

PERAN PELABUHAN PENYEBERANGAN SALAWATI TERHADAP AKSESIBILITAS DAN AKTIVITAS EKONOMI DISTRIK SALAWATI TENGAH KABUPATEN RAJA AMPAT

THE ROLE OF SALAWATI FERRY PORT ON ACCESSIBILITY AND ECONOMIC ACTIVITIES OF CENTRAL SALAWATI DISTRICT, RAJA AMPAT REGENCY

Muh. Akhsan Samaila¹, M.M. Lanny W. Pandjaitan², Lukas³

ABSTRACT

Central Salawati District, Raja Ampat Regency faces connectivity and accessibility challenges characterized by dependence on traditional sea transportation with low shipping safety aspects and limited carrying capacity. In response to these problems, the government built the Salawati Ferry Port to support the implementation of ferry transportation. Then, this study analyzes the role of the ferry port on accessibility and economic activity in Central Salawati District using qualitative descriptive methods with operational data from January 2025 to April 2026. The results show that the existence of the Salawati Ferry Port is able to improve accessibility and inter-island connectivity characterized by increased population mobility, improved shipping safety aspects, and reduced costs and travel time compared to traditional sea transportation modes. Economically, the Salawati Ferry Port encourages the distribution of goods, facilitates the distribution of commodities and logistics, and expands public access to educational facilities, health, and government services in Sorong City. Thus, the Salawati Ferry Port plays a strategic role as a transportation hub and driver of the regional economy.

Keywords: *Regional Accessibility, Economic Activity, Inter-Island Connectivity, Shipping Safety, Ferry Transportation*

¹Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur (PSPPI), Fakultas Teknik, Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, MUH.12025008069@student.atmajaya.ac.id

²Program Studi Teknik Elektro, Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, mm.lanny@atmajaya.ac.id

³Atma Jaya Artificial Intelligence Center (AJAIC), Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, lukas@atmajaya.ac.id

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat bergantung pada infrastruktur transportasi laut guna menjamin konektivitas antarwilayah. Pelabuhan penyeberangan sebagai salah satu infrastruktur transportasi laut memiliki peran vital sebagai simpul pergerakan moda transportasi yang menghubungkan wilayah yang terpisah oleh perairan^[14]. Prasarana sistem jaringan transportasi dalam hal ini pelabuhan penyeberangan merupakan komponen penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi sehingga mampu meningkatkan taraf hidup masyarakat^[19]. Selain itu, infrastruktur transportasi yang memadai secara langsung memengaruhi aksesibilitas wilayah dan integrasi ekonomi regional^[16].

Wilayah Papua memiliki tantangan aksesibilitas yang lebih kompleks mengingat kondisi geografis yang di dominasi oleh pegunungan, hutan hujan tropis dan perairan. Kabupaten Raja Ampat sebagai salah satu kabupaten dengan gugusan kepulauan di Provinsi Papua Barat Daya menghadapi tantangan konektivitas dan aksesibilitas, khususnya bagi masyarakat di Distrik Salawati Tengah yang mengandalkan transportasi laut tradisional dengan aspek keselamatan pelayaran yang rendah dan kapasitas angkut yang terbatas. Kondisi wilayah mempertegas Distrik Salawati Tengah memiliki potensi besar dalam pemanfaatan ruang untuk pembangunan infrastruktur transportasi^[4]. Selain itu, indeks aksesibilitas wilayah kepulauan Papua masih tergolong rendah dibandingkan dengan wilayah lain di Indonesia, sehingga perlu adanya pemerataan konektivitas^[12].

Guna mengatasi keterbatasan aksesibilitas di Distrik Salawati Tengah, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan membangun Pelabuhan Penyeberangan Salawati yang terletak di Desa Kalobo, Distrik Salawati Tengah. Pembangunan pelabuhan dimulai pada tahun 2021 dan selesai pada tahun 2023. Pelabuhan Penyeberangan Salawati melayani angkutan penyeberangan dengan rute

pelayaran Kota Sorong-Kalobo (pergi-pulang). Kehadiran Pelabuhan Penyeberangan Salawati merupakan implementasi nyata dari arah kebijakan pemerintah yang menekankan pemerataan pembangunan infrastruktur untuk mewujudkan konektivitas antarwilayah guna mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar^[5] serta pengurangan kesenjangan antarwilayah sebagai prioritas utama dalam kerangka Asta Cita pemerintahan yang baru^[6].

Keberadaan pelabuhan juga secara signifikan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi dan berpengaruh terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) daerah melalui peningkatan volume perdagangan dan mobilitas faktor produksi^[15]. Dampak lain pembangunan prasarana transportasi laut yaitu akses terhadap fasilitas kesehatan dan kesempatan mendapatkan pekerjaan di kawasan pelabuhan dengan menjadi pedagang maupun tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Selain itu, pelabuhan juga berperan sebagai katalisator bagi sektor perdagangan, terutama untuk produk hasil laut seperti ikan, udang, dan produk olahan lainnya yang diekspor ke pasar internasional^[3].

Guna mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang baik selain moda transportasi, keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati sangat penting guna mendukung penyelenggaraan angkutan penyeberangan. Sistem transportasi laut yang baik dapat memberikan rasa aman dan nyaman dalam menggunakan moda transportasi laut dan meningkatkan jaminan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan. Selain itu keberadaan sistem transportasi yang efisien dan efektif dapat berdampak secara langsung terhadap perekonomian masyarakat dan mampu menurunkan biaya transportasi dan logistik di Distrik Salawati Tengah.

