

PENGARUH KEBERADAAN PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN CILACAP

Kristian Cahyandi

andykrist94@gmail.com

Akademi Maritim Nusantara - Cilacap

ABSTRACT

The existence of the port is of high concern at the moment, in an effort to boost the competitiveness of regional and national economies. Indicator of a port is said to be good or growing is through the high economic activity of the port.

The method used in this research is qualitative description, and analysis of decision making. The results of the study show that the economic policy of the Tanjung Intan port in Cilacap needs to be continuously improved to support the economic growth of Cilacap Regency.

The way to do this is through regional economic development in the port area, by developing the agriculture, fisheries and industrial sectors. Other policies are to strengthen port logistics network connectivity to the whole area of Cilacap Regency by improving the quality of the connecting infrastructure, and by building terminals or warehouses for adequate goods.

Keywords: port development, logistics network, economic growth.

I. PENDAHULUAN

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan daerah maupun nasional. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Intan di dukung oleh daerah-daerah penghasil komoditi industry tradisional maupun industry modern, seperti hasil laut, pertanian, pabrik semen, PLTU dan industry kerajinan. Pelabuhan Tanjung Intan memiliki peran penting dalam kegiatan ekspor dan impor di Kabupaten Cilacap.

Usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat

dipelabuhan. Kegiatan bongkar muat merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran. Untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan cepat dan lancar, haruslah dimiliki fasilitas atau perlengkapan yang memadai, baik mekanis maupun non mekanis. dan dituntut untuk dapat memberikan pelayanan secara cepat, aman dan lancar dengan memperhatikan suatu proses kerja yang teratur dan sistematis.

Pengembangan pelabuhan berbasis logistik dilakukan karena paradigma strategi pengembangan pelabuhan saat ini tidak lagi hanya pada aspek teknis, seperti penambahan fasilitas pelabuhan atau

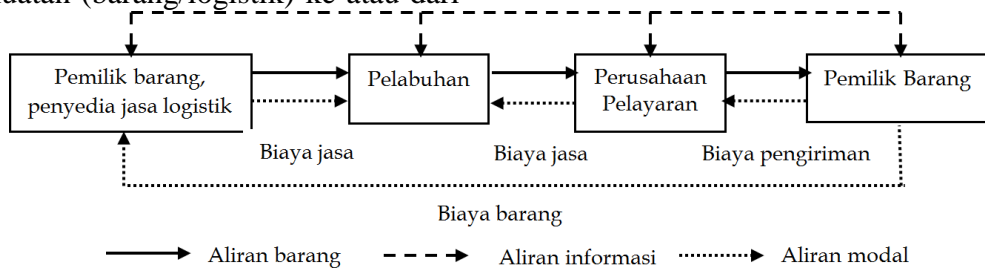
memperluas area pelabuhan, namun sudah bergeser pada perspektif ekonomi. Oleh karena itu pengembangan pelabuhan lebih ditekankan pada aspek logistic. Analisis kebijakan diharapkan akan dapat menghasilkan informasi yang relevan dengan kebijakan yang dapat dimanfaatkan untuk memecahkan masalah serta menghasilkan informasi mengenai nilai-nilai dan arah tindakan yang lebih baik. Pendekatan analisis kebijakan yang digunakan penelitian ini merupakan pendekatan normatif karena ditujukan untuk pemecahan masalah rendahnya aktivitas ekonomi pelabuhan di wilayah Kabupaten Cilacap.

II. TINJAUAN LITERATUR

Pelabuhan adalah lokasi di pantai yang memiliki satu atau lebih dermaga sebagai tempat kapal-kapal bersandar untuk menurunkan dan atau menaikkan orang atau muatan (barang/logistik) ke atau dari

daratan (Dwarakish dan Salim, 2015). Pengembangan pelabuhan berbasis logistik dilakukan karena paradigma strategi pengembangan pelabuhan saat ini tidak lagi hanya pada aspek teknis, seperti penambahan fasilitas pelabuhan atau memperluas area pelabuhan, namun sudah bergeser pada perspektif ekonomi. Oleh karena itu, pengembangan pelabuhan lebih ditekankan pada aspek logistik.

