



## Potensi Pusat Konsolidasi Pengangkutan untuk Regional Asia Pasifik: Suatu Analisis Kinerja *A Potential Freight Consolidation Center for Asia Pacific Regional Hub: An Importance Performance Analysis*

Imam Sadjiono<sup>1)</sup>, Bambang Istijab<sup>2)</sup>, Johny Malisan<sup>\*3)</sup>

<sup>1,2)</sup> Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

<sup>3)</sup> Peneliti Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Jakarta

### Abstrak

Pergerakan barang antar pulau-pulau saat ini lebih banyak dilakukan dengan sistem kontenerisasi. Ini disebabkan karena petikemas lebih efisien dan efektif dan memberi jaminan keamanan terhadap barang yang diangkut. Keunggulan tersebut perlu didukung oleh sistem pengangkutan yang terencana sehingga konsolidasi barang di pelabuhan akan memberi jaminan akan efisiensi dan efektivitas transportasi. Dampak positif konsolidasi antara lain *shipper* akan memperoleh tarif yang rendah, dan *shipping line* akan memperoleh jaminan ketersediaan barang. Pelabuhan Tarakan dibawah pengelolaan PT Pelindo IV terus berbenah diri untuk dikembangkan menjadi pelabuhan tempat konsolidasi muatan terutama dalam berhadapan dengan kawasan Asia Pasifik. Untuk mewujudkan hal tersebut penulis melakukan pengumpulan data melalui observasi, opini, dan dokumentasi yang selanjutnya dianalisis dengan pendekatan kuantitatif dengan menggunakan metode analisis IPA (*Importance Performance Analysis*). Hasilnya disandingkan dengan perkembangan data kinerja operasional pelabuhan untuk melihat kondisi yang diharapkan agar pelabuhan mampu memberikan pelayanan secara efisien dan efektif. Hasil analisis dan evaluasi menunjukkan bahwa masih terdapat *gap* yang perlu diperbaiki terutama aspek sarana, prasarana dan SDM. Hal ini perlu menjadi perhatian penting bagi pengelola pelabuhan sehingga mampu menghadapi persaingan dengan pelabuhan lain dan dapat menekan biaya logistik yang masih cukup tinggi.

Kata kunci : konsolidasi muatan, barang, peti kemas, Kalimantan Utara, analisis *important performance*

### Abstract

*The process of shipping and moving goods between islands is now mostly under container systems. This is because containers are more efficient and effective and guarantee security of goods. These advantages need to be supported by a planned transportation system so that the consolidation of goods in the port will guarantee the efficiency and effectiveness of transportation. Positive impacts of consolidation include shipper will get a low rate, and shipping lines will get guaranteed availability of goods. One of the ports facing the Pacific Ocean, one of which is the Tarakan port under the management of PT Pelindo IV, continues to improve itself to be developed into a port for cargo consolidation especially in dealing with the Asia Pacific region. To realize this, the authors collected data through observations, interviews / opinions, and documentation which was then analysed by a quantitative approach using the Importance Performance Analysis method. The results are juxtaposed with the development of port operational performance data to see the expected conditions for the port to be able to provide services efficiently and effectively. The results of the analysis and evaluation showed that there were gaps that need to be improved, especially the aspects of facilities, infrastructure and human resources. This is an important concern for port managers so they can face competition with other ports and can reduce logistics costs which are still quite high.*

*Keywords: cargo consolidation, goods, containers, North Kalimantan, important performance analysis*

\* Corresponding author. Tel: +62 348 329 43  
E-mail: joylisann@gmail.com

doi: <http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.810>

1411-0504 / 2548-4087 ©2018 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.

Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan

Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

## 1. Latar Belakang

Provinsi Kalimantan Utara dan Kalimantan merupakan wilayah yang ikut terkena dampak gejolak ekonomi global terutama dengan diberlakukannya Asean Economic Community (Masyarakat Ekonomi Asean/MEA). Untuk membangun perekonomian yang kuat, perlu dikembangkan industri yang sesuai dengan komoditas unggulan di wilayah ini. Kalimantan Utara memiliki kekuatan dibidang agroindustri, maritim dan pariwisata. Penguatan fundamental industri lokal Kalimantan Utara yang mampu berdaya saing global sejalan dengan pembangunan tol laut mengingat secara geografis wilayah ini memiliki ruang laut yang dilalui rute pelayaran internasional dengan tingkat densitas yang cukup tinggi. Konsep tol laut diciptakan untuk memperkuat konektivitas jalur pelayaran antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) serta mempermudah akses perdagangan dengan negara-negara Pasifik Selatan dan Asia Timur. Oleh karena itu diperlukan peningkatan pembangunan infrastruktur transportasi yang memadai dalam menghubungkan daerah penghasil pertanian, perkebunan, perikanan dengan tempat pengolahan dan area industri (Wuri Anny Yumantin, 2016). Untuk KTI beberapa infrastruktur pelabuhan yang harus dibangun antara lain Jayapura, Sorong, Manokwari, Ambon, Bitung, Kendari, Makassar dan Tarakan. Pembangunan dan perbaikan fasilitas pelabuhan yang telah ada menjadi mutlak agar kondisi prasarana transportasi laut merata di seluruh Indonesia sehingga dengan mudah dapat disinggahi kapal-kapal reguler dengan ukuran kapasitas yang sama. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Heru Sutomo dan Joewono Soemardjito (2012) menunjukkan bahwa kinerja pelayanan pelabuhan nasional Indonesia tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur dan fasilitas bongkar-muat. Kinerja pelabuhan Indonesia saat ini diukur dengan indikator layanan dan utilitas pelabuhan. Kinerja pelabuhan nasional Indonesia dalam hal indikator efisiensi diukur dengan tiga indikator, yaitu: (1) layanan armada, (2) layanan barang, dan (3) utilitas fasilitas pelabuhan. Atas dasar ini maka pelabuhan yang mampu menunjukkan performansi ketiga hal tersebut memiliki potensi besar untuk menjadi pelabuhan hub dalam mendukung perdagangan luar negeri dan sistem logistik nasional.