Berdasarkan penjelasan diatas, permasalahan utama yang menjadi fokus penelitian ini adalah keterbatasan aksesibilitas di Distrik Salawati Tengah akibat ketergantungan pada moda transportasi laut tradisional dengan aspek keselamatan pelayaran yang rendah dan kapasitas angkut yang terbatas sehingga menghambat mobilitas penduduk, distribusi komoditas lokal, serta akses masyarakat terhadap layanan dasar di Kota Sorong. Penelitian ini mengkaji peran Pelabuhan Penyeberangan Salawati dalam meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas wilayah sebagai solusi atas permasalahan tersebut, menganalisis tren pergerakan penumpang dan kendaraan pada periode operasional 2025–2026 beserta proyeksinya hingga tahun 2035, serta mengevaluasi dampak keberadaan pelabuhan terhadap aktivitas ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di Distrik Salawati Tengah.

2. STUDI LITERATUR

2.1 Pelabuhan Penyeberangan dan Fungsinya

Pelabuhan penyeberangan adalah infrastruktur transportasi laut yang berperan sebagai penghubung antarwilayah kepulauan, sekaligus menjadi simpul jaringan transportasi yang mendukung kelancaran mobilitas di wilayah kepulauan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan komersial dan perintis yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya^[13].

Dalam kajian historis tentang Pelabuhan Penyeberangan Merak menyatakan bahwa pelabuhan penyeberangan memiliki peran menghubungkan antarprovinsi dalam rangka mobilisasi barang dan penumpang, memberi dampak luas terhadap masyarakat disekitarnya sekaligus menjadi aset ekonomi strategis^[7]. Selain itu, pelabuhan merupakan komponen transportasi dan penggerak ekonomi yang berperan mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produk lokal wilayah kepulauan. Hal tersebut mencerminkan pelabuhan sebagai mata rantai transportasi dan pintu gerbang industri lokal^[9].

2.2 Aksesibilitas dan Konektivitas Wilayah

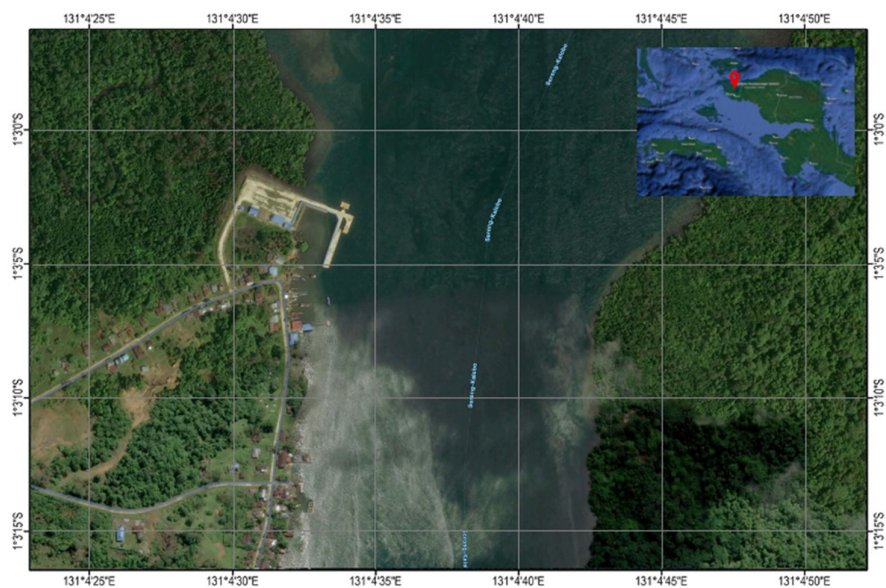
Konsep aksesibilitas dalam perencanaan transportasi berdasarkan pada kemudahan untuk mencapai suatu lokasi dengan menggunakan moda transportasi yang tersedia. Selain itu, definisi aksesibilitas merupakan ukuran kenyamanan dan kemudahan mencapai lokasi melalui sistem jaringan transportasi^[19]. Semakin tinggi aksesibilitas suatu wilayah, semakin besar pula potensi ekonomi yang dapat dikembangkan, sehingga hubungan keduanya bersifat linear. Peningkatan aksesibilitas pelabuhan secara langsung mendukung kelancaran arus barang dan peningkatan konektivitas kawasan sejalan dengan pembangunan infrastruktur transportasi darat^[18]. Dengan kata lain, aksesibilitas yang baik juga didukung dengan ketersediaan infrastruktur yang baik^[10]. Hal tersebut menunjukkan korelasi positif antara konektivitas sistem transportasi laut dan darat terhadap kinerja pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi^[11].

Indeks konektivitas dan aksesibilitas wilayah kepulauan Maluku dan Papua lebih rendah jika dibandingkan dengan koridor ekonomi pada wilayah lain^[12] sehingga perlu peningkatan konektivitas melalui sarana dan prasarana infrastruktur transportasi laut. Oleh karena itu, upaya peningkatan aksesibilitas dan konektivitas menjadi landasan penting bagi keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati di Distrik Salawati Tengah.

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Objek Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Pelabuhan Penyeberangan Salawati yang berada di Desa Kalobo, Distrik Salawati Tengah, Kabupaten Raja Ampat, Provinsi Papua Barat Daya. Pelabuhan ini melayani rute pelayaran Sorong-Kalobo (kedatangan) yaitu rute yang menghubungkan Kota Sorong sebagai Ibukota Provinsi Papua Barat Daya dan Desa Kalobo sebagai gerbang masuk ke Distrik Salawati Tengah Kabupaten Raja Ampat dan rute sebaliknya yaitu rute pelayaran Kalobo-Sorong (keberangkatan).



