



Strategi Pengembangan Kapal Penyeberangan di Kota Tual Dengan Menggunakan Analisis SWOT

Asmiati¹, Marzuki², Hernanensi³, Reskyani⁴

¹²³⁴Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Maritim Ami Makassar

¹mia.savvy@gmail.com, ²Zukimarzuki953@gmail.com, ³hernanensi1910@gmail.com, ⁴ekhyekhy0503@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi pengembangan kapal penyeberangan di Kota Tual dengan menggunakan metode SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). Kota Tual merupakan wilayah kepulauan yang memiliki kebutuhan tinggi terhadap transportasi laut sebagai sarana penghubung antarpulau, mendukung mobilitas masyarakat, serta menunjang distribusi barang dan kegiatan ekonomi. Pengembangan kapal penyeberangan menjadi salah satu aspek penting dalam meningkatkan konektivitas wilayah, terutama dalam mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, nyaman, efektif, dan berkelanjutan. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi pengembangan kapal penyeberangan. Data diperoleh melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi literatur yang berkaitan dengan kondisi transportasi penyeberangan di Kota Tual. Analisis SWOT digunakan untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman sebagai dasar dalam menentukan strategi pengembangan yang tepat. Faktor kekuatan meliputi kebutuhan masyarakat terhadap transportasi laut dan peran kapal penyeberangan dalam meningkatkan konektivitas antarpulau. Kelemahan mencakup keterbatasan fasilitas, kondisi kapal, kualitas pelayanan, dan aspek keselamatan. Peluang meliputi peningkatan aktivitas ekonomi, dukungan pembangunan daerah, serta perkembangan kebutuhan mobilitas masyarakat. Sementara itu, ancaman dapat berupa kondisi cuaca, biaya operasional, persaingan moda transportasi, dan risiko keselamatan. Hasil penelitian diharapkan menghasilkan strategi berupa peningkatan kelayakan kapal, keselamatan pelayaran, kualitas pelayanan, fasilitas pendukung, serta optimalisasi rute dan jadwal penyeberangan. Strategi tersebut diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan mendukung pembangunan ekonomi masyarakat Kota Tual.

Kata Kunci: Kapal Penyeberangan, Strategi Pengembangan, Kota Tual, Transportasi Laut, Analisis SWOT

Abstract

This study aims to analyze the development strategies of ferry transportation in Tual City using the SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) analysis method. Tual City is an archipelagic region with a high demand for marine transportation as a means of connecting islands, supporting community mobility, and facilitating the distribution of goods and economic activities. The development of ferry services is an important aspect in improving regional connectivity, particularly in realizing transportation services that are safe, comfortable, effective, and sustainable. This research employs a qualitative descriptive approach by identifying internal and external factors influencing the development of ferry transportation. Data were collected through observation, interviews, documentation, and literature studies related to the condition of ferry transportation in Tual City. SWOT analysis was applied to identify strengths, weaknesses, opportunities, and threats as the basis for formulating appropriate development strategies. The strengths identified include the community's high dependence on marine transportation and the important role of ferries in improving inter-island connectivity. The weaknesses consist of limited supporting facilities, vessel conditions, service quality, and safety aspects. The opportunities include increasing economic activities, regional development support, and growing community mobility needs. Meanwhile, the threats involve weather conditions, operational costs, competition with other transportation modes, and safety risks. The results of this study are expected to produce strategic recommendations, including improving vessel feasibility, enhancing maritime safety, increasing service quality, developing supporting facilities, and optimizing ferry routes and schedules. These strategies are expected to strengthen regional connectivity and support the economic development of the people of Tual City.

Keywords: Ferry Transportation, Development Strategy, Tual City, Marine Transportation, SWOT Analysis.

1. Pendahuluan

Pelabuhan merupakan simpul penting dalam sistem transportasi laut karena menjadi tempat berlangsungnya kegiatan naik-turun penumpang, bongkar muat barang, serta berbagai aktivitas ekonomi yang menghubungkan wilayah asal dan tujuan. Dalam konteks kepulauan, fungsi pelabuhan tidak hanya sebagai terminal transportasi,

tetapi juga sebagai penghubung antara daerah produksi, pusat distribusi, pasar, dan masyarakat pengguna jasa. Kondisi tersebut membuat kualitas pelayanan pelabuhan dan ketersediaan armada menjadi faktor yang menentukan kelancaran arus barang. Hermawan (2019) menempatkan kegiatan bongkar muat sebagai bagian penting dari operasi pelabuhan yang berkaitan langsung dengan kelancaran distribusi muatan.