Mi dan Hanbin (2010) menyatakan bahwa pelabuhan merupakan inti dalam model rantai logistik pelabuhan yang mengintegrasikan berbagai pelaku jasa logistik (termasuk penanganan, pengolahan, transportasi, pergudangan, bea cukai, distribusi, atau bahkan keuangan, perusahaan layanan bisnis, dan lain-lain) dan pelanggan (termasuk pengirim dan pengiriman perusahaan, dan lain-lain). Struktur rantai pasok pelabuhan ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1: Struktur Logistik Pelabuhan Sumber: Mi dan Hanbin (2010)

Selanjutnya adalah model terminalisasi, yaitu yang berkaitan dengan cara mendapatkan barang langsung ke pelanggan secepat mungkin atau memberikan aktivitas penambahan nilai di dalam sistem pelabuhan atau memperluas pusat distribusi (Rodrigue dan Notteboom, 2009).

II. METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Jenis Data

Penelitian dilakukan pengumpulan data sekunder di dua lokasi: kantor master pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan Kelas II dan PT Tanjung Intan di Cilacap. IPC III Tanjung Intan di Cabang Cilacap. Data berupa Seri Waktu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

B. Analisis

Hasil analisis terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu (1) analisis potensi

muatan barang; (2) analisis konektivitas pelabuhan dalam jaringan logistik lokal, serta (3) analisis kebijakan pengembangan pelabuhan.

Analisis Potensi Muatan Barang

Analisis potensi muatan barang dilakukan dengan membuat pemetaan daerah ekonomi di wilayah Kabupaten Cilacap dan Kabupaten sekitar. Hal ini dikarenakan jumlah barang yang akan dilayani atau melintasi suatu pelabuhan salah satunya dipengaruhi oleh luasnya wilayah penyangga yang mampu dijangkau oleh pelabuhan, sehingga dengan adanya zonasi dapat diketahui potensi jumlah barang yang dapat melalui setiap pelabuhan. Hal ini mengikuti pendapat Wilmsmeier *et al.* (2011) dalam Garcia-Alonso *et al.* (2016) yang menyatakan bahwa wilayah penyangga adalah suatu area yang dapat dijangkau oleh sebuah pelabuhan dengan biaya lebih murah atau waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan pelabuhan lain.

Analisis Konektivitas Pelabuhan dalam Jaringan Logistik Lokal

Metode untuk menganalisis konektivitas pelabuhan di Kabupaten Cilacap yakni dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Pendekatan ini akan dibandingkan dengan hasil kajian literatur untuk melihat keterkaitan Pelabuhan selain pelabuhan Tanjung Intan yang berada di Kabupaten Cilacap dengan jaringan logistik yang tersedia.

Wang *et al.* (2016) menyatakan bahwa konektivitas pelabuhan merupakan salah satu faktor penting dalam daya saing pelabuhan.

Analisis Kebijakan Pengembangan Pelabuhan

Analisis terhadap kebijakan pengembangan pelabuhan di Kabupaten Cilacap

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

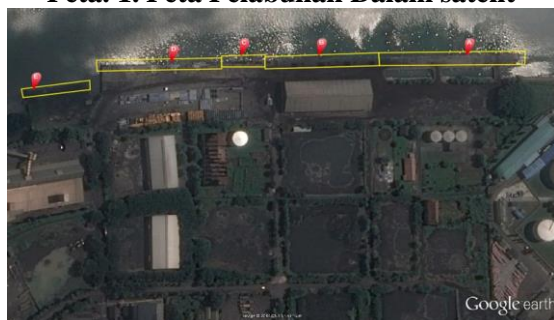
Analisis Potensi Muatan di Wilayah Kabupaten Cilacap dan Sekitarnya

Potensi muatan dari sektor pertanian yaitu khususnya kedelai, dan hasil tambang khususnya batubara, serta barang jenis curah kering terlihat mendominasi komoditas yang diangkut melalui pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Pengadaan batu bara merupakan hal penting sebagai bahan pasokan utama PLTU di Cilacap. Hal tersebut berpotensi meningkatkan jumlah arus barang pada pelabuhan di Kabupaten Cilacap saat ini. Karakteristik batu bara dalam bentuk curah kering dengan kuantitas yang besar akan lebih efisien jika diangkut dengan moda transportasi laut untuk jarak tertentu, sehingga jasa pelayanan pelabuhan akan sangat dibutuhkan.