Gambar 1. Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Salawati
(sumber : Olah Data Bing Satelite, 2026)

3.2 Solusi dan Pendekatan Penelitian

Sebagai upaya menjawab permasalahan pada penelitian ini, digunakan pendekatan analisis berbasis data operasional pelabuhan yang meliputi analisis tren pergerakan, proyeksi volume, dan

evaluasi dampak pelayanan. Pendekatan tersebut dirancang untuk memberikan gambaran yang berkesinambungan mengenai efektivitas Pelabuhan Penyeberangan Salawati dalam meningkatkan aksesibilitas serta mendukung aktivitas ekonomi masyarakat di Distrik Salawati Tengah.

Untuk mencapai sasaran penelitian, digunakan metode deskriptif kualitatif. Metode ini dipilih untuk menggambarkan kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Salawati beserta perannya terhadap aksesibilitas dan konektivitas wilayah di Distrik Salawati Tengah, Kabupaten Raja Ampat. Selain itu, pendekatan kualitatif digunakan untuk menginterpretasikan data terkait keberadaan dan fungsi pelabuhan dalam mendukung konektivitas antarpulau. Data pergerakan penumpang dan kendaraan digunakan sebagai dasar analisis, sementara interpretasinya dilakukan secara kualitatif guna mengidentifikasi faktor-faktor yang berkontribusi terhadap peran Pelabuhan Penyeberangan Salawati bagi perekonomian lokal di Distrik Salawati Tengah.

3.3 Teknik Pengumpulan dan Analisis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yaitu laporan operasional bulanan Pelabuhan Penyeberangan Salawati selama periode Januari-Desember 2025 dan Januari-April 2026 yang diperoleh dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Papua Barat. Laporan operasional bulanan berisi data pencatatan pergerakan penumpang dan kendaraan. Analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan antara lain analisis tren pergerakan penumpang dan kendaraan untuk mengidentifikasi pola pergerakan secara bulanan pada rute pelayaran Sorong-Kalobo (pergi-pulang) dengan perbandingan tahun ke tahun (*year on year*) antara data 2025 dan 2026. Pencatatan data pada tahun 2026 masih sementara berjalan sehingga untuk memperoleh nilai pergerakan periode Mei-Desember digunakan faktor musiman (F) dengan membagi jumlah total data periode Januari-Desember 2025 terhadap jumlah total data periode Januari-April 2026 atau dapat dituliskan dengan persamaan :

$$F = \frac{\text{Total Penumpang 2025 (Jan-Des)}}{\text{Total Penumpang 2025 (Jan-Apr)}} \dots\dots\dots (1)$$

Kemudian menghitung proyeksi volume pergerakan penumpang dan kendaraan hingga tahun 2035 menggunakan pertumbuhan majemuk dengan persamaan:

$$P(t) = P_0 \times (1 + r)^t \dots\dots\dots (2)$$

Dimana P(t) adalah proyeksi masing-masing volume pergerakan pada tahun ke-t, P₀ adalah volume pergerakan pada tahun dasar (base year 2026, diestimasi dari data Januari-April 2026 yang dikalikan dengan faktor musiman), dan r adalah laju pertumbuhan tahunan. Proyeksi dilakukan dalam beberapa skenario karena pada dasarnya kondisi kedepan tidak dapat diprediksi^[17]. Skenario tersebut antara lain pesimistis (-5%/tahun), moderat (-2%/tahun), dan optimistis (2%/tahun). Proyeksi volume penumpang dan kendaraan setiap skenario dianalisis berdasarkan data aktual.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Pola Pergerakan Penumpang dan Kendaraan

Data pergerakan penumpang pada rute pelayaran Sorong–Kalobo (Gambar 2) dan Kalobo-Sorong (Gambar 3) menunjukkan pola yang bervariasi sepanjang tahun 2025 maupun pada periode Januari-April 2026. Variasi tersebut menunjukkan bahwa permintaan layanan angkutan penyeberangan tidak bersifat konstan setiap bulannya karena dipengaruhi oleh faktor musiman pada periode tersebut antara lain periode libur sekolah, hari raya keagamaan, kondisi perairan serta kebutuhan perjalanan masyarakat.

Kebutuhan pelayanan angkutan penyeberangan bersifat kualitatif yang mempunyai karakteristik yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu dan tujuan perjalanan^[19].



Gambar 2. Tren Kedatangan Penumpang Rute Pelayaran Sorong-Kalobo



Gambar 3. Tren Keberangkatan Penumpang Bulanan Rute Pelayaran Kalobo-Sorong

Kedua rute menunjukkan kecenderungan yang sedikit berbeda jika dibandingkan antara periode Januari–April 2025 dan Januari–April 2026. Rute Sorong-Kalobo secara akumulatif mengalami penurunan jumlah penumpang dari 610 orang pada tahun 2025 menjadi 488 orang pada periode Januari–April 2026, atau mengalami penurunan sebesar 20% secara year on year. Sedangkan rute Kalobo-Sorong meningkat dari 609 orang menjadi 638 orang pada periode yang sama atau peningkatan sebesar 5,4% year on year.

