambaran penelitian mengenai bagaimana peranan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah adalah dengan menggunakan metode analisis kuantitatif kualitatif digunakan untuk mengetahui jawaban dari situasi pada wilayah studi. Mengumpulkan data yang bersifat kuantitatif/statistik sebagai acuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan.

Kata Kunci : *Transportasi, Pengembangan Wilayah*

Pendahuluan

Kebutuhan akan transportasi menjadi salah satu hal pokok dalam meningkatkan pembangunan suatu Negara ataupun daerah, baik dalam pembangunan ekonomi, sosial, budaya, politik, dan pertahanan keamanan. Bahkan hasil dari banyak studi menyatakan bahwa transportasi itu merupakan kekuatan pembentuk ekonomi (*transportation is as the formative of economic development and growth*) ataupun perkembangan wilayah. Seringkali pula dikatakan bahwa transportasi lebih merupakan suatu akibat dari pada suatu sebab. Pernyataan yang sederhana tersebut menunjukkan adanya keterkaitan yang kuat antara “transportasi” dan “pembangunan”. (Sakti Adji Adisasmita, 2008).

Transportasi melayani angkutan penduduk dari rumah ke tempat pekerjaannya (sawah/ladang dan pabrik/industri). Transportasi melayani angkutan komoditas/barang hasil

produksi ke pasar-pasar dan selanjutnya ke konsumen-konsumen akhir. Jadi kegiatan produksi dirangkaikan oleh kegiatan transportasi menuju ke kegiatan konsumsi.

Dalam hal pengembangan wilayah dikenal tiga unsur fundamental, yaitu (1) adanya pusat, (2) wilayah pengaruh (atau wilayah pelayanan), dan (3) tersedianya jaringan transportasi. Tiga unsur tersebut terkait erat satu sama lain, tidak dapat dipisahkan satu sama lain, ketiganya membentuk satu kesatuan pelayanan pengembangan wilayah.

Kabupaten Raja Ampat merupakan salah satu daerah yang berada di Kawasan Indonesia Timur tepatnya di Provinsi Papua Barat dengan luas daratan sekitar 6.084,5 Km² (sekitar 15% dari luas keseluruhan wilayah) yang terdiri dari sekitar 600 pulau, baik yang berukuran besar maupun kecil. Terdapat empat pulau yang relatif lebih besar yaitu Pulau Misool, Pulau Salawati, Pulau

Batanta, dan Pulau Waigeo. Dari seluruh pulau hanya sekitar 35 pulau saja yang berpenghuni sedangkan pulau lainnya tidak berpenghuni.

Populasi penduduk di Kabupaten Raja Ampat pada tahun 2012 sebesar 43.435 jiwa dengan rata-rata kepadatan 5 jiwa/km² dimana sebagian penduduk bermukim di daerah pegunungan dan pulau-pulau yang terpencil dan sulit dijangkau. Hal ini menjadi kendala bagi pemerintah daerah dalam penanganan pembangunan di Kabupaten Raja Ampat dikarenakan minimnya sarana dan prasarana transportasi yang berfungsi sebagai penggerak kegiatan sosial dan perekonomian masyarakat juga berfungsi memberikan akses terhadap masyarakat yang tinggal di wilayah yang terpencil. Salah satu wilayah di Kabupaten Raja Ampat yang minim akan prasarana transportasi adalah Pulau Misool yang terletak di selatan wilayah administrasi Kabupaten Raja Ampat.

Pulau Misool merupakan salah satu wilayah di Kabupaten Raja Ampat Provinsi Papua Barat yang memiliki laju pertumbuhan penduduk cukup tinggi terhitung semenjak tahun 2007 yaitu rata-rata tiap tahun bertambah sekitar 2.74 persen dari tahun sebelumnya. Jumlah penduduk Pulau Misool pada tahun 2012 mencapai angka 8.865 jiwa dan dengan angka laju pertumbuhan tersebut maka proyeksi jumlah penduduk pada beberapa tahun kedepan akan mengalami peningkatan tinggi pula. Tingkat partisipasi sekolah pada jenjang pendidikan dasar (usia 7 - 12 tahun) yang telah dicapai di Pulau Misool sampai dengan tahun 2012 mencapai 92.71 persen, sementara untuk jenjang pendidikan menengah (usia 13 - 15 tahun) mencapai 77.85 persen, dan tingkat partisipasi sekolah pada jenjang menengah atas (usia 15 - 18 tahun) lebih sedikit dengan hanya mencapai 68.05 persen.