Kapasitas pelabuhan adalah maksimum arus barang yang dapat dilayani sebuah pelabuhan yang bekerja pada kondisi normal (Talley, 2009). Kapasitas terpasang dermaga yaitu kemampuan dermaga untuk menerima arus barang (Triatmodjo, 2011). Kapasitas gudang tidak menjadi batasan, karena selama ini pemilik barang untuk *general cargo* tidak ada yang menggunakan gudang pelabuhan. Dermaga yang dianalisis dibatasi hanya pada dermaga

multi-purpo- se. Nilai *berth occupancy ratio* (BOR) yang digunakan dalam perhitungan kapasitas terpasang dermaga mengikuti standar yang ditetapkan *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD). Pelabuhan juga harus memiliki peralatan bongkar muat yang memadai, sehingga daya lalu lintas muatan dapat dilakukan dengan cepat.

Peta. 1. Peta Pelabuhan Dalam satelit



Sumber : Google Earth 2019

Konektivitas Pelabuhan Dalam Jaringan Lokal di Kabupaten Cilacap

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap belum memiliki konektivitas dalam jaringan logistik global secara langsung. Konektivitas pelabuhan dengan berbagai wilayah dapat dilihat dari ketersediaan infrastruktur, baik jalan, rel kereta api, dan *dry port*, yang menghubungkan pelabuhan dengan berbagai wilayah. Secara nonfisik, konektivitas pelabuhan dengan berbagai wilayah dapat dilihat dari keterkaitannya dengan sektor ekonomi lain seperti industri pengolahan, sektor pertanian, kehutanan, perikanan, serta sektor pertambangan sebagai sektor-sektor penghasil muatan.

Konektivitas pelabuhan dengan sektor pertanian, perikanan, dan kehutanan masih rendah. Jumlah komoditas pertanian yang dimuat melalui pelabuhan Tanjung Intan masih sedikit. Hal ini diduga karena pengusaha lokal di Kabupaten Cilacap yang bergerak di bidang perdagangan hasil pertanian sebagian besar hanya sebagai pedagang pengumpul besar dan sangat sedikit yang menjadi eksportir.

Tabel 1. Data Arus Barang Melalui Kapal Di Kabupaten Cilacap Tahun 2010-2015

TAHUN	ARUS BARANG/ GENERAL CARGO (TON)	ARUS KAPAL (unit)	PDRB KABUPATEN CILACAP (juta rupiah)	PERTUMBUHAN EKONOMI (%)
2010	410.806,52	89	93.054,13	5,30
2011	352.698,41	140	102.224,56	5,27
2012	422.660,32	100	108.390,04	5,47
2013	493.874,53	117	115.753,85	5,69
2014	481.670,42	115	112.563,65	5,57
2015	514.630,47	210	121.417,87	6,10

Sumber : Laporan IPC III Tanjung Intan Cilacap 2017

Analisis Kebijakan Pengembangan Pelabuhan di Kabupaten Cilacap

Prioritas alternatif kebijakan pengembangan pelabuhan di Kabupaten Cilacap berdasarkan hasil, prioritas pertama alternatif kebijakan ekonomi pengembangan pelabuhan di Kabupaten Cilacap yaitu meningkatkan aktivitas pendukung perekonomian di area wilayah pelabuhan. Kedua, alternatif kebijakan dengan peningkatan investasi swasta. Kebijakan ini sangat berhubungan dengan alternatif kebijakan pertama. Keterbatasan Anggaran dan Pendapatan Belanja Kabupaten Cilacap untuk membangun industri menuntut pemerintah daerah perlu meningkatkan investasi dari pihak swasta.

Ketiga, pembangunan infrastruktur meliputi pengembangan kapasitas dan fasilitas pelabuhan, pembangunan prasarana yang terhubung dengan pelabuhan, serta infrastruktur pendukung. dalam operasionalnya harus sangat memperhatikan permasalahan lingkungan. Bongkar muat barang-barang tertentu seperti batu bara, jika tidak dilakukan dengan penanganan yang tepat, maka dapat mencemari lingkungan sekitar. Lingkungan yang tercemar dapat berupa wilayah perairan di sekitar dermaga akibat tumpahan sisa-sisa batu bara ataupun pencemaran udara akibat debu-debu batu bara yang terbawa oleh angin pada saat proses bongkar berlangsung.