Pergerakan penumpang pada Rute Kalobo-Sorong menunjukkan mobilitas masyarakat dari wilayah kepulauan menuju pusat pelayanan di Kota Sorong guna keperluan ekonomi, akses fasilitas pendidikan tinggi dan kesehatan serta administrasi kependudukan. Sebaliknya, rute Sorong-Kalobo mengindikasikan distribusi barang dan logistik, kunjungan keluarga maupun aktivitas pelayanan daerah di Distrik Salawati Tengah.

Pada aspek kendaraan, kedua rute pelayaran menunjukkan kecenderungan penurunan pada periode Januari-April 2026 jika dibandingkan pada periode yang sama tahun 2025. Rute Sorong-Kalobo mengalami penurunan dari total jumlah 279 unit kendaraan menjadi 156 unit (Gambar 4), sedangkan rute sebaliknya Kalobo-Sorong menurun dari total jumlah 265 unit menjadi 251 unit (Gambar 5). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pergerakan kendaraan tidak sejalan dengan pergerakan penumpang. Penurunan volume kendaraan dapat mengindasikan berkurangnya aktivitas distribusi barang, keterbatasan muatan, biaya operasional dan pengaruh kondisi cuaca.



Gambar 4. Tren Pergerakan Kendaraan Rute Pelayaran Sorong-Kalobo

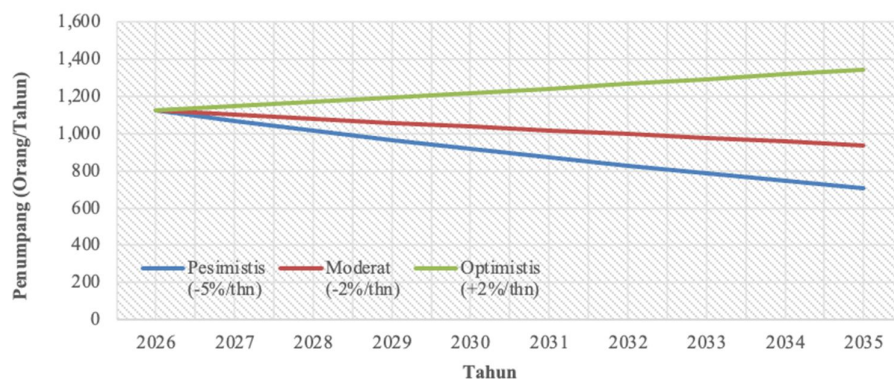


Gambar 5. Tren Pergerakan Kendaraan Rute Pelayaran Kalobo-Sorong

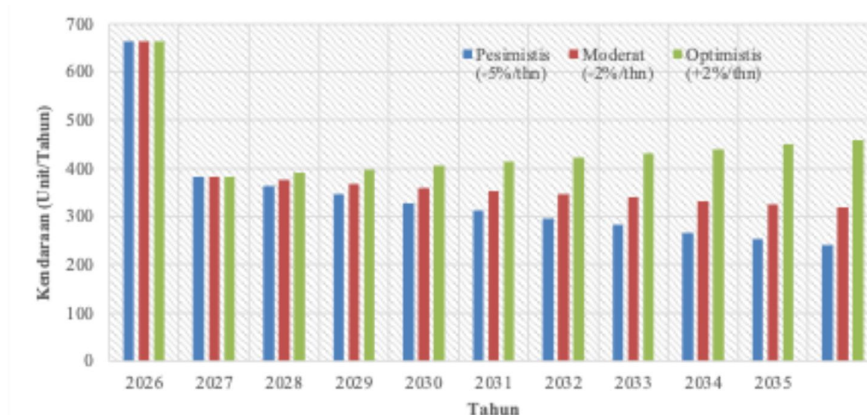
Pergerakan penumpang dan kendaraan pada kedua rute pelayaran menunjukkan bahwa layanan angkutan penyeberangan berperan penting dalam memperkuat konektivitas wilayah kepulauan. Peran tersebut diperkuat dengan keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati sebagai simpul transportasi yang mendukung mobilitas masyarakat dan peningkatan aksesibilitas wilayah.

4.2 Proyeksi Jumlah Penumpang dan Kendaraan Rute Pelayaran Sorong–Kalobo

Proyeksi jumlah penumpang dan kendaraan pada rute pelayaran Sorong–Kalobo menggunakan persamaan pertumbuhan majemuk dengan *base year* 2026. Estimasi tahunan diperoleh dari data periode Januari–April 2026 dikali faktor musiman. Berdasarkan observasi *year on year* pada tahun sebelumnya menunjukkan penurunan sekitar 20%. Proyeksi volume penumpang dan kendaraan dihitung menggunakan tiga skenario: Pesimistis (-5%/tahun), Moderat (-2%/tahun), dan Optimistis (+2%/tahun) seperti yang ditunjukkan pada Gambar 5 dan 6.