Beroperasinya tol laut diharapkan akan dapat mendorong pengendalian inflasi di berbagai daerah, utamanya di Kawasan Timur Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah terus berupaya membangun jaringan infrastruktur sampai ke daerah yang sulit dijangkau oleh pelayaran konvensional sekalipun, agar distribusi barang merata dan dapat menekan disparitas harga serta menekan biaya logistik yang cukup tinggi. Hal ini dilakukan juga agar dapat melayani jumlah kapal yang terus bertambah seiring dengan peningkatan pangsa muatan dalam negeri. Konektivitas melalui program tol laut mulai menunjukkan hasil positif. Menurut catatan BPS volume barang yang diangkut kapal laut untuk periode Januari-Februari 2016 mencapai 39,73 juta ton, meningkat 9,01 % dibandingkan Januari-Februari 2015 yang tercatat 36,45 juta ton. Jika periode 2015 ini dibanding dengan periode yang sama tahun 2014, terlihat volume angkutan barang hanya naik 0,5 persen. Selanjutnya, penumpang angkutan untuk Januari-Februari 2016 sebanyak 2,91 juta orang atau meningkat 48,44 persen dibanding periode yang sama pada tahun 2015 yang hanya berjumlah 1,96 juta penumpang. Menurut Suryamin (dalam Estu Suryowati, 2016), lonjakan ini hanya terjadi pada empat trayek yang beroperasi dari enam trayek tol laut yang sudah dicanangkan yaitu Tanjung Priok-Natuna, Tanjung Perak-Merauke, Tanjung Perak-Waingapu, serta Tanjung Perak-Timika. Sedangkan yang masih dalam proses adalah jalur Tanjung Priok-Biak dan Makassar-Ternate-Bacan.

Menteri Perhubungan telah menjelaskan bahwa program tol laut merupakan program yang memberikan dampak positif bagi keberlangsungan perekonomian nasional. Terutama pada kepastian pergerakan barang dan juga kepastian harga barang itu sendiri. Telah banyak pelabuhan yang diresmikan Presiden Jokowi, dilengkapi dengan fasilitas yang cukup memadai seperti tempat pengumpul atau lapangan penumpukan yang cukup luas. Sebagai bagian dari sistem transportasi laut, infrastruktur pelabuhan memiliki peranan penting dalam perdagangan dan pembangunan dengan berfungsi sebagai pintu gerbang keluar masuk barang dan penumpang di daerah dimana pelabuhan tersebut berada (*hinterland* (Jinca, 2011)). Dalam rangka hal tersebut, maka pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur transportasi laut tersebut menjadi kewajiban agar dapat memberikan jaminan pergerakan yang teratur dan terjadwal, terlebih lagi bahwa sektor transportasi di wilayah ini memberikan sumbangan rata-rata sebesar 12,7 % terhadap PDRB Kalimantan Utara meskipun baru menjadi daerah otonomi baru sejak 25 Oktober 2012. Selain itu, dampak positif lainnya adalah peningkatan kunjungan kapal dan volume barang di pelabuhan. Untuk wilayah provinsi Kalimantan Utara, peningkatan tersebut cukup signifikan untuk mewujudkan status pelabuhan sebagai pusat konsolidasi barang dimana, kunjungan kapal dan bongkar meningkat sebesar  $\pm 11,97\%$ , dan bongkar muat *general cargo* meningkat sebesar  $\pm 14,1\%$ . Melihat perkembangan ini sebagai wilayah otonom yang baru, maka perlu upaya tertentu untuk membangkitkan semangat perubahan sehingga dapat

mewujudkan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan internasional dan menjadikan pelabuhan Tarakan sebagai pusat konsolidasi barang di wilayah Kalimantan Utara. Perwujudan ini perlu diupayakan karena era persaingan transportasi yang semakin kompetitif dalam menghadapi transportasi laut global. Sebagai regulator tentunya pemerintah perlu memiliki perencanaan strategis dalam menghadapi persaingan global tersebut. Menurut Viet Linh Dang dan Gi Tae Yeo (2017) terjadinya kompetisi yang intensif terutama didorong oleh faktor-faktor seperti peningkatan tren globalisasi, petikemas, integrasi pasar, dan realokasi global modal dan angkatan kerja. Akibatnya, tren ini mengubah strategi/taktik pelabuhan berupa pengaturan, pengoperasian dan pebningkatan daya saing terutama bagi pelabuhan kontainer.

Dengan demikian maka rumusan masalah yang diangkat adalah belum adanya strategi/upaya mengimplementasikan pelabuhan sebagai pusat konsolidasi barang di wilayah Kalimantan Utara untuk mewujudkan tingkat kecukupan dan kualitas sarana prasarana pelabuhan yang memadai dan aksesibilitas dari dan ke daerah *hinterland*. Agar dapat dirumuskan strategi dan upaya perwujudan pelabuhan Tarakan sebagai pusat konsolidasi barang agar tercapai efektivitas dan efisiensi pelayanan kapal dan barang di Provinsi Kalimantan Utara.

## 2. Metode

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PK 414 Tahun 2013 merupakan perwujudan dari UU 17/2008 mengamanatkan perlunya disusun Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) sebagai kerangka kebijakan untuk memfasilitasi tercapainya visi pembangunan di bidang kepelabuhanan yakni "Sistem kepelabuhanan yang efisien, kompetitif dan responsif yang mendukung perdagangan internasional dan domestik serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. RIPN disusun dengan mengintegrasikan rencana lintas sektor, mencakup keterkaitan antara sistem transportasi nasional (Sistranas) dan rencana pengembangan koridor ekonomi serta sistem logistik nasional (Sislognas), rencana investasi dan implementasi kebijakan, peran serta pemerintah dan swasta, serta pembagian wewenang pemerintah pusat dan daerah.