Penduduk di Pulau Misool rata-rata bekerja sebagai nelayan dan petani. Masyarakat mengambil hasil laut karena sebagian besar dari mereka tinggal di wilayah pesisir, yang tersebar di berbagai kampung di Pulau Misool. Sekitar 58% masyarakat hidup dari hasil laut atau bekerja terhadap sektor perikanan baik sebagai nelayan juga sebagai karyawan di perusahaan mutiara dan budidaya kerapu dan rumput laut. Sebagai nelayan hanya sebagian kecil saja yang mereka jual dan sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan pangan harian. Hal ini dikarenakan masyarakat masih belum punya pasar tetap untuk penjualan hasil laut mereka. Sehingga hasil-hasil alam yang dimiliki masyarakat rata-rata sebagai kebutuhan pangan sehari-hari. Kondisi ini berdampak pada penghasilan masyarakat yang lebih kecil.

Pulau Misool juga memiliki banyak dan beragam potensi sumber daya alam yang dapat mendukung pengembangan wilayah Pulau Misool. Potensi tersebut antara lain potensi dari sektor pertanian dan perkebunan seperti kelapa dan kakao, dan juga dari sektor perikanan seperti budidaya rumput laut, budidaya keramba jaring apung, budidaya mutiara, perikanan tangkap, potensi wisata bahari.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Raja Ampat Tahun 2010-2030 arahan pengembangan simpul agropolitan Pulau Misool dan sekitarnya adalah simpul pengembangan agrowisata, budidaya mutiara, kawasan konservasi laut, dan cagar alam. Namun dengan potensi yang dimiliki tersebut Pulau Misool tidak didukung dengan kemudahan akses transportasi yang semestinya bisa mendorong pengembangan wilayah di 4 (empat) Distrik di Pulau Misool.

Prasarana transportasi di Pulau Misool meliputi 3 (tiga) buah dermaga yang masing-masing berada di kampung Salafen, kampung Folley, dan kampung Harapan Jaya sementara belum ada prasarana jaringan jalan untuk menghubungkan 21 kampung di Pulau Misool dan juga belum ada prasarana transportasi udara. Jadwal kedatangan dan keberangkatan dari Pulau Misool menuju pusat-pusat kegiatan seperti di Kota Sorong dan Distrik Waisai sebagai ibukota kabupaten pun masih belum dapat diakses setiap hari.

Hal ini berarti interaksi antar masyarakat masih belum efektif guna mendukung kegiatan ekonomi masyarakat. Maka untuk itu perlu adanya strategi yang dilakukan terhadap pengembangan transportasi di pulau Misool agar dapat mendukung pengembangan wilayah di Kabupaten Raja Ampat.

Berdasarkan latar belakang diatas bahwa potensi sumber daya alam dan wisata bahari yang dimiliki Pulau Misool masih belum mampu mendukung pengembangan wilayah dilihat dari belum ada keterpaduan sistem transportasi yang memberikan kemudahan akses bagi masyarakat Perumusan masalah pada studi ini adalah:

- a. Bagaimana karakteristik wilayah studi Pulau Misool.
- b. Mengapa wilayah Pulau Misool kurang berkembang.
- c. Bagaimana strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

Tujuan dari studi yang dilakukan adalah untuk Mengidentifikasi karakteristik wilayah studi Pulau Misool, Menganalisis wilayah studi Pulau Misool, dan Menyusun strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

Transportasi

Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Transportasi menghasilkan produk yang disebut jasa transportasi. Produk ini tidak bisa disimpan dan akan habis dipakai atau tidak dipakai. Keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan berbagai kegiatan yang terjadi di semua sektor ekonomi dan kehidupan masyarakat. Keperluan jasa transportasi akan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan aktivitas masyarakat serta berkurang jika kegiatan tersebut menurun. Karena itu transportasi dikatakan sebagai *derived demand*.

Transportasi atau transport diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari satu tempat ke tempat lain atau dari tempat asal ke tempat tujuan, tempat asal dapat merupakan daerah produksi dan daerah tujuan adalah daerah konsumen (atau pasar). Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar. Peranan transportasi sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan.

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada

tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah merupakan strategi memanfaatkan dan mengkombinasikan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan tantangan) yang ada sebagai potensi dan peluang yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan produksi wilayah akan barang dan jasa yang merupakan fungsi dari kebutuhan baik secara internal maupun eksternal wilayah. Faktor internal ini berupa sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya teknologi, sedangkan faktor eksternal dapat berupa peluang dan ancaman yang muncul seiring dengan interaksinya dengan wilayah lain.