Gambar 6. Proyeksi Jumlah Penumpang 2026-2035 Rute pelayaran Sorong–Kalobo



Gambar 7. Proyeksi Jumlah Kendaraan 2026-2035 Rute pelayaran Sorong–Kalobo

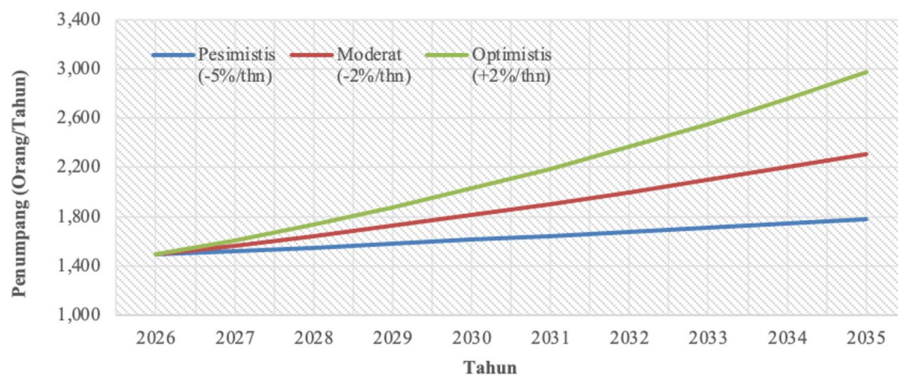
Hasil proyeksi jumlah penumpang dan kendaraan pada rute pelayaran Sorong–Kalobo menunjukkan adanya pergerakan aktivitas transportasi penyeberangan yang cukup beragam hingga tahun 2035. Pada skenario moderat dan pesimistis, jumlah penumpang diperkirakan mengalami penurunan secara bertahap, yang dapat dipengaruhi oleh perubahan pola mobilitas masyarakat, keterbatasan akses pendukung, maupun pergeseran pusat aktivitas ekonomi di wilayah Kabupaten Raja Ampat. Namun demikian, pergerakan penumpang masih memperlihatkan peluang peningkatan yang relatif stabil dari tahun ke tahun pada skenario optimistis.

Pergerakan kendaraan juga menunjukkan kecenderungan yang berbeda antar skenario. Beberapa proyeksi memperlihatkan penurunan volume kendaraan secara bertahap, sedangkan skenario lainnya menggambarkan kondisi yang lebih stabil bahkan mengalami pertumbuhan. Hal ini menunjukkan beberapa kemungkinan bahwa aktivitas transportasi penyeberangan tidak hanya dipengaruhi oleh jumlah pengguna jasa, tetapi juga pola distribusi barang, kapasitas angkut kapal, biaya operasional kendaraan serta karakteristik masyarakat kepulauan yang tidak selalu menggunakan kendaraan pribadi.

Estimasi pertumbuhan jumlah penumpang dan kendaraan memberikan gambaran bahwa Pelabuhan Penyeberangan Salawati memiliki peran strategis sebagai simpul konektivitas wilayah dalam jangka menengah hingga jangka panjang. Keberlanjutan operasional Pelabuhan Penyeberangan Salawati akan sangat dipengaruhi oleh pemeliharaan dan peningkatan infrastruktur sebagai hasil dari Standar Pelayanan Minimum (SPM) pelabuhan, penguatan sistem operasional, peningkatan frekuensi layanan angkutan penyeberangan, keteraturan jadwal dan peningkatan keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, pengelolaan pelabuhan perlu diarahkan secara adaptif agar tetap mampu melayani kebutuhan mobilitas masyarakat dan mendukung konektivitas wilayah secara optimal di masa mendatang.

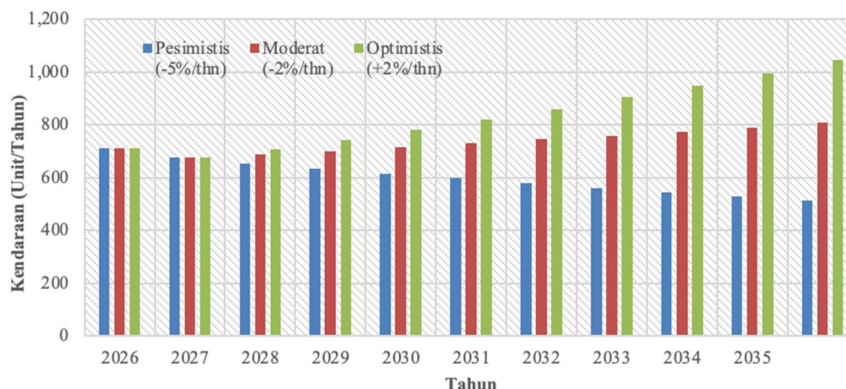
4.3 Proyeksi Jumlah Penumpang dan Kendaraan Rute pelayaran Kalobo-Sorong

Hasil estimasi jumlah penumpang dan kendaraan pada rute pelayaran Kalobo-Sorong memiliki karakteristik yang berbeda jika dibandingkan dengan rute pelayaran Sorong-Kalobo (Gambar 8 dan 9). Kecenderungan pergerakan penumpang merepresentasikan mobilitas keluar masyarakat dari wilayah Distrik Salawati Tengah menuju Kota Sorong sebagai pusat pelayanan sekaligus Ibukota Provinsi Papua Barat Daya. Peningkatan jumlah penumpang pada semua skenario perhitungan dapat diindikasikan meningkatnya kebutuhan masyarakat pada masa mendatang terhadap akses pendidikan, kesehatan, perdagangan, administrasi kependudukan maupun aktivitas sosial ekonomi lainnya di wilayah Kota Sorong.



Gambar 8. Proyeksi Jumlah Penumpang 2026-2035 Rute pelayaran Kalobo-Sorong

Perbedaan karakteristik juga terlihat dari pola pergerakan kendaraan. Pada skenario moderat dan optimistis, jumlah kendaraan cenderung lebih stabil bahkan mengalami peningkatan. Sedangkan pada skenario pesimistis jumlah kendaraan mengalami penurunan. Kondisi tersebut dapat diinterpretasikan bahwa pertumbuhan mobilitas penumpang tidak selalu diikuti peningkatan pergerakan kendaraan secara proporsional, melainkan dipengaruhi oleh faktor kapasitas kapal, pola logistik, serta karakteristik kebutuhan transportasi wilayah kepulauan.