Transportasi dibutuhkan karena sumber barang, lokasi produksi, dan permukiman konsumen tidak berada pada tempat yang sama. Pemindahan barang dari satu lokasi ke lokasi lain menimbulkan kegunaan tempat dan memungkinkan komoditas tersedia pada wilayah yang membutuhkan. Dalam pengelolaan transportasi, keterhubungan antara sarana angkut, prasarana, operator, dan jaringan pelayanan menjadi dasar agar mobilitas orang dan barang dapat berlangsung secara efektif. Salim (2006) menekankan transportasi sebagai kegiatan pemindahan yang harus dikelola agar mampu menunjang kebutuhan ekonomi dan masyarakat.

Keterkaitan antara transportasi dan logistik semakin kuat pada wilayah yang sumber kebutuhannya berasal dari luar daerah. Sistem logistik memerlukan proses pengangkutan, penyimpanan, distribusi, dan pengendalian aliran barang agar produk sampai kepada konsumen pada waktu dan jumlah yang sesuai. Pada wilayah kepulauan, transportasi laut menjadi bagian yang menentukan karena kapasitas angkutnya dapat melayani muatan dalam jumlah besar dan jarak yang relatif jauh. Gunawan (2014) menjelaskan bahwa transportasi dan logistik merupakan dua komponen yang saling berkaitan dalam menjaga kelancaran arus barang dari sumber menuju tujuan.

Kota Tual memiliki kondisi geografis kepulauan dan aktivitas masyarakat yang sangat bergantung pada jaringan transportasi laut. Sebagian besar kebutuhan pokok, sekunder, dan tersier berasal dari luar Kota Tual, terutama melalui jalur yang terhubung dengan Makassar dan Surabaya. Ketergantungan tersebut menjadikan kelancaran pelayaran, frekuensi kapal, serta kualitas fasilitas pelabuhan sebagai unsur strategis bagi pemenuhan kebutuhan masyarakat. Pengelolaan pengangkutan yang tidak memadai dapat meningkatkan biaya distribusi dan memperbesar kesenjangan akses antarwilayah. Siregar (2012) menegaskan bahwa persoalan ekonomi dan manajemen pengangkutan harus dilihat secara terpadu karena pelayanan transportasi berhubungan langsung dengan efisiensi pergerakan barang.

Secara kebijakan, transportasi laut mempunyai fungsi strategis bagi konektivitas nasional dan pembangunan wilayah kepulauan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menempatkan pelayaran sebagai bagian penting dari sistem transportasi nasional dan sarana pemersatu wilayah. Di sisi lain, arah pengembangan logistik nasional menuntut keterpaduan antarsimpul distribusi dan efisiensi jaringan transportasi. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional memberikan kerangka bagi penguatan konektivitas dan distribusi logistik secara nasional.

Kondisi Kota Tual menunjukkan bahwa tantangan konektivitas belum sepenuhnya teratasi. Wilayah kota terdiri atas beberapa pulau, sedangkan sarana dan prasarana transportasi laut masih terbatas. Sumber data yang digunakan dalam skripsi mencatat jumlah penduduk lima kecamatan sebesar 37.992 jiwa dan menggambarkan kebutuhan terhadap layanan pelayaran yang mampu menjangkau wilayah pulau secara lebih merata. Data wilayah dan kebutuhan masyarakat juga merujuk pada informasi statistik Kota Tual yang digunakan pada saat penelitian (BPS Kota Tual, 2022).

Pada sisi pelayanan, pelabuhan dan kapal yang tersedia belum sepenuhnya mampu menjaga kelancaran distribusi ke seluruh kecamatan. Penelitian terdahulu mengenai peranan transportasi laut di wilayah kepulauan menunjukkan bahwa keberadaan moda laut berpengaruh pada pergerakan barang dan orang, terutama pada daerah yang akses daratnya terbatas. Jusna (2016) menunjukkan pentingnya transportasi laut dalam menunjang arus barang dan orang pada wilayah kepulauan, sehingga pengembangan armada dan prasarana perlu diarahkan pada kebutuhan masyarakat setempat.

Jaringan transportasi logistik juga perlu memperhatikan hubungan antarsimpul dan karakter kawasan perbatasan. Konektivitas yang tidak merata dapat menyebabkan pusat distribusi hanya terkonsentrasi pada wilayah tertentu dan meningkatkan ketergantungan pada daerah pemasok. Samuel, Jinca, dan Wunas (2010) menunjukkan bahwa jaringan transportasi logistik di kawasan perbatasan membutuhkan keterpaduan antarmoda dan dukungan infrastruktur agar aliran barang dapat menjangkau wilayah tujuan secara efisien.