Dalam Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Menurut Rustiadi, *et al.* (2011) wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu di mana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis. Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumberdaya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumberdaya-sumberdaya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu.

Suatu Negara dikatakan sejahtera apabila terdapat tiga unsur dominan didalamnya yaitu penduduk dalam jumlah cukup dan berkualitas, sumber daya alam yang potensial, dan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Pengembangan wilayah bertujuan untuk memberikan kesejahteraan bagi masyarakat maka ketiga unsur tersebut juga dapat dikatakan komponen penting dan sangat berperan dalam hal pengembangan wilayah.

Dalam teori pertumbuhan wilayah sumber daya alam dinyatakan bahwa wilayah atau daerah yang makmur apabila memiliki sumber daya alam yang potensial. Sumber daya di daerah produksi diangkut ke daerah konsumsi menggunakan atau membutuhkan pelayanan transportasi. Demikian

pula dalam teori basis ekspor, pertumbuhan wilayah bergantung pada permintaan wilayah lain terhadap komoditas ekspor yang dihasilkan oleh suatu wilayah. Untuk mengangkut komoditas ekspor dari suatu wilayah ke wilayah lain diperlukan tersedianya fasilitas transportasi.

Metode Penelitian

Studi penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan deskriptif kualitatif sebagai panduan dalam menjalani penelitian. Metode kuantitatif digunakan untuk mengetahui jawaban dari situasi wilayah studi yang penulis teliti. Pengumpulan data menggunakan instrumen peneliti. Dan analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk memperoleh jawaban atas masalah suatu gejala, fakta, dan realita yang dihadapi, sekaligus memberikan pemahaman baru atas masalah sesudah menganalisis data yang ada. Pengumpulan data dilakukan secara gabungan.

Pendekatan kuantitatif dan kualitatif dapat digunakan pada saat yang bersamaan atau digabungkan tetapi dengan catatan digunakan secara bergantian. Pada tahap pertama menggunakan metode kualitatif sehingga ditemukan hipotesis, dan selanjutnya hipotesis tersebut diuji dengan menggunakan metode kuantitatif.

Penelitian menggunakan data sekunder untuk dapat menunjang terlaksananya penelitian. Data sekunder didapat dari beberapa instansi antara lain Badan Pusat Statistik, Litbang Perhubungan, Bappeda, Dinas Perikanan dan Kelautan. Selain data sekunder diperoleh dari tinjauan teori, artikel, media elektronik(internet), kebijakan dan peraturan-peraturan yang berhubungan dan terkait dengan studi ini. Analisis data merupakan langkah yang sangat penting dalam suatu penelitian, karena analisis data berfungsi untuk mengambil kesimpulan dari sebuah penelitian.

Dalam studi ini penulis menggunakan beberapa teknik analisis yang dilakukan terhadap laju pertumbuhan dan proyeksi jumlah penduduk, angka partisipasi sekolah, mata pencaharian masyarakat, kondisi fisik bangunan tempat tinggal masyarakat, analisis ketersediaan sumber daya alam, dan analisis transportasi di Pulau Misool.

Analisis Sosial dan Kependudukan

Laju pertumbuhan penduduk di pulau Misool dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 mengalami penurunan dilihat dari pertumbuhan penduduk pada tahun 2008 mencapai 2.90 persen dari tahun sebelumnya. Sedangkan ditahun 2009 jumlah pertumbuhan penduduk hanya mencapai angka 0.11 persen. Pertumbuhan paling tinggi terjadi pada tahun 2011 dengan angka pertumbuhan mencapai 7.47 persen dari tahun sebelumnya.

Tabel 1.
Laju Pertumbuhan Penduduk

Tahun	Penduduk	Pertumbuhan Penduduk (%)
2007	7755	
2008	7980	2.90
2009	7989	0.11
2010	8122	1.66
2011	8729	7.47
2012	8865	1.56
Rata-rata		2.74

Sumber: BPS Kabupaten Raja Ampat dan Hasil Perhitungan tahun 2014

Rata-rata laju pertumbuhan penduduk di Pulau Misool sejak tahun 2007 sampai tahun 2012 mencapai angka 2.74 persen sementara berdasarkan data kependudukan nasional bahwa angka rata-rata laju pertumbuhan penduduk Indonesia sejak sepuluh tahun terakhir adalah sekitar 1.49 persen. Hal ini berarti bahwa rata-rata angka laju pertumbuhan penduduk di Pulau Misool cukup tinggi yang mencapai hampir dua kali lipat dari angka laju pertumbuhan penduduk nasional.