Gambar 9. Proyeksi Jumlah Kendaraan 2026-2035 Rute pelayaran Kalobo-Sorong

Perbandingan kedua rute menunjukkan pola pergerakan yang saling melengkapi. Rute Sorong-Kalobo berperan penting dalam mendukung distribusi barang, aksesibilitas wilayah dan konektivitas pelayanan angkutan penyeberangan di Distrik Salawati Tengah, sedangkan rute Kalobo-Sorong berfungsi sebagai rute utama masyarakat Distrik Salawati Tengah untuk mengakses pusat layanan dasar di Kota Sorong. Perbedaan ini menjelaskan pertumbuhan penumpang dan kendaraan tidak selalu bergerak searah karena dipengaruhi oleh tujuan perjalanan, kebutuhan logistik, kondisi ekonomi serta karakteristik mobilitas masyarakat kepulauan.

Berdasarkan pada hasil proyeksi yang telah dilakukan, memberikan gambaran bahwa Pelabuhan Penyeberangan Salawati memiliki potensi berkembang hingga tahun 2035. Oleh karena itu, diperlukan kesiapan infrastruktur, peningkatan pelayanan operasional, dan dukungan fasilitas pelabuhan agar mampu mengakomodasi pertumbuhan permintaan layanan transportasi secara berkelanjutan.

4.4 Evaluasi Peran Pelabuhan Penyeberangan Salawati

Evaluasi dilakukan untuk mengukur efektivitas keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati dalam menjawab permasalahan aksesibilitas dan aktivitas ekonomi di Distrik Salawati Tengah

berdasarkan indikator capaian, perbandingan kondisi sebelum dan sesudah operasional pelabuhan, serta identifikasi kesenjangan yang masih perlu diatasi.

1. **Evaluasi Aspek Aksesibilitas.**

Keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati memberikan peningkatan signifikan pada tiga indikator aksesibilitas utama. Pertama, waktu tempuh perjalanan mengalami perbaikan karena KMP Kurisi sebagai kapal penyeberangan bermotor berkapasitas lebih besar mampu mempersingkat durasi perjalanan dibandingkan perahu tradisional, terutama dalam kondisi cuaca yang kurang kondusif. Kedua, aspek keselamatan pelayaran meningkat karena armada yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) memenuhi standar keselamatan pelayaran yang ditetapkan regulasi. Ketiga, biaya transportasi menurun sebesar 66,7% dari Rp95.000 (tarif *long boat*) menjadi Rp29.000 (tarif KMP Kurisi) per orang.

Namun demikian, evaluasi juga mengidentifikasi bahwa peningkatan aksesibilitas belum optimal karena frekuensi pelayaran KMP Kurisi yang masih terbatas pada satu kali pelayaran dalam sepekan. Keterbatasan ini menyebabkan masyarakat tetap memilih *long boat* dengan frekuensi tiga kali sepekan meskipun tarifnya lebih mahal dan aspek keselamatan yang rendah. Temuan ini menegaskan bahwa aksesibilitas transportasi merupakan fungsi multidimensi yang tidak hanya ditentukan oleh biaya, tetapi juga frekuensi, keteraturan jadwal, dan fleksibilitas pelayanan [19]. Rasio pemanfaatan pelabuhan terhadap total mobilitas masyarakat masih perlu ditingkatkan melalui penambahan frekuensi pelayaran sebagaimana diusulkan pada bagian solusi.

2. **Evaluasi Aspek Ekonomi.**

Dari perspektif ekonomi, Pelabuhan Penyeberangan Salawati telah menunjukkan kontribusi positif terhadap aktivitas perekonomian wilayah. Pergerakan 1.783 unit kendaraan selama periode operasional mengindikasikan adanya arus distribusi komoditas dan logistik yang difasilitasi oleh Pelabuhan Penyeberangan Salawati. Proyeksi pada rute Kalobo–Sorong juga menunjukkan tren pertumbuhan positif pada semua skenario perhitungan. Hal tersebut mengindikasikan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat lokal menuju pusat pelayanan ekonomi di Kota Sorong. Hal ini selaras dengan temuan penelitian sebelumnya bahwa infrastruktur transportasi berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan^[1] serta penggerak ekonomi lokal, terutama di daerah pesisir yang memiliki banyak sumber daya potensial^[3] seperti pada wilayah Distrik Salawati Tengah.

Meskipun demikian, evaluasi pada rute Sorong–Kalobo menunjukkan penurunan volume penumpang sebesar 20% dan penurunan volume kendaraan sebesar 44% secara *year on year* pada periode Januari–April 2026 dibandingkan periode yang sama tahun 2025. Penurunan ini perlu dicermati sebagai indikasi adanya faktor-faktor penghambat yang meliputi keterbatasan frekuensi pelayaran, fluktuasi musiman, serta kemungkinan pergeseran pola distribusi barang. Kondisi ini menunjukkan bahwa dampak ekonomi pelabuhan belum sepenuhnya optimal sehingga diperlukan langkah-langkah strategis untuk mendorong pemanfaatan pelabuhan secara lebih maksimal.

3. **Evaluasi Aspek Sosial.**

Keberadaan pelabuhan memberikan dampak sosial yang positif terhadap masyarakat Distrik Salawati Tengah, terutama dalam peningkatan akses terhadap fasilitas pendidikan tinggi, layanan kesehatan (rumah sakit), dan layanan pemerintahan di Kota Sorong. Peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar ini berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup dan pengembangan sumber daya manusia di wilayah kepulauan. Tren peningkatan jumlah penumpang pada rute Kalobo–Sorong sebesar 5,4% secara *year on year* juga memperkuat indikasi bahwa masyarakat semakin memanfaatkan pelabuhan untuk mengakses layanan di Kota Sorong.