Dalam sistem rantai pasok, kualitas distribusi tidak hanya dipengaruhi oleh kapasitas produksi, tetapi juga oleh kemampuan transportasi dalam menghubungkan pemasok, simpul logistik, dan konsumen. Efisiensi pengelolaan logistik dapat ditingkatkan melalui pendekatan yang mengintegrasikan aliran barang dan informasi. Mulyadi (2011) membahas pentingnya pengembangan sistem logistik yang efektif dengan pendekatan supply chain management, sedangkan Widjaja Tunggal (2009) menempatkan koordinasi logistik sebagai unsur penting dalam pengendalian arus barang.

Kinerja distribusi juga berkaitan dengan kemampuan pemasok dan sistem informasi yang mendukung proses logistik. Haryotejo (2015) menunjukkan bahwa kinerja logistik pemasok memiliki kaitan dengan kinerja bisnis, sehingga keandalan proses distribusi menjadi bagian penting dari penciptaan nilai. Pada sisi informasi, Abdullah dan Handoko (2012) membahas integrasi sistem informasi logistik dalam proses pengeluaran peti kemas impor, yang menunjukkan bahwa efektivitas distribusi tidak hanya ditentukan oleh sarana fisik, tetapi juga oleh koordinasi proses dan informasi.

Dari perspektif ekonomi wilayah, biaya transportasi dan ketersediaan barang mempengaruhi aktivitas konsumsi dan perdagangan. Ketika distribusi terhambat, barang dapat menjadi lebih mahal dan akses masyarakat terhadap kebutuhan pokok menurun. Sukirno (2006) menjelaskan bahwa mekanisme pasar dan biaya mempengaruhi keputusan ekonomi, sehingga hambatan distribusi dapat berdampak pada kesejahteraan konsumen. Dalam konteks maritim, penguatan orientasi pembangunan laut juga menjadi bagian dari kebutuhan Indonesia sebagai negara kepulauan (Jurnal Maritim, 2016).

Permasalahan utama yang diangkat dalam penelitian ini adalah belum meratanya jangkauan transportasi laut dalam menunjang distribusi barang logistik di Kota Tual dan perlunya strategi pengembangan yang sesuai dengan kondisi internal serta eksternal wilayah. Dibandingkan kajian yang hanya menjelaskan peranan transportasi atau jaringan logistik, penelitian ini menggabungkan estimasi kebutuhan melalui regresi linier, evaluasi kecukupan komoditas menggunakan Location Quotient, dan perumusan strategi melalui SWOT. Dengan pendekatan tersebut, penelitian diarahkan untuk menjawab dua tujuan, yaitu menganalisis peran transportasi laut dalam pemenuhan kebutuhan barang logistik dan menentukan strategi pengembangan kapal penyeberangan yang dapat mendukung konektivitas serta distribusi di Kota Tual.

2. Metode Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Tual dengan fokus pada pelayanan transportasi laut dan distribusi barang logistik melalui Pelabuhan Tual. Periode penelitian utama berlangsung pada Oktober sampai November 2021. Penetapan lokasi didasarkan pada karakter Kota Tual sebagai wilayah kepulauan yang menjadikan transportasi laut sebagai moda utama untuk menghubungkan pusat kegiatan, kawasan permukiman, dan pulau-pulau di sekitarnya.

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pengamatan langsung terhadap kondisi prasarana transportasi laut dan wawancara dengan pihak yang berkaitan dengan aktivitas pelabuhan serta distribusi. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait, antara lain Dinas Perhubungan Laut, PT Pelindo, PT Pelni, dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di Kota Tual. Data sekunder meliputi informasi geografi dan administrasi, jumlah penduduk, ketersediaan barang logistik, jarak wilayah hinterland ke pelabuhan, kondisi jaringan transportasi laut, serta data pergerakan muatan pelayaran.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dokumentasi, telaah pustaka, dan metode instansional. Observasi digunakan untuk melihat kondisi fisik prasarana dan aktivitas pelayanan secara langsung, sedangkan wawancara digunakan untuk memperoleh informasi mengenai peranan transportasi laut dalam arus barang, orang, dan kendaraan. Dokumentasi dan metode instansional digunakan untuk memperoleh data kuantitatif dari lembaga yang berkaitan dengan objek penelitian. Variabel utama yang digunakan meliputi lokasi pusat distribusi, ketersediaan produk, jarak tempuh, dan biaya transportasi atau tarif.