Dengan laju pertumbuhan penduduk di Pulau Misool yang cukup tinggi yaitu rata-rata tumbuh sekitar 2.74 persen setiap tahun maka dapat diproyeksikan jumlah penduduk pada 20 tahun mendatang sampai pada tahun 2030. Jumlah penduduk di pulau Misool pada tahun 2015 akan berjumlah 9.237 jiwa, meningkat pada tahun 2020 menjadi 10.352 jiwa, meningkat pada tahun 2025 dengan jumlah 11.467 jiwa dan pada akhir tahun 2030 jumlah penduduk keseluruhan bisa mencapai angka 12.582 jiwa.

Tabel 2.
Proyeksi Jumlah Penduduk

Tahun	Penduduk (jiwa)
2010	8122
2015	9237
2020	10352
2025	11467
2030	12582

Sumber: Hasil Perhitungan tahun 2014

Masyarakat di Pulau Misool mayoritas bekerja sebagai nelayan dan petani. Masyarakat mengambil hasil laut karena sebagian besar dari mereka tinggal di pesisir yang tersebar di pulau Misool. Hasil laut sebagian besar hanya untuk kebutuhan pangan sehari-hari dan sebagian kecil saja yang dijual. Selain sebagai nelayan masyarakat juga terserap sebagai karyawan di perusahaan mutiara dan budidaya kerapu dan rumput laut. Dari sektor pertanian masyarakat banyak bekerja sebagai petani tanaman pangan seperti jagung, keladi, ubi kayu, dan ubi jalar dan juga tanaman perkebunan seperti kelapa dan kakao.

Tingkat partisipasi sekolah pada jenjang pendidikan dasar yang telah dicapai di Pulau Misool sampai dengan tahun 2012 mencapai 92.71 persen. Hal ini berarti masih ada sekitar 7.29 persen penduduk di usia 7 – 12 tahun yang belum atau tidak sekolah lagi. Sementara untuk jenjang pendidikan menengah mencapai 77.85 persen yang artinya masih terdapat sekitar 22.15 persen penduduk di usia 13 – 15 tahun yang belum atau tidak sekolah lagi. Tingkat partisipasi sekolah pada jenjang menengah atas lebih sedikit dengan hanya mencapai 68.05 persen yang berarti masih ada sekitar 32.95 persen penduduk di usia 16 – 18 tahun yang belum atau tidak sekolah lagi.

Tabel 3.
Persentase Tingkat Partisipasi Sekolah menurut Umur

Kelompok Umur	Jumlah Penduduk	Partisipasi Sekolah	%
7 - 12	1120	1038	92.71
13 - 15	474	369	77.85
16 - 18	410	279	68.05

Sumber: Data BPS tahun 2012 dan Hasil Perhitungan tahun 2014

Kondisi fisik bangunan tempat tinggal masyarakat di pulau Misool digolongkan dalam rumah permanen, rumah semi permanen, dan rumah tidak permanen. Berikut adalah beberapa gambar mengenai kondisi bangunan tempat tinggal di kampung Waigama distrik Misool.

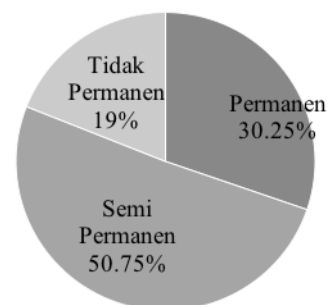
Gambar 1.
Kondisi Bangunan Tempat Tinggal



Sumber: Hasil Observasi tahun 2014

Fisik bangunan tempat tinggal masyarakat di pulau Misool didominasi oleh perumahan semi permanen dengan rata-rata persentase 50.75% dari total dan bangunan tempat tinggal masyarakat semi permanen paling banyak terbagi di distrik Misool Selatan dan distrik Misool Timur dengan persentase masing-masing 55%.

Gambar 2.
Diagram Persentase Jumlah Bangunan Tempat Tinggal menurut Klasifikasinya



Sumber: BPS Kabupaten Raja Ampat tahun 2012

Analisis Sumberdaya Alam

Analisis mengenai aspek sumber daya alam di pulau Misool dilakukan untuk memberikan informasi mengenai kondisi sumber daya alam apa saja yang dimiliki pulau Misool. Dalam penelitian ini peneliti melakukan analisis terhadap potensi perkebunan dan potensi perikanan dan kelautan karena dinilai sumber daya tersebut merupakan sumber daya yang potensial.