Tabel. 2. Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Intan 2018

	Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman Kolam (MLWS)
A	Dermaga I	157	15	-11
B	Dermaga II	134	24,5	-11
C	Dermaga III	50	15	-11
D	Dermaga Multipurpose	150	27	-11,5
E	Dermaga 1V	72	17,4	-10
F	Dermaga VI	120	15	-11
G	Dermaga Batu Bara	70	16	-7.5

Sumber : Data PT Tanjung Intan Cilacap 2018

Dari perhitungan panjang dermaga yang ada sepanjang 157 meter panjang dermaga sesuai dengan kebutuhan lalu lintas kapal akan meningkat di Dermaga I mulai tahun 2014 sekitar 160 meter. Pada tahun 2018 diproyeksikan kebutuhan

dermaga sekitar 621 meter, sekitar 828 meter pada 2023 dan yang diproyeksikan 2033 membutuhkan sekitar 1.243 meter dermaga G. Kapasitas Dermaga Diperkirakan bahwa panjang dermaga yang digunakan adalah panjang dermaga

dengan kapal BTP saat ini diproyeksikan dari 2014 hingga 2033.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menunjukkan beberapa hal terkait yang sangat membutuhkan langkah konkret dan tepat yang harus dilakukan oleh para *stakeholder* di Kabupaten Cilacap dalam rangka meningkatkan aktivitas ekonomi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap agar dapat berperan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah.

Potensi muatan yang tersedia saat ini di wilayah Kabupaten Cilacap dan sekitar secara umum berasal dari sektor alam dan industri dan jumlahnya masih lebih kecil dibanding dengan kapasitas pelabuhan dan kapasitas kapal pengangkut. Selain itu, pelabuhan Tanjung Intan Cilacap belum terintegrasi dengan jaringan moda transportasi darat, terutama kereta api. Faktor ini diduga menjadi penghambat perkembangan pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, sehingga kebijakan pengembangan pelabuhan yang dilakukan harus dapat menghilangkan hambatan tersebut.

Dengan demikian, prioritas kebijakan untuk pengembangan pelabuhan Tanjung Intan Cilacap di Kabupaten Cilacap terdiri dari :

1. Peningkatan aktivitas ekonomi berupa pembangunan pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitar pelabuhan Tanjung Intan Cilacap;
2. Meningkatkan investasi, baik di bidang sektor riil maupun infrastruktur, serta penguatan

jaringan logistik antara wilayah di Kabupaten Cilacap dan sekitar dengan pelabuhan Tanjung Intan Cilacap;

3. Pembangunan infrastruktur;
4. Penegakan aturan/regulasi;
5. Peningkatan efisiensi pengelolaan di pelabuhan; dan
6. Menjaga kelestarian lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

Adris A Putra dan Susanti Djalante, 2011, *Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam*

Mendukung Pembangunan Yang Berkelanjutan, Jurnal Ilmiah Media Enggining, Volume 6, Nomor 1

Badan Pusat Statitistik (BPS), 2018, *Kabupaten Cilacap Dalam Angka*, BPS, Cilacap

Dwarakish, G.S, & Salim. (2015). *Review on the Role of ports in the development of a nation*, Aquatic Procedia

Garcia-Alonso, L., Martinez-Pardo, A., & Vallejo-Pinto, J. A. (2016). Analysis of the spatial development of the hinterland of ports: A case study. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 8(2), 111–128.

Jinca, Yamin N., 2011, *Transportasi Laut*

Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus,

Brilian Internasional, Surabaya

Transportation Review, 95, 341–354.

Mappangara, Andi Sitti Chairunnisa dkk. (2012). *Kajian Jaringan Trayek Angkutan Laut*

Nasional untuk Muatan Petikemas dalam Menunjang Konektivitas Nasional, Seminal Teknik Sipil UMS 2012

Mi, Z., & Hanbin, X. (2010). Research on port logistic development model based on supply chain management. *Proceedings of the 7th International Conference on Innovation & Management*, 1644–1648. Wuhan University of Technology Press. 4–5 December 2010

Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2009). The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. *Maritime Policy & Management*, 36(2), 165–183

Setiono, Benny Agus. (2010). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja*

Pelabuhan, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan. 1

T Gilarso 2010, *Pengantar Ilmu Ekonomi*, Grafindo Persada, Jakarta

Wang, G. W., Zeng, Q., Li, K., & Yang, J. (2016). Port connectivity in a logistic network: The case of Bohai Bay, China. *Transportation Research Part E: Logistics and*