Analisis dilakukan dengan pendekatan deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Analisis deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi transportasi laut, sarana dan prasarana, serta pola distribusi barang di Kota Tual. Analisis kuantitatif menggunakan regresi linier untuk memperkirakan kebutuhan atau ketersediaan barang berdasarkan data yang digunakan dalam skripsi. Bentuk umum persamaan regresi yang digunakan adalah:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Dalam penerapannya, Y merepresentasikan ketersediaan atau kebutuhan produk/barang, sedangkan koefisien regresi digunakan untuk memperoleh estimasi berdasarkan variabel jumlah penduduk yang digunakan pada pengolahan data. Hasil perhitungan regresi pada skripsi menghasilkan estimasi kebutuhan sebesar 25.051 ton per tahun. Selain regresi, analisis Location Quotient digunakan untuk melihat kecenderungan kecukupan masing-masing barang pokok pada kecamatan yang dianalisis. Interpretasi yang digunakan adalah LQ lebih dari 1 menunjukkan potensi surplus, LQ kurang dari 1 menunjukkan kecenderungan kekurangan atau kebutuhan pasokan dari luar, sedangkan LQ sama dengan 1 menunjukkan kecukupan relatif.

$$LQ = (S_i / S) / (N_i / N)$$

Perumusan strategi dilakukan dengan analisis SWOT. Faktor internal disusun dalam Internal Factor Analysis Summary (IFAS) untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan, sedangkan faktor eksternal disusun dalam

External Factor Analysis Summary (EFAS) untuk mengidentifikasi peluang dan ancaman. Tahap berikutnya menggabungkan faktor-faktor tersebut dalam matriks TOWS untuk menghasilkan alternatif strategi Strength-Opportunity, Weakness-Opportunity, Strength-Threat, dan Weakness-Threat. Posisi strategis ditentukan dari selisih nilai kekuatan dan kelemahan pada sumbu X serta selisih nilai peluang dan ancaman pada sumbu Y. Kerangka SWOT yang digunakan merujuk pada pendekatan yang dicantumkan dalam skripsi dari Rangkuti (2021).

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kondisi Transportasi Laut dan Pelabuhan Tual

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa transportasi laut menjadi moda yang sangat penting bagi Kota Tual karena struktur wilayahnya terdiri atas gugusan pulau. Jaringan pelayanan perairan digunakan masyarakat untuk berpindah antarpulau dan mengangkut berbagai kebutuhan sehari-hari. Dalam kondisi eksisting, perjalanan menggunakan kapal feri dapat membutuhkan waktu sekitar 5-10 jam, sedangkan kapal cepat sekitar 1,5 jam untuk lintasan tertentu. Pelayanan tersebut masih bergantung pada ketersediaan kapal dan kondisi pelabuhan.

Aktivitas Pelabuhan Tual telah dapat melayani kapal dengan ukuran yang relatif besar; skripsi mencatat kapal dengan panjang sekitar 157 meter dan GT 12.029. Namun, keberadaan kapal besar belum secara otomatis menjamin pemerataan distribusi ke pulau-pulau yang lebih kecil. Permasalahan utama terletak pada frekuensi layanan, keterbatasan kapal yang dapat menjangkau masyarakat pulau, dan kualitas fasilitas utama maupun fasilitas penunjang kepelabuhanan.

Tabel 1. Ruang Tunggu Penumpang

Ruang	Kebutuhan
Ruang Tunggu Penumpang	300 m ²
Ruang Areal Pelabuhan	5 320 m ²
Loket Penjualan Kartis	4 m ²
Toilet	Min 5.6 m ²

Sumber :Hasil analisis 2018

Kondisi fasilitas pelabuhan berpengaruh langsung terhadap kelancaran bongkar muat dan waktu pelayanan. Ruang tunggu, areal pelabuhan, loket, toilet, ruang administrasi, ruang kasir, ruang kepala pelabuhan, ruang tiket, dan fasilitas penunjang lainnya merupakan bagian dari kebutuhan dasar pelayanan. Peningkatan fasilitas tersebut diharapkan menurunkan hambatan operasional serta mendukung lalu lintas barang dalam pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat. Dengan demikian, strategi pengembangan kapal penyeberangan tidak dapat dipisahkan dari peningkatan kualitas prasarana pelabuhan.

Tabel 2. Luas Kantor Pelabuhan

Ruang	Kebutuhan
Ruang Administrasi	5 m ² /Orang
Ruang Kasir	4 m ² /Orang
Ruang Kepala Pelabuhan	15 m ² /Orang
Ruang Tiket	4 m ² /Orang
Pantry	Min 5.0 m ²
Ruang Tunggu	5 m ² /Orang
Toilet Staff	Min 3.0 m ²
Toilet Umum	Min 5.0 m ²

Sumber :Hasil analisis, 2018

Ketergantungan pada jalur laut juga terlihat dari jenis barang yang diangkut melalui dermaga, mulai dari kebutuhan sehari-hari hingga bahan penting seperti kayu, semen, seng, pupuk, dan LPG. Skripsi menunjukkan bahwa kapal kargo dan kapal kontainer menjadi moda utama distribusi barang yang masuk ke Kota Tual. Kondisi ini menempatkan pelabuhan sebagai simpul distribusi yang tidak hanya melayani penumpang, tetapi juga menjadi penghubung utama rantai pasok wilayah.