Tabel. 4
Hasil Produksi Kelapa dan Kakao

No	Distrik	Kelapa		Kakao	
		Produksi (ton)	(%)	Produksi (ton)	(%)
1	Misool	2202	51.36	67	23.67
2	Misool Selatan	390	9.10	196	69.26
3	Misool Barat	72	1.68	-	-
4	Misool Timur	1623	37.86	20	7.07
TOTAL		4287	100	283	100

Sumber: Raja Ampat Dalam Angka Tahun 2012 dan Hasil Perhitungan tahun 2014

Hasil produksi kelapa di pulau Misool memberikan kontribusi terhadap angka produksi kelapa di Kabupaten Raja Ampat dengan hasil produksi mencapai 4287 ton atau 45.39% dari total produksi kelapa. Sedangkan hasil produksi kakao dengan 283 ton atau 28.22% dari total produksi kakao di Kabupaten Raja Ampat.

Analisis mengenai potensi perikanan dan kelautan di pulau Misool dilakukan untuk melihat bagaimana sektor perikanan dan kelautan yang dimiliki pulau misool juga ikut memberikan kontribusi pada pertumbuhan ekonomi masyarakat mengingat Kabupaten Raja Ampat adalah salah satu wilayah di Papua Barat dengan potensi sumber daya perikanan dan kelautan yang paling melimpah, hamparan terumbu karang cukup luas, dan kaya akan jenis ikan dan biota laut lainnya.

Analisis Transportasi

Analisis mengenai kondisi transportasi di Pulau Misool mencakup transportasi darat yang mencakup hubungan internal, transportasi laut yang mencakup hubungan internal maupun eksternal, dan transportasi udara yang mencakup hubungan eksternal di Pulau Misool.

a. Transportasi Darat (Hubungan Internal)

Keterbatasan sarana dan prasarana transportasi darat di Pulau Misool berdampak pada kegiatan ekonomi masyarakat. Masyarakat yang rata-rata bekerja sebagai nelayan ataupun sebagai petani sebagian besar hanya mengkonsumsi sendiri hasil usaha mereka, hanya sedikit saja yang dijual karena tidak ada akses untuk menuju pasar. Sehingga penghasilan masyarakat pun menjadi terbatas.

Berikut adalah tabel mengenai kondisi ketersediaan Pelayanan dan Prasarana angkutan jalan di pulau Misool tahun 2012.

Tabel 5.
Kondisi Ketersediaan Pelayanan dan Prasarana Angkutan Jalan

No	Angkutan Jalan	Kondisi (Ketersediaan)
1	Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan	Belum tersedia trayek angkutan umum
	a. Jaringan Trayek	umum
2	Jaringan Prasarana Angkutan Jalan	a. Belum tersedia antar distrik
	b. Terminal angkutan penumpang	b. Belum tersedia
	c. Halte	c. Belum tersedia

Sumber: Hasil Observasi tahun 2014

b. Transportasi Laut (Hubungan Internal dan Eksternal)

Transportasi laut di Pulau Misool masih menjadi pilihan masyarakat yang utama mendukung perjalanan atau aktifitas masyarakat. Untuk aktivitas masyarakat menuju pusat kegiatan atau hubungan eksternal adalah di Kota Sorong, pemerintah bekerjasama dengan pihak swasta menyediakan sarana perhubungan laut berupa kapal barang maupun penumpang yang melalui kampung Waigama, Fafanlap, Folley, Harapan Jaya, dan Lenmalas.

Mengenai dermaga terdapat 3 (tiga) buah dermaga di pulau Misool masing-masing berada di distrik Misool, distrik Misool Timur, dan distrik Misool Selatan. Sedangkan di distrik Misool Barat masih belum tersedia dermaga. Kondisi eksisting pada tahun 2012 di pulau Misool jumlah dermaga sebanyak 3 (tiga) buah sedangkan jumlah kecamatan/distrik yang memiliki alur pelayaran dan tidak ada alternatif jalan berjumlah 4 (empat) distrik. Maka nilai tingkat pelayanan pada akhir tahun 2012 adalah:

$$\frac{3}{4} \times 100\% = 75\%$$

Sumber : Hasil Perhitungan tahun 2014

Berdasarkan perhitungan di atas dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan di pulau Misool dari aspek prasarana mencapai 75% atau masih ada sekitar 25% lagi yang belum terlayani. Analisis mengenai tingkat pelayanan transportasi laut dapat dilihat pada tabel *load factor*. Dari hasil perhitungan dapat dilihat bahwa rata-rata angka *load factor* atau faktor muatan mencapai 1.07 hal ini berarti pelayanan kapal penumpang yang melayani hubungan eksternal Pulau Misool masih belum maksimal.