Keberhasilan pelabuhan tersebut dapat diukur dari kinerjanya dalam melayani kapal-kapal antar pulau dan terutama internasional. Kinerja pelabuhan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik (Triatmodjo, 2010). Pemerintah melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, menetapkan bahwa kinerja pelayanan operasional merupakan hasil kerja terukur yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilitas fasilitas dan alat dalam periode waktu dan satuan tertentu.

### Teknik Penentuan Sampel Penelitian

Populasi penelitian ini adalah seluruh pelaku usaha sebagai penilaian responden yang terdiri atas pemilik barang dan perusahaan pelayaran terhadap kualitas pelayanan sarana pelabuhan di lingkungan pelabuhan Tarakan dan *stakeholder* atau instansi terkait lainnya. Pengambilan sampel dilakukan secara *stratified random sampling* mengingat pelaksanaannya relatif mudah dan adanya stratifikasi yang dapat meningkatkan presisi dari sampel terhadap populasi yang diinginkan. Jumlah *sample* pada masing-masing strata diambil secara proporsional disesuaikan dengan jumlah populasi setiap strata. *Sampling* dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin dimana notasi  $n$  merupakan jumlah sampel,  $N$  adalah jumlah populasi, dan  $e$  adalah batas toleransi kesalahan, yang terlihat pada persamaan (1) (Sugiyono, 2013).

$$n = N / 1 + Ne^2 \dots\dots\dots (1)$$

### Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2013) variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk mempelajari variasi tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya, terkait dengan tujuan penelitian. Operasionalisasi variabel diperlukan untuk menjelaskan konsep variabel, indikator, serta skala dari variabel-variabel yang terkait dengan penelitian.

### Metode Yang Digunakan

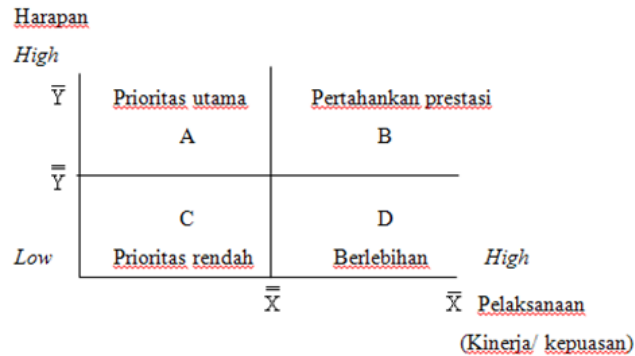
Penyelesaian dari analisis data hasil survei menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*. Metode IPA dengan tujuan untuk mengukur tingkat kepuasan seseorang atas kinerja pihak lain. Untuk mengetahui apakah kinerja sudah sesuai dengan kepentingan pengguna jasa dan untuk mengetahui tingkat kepuasan mereka, maka dianalisis antara kepentingan dan pelayanan riil yang diwakilkan oleh notasi  $Y$  dan  $X$ , dimana  $T_{ki}$  adalah tingkat kesesuaian responden,  $X_i$  merupakan

tingkat kinerja, sedangkan  $Y_i$  merupakan tingkat kepentingan, dengan rumus yang digunakan terlihat pada persamaan 2-4 (J. Supranto, 2006):

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\% \dots\dots\dots (2)$$

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n} \dots\dots\dots (3)$$

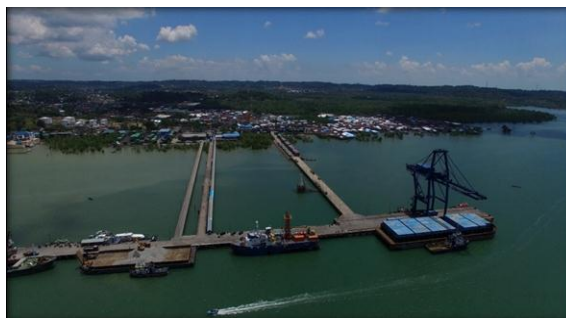
$$\bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n} \dots\dots\dots (4)$$



Gambar 1. Pembagian Kuadran (Supranto, 2006)

**3. Hasil dan Pembahasan**

Pelabuhan Tarakan merupakan pintu keluar masuk (*gateway*) arus barang yang utama bagi Provinsi Kalimantan Utara. Akan tetapi fasilitas yang dimiliki dan beberapa faktor lain belum memadai serta peranannya belum optimal mengakibatkan biaya logistik yang tinggi. Oleh karena itu, pemerintah ingin membentuk *Indonesia International Gateway* yang bentuk rutenya seperti pendulum. Kompleksitas dalam logistik kepelabuhan sangat berkenaan dengan internal Manajemen pengelola pelabuhan, pengguna jasa, terutama terkait dengan koordinasi dan komunikasi dalam satu siklus pengiriman barang, proses bongkar muat, proses kegiatan alur kapal dan kegiatan kepelabuhanan lainnya. Pada satu rantai proses teknologi, operator pelabuhan bekerja dan menerima data-data rencana bongkar dan muat dari pengguna jasa seharusnya sudah tersistematisasi dan data-data yang ada dalam sistem aktual sesuai kondisi yang ada dilapangan. Untuk mendukung upaya ke arah terbentuknya gateway dalam mendukung program poros maritim, pemerintah membangun parasarana transportasi yang dimulai dari wilayah perbatasan agar memiliki akses yang lebih mudah terutama ke negara tetangga. Oleh karena Tarakan termasuk dalam wilayah yang berbatasan langsung dengan negara Asean, maka prasarana transportasi terus ditingkatkan agar mampu melayani kapal-kapal asing yang masuk ke propinsi Kalimantan Utara. Berbagai fasilitas terus dibangun dan dikembangkan termasuk prasarana pelabuhan dengan standar kualitas yang memadai seperti terlihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Kondisi Eksisting Pelabuhan Tarakan, 2017

Pelabuhan terletak pada koordinat 03°16' 52,65'' LU dan 117°35'36'' BT. Komoditas antarpulau yang melalui pelabuhan ini antara lain beras, rotan, hasil bumi CPO, batubara, yang beberapa diantaranya diekspor ke mancanegara seperti Jepang, Singapura, China, Filipina, dll. Pelabuhan Tarakan terletak di pesisir timur Sulawesi Kalimantan dan berhadapan dengan Selat Makassar.