3.2. Peran Transportasi Laut dalam Distribusi Logistik

Peran transportasi laut dalam pemenuhan kebutuhan logistik di Kota Tual terlihat pada dua fungsi utama. Pertama, transportasi laut menghubungkan Kota Tual dengan daerah pemasok di luar wilayah. Kedua, transportasi laut menjadi penghubung antara pelabuhan utama dengan masyarakat yang berada pada pulau dan kecamatan yang tidak seluruhnya dapat dilayani secara efektif melalui transportasi darat. Oleh karena itu, peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan dan keterpaduan antarmoda menjadi bagian dari kebutuhan pengembangan.

Pembangunan infrastruktur transportasi di Pelabuhan Tual diarahkan untuk membangun konektivitas antarkota, antarp provinsi, antarkabupaten, antarpulau, dan antarwilayah. Konektivitas tersebut dibutuhkan agar simpul distribusi barang tidak berhenti pada ibu kota atau kecamatan yang mempunyai aksesibilitas lebih baik. Dalam perspektif logistik, simpul pelabuhan harus terhubung dengan jaringan jalan dan pusat distribusi sehingga komoditas dapat bergerak dari pelabuhan menuju pasar dan permukiman masyarakat.

Hasil analisis skripsi menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara ketersediaan dan kebutuhan barang logistik. Ketersediaan yang digunakan dalam kesimpulan penelitian sebesar 22.557 ton per tahun, sedangkan kebutuhan berdasarkan hasil perhitungan regresi sebesar 25.051 ton per tahun. Dengan demikian terdapat kesenjangan sekitar 2.494 ton per tahun. Kondisi ini menjadi dasar argumentasi bahwa kapasitas layanan transportasi laut perlu ditingkatkan, terutama untuk memperbesar kemampuan suplai dan memperluas jangkauan distribusi.

Keterbatasan distribusi juga dapat menyebabkan perbedaan harga antara pusat kabupaten dan wilayah pulau. Skripsi menyebutkan bahwa ketidakseimbangan kemampuan suplai dapat membuat harga barang di pulau meningkat beberapa kali dibandingkan wilayah kabupaten. Temuan tersebut menunjukkan bahwa transportasi laut bukan hanya masalah mobilitas, tetapi juga berhubungan dengan akses masyarakat terhadap barang, struktur biaya, dan stabilitas kegiatan ekonomi lokal.

3.3. Analisis Pemenuhan Kebutuhan Barang dan Location Quotient

Analisis pemenuhan kebutuhan dilakukan terhadap lima kecamatan, yaitu Pulau Dullah Utara, Pulau Dullah Selatan, Tayando Tam, Pulau-Pulau Kur, dan Kur Selatan. Barang yang dianalisis dalam tabel kebutuhan meliputi beras, tepung terigu, minyak goreng, gula pasir, garam, minyak tanah, sabun cuci, telur ayam, dan tekstil. Distribusi setiap komoditas berbeda karena dipengaruhi oleh jumlah penduduk, lokasi pusat distribusi, jarak tempuh, dan ketersediaan sarana angkut.

Nilai Location Quotient digunakan untuk melihat kecenderungan kecukupan barang pada tingkat kecamatan. Hasil naratif skripsi menyatakan bahwa beberapa komoditas, khususnya minyak goreng, garam, sabun cuci, beras, minyak tanah, dan tekstil, masih memerlukan peningkatan jumlah pasokan atau dukungan distribusi. Nilai LQ pada beberapa komoditas berada di sekitar satu, sehingga perbedaan kecil dalam pasokan dan kebutuhan dapat memengaruhi status kecukupan pada masing-masing kecamatan.

Temuan tersebut memperlihatkan bahwa kebijakan distribusi tidak cukup hanya menambah jumlah barang pada tingkat kota. Distribusi harus mempertimbangkan lokasi tujuan dan kebutuhan spesifik masing-masing kecamatan. Apabila suplai hanya terkonsentrasi pada wilayah yang mempunyai aksesibilitas baik, maka total barang yang tersedia di Kota Tual belum tentu mencerminkan kecukupan pada pulau yang lebih jauh. Oleh sebab itu, pengembangan kapal penyeberangan perlu disertai dengan perencanaan rute dan jadwal yang berorientasi pada kebutuhan tiap wilayah.