Tabel 1. Ringkasan Evaluasi Peran Pelabuhan Penyeberangan Salawati

Indikator Evaluasi	Capaian	Status
Waktu tempuh perjalanan	Lebih singkat dibandingkan perahu tradisional (<i>long boat</i>)	Tercapai
Keselamatan pelayaran	Memenuhi standar keselamatan resmi	Tercapai
Biaya transportasi	Penurunan Biaya sebesar 66,7% (Rp95.000 → Rp29.000)	Tercapai
Frekuensi pelayaran	1×/minggu (di bawah kebutuhan masyarakat)	Belum Optimal
Akses layanan dasar (pendidikan, kesehatan, pemerintahan)	Meningkat	Tercapai
Distribusi komoditas dan logistik	Terfasilitasi (1.783 unit kendaraan)	Tercapai

Secara keseluruhan, evaluasi menunjukkan bahwa Pelabuhan Penyeberangan Salawati telah berhasil memberikan dampak positif terhadap aksesibilitas, aktivitas ekonomi, dan aspek sosial masyarakat Distrik Salawati Tengah. Namun, masih terdapat kesenjangan antara potensi pelabuhan dan realisasi pemanfaatannya, terutama terkait frekuensi pelayaran yang terbatas dan penurunan volume pada rute Sorong–Kalobo. Oleh karena itu, implementasi solusi yang telah diusulkan, khususnya peningkatan frekuensi pelayaran dan penguatan infrastruktur pendukung, menjadi prioritas untuk mengoptimalkan peran strategis Pelabuhan Penyeberangan Salawati di masa mendatang.

4.5 Usulan Solusi atas Permasalahan Aksesibilitas dan Ekonomi Wilayah

Berdasarkan analisis data eksisting operasional dan identifikasi dampak keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Salawati, ditemukan sejumlah permasalahan yang masih menghambat optimalisasi peran pelabuhan dalam meningkatkan aksesibilitas dan aktivitas ekonomi di Distrik Salawati Tengah. Permasalahan utama meliputi: frekuensi pelayaran KMP Kurisi yang masih sangat terbatas yaitu satu kali dalam sepekan, sehingga masyarakat tetap bergantung pada moda transportasi *long boat* yang memiliki tarif lebih mahal dan aspek keselamatan pelayaran yang lebih rendah; penurunan volume pergerakan kendaraan pada rute Sorong–Kalobo sebesar 44% secara year on year yang mengindikasikan belum optimalnya pemanfaatan pelabuhan untuk distribusi barang dan logistik; serta keterbatasan infrastruktur pendukung di kawasan pelabuhan yang belum sepenuhnya memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) pelabuhan penyeberangan. Guna mengatasi permasalahan tersebut, diusulkan tiga solusi strategis sebagai berikut:

1. Peningkatan Frekuensi Pelayaran Angkutan Penyeberangan.
Frekuensi pelayaran KMP Kurisi perlu ditingkatkan dari satu kali menjadi minimal dua kali dalam sepekan agar dapat mengimbangi frekuensi pelayaran *long boat* yang selama ini menjadi preferensi masyarakat. Peningkatan frekuensi pelayaran akan mendorong peralihan moda transportasi dari *long boat* ke angkutan penyeberangan resmi yang memiliki standar keselamatan lebih tinggi dan tarif yang lebih terjangkau. Penambahan frekuensi ini sejalan dengan prinsip bahwa aksesibilitas transportasi tidak hanya ditentukan oleh biaya yang terjangkau tetapi faktor ketersediaan moda dengan keteraturan jadwal pelayanan juga sangat menentukan^[19].
2. Optimalisasi Kapasitas Angkut dan Penjadwalan Berbasis Permintaan Layanan.
Analisis tren pergerakan penumpang menunjukkan adanya pola musiman yang dipengaruhi oleh periode libur sekolah, hari raya keagamaan, dan kondisi perairan. Oleh karena itu, penjadwalan pelayaran perlu disesuaikan dengan karakteristik permintaan masyarakat melalui penerapan sistem penjadwalan adaptif. Pada periode pelayanan dengan permintaan tinggi (bulan Maret–April dan Juli), frekuensi pelayaran dapat ditingkatkan, sedangkan pada periode permintaan rendah, operasional dapat disesuaikan untuk efisiensi biaya operasional angkutan penyeberangan dengan tetap mengedepankan pelayanan optimal.

3. Penguatan Infrastruktur Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi.
Peningkatan fasilitas pelabuhan perlu diarahkan pada pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pelabuhan penyeberangan yang mencakup fasilitas keselamatan, fasilitas penumpang, area bongkar muat kendaraan, serta integrasi dengan jaringan jalan darat di Distrik Salawati Tengah. Selain itu, pengembangan kawasan pelabuhan sebagai pusat distribusi komoditas lokal dapat mendorong peningkatan volume perdagangan dan aktivitas ekonomi wilayah.