Kondisi pantai sekitar pelabuhan pada umumnya landai, dasar laut terdiri dari lumpur dan pasir. Alur pelayaran ke pelabuhan sepanjang 21 mil dengan lebar  $\pm$  1,5 km, kedalaman 9 - 15 meter. Pelabuhan Tarakan terlindungi secara alamiah oleh pulau-pulau disekitarnya, dan tinggi gelombang maksimum sekitar 0,5 meter. Kecepatan rata-rata diatas 10 knot terjadi antara bulan Oktober sampai Desember. Tingkat kecepatan angin yang tinggi umumnya terjadi pada musim hujan. Kolam pelabuhan: Kedalaman kolam minimum 8 meter sampai 20 meter, kedalaman di dermaga 6 meter sampai 13 meter, luas kolam 121,30 Ha.

Kunjungan kapal di pelabuhan Tarakan selama 2010-2015 terlihat bahwa untuk pergerakan barang dalam negeri atau antara pulau masih mendominasi kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Hal ini menunjukkan masih perlunya ditingkatkan minat masyarakat untuk beralih ke muatan kontainer mengingat banyaknya *hinterland* terminal peti kemas ini memiliki volume komoditas yang cukup besar. Arus barang masuk/bongkar untuk perdagangan dalam negeri jauh lebih besar dibandingkan arus barang keluar/muat. Secara lebih detail arus kunjungan kapal dan bongkar muat di pelabuhan Tarakan seperti pada tabel 1.

Tabel 1. Kunjungan Kapal dan Bongkar Muat di Pelabuhan Tarakan

Pelayanan	Satuan	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dalam Negeri	Unit	2.201	2.205	2.071	2.153	2.393	2.162	2.198
Luar Negeri	Unit	468	517	505	611	575	464	523
	Unit	2.669	2.722	2.576	2.764	2.968	2.626	2.720
	GT	4.914.410	5.477.121	5.859.220	10.855.679	13.347.213	13.214.792	16.518.490
Barang umum	T/m3	98.683	119.630	129.637	136.866	155.991	203.304	233.800
Kontainer	TEU	31.210	32588	35987	36175	40219	38792	40732

Sumber: Pelindo IV Cab. Tarakan (diolah)

Peraturan mengenai standar kinerja operasional pelabuhan dimaksudkan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, kelancaran dan ketertiban pelayanan digunakan sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan (Suyono, 2003). Struktur indikator kinerja pelabuhan yang diatur berdasarkan SK Dirjen Pehubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 dapat digolongkan atas kinerja pelayanan, kinerja produktivitas dan kinerja utilitas. Indikator ET, BT, kinerja bongkar muat dan kesiapan operasi peralatan digolongkan baik jika capaiannya di atas standar, cukup baik jika capaian 90- 100%, dan kurang baik jika capaian kurang dari 90%. Indikator WT, AT, BOR, YOR, SOR, dan *receiving/delivery* peti kemas dinilai sangat baik jika capaian lebih kecil dari standar, dinilai cukup baik jika capaian 0 - 10% lebih besar dari standar, dan dinilai kurang baik jika capaian lebih besar 10% dari standar. Penilaian indikator pelayanan yang disajikan merupakan hasil perolehan data 5 tahun terakhir dari manajemen pelabuhan Tarakan.

Penilaian kinerja pelayanan melalui lalu-lintas barang (daya lalu) fasilitas pelabuhan dalam periode waktu tertentu dapat diukur melalui indikator waktu pelayanan seperti WT, AT, dan ET/BT. Dari tabel tersebut di atas, dapat terlihat perbandingan indikator pelayanan kinerja operasional pelabuhan selama 5 tahun terakhir yang menunjukkan bahwa nilai WT terminal petikemas sudah mulai membaik dengan terus menerus terjadi penurunan waiting time. Rasio ET/BT selama 5 tahun mencapai rata-rata sebesar 42,97%. Meskipun demikian capaian rasio demikian belum sepenuhnya dapat memberikan kepuasan kepada pengguna jasa karena rendahnya waktu kerja efektif selama kapal di pelabuhan. Oleh karena itu, perlu mengupayakan peningkatan efektivitas kerja di pelabuhan.

Tabel 2. Kinerja Operasional Pelabuhan Tarakan

Pelayanan	Satuan	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Waiting Time	Jam	10	9	9	8	6	5	4
Approaching time	Jam	2	2	2	2	1	1	1
Berthing Time	Jam	61	61	61	60	60	60	60
Not Operation Time	Jam	32	30	30	31	31	31	30
Turn Around Time	Jam	75	74	74	72	68	67	65
ET/BT		0,41	0,44	0,44	0,42	0,43	0,43	0,43
Berth Occupancy Ratio	%	72,4	71,5	70,01	72,38	67,31	65,34	64,03
Yard Occupancy Ratio	%	81,57	77,09	74,54	72,05	71,87	67,82	65,78
Kesiapan Alat	%	80	80	80	80	80	80	80

Sumber: Pelindo IV Cab. Tarakan (diolah)

Hal-hal yang memengaruhi kinerja pelayanan ini meliputi ketersediaan/jumlah tenaga pandu dan kapal pandu untuk lebih menekan nilai WT, keterampilan pandu dan nakhoda, dalam olah gerak kapal. Kondisi alur pelayanan, tata letak dermaga dan cuaca berpengaruh terhadap AT. Jumlah peralatan bongkar muat dan fasilitas pendukungnya, kesiapan peralatan, kompetensi buruh, jumlah efektif gang buruh yang bekerja dan kelancaran distribusi muatan termasuk receiving-delivery muatan dari dan ke terminal peti kemas sangat mempengaruhi rasio ET/BT. Penilaian indikator utilitas untuk melihat kapasitas fasilitas dermaga dan sarana penunjang dimanfaatkan secara intensif. Kriteria penilaian ini meliputi penilaian YOR, BOR, dan kesiapan peralatan. Kinerja BOR dan YOR pada terminal petikemas menunjukkan nilai rata-rata yang cukup baik masing-masing 70 dan 74% selama 5 tahun terakhir. Meskipun demikian, untuk kurun waktu tersebut, terjadi penurunan terus menerus masing-masing 2 % dan 4 % per tahun. Nilai BOR dan YOR hanya membaik pada tahun 2010, setelah itu terus menurun. Hal ini menunjukkan perlunya upaya peningkatan kapasitas pelayanan jika ingin mengembangkan pelabuhan sebagai pusat konsolidasi barang.