3.4. Analisis Faktor Internal dan Eksternal

Analisis SWOT disusun berdasarkan empat variabel yang digunakan dalam penelitian. Faktor internal yang diposisikan sebagai kekuatan adalah lokasi pusat distribusi dan jarak tempuh, sedangkan kelemahan terdiri atas ketersediaan produk dan biaya transportasi. Faktor eksternal yang menjadi peluang adalah posisi Kota Tual dalam kawasan strategis nasional dan dukungan pemerintah pusat serta provinsi. Ancaman yang diidentifikasi adalah besarnya kebutuhan anggaran pembangunan infrastruktur di kawasan perbatasan dan ketergantungan pasokan pada Makassar serta Surabaya.

Tabel 2. Ringkasan faktor internal (IFAS)

Faktor strategis internal	Bobot	Skor	Nilai	Penilaian
Kekuatan: lokasi pusat distribusi	0,5	4	1	Sangat penting
Kekuatan: jarak tempuh	0,5	3	0,45	Penting
Jumlah kekuatan			1,45	
Kelemahan: ketersediaan produk	0,6	1	0,15	Penting
Kelemahan: biaya transportasi	0,4	2	0,3	Penting
Jumlah kelemahan			0,45	

Sumber: Hasil analisis skripsi tahun 2021; nilai ditampilkan sebagaimana tercantum pada naskah sumber.

Tabel 3. Ringkasan faktor eksternal (EFAS)

Faktor strategis eksternal	Bobot	Skor	Nilai	Penilaian
Peluang: Kota Tual masuk kawasan strategis nasional	0,7	4	2,8	Sangat penting
Peluang: dukungan pemerintah pusat dan provinsi	0,5	4	2	Penting
Jumlah peluang			4,8	
Ancaman: pembangunan infrastruktur membutuhkan anggaran tinggi	0,75	2	1,5	Sangat penting
Ancaman: ketergantungan dengan Makassar dan Surabaya	0,15	2	0,3	Tidak penting
Jumlah ancaman			1,8	

Sumber: Hasil analisis yang dicantumkan dalam skripsi.

Berdasarkan nilai yang digunakan dalam skripsi, selisih faktor internal diperoleh dari kekuatan dikurangi kelemahan, yaitu $1,45 - 0,45 = 1$. Selisih faktor eksternal diperoleh dari peluang dikurangi ancaman, yaitu $4,8 - 1,8 = 3$. Posisi tersebut menghasilkan koordinat $X = 1$ dan $Y = 3$ sehingga berada pada Kuadran I. Posisi Kuadran I menunjukkan bahwa strategi yang diprioritaskan adalah strategi Strength-Opportunity, yaitu menggunakan kekuatan yang tersedia untuk memanfaatkan peluang pengembangan.

3.5. Formulasi Strategi Pengembangan Kapal Penyeberangan

Matriks SWOT menghasilkan empat kelompok strategi. Strategi Strength-Opportunity menjadi prioritas karena posisi analisis berada pada Kuadran I. Namun, strategi Weakness-Opportunity, Strength-Threat, dan Weakness-Threat tetap relevan sebagai langkah pendukung apabila kondisi internal atau eksternal berubah. Ringkasan strategi yang dihasilkan ditampilkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Formulasi strategi berdasarkan matriks SWOT

Strategi	Arah tindakan
S-O	Meningkatkan kualitas sarana dan prasarana distribusi; mengembangkan infrastruktur logistik kepelabuhanan melalui kerja sama pemerintah daerah dan pusat; meningkatkan sarana transportasi darat dan laut; melibatkan masyarakat pada sektor perdagangan dan jasa.
W-O	Mengembangkan kawasan strategis nasional untuk memperkuat distribusi; mendorong dukungan pemerintah daerah terhadap sarana transportasi darat; meningkatkan fasilitas kepelabuhanan untuk mendukung distribusi melalui jalur laut.
S-T	Membangun infrastruktur kawasan perbatasan; mengendalikan arus impor dan ekspor barang logistik; memaksimalkan distribusi melalui keterpaduan transportasi darat dan laut.
W-T	Mendistribusikan barang secara tepat sesuai kebutuhan kecamatan; mengendalikan arus barang dari dan ke luar wilayah; meningkatkan fasilitas pelabuhan untuk menekan biaya distribusi.

Sumber: Diolah dari matriks SWOT pada skripsi.

Prioritas pertama adalah peningkatan kualitas sarana dan prasarana. Peningkatan tersebut meliputi fasilitas pelabuhan yang mendukung pelayanan penumpang dan barang, ruang penumpukan, akses ke dermaga, serta fasilitas operasional. Infrastruktur yang lebih baik diharapkan mempercepat proses bongkar muat dan mengurangi

hambatan distribusi. Peningkatan pelabuhan juga perlu dihubungkan dengan jaringan jalan agar barang yang tiba melalui laut dapat diteruskan ke pusat distribusi dan pasar.