Tabel 6.
Load Factor Rute pelayaran Sorong menuju Waigama

Jenis Kapal	Sorong - Waigama		Load Factor
	Kapasitas (jiwa)	Rata-rata Penumpang*	
KM. Sabuk Nusantara 33	400	420	1.05
KM. Kurisi 1	150	160	1.07

**rata-rata penumpang dihitung setiap satu bulan*

Sumber: Hasil perhitungan tahun 2014

Tabel 7.
Load Factor Rute pelayaran Sorong menuju Harapan Jaya

Jenis Kapal	Sorong - Harapan Jaya		Load Factor
	Kapasitas (jiwa)	Rata-rata Penumpang*	
KM. Kurisi 2	150	160	1.07
KM. Fajar Indah II	220	230	1.05

**rata-rata penumpang dihitung setiap satu bulan*

Sumber: Hasil perhitungan tahun 2014

Tabel 8.
Load Factor Rute pelayaran Sorong menuju Lenmalas

Jenis Kapal	Sorong - Lenmalas		Load Factor
	Kapasitas (jiwa)	Rata-rata Penumpang*	
KM. Kurisi 1	150	160	1.07

**rata-rata penumpang dihitung setiap satu bulan*

Sumber: Hasil perhitungan tahun 2014

c. Transportasi Udara (Hubungan Eksternal)

Analisis transportasi udara meliputi sarana dan prasarana yang tersedia di Pulau Misool yaitu ketersediaan bandar udara. Sarana maupun Prasarana transportasi udara di Pulau Misool masih belum tersedia. Jika masyarakat ingin melakukan aktifitas menggunakan akses udara dilayani melalui bandara yang ada di Kota Sorong, yaitu Bandar Udara Domine Eduard Osok (DEO) yang terletak di Kota Sorong yang dapat ditempuh dalam waktu 12-14 jam perjalanan dari Kampung Salafen di Distrik Misool. Namun dengan laju pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi serta perkembangan dari sektor bisnis dan pariwisata yang ada di Pulau Misool di akses transportasi udara juga perlu dikembangkan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat dilihat bahwa karakteristik wilayah di Pulau Misool antara lain laju pertumbuhan penduduk cukup tinggi, rata-rata masyarakat bekerja terhadap sektor perikanan baik sebagai nelayan, juga terserap sebagai karyawan di perusahaan mutiara, budidaya kerapu, dan rumput laut, Angka Partisipasi Sekolah (APS) cukup baik di Pulau Misool namun masih belum mencapai standar yang ditentukan dalam Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Pendidikan. Pulau Misool memiliki sumber daya alam yang potensial yaitu sumber daya kelautan seperti produksi ikan, mutiara, rumput laut kerapu serta sumber daya perkebunan seperti kelapa dan kakao.

Penduduk dengan laju pertumbuhan tinggi dan angka partisipasi sekolah dinilai cukup baik serta sumber daya yang cukup potensial di pulau Misool tidak di dukung dengan ketersediaan akses sarana dan prasarana transportasi. Akses transportasi masih kurang memadai ditandai dengan belum tersedianya jaringan jalan antar distrik sehingga mengurangi tingkat mobilitas masyarakat.

Strategi pengembangan transportasi dilakukan yaitu jaringan prasarana jalan untuk menghubungkan 4 (empat) distrik, sistem pelayanan, simpul jaringan (terminal, dermaga, dan bandara).

Daftar Pustaka

- Adji Adisasmita, Sakti. 2011, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*.
- BPS Kabupaten Raja Ampat, 2013, *Raja Ampat Dalam Angka*.
- BPS Kabupaten Raja Ampat, 2012, *Pendapatan Regional Raja Ampat*.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*, Jakarta: Erlangga.
- M. Nur Nasution, 2003, *Manajemen Transportasi*.
- Peraturan Pemerintah No 61 Tahun 2009, *Tatanan Kepelabuhanan Nasional*.
- Siregar, M. 2012, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi*.