Kinerja bongkar muat kontainer di pelabuhan Tarakan sangat rendah yakni untuk kurun waktu 2010-2015 rata-rata 10 petikemas per jam (B/C/H). Meskipun Data kinerja bongkar muat relatif rendah, namun data kinerja lainnya menunjukkan sedikit perbaikan, seperti seperti rasio-rasio tingkat okupansi tambatan kapal atau berth occupancy rate (BOR) pada tahun 2010-2012, waktu persiapan perjalanan pulang kapal atau vessel turn-around time (TRT) dan waktu kerja atau working time (WT). Akan tetapi masih perlu diteliti lebih lanjut oleh karena tampaknya masih banyaknya petikemas yang berada di lapangan penumpukan dengan waktu yang cukup lama. Disamping itu, dapat disimpulkan bahwa kapal menghabiskan terlalu banyak waktu untuk tidak beroperasi atau menunggu di pelabuhan, yang dibuktikan dengan waktu TRT yang masih tinggi berkisar antara 70-75 jam. Hal ini menunjukkan masih lemahnya dukungan infrastruktur dan hal ini merupakan fenomena umum banyak pelabuhan di Indonesia Timur. Hal ini diperkuat dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Adris.A.Putra dan Susanti Djalante (2016) yang menunjukkan bahwa kinerja operasional pelayanan pelabuhan yang masih kurang baik, rasio antara waktu tunggu dan waktu pelayanan cukup besar dan pelayanan angkutan petikemas sangat lambat dibanding kebutuhan. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis dalam menghadapi pertumbuhan lalulintas angkutan laut.

Tabel 3. Nilai Gap Opini Responden terhadap Sarana Pelabuhan

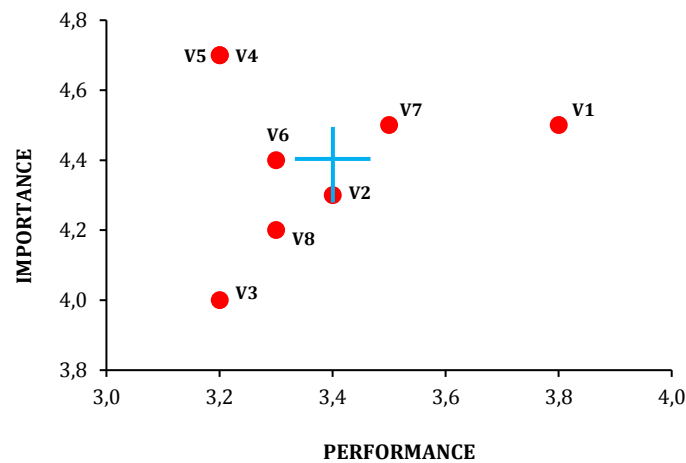
No.	Variabel	GAP
1	Ketersediaan peralatan bongkar muat di dermaga	-0,70
2	Kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat (gantry crane)	-0,90
3	Kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat (Forklift, dll) di CY	-0,80
4	Ketersediaan fasilitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan	-1,50
5	Ketersediaan alat bantu keamanan (mobil patroli, CCTV, dll)	-1,50
6	Kemudahan memperoleh fasilitas/informasi terkait dengan pengurusan dokumen barang/muatan	-1,10
7	Ketersediaan fasilitas/sarana pemanduan kapal	-1,00
8	Ketersediaan Fasilitas/sarana <i>reception facilities</i>	-0,90
	<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>	67,47%

Sumber: hasil olahan

### Sarana Pelabuhan

Dibandingkan dengan aktivitas bongkar muat general cargo, kegiatan pelayanan petikemas pada Terminal Petikemas Tarakan tampaknya terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan, sehingga untuk menambah kapasitas dan meningkatkan kualitas pelayanan, maka akan dilakukan lagi penambahan peralatan bongkar muat petikemas berupa 1 (satu) unit Container Crane, 1 (satu) unit Reach Steaker kapasitas 35 ton, 2 (dua) unit forklift kapasitas 7 ton yang terlihat pada pada tabel 3.

Peta kuadran Gambar 3 sebagai gambaran dari kinerja pelayanan pada aspek sarana, menunjukkan bahwa yang perlu diperbaiki adalah variabel pelayanan antara lain, 1) Ketersediaan fasilitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan; 2) Ketersediaan alat bantu keamanan (Mobil Patroli, CCTV, dll); 3) Ketersediaan fasilitas/sarana reception facilities; 4) Kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat (gantry crane, forklift utk CY) dan 5) Kemudahan memperoleh fasilitas/informasi terkait dengan pengurusan dokumen barang/muatan.