Prioritas kedua adalah peningkatan moda kapal perintis atau kapal penyeberangan yang mampu melayani masyarakat pulau secara terprogram. Skripsi menekankan kebutuhan kapal yang dapat beroperasi secara rutin untuk mengangkut barang logistik sesuai kebutuhan masyarakat. Penambahan kapasitas layanan tidak hanya berarti menambah jumlah kapal, tetapi juga mengatur jadwal, rute, dan keterhubungan antarpulau agar distribusi tidak berhenti pada pelabuhan utama.

Prioritas ketiga adalah pembukaan atau penguatan jalur pelayanan menuju pulau-pulau yang memiliki sumber daya alam dan wilayah yang belum memperoleh akses memadai. Jalur tersebut penting dalam dua arah: membawa barang kebutuhan dari pusat distribusi ke masyarakat serta membawa hasil produksi lokal menuju pasar yang lebih luas. Dengan demikian, kapal penyeberangan berfungsi sebagai sarana distribusi sekaligus penggerak aktivitas ekonomi wilayah.

Prioritas keempat adalah penguatan dukungan pemerintah. Pengembangan prasarana transportasi laut di wilayah perbatasan memerlukan anggaran yang besar, sehingga kerja sama antara pemerintah daerah, pemerintah provinsi, dan pemerintah pusat menjadi penting. Dukungan kebijakan dibutuhkan untuk pembangunan dermaga, fasilitas keselamatan, pengembangan pelabuhan pendukung tol laut, serta penguatan konektivitas dengan jaringan pelayanan nasional.

Prioritas kelima adalah pelibatan masyarakat dalam kegiatan perdagangan dan jasa. Pengembangan transportasi yang hanya berorientasi pada infrastruktur berisiko tidak memberikan dampak optimal apabila tidak diikuti peningkatan aktivitas ekonomi lokal. Pelibatan masyarakat dapat dilakukan melalui penguatan pusat distribusi, pengelolaan pasar, jasa angkut lokal, serta pemanfaatan peluang perdagangan yang muncul dari peningkatan konektivitas.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa pengembangan kapal penyeberangan di Kota Tual harus ditempatkan dalam kerangka sistem logistik wilayah. Kapal, pelabuhan, jalan, pusat distribusi, dan jadwal layanan merupakan satu kesatuan. Apabila salah satu unsur tidak memadai, maka peningkatan kapasitas pada unsur lainnya belum tentu mampu menyelesaikan masalah distribusi. Karena itu, strategi Strength-Opportunity yang dihasilkan perlu diterjemahkan menjadi program yang terukur, berurutan, dan terintegrasi.

Tabel 5. Arah prioritas pengembangan transportasi laut di Kota Tual

Prioritas	Program utama	Tujuan
1	Pembangunan dan perbaikan prasarana transportasi laut	Meningkatkan kualitas pelayanan dan kelancaran bongkar muat
2	Peningkatan moda kapal perintis/penyeberangan	Menambah kapasitas dan frekuensi distribusi barang ke masyarakat pulau
3	Pembukaan jalur pelayanan ke pulau potensial	Memperluas akses kebutuhan dan pemasaran hasil sumber daya lokal
4	Peningkatan dukungan anggaran pemerintah	Mempercepat pembangunan infrastruktur kawasan kepulauan/perbatasan
5	Penguatan konektivitas dan peran masyarakat	Mendorong perdagangan, jasa, dan distribusi yang lebih merata

Sumber: Diolah dari arahan pengembangan transportasi laut pada skripsi.

3.6. Implikasi Pengembangan

Temuan penelitian mempunyai implikasi bahwa keberhasilan pengembangan kapal penyeberangan perlu diukur dari kemampuan layanan menjangkau masyarakat, bukan hanya dari jumlah armada atau kapasitas pelabuhan. Indikator yang relevan antara lain peningkatan frekuensi layanan, penurunan waktu tunggu, bertambahnya wilayah yang terlayani, menurunnya kesenjangan antara kebutuhan dan ketersediaan barang, serta terkendalinya biaya distribusi.

Perencanaan juga perlu mempertimbangkan karakter lima kecamatan yang mempunyai kebutuhan dan aksesibilitas berbeda. Wilayah dengan nilai kecukupan komoditas lebih rendah harus menjadi prioritas dalam penjadwalan distribusi. Pendekatan ini dapat membantu memastikan bahwa tambahan kapal atau peningkatan fasilitas memberikan manfaat langsung terhadap kecukupan barang pada tingkat kecamatan.