5. KESIMPULAN

Pelabuhan Penyeberangan Salawati berperan strategis sebagai simpul transportasi dan penggerak ekonomi di Distrik Salawati Tengah, Kabupaten Raja Ampat. Kehadiran pelabuhan secara nyata meningkatkan aksesibilitas wilayah melalui waktu tempuh perjalanan yang lebih singkat, peningkatan standar keselamatan pelayaran, serta penurunan biaya transportasi, meskipun peningkatan aksesibilitas secara menyeluruh masih terkendala oleh frekuensi pelayaran angkutan penyeberangan yang masih terbatas.

Dari aspek ekonomi, Pelabuhan Penyeberangan Salawati mendorong peningkatan arus distribusi komoditas lokal dan logistik, sekaligus memperluas akses masyarakat terhadap layanan pendidikan, kesehatan, dan pemerintahan di Kota Sorong. Proyeksi volume pergerakan hingga tahun 2035 menunjukkan kecenderungan pertumbuhan yang lebih positif pada rute Kalobo–Sorong, mengindikasikan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat lokal seiring berkembangnya aktivitas ekonomi kawasan. Oleh karena itu, optimalisasi operasional Pelabuhan Penyeberangan Salawati memerlukan peningkatan frekuensi pelayaran, penguatan infrastruktur pendukung agar pelabuhan mampu mengakomodasi pertumbuhan permintaan layanan angkutan penyeberangan dan mendukung perkembangan wilayah Distrik Salawati Tengah.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Al Fadhil, M., Haris, A., & Muhimmah, B. R. (2022). Kaji dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan inklusif ekonomi regional. *Jurnal Magister Ekonomi Syariah*, 1(2), 87–96. <https://doi.org/10.14421/jmes.2022.012-07>
- [2]. Astija, S., & Puspitasari, A. (2019). Pengaruh pelabuhan sebagai simpul pertumbuhan terhadap pengembangan wilayah studi kasus: Pelabuhan Paelangkuta Nusantara Raha. *Jurnal Planologi*, 14(1), 16–28.
- [3]. Aziz, A., Alifah, A., Nulhakim, L. L., & Ma'ruf, M. (2025). Transformasi ekonomi di wilayah pesisir: Mengoptimalkan peran strategis pelabuhan laut dalam meningkatkan konektivitas, produktivitas, keberlanjutan, serta peluang, tantangan, dan strategi di Provinsi Banten. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 5(1), 4788–4795.
- [4]. Badan Pusat Statistik Kabupaten Raja Ampat. (2025). *Kabupaten Raja Ampat dalam angka 2025*. BPS Kabupaten Raja Ampat.
- [5]. BAPPENAS. (2019). *Rencana pembangunan nasional 2020–2024*. BAPPENAS.
- [6]. BAPPENAS. (2025). *Ringkasan rencana pembangunan jangka menengah nasional 2025–2029*. BAPPENAS.
- [7]. Dahlan, M. H. (2010). Pelabuhan penyeberangan Merak (1957–2004). *Patanjala*, 2(1), 141–156.
- [8]. Kaape, M. A. R., & Suyanto, M. (2026). Pengaruh ketersediaan aksesibilitas pelabuhan, biaya transportasi dan daya beli masyarakat terhadap efisiensi distribusi logistik pada UMKM di Kabupaten Banggai Kepulauan. *Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)*, 5(1), 2137–2144.
- [9]. Kristiyanti, M. (2023). *Pengembangan pelabuhan perikanan pantai untuk masyarakat pesisir*. CV. Pustaka STIMART-AMNI.

- [10]. Latuconsina, J., Papilaya, R. L., & Nurhaeny, A. (2024). Dampak aksesibilitas transportasi darat dalam pengembangan ekonomi wilayah pesisir berbasis sektor perikanan (Studi kasus: Pulau Ambon – Provinsi Maluku). *PAPALELE: Jurnal Penelitian Sosial Ekonomi Perikanan dan Kelautan*, 8(1), 80–87.
- [11]. Meylan, W. C., Fitri, S. A., Ridhoni, N. S., & Ramadhan, M. N. (2025). Pengaruh konektivitas transportasi laut-darat dan kontribusi ekonomi Kabupaten Kepulauan Meranti terhadap kinerja Pelabuhan Tanjung Harapan. *SINERGI: Jurnal Riset Ilmiah*, 2(6), 2684–2694. <https://doi.org/10.62335/sinergi.v2i6.1339>
- [12]. Mustakim, A., Nur, H. I., & Agustinus, H. (2017). Analisis indeks konektivitas dan aksesibilitas wilayah kepulauan: Studi kasus Kepulauan Maluku dan Papua. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 8(1), 59–68. <https://doi.org/10.30649/japk.v8i1.56>
- [13]. Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan*. Pemerintah Republik Indonesia.
- [14]. Pemerintah Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010–2025*. Pemerintah Republik Indonesia.
- [15]. Rakhman, A., Neneng, & Saputri, A. (2020). Analisis pengaruh keberadaan pelabuhan terhadap perekonomian di Pulau Sulawesi. *PENA Teknik: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 5(2), 54–63.
- [16]. Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge.
- [17]. Schnaars, P., & Topol, M. T. (1987). The use of multiple scenarios in sales forecasting: An empirical test. *International Journal of Forecasting*, 3(3–4), 405–419.
- [18]. Suryana, H. (2020). Aksesibilitas Pelabuhan Kuala Tanjung dalam mendukung kelancaran arus barang di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei, Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Media Teknik dan Sistem Industri*, 4(2), 91–99. <https://doi.org/10.35194/jmtsi.v4i2.1058>
- [19]. Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi* (Edisi ke-2). Penerbit ITB.
- [20]. Utomo, B. T. (2019). Pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Sinjai. *URSJ*, 1(2), 50–57.