Gambar 3. Peta Kinerja Pelayanan Sarana Pelabuhan Tarakan

### Prasarana Pelabuhan

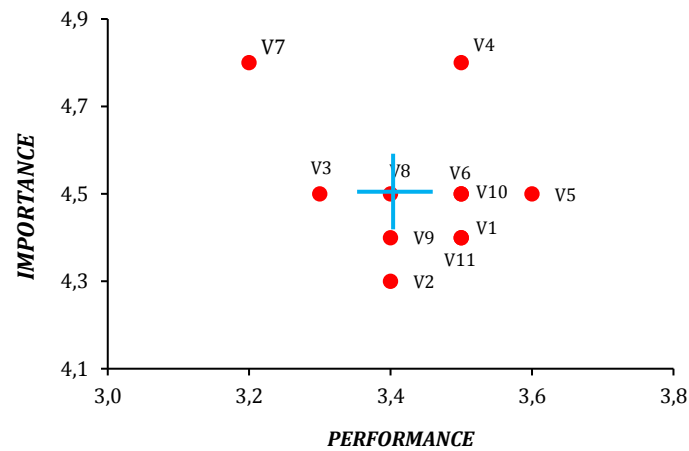
Kepuasan pelanggan telah menjadi konsep sentral dalam wacana bisnis dan manajemen. Pelanggan merupakan fokus utama dalam mengukur sejauh mana kepuasan dan kualitas jasa yang diberikan kepada pelanggan. Oleh karena itu, pelanggan memegang peranan cukup penting dalam mengukur kepuasan terhadap produk maupun pelayanan yang diberikan perusahaan. Terhadap pelayanan yang diberikan manajemen pelabuhan terkait dengan prasarana pelabuhan, maka penulis menghimpun beberapa variabel yang diinginkan oleh responden, dan untuk itu penilaian mereka disajikan dalam tabel 4.

Tabel 4. Nilai *Gap* Opini Responden terhadap Prasarana Pelabuhan

No.	Variabel	GAP
1	Ketersediaan peralatan bongkar muat di lapangan penumpukan	-0,90
2	Kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat di lapangan penumpukan ( <i>transtainer, mobile crane</i> )	-0,90
3	Kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat di lapangan penumpukan ( <i>Forklift, dll</i> )	-1,20
4	Kecukupan penyediaan dermaga untuk kapal sandar	-1,30
5	Kecukupan penyediaan lapangan penumpukan untuk barang/muatan	-0,90
6	Kualitas penyediaan lapangan penumpukan untuk barang/muatan	-1,00
7	Ketersediaan dan kualitas penanganan di pelabuhan/terminal barang	-1,60
8	Ketersediaan dan kualitas fasilitas kebersihan/sanitary di pelabuhan	-1,10
9	Kenyamanan/kebersihan ruangan tempat pengurusan dokumen barang/muatan	-1,00
10	Kecukupan kapasitas ruang tunggu di pelabuhan/terminal	-1,00
11	Kualitas akses jalan masuk ke pelabuhan	-0,90
<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>		68,79%

Sumber: hasil olahan

Terhadap pelayanan prasarana pelabuhan Tarakan, responden tampaknya belum sepenuhnya terpuaskan karena masih terjadi *gap* yang cukup signifikan antara harapan dan kinerja yang diberikan sesuai dengan beberapa variabel seperti ditunjukkan pada Gambar 4.



Gambar 4. Peta Kinerja Pelayanan Prasarana Pelabuhan Tarakan

Secara sistematis, untuk melihat perbaikan kinerja yang perlu dilakukan, maka *gap* yang terjadi ditransformasi kedalam peta kinerja pelayanan seperti Gambar 4. Dengan demikian, hal-hal yang perlu diperbaiki antara lain 1) Kecukupan peralatan bongkar muat di lapangan penumpukan; 2) Kenyamanan/kebersihan ruangan tempat pengurusan dokumen muatan; 3) Kecukupan penyediaan lapangan penumpukan untuk barang/muatan; 4) Ketersediaan dan kualitas penerangan di pelabuhan/terminal barang dan 5) Kualitas akses jalan masuk ke pelabuhan dan *hinterland*.

#### Sumber Daya Manusia

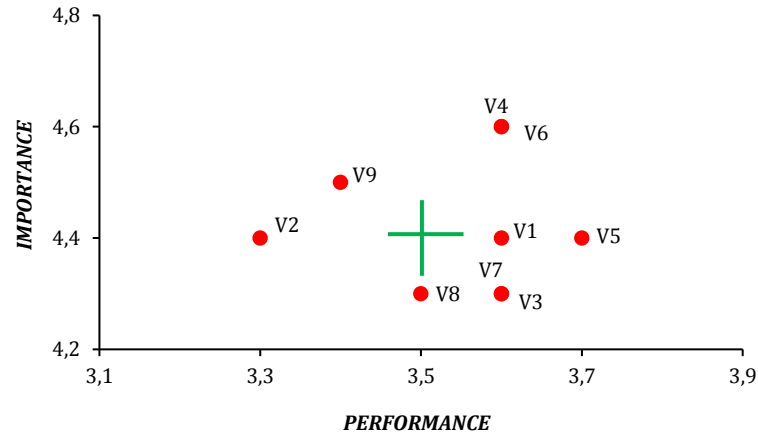
Sumber Daya Manusia merupakan faktor sentral dalam suatu organisasi. Apapun bentuk serta tujuan suatu organisasi yang memiliki visi untuk kepentingan pengelolanya, SDM organisasi tersebut perlu memiliki kompetensi dalam melaksanakan gerak organisasi itu sendiri. Oleh karena itu, manusia merupakan faktor penting dalam semua kegiatan organisasi. Tidak mengherankan jika untuk SDM yang handal/kompeten digunakan terminologi human capital. Terkait dengan fungsi-fungsi pelayanan yang diberikan oleh PT Pelindo IV cabang Tarakan, bagi pengguna jasa masih tampak belum optimal, terbukti dengan adanya *gap* yang terjadi antara harapan dan kinerja yang diberikan oleh SDM pelabuhan Tarakan tersebut, sebagaimana terlihat pada tabel 6 dibawah ini. tabel tersebut juga memperlihatkan bahwa tingkat kepuasan pengguna jasa belum memuaskan, dengan nilai 70,97%. Penilaian yang baik jika telah mencapai indeks penilaian tingkat kepuasan diatas 80%.