Hasil SWOT menunjukkan peluang kebijakan yang cukup kuat karena Kota Tual ditempatkan sebagai kawasan strategis dan memperoleh dukungan pemerintah. Kekuatan tersebut perlu dimanfaatkan untuk mengatasi

kelemahan berupa keterbatasan ketersediaan produk dan biaya transportasi. Apabila pengembangan dilakukan secara konsisten, peningkatan layanan kapal penyeberangan dapat memperkuat konektivitas, mengurangi ketergantungan pada simpul distribusi tertentu, dan meningkatkan ketahanan logistik wilayah.

4. Kesimpulan

Transportasi laut mempunyai peran utama dalam menunjang distribusi barang logistik di Kota Tual, tetapi jangkauan pelayanan belum merata ke seluruh wilayah kepulauan. Hasil analisis yang digunakan dalam skripsi menunjukkan ketersediaan barang logistik sebesar 22.557 ton per tahun, sedangkan kebutuhan diperkirakan 25.051 ton per tahun, sehingga masih terdapat kesenjangan pemenuhan sekitar 2.494 ton per tahun. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya peningkatan kapasitas dan keteraturan pelayanan kapal penyeberangan atau kapal perintis, terutama untuk melayani masyarakat pulau yang belum memperoleh akses distribusi secara memadai. Analisis SWOT menghasilkan posisi pada Kuadran I dengan koordinat $X = 1$ dan $Y = 3$, sehingga strategi Strength-Opportunity menjadi prioritas. Strategi pengembangan diarahkan pada peningkatan kualitas sarana dan prasarana, pembangunan serta pengembangan infrastruktur logistik kepelabuhanan melalui kerja sama pemerintah daerah dan pusat, peningkatan moda kapal perintis dan keterpaduan transportasi darat-laut, pembukaan jalur pelayanan ke pulau-pulau potensial, serta pelibatan masyarakat pada kegiatan perdagangan dan jasa. Penerapan strategi tersebut diharapkan memperkuat konektivitas dan pemerataan distribusi barang logistik di Kota Tual. Penelitian berikutnya dapat memperbarui data kebutuhan, frekuensi kapal, biaya distribusi, dan kapasitas armada agar strategi pengembangan dapat diuji dengan kondisi operasional yang lebih mutakhir.

Reference

1. Abbas Salim. 2006. "Manajemen Transportasi". Jakarta ; Raja Grafindo
2. Abdullah, Muhammad Maulana, and Mary Handoko. 2012. "Pengembangan Logistic Information System Integrasi B2B Pengeluaran Peti Kemas Impor." Jurnal Sarjana ITB bidang Teknik Elektro dan Informatika 1.3
3. Gunawan Herry. 2014. "Pengantar Transportasi dan Logistik". Jakarta; Rajawali Pers.
4. Haryotojo Bimo. 2015. "Analisis Pengaruh Kinerja Logistik Pemasok Terhadap Kinerja Bisnis" Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Diponegoro.
5. Hermawan, Ari W (2019) Proses Pembongkaran Muatan Curah Kering Yang Dilakukan Oleh Pt. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Di Terminal Jambud (<http://repository.unimar-amni.ac.id/1445/>)
6. Jurnal Maritim. 2016. "Indonesia Maritime Cognition".
7. Jusna 2016. "Peranan Transportasi Laut dalam Menunjang Arus Barang dan Orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna". Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Haluoleo Kendari.
8. Kabupaten Maluku Dalam Angka Tahun 2016.
9. Laporan Akhir Pengembangan Transportasi Laut di Kawasan Indonesia Timur, 2012
10. Mulyadi Dedi. "pengembangan sistem logistik yang efisien dan efektif dengan pendekatan supply chain management". Jurnal Riset Industri bidang Kementerian Perindustrian 2011.
11. Sadono Sukirno. 2006. "Pengantar Teori Mikro Ekonomi". Jakarta ; Edisi Ketiga Raja Grafindo, Persada.
12. Samuel, Jinca, and Wunas Shirley. "Sistem Jaringan Transportasi Logistik Kawasan Perbatasan Provinsi Papua dengan Papua New Guinea". Jurnal Transportasi Vol. 10. 2010.
13. Siregar, Muchtarudin. 2012. Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
14. Widjaja Tunggal, Amin. "Manajemen Logistik dan Supply Chain Management." Jakarta: Harvarindo (2009).
15. Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional
16. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
17. <https://tualkota.bps.go.id/>, (diakses pada tanggal 16 November 2022)
18. <https://www.bptdmaluku.com/profil-pelabuhan-tual/>, (diakses pada tanggal 16 November 2022).