Tabel 5. Nilai *Gap* Opini Responden terhadap SDM Pelabuhan

No.	Variabel	GAP
1	Kecukupan dan kualitas pelayanan pemanduan kapal	-0,80
2	Kecukupan dan kualitas pelayanan custom di pelabuhan	-1,10
3	Kecukupan dan kualitas pelayanan keimigrasian di pelabuhan	-0,70
4	Kecukupan dan kualitas pelayanan kesehatan dan karantina	-1,00
5	Kecukupan dan kualitas pelayanan aparat kesyahbandaran	-0,70
6	Kecukupan dan kualitas pelayanan aparat keamanan di pelabuhan	-1,00
7	Kecukupan dan kualitas aparat pelayanan kapal di pelabuhan	-0,70
8	Kecukupan dan kualitas aparat pelayanan barang di pelabuhan	-0,80
9	Kualitas pelayanan informasi untuk kapal sandar di pelabuhan	-1,10
<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>		70,97%

Sumber: hasil olahan





Gambar 5. Peta Kinerja Pelayanan SDM Pelabuhan Tarakan

Perbaikan dan peningkatan kualitas merupakan fungsi yang tidak cukup dibebankan kepada satu divisi tertentu melainkan merupakan fungsi manajemen yang ada pada semua tingkatan/level. Sejalan dengan hal tersebut, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggara Pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial, pasal 12 yang menitikberatkan tentang perlunya penyelenggara pelabuhan meningkatkan kualitas dan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan dan pendidikan yang lebih intensif dan berkelanjutan di bidang manajemen pelabuhan, manajemen angkutan laut, dan pengetahuan kontraktual atau perjanjian serta melalui pendidikan dan pelatihan teknis lainnya.

#### Potensi Konsolidasi Muatan

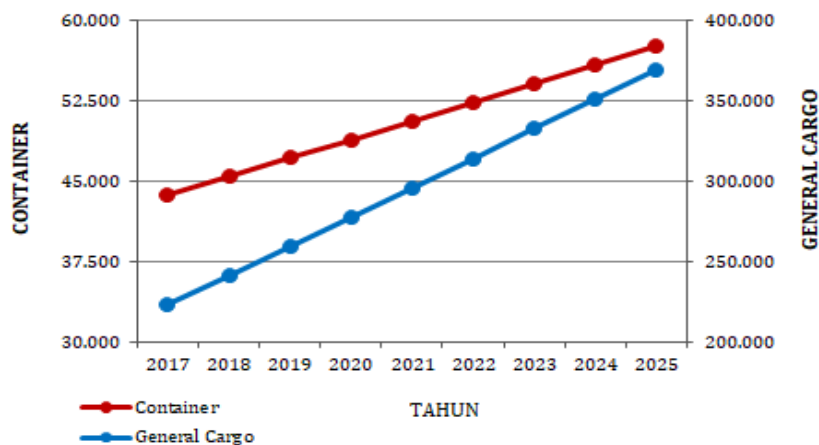
Aspek penting yang perlu diperhitungkan adalah pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan arus barang general cargo dan container serta kapal yang berkulung dimasa mendatang yang semakin besar dan bahkan mampu menjangkau pulau-pulau terpencil, terluar sehingga pengembangan pelabuhan sudah saatnya ditingkatkan. Tuntutan pengguna jasa atas pelayanan bongkar muat petikemas dan barang umum (*general cargo*) yang cepat, aman efisien dan efektif tentunya perlu diterapkan di pelabuhan Tarakan. Pertumbuhan ekonomi yang didukung pengembangan industri transportasi tentunya memiliki alasan yang kuat dan karena itu sangat beralasan bahwa pemerintah melakukan pengembangan berdasarkan potensi komoditas unggulan yang dimiliki. Hal ini dilakukan dengan minimal dua pertimbangan utama yaitu aspek pemerataan penyebaran industri dan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi berdasarkan produk-produk unggulan yang ada di suatu wilayah/ koridor tersebut.



Gambar 6. Daerah *Hinterland* Pelabuhan Tarakan

Pada era pemerintahan yang lalu, terbentuknya koridor pembangunan ekonomi Indonesia didasari pada kenyataan bahwa penyebaran industri di Indonesia, masih 75 % berada di Jawa, 18,4 %

berada di Sumatera, 3,1% di Kalimantan dan 2,16 masing-masing di Bali, NTT dan NTB, Sulawesi serta Maluku serta Papua. Atas pemikiran tentang pemusatan komoditas unggulan, percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia diselenggarakan berdasarkan pendekatan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, baik yang telah ada maupun yang baru. Pendekatan ini pada intinya merupakan integrasi dari pendekatan sektoral dan regional. Setiap wilayah mengembangkan produk yang menjadi keunggulannya. Oleh karena itu, maka fokus pengembangan wilayah Kalimantan adalah pada fungsinya sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil tambang dan lumbung energi nasional. Terkait dengan hal ini maka keberadaan pelabuhan tarakan semakin penting sehingga pengembangannya perlu diarahkan untuk fokus kepada beberapa hal penting dengan mengikuti model bisnis kanvas sehingga dapat dijabarkan berdasarkan unit bisnis secara lebih rinci khususnya pada pelayanan peti kemas dengan harapan akan mengoptimalkan pendapatan dari kegiatan peti kemas (Abdul Azis, et.al. 2017).



Gambar 7. Prediksi muatan kontainer dan general cargo di pelabuhan Tarakan

Perkembangan prediksi muatan ini menunjukkan bahwa transformasi pelabuhan Tarakan ini perlu didukung agar setara dengan perkembangan pelabuhan lain mengingat wilayah ini merupakan wilayah provinsi yang termasuk baru dibentuk. Untuk membantu percepatan produktivitasnya, maka pelabuhan ini masih perlu menjadi “feeder” dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Di Indonesia, pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dijadikan sebagai pelabuhan penghubung utama untuk Kawasan Timur Indonesia (dari Kalimantan ke Papua). Akan tetapi kelemahan sama seperti pelabuhan lainnya di KTI, keterlambatan waktu menjadi sebuah masalah bagi para pengusaha angkutan laut.

Oleh karena itu, perbaikan fasilitas dermaga, lapangan penumpukan dan fasilitas pendukung lainnya akan memicu peningkatan kinerja pelabuhan dan berdampak pada pertumbuhan ekonomi wilayah setempat sebagaimana telah ditunjukkan oleh penelitian yang dilakukan oleh L. Tri Wijaya N. Kusuma dan Ihwan Hamdala (2014) dan menyimpulkan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi pelabuhan dipengaruhi oleh jumlah kedatangan atau keberangkatan kapal, semakin tinggi jumlah kapal yang datang dan berangkat dari pelabuhan, maka akan berdampak pada semakin tingginya tingkat pertumbuhan ekonomi pelabuhan.

#### 4. Kesimpulan

Kinerja pelayanan operasional pelabuhan untuk kurun waktu 2010-2015 menunjukkan WT, ET, BT, TRT sudah mulai membaik karena penurunan nilai yang cukup baik. Meskipun demikian rasio ET/BT selama 5 tahun tersebut mencapai rata-rata sebesar 42,97% sehingga capaian ini belum sepenuhnya dapat memberikan kepuasan kepada pengguna jasa karena rendahnya waktu kerja efektif selama kapal di pelabuhan. Terhadap opini responden dapat ditunjukkan adanya *gap* antara harapan dan kinerja saat ini dari sarana, prasarana dan SDM pengelola pelabuhan. Untuk aspek sarana yang masih memerlukan perbaikan adalah dalah hal (a) kecukupan kapasitas peralatan bongkar muat; (b) ketersediaan fasilitas/sarana reception facilities; (c) ketersediaan fasilitas keselamatan dan keamanan; (d) kemudahan memperoleh informasi pengurusan dokumen muatan. Untuk aspek prasarana meliputi (a) kenyamanan/kebersihan ruangan pengurusan dokumen; (b) kecukupan penyediaan lapangan penumpukan; (c) kecukupan peralatan bongkar muat di lapangan penumpukan; (d) ketersediaan dan kualitas penerangan; (e) kualitas jalan masuk pelabuhan dan akses dengan *hinterland*. Untuk aspek

SDM meliputi (a) kecukupan dan kualitas pelayanan custom di pelabuhan; (b) kecukupan dan kualitas aparat pelayanan muatan; (c) kualitas pelayanan informasi untuk muatan dan kapal sandar di pelabuhan. Disamping itu juga perlu mengupayakan pelabuhan Tarakan sebagai pelabuhan dengan sistem fully terminal container karena memiliki dampak positif bukan saja terhadap peningkatan arus lalu lintas petikemas melainkan juga kinerja pelayanan petikemas baik sarana, prasarana maupun SDM-nya. Upaya ini didukung oleh prediksi yang cukup memberikan harapan akan berkembangnya pelabuhan tersebut menjadi pusat konsolidasi barang untuk wilayah Kalimantan Utara dan sekitarnya.

Kepada pengelola pelabuhan disarankan agar Produktivitas bongkar muat dapat ditingkatkan lagi, masih ada peluang untuk peningkatan dua kali lipat agar mampu sejajar dengan kualitas pelabuhan lainnya di KTI dengan cara meningkatkan kemampuan operator dan kapasitas alat. Berikutnya dapat membenahi opini responden terhadap aspek-aspek tersebut diatas agar perwujudan pelabuhan konsolidasi barang dan terminal petikemas dapat dilakukan dan dengan demikian, dapat menjadi masukan positif dalam mempersiapkan diri menghadapi perkembangan perdagangan laut terutama di kawasan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA), serta senantiasa bekerjasama dengan pemerintah daerah agar rantai pasok (*supply chain management*) berjalan lancar dan terlaksana dengan baik sehingga pelabuhan tidak menjadi penyebab terjadinya biaya logistik yang tinggi dan mampu sejajar dengan pelabuhan lain di lingkungan MEA.

### Daftar Pustaka

- Abdul Azis, Rahman Kadir, Syamsu Alam. 2017. Strategi Pengembangan Pelabuhan dari Sistem Konvensional ke Full Terminal Operator Peti Kemas Pelabuhan Tarakan. <http://pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/86213c74bffe486cbe81d4219914d250.pdf> (diakses 5 Januari 2018).
- Adris.A.Putra, Susanti Djalante. 2016. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol.6 No.1, Januari 2016 (433-4) ISSN: 2087-9334.
- Bambang Triatmodjo. 2010. Perencanaan Pelabuhan. Edisi Pertama, Beta Offset. Yogyakarta.
- Estu Suryowati. 2016. Mulai Terlihat Dampak Tol Laut. <http://bisnis.keuangan.kompas.com/read/2016/04/01/163904526/Mulai.Terlihat.Dampak.Tol.Laut> (diakses 16 Juni 2016).
- Heru Sutomo dan Joewono Soemardjito. 2012. Assessment Model of the Port Effectiveness and Efficiency (Case Study: Western Indonesia Region). 8<sup>th</sup> International Conference on Traffic and Transportation Studies, Changsha, China, August 1-3, 2012.
- J. Supranto. 2006. Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan. Rineka Cipta. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PK 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- L. Tri Wijaya N. Kusuma, Ihwan Hamdala. 2014. Perancangan Strategi Kebijakan Pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak Dalam Usaha Mendukung Pertumbuhan Perekonomian Jawa Timur. Jurnal JEMIS Vol. 2 No. 1 Tahun 2014. <http://JEMIS.ub.ac.id> (diakses 10 Februari 2018).
- M. Yamin Jinca. 2011. Transportasi laut Indonesia: Analisis Sistem dan Studi Kasus, Brillan Internasional, ISBN 6029802542, 9786029802542.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- Sugiyono. 2013. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta. Bandung.
- Viet Linh Dang, Gi Tae Yeo. 2017. A Competitive Strategic Position Analysis of Major Container Ports in Southeast Asia. The Asian Journal of Shipping and Logistics 33(1) (2017) 019-025. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).
- Wuri Anny Yumantini, 2016. Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia Menuju Negara Maritim. <http://wuriannyumantini.com/seminar-percepatan-pembangunan-ekonomi-indonesia-menuju-negara-maritim/> (dikases 16 juni 2016).