

ANALISIS FAKTOR PENDUKUNG DALAM UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PADA PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP

Kristian Cahyandi

andykrist94@gmail.com

Akademi Maritim Nusantara - Cilacap

ABSTRACT

An efficient and well-managed sea transportation system is a very important factor in improving the national economy. Ports in Indonesia, which are considered to be less efficient and not well equipped / managed, are significant factors that increase shipping costs. For example, ships that are involved in domestic trade are mostly from the time of manufacture only to be propped up or waiting inside or outside the port.

The Shipping Law of 2008 provides the foundation for a comprehensive system reform in Indonesia. What is striking is that the shipping law removes the government's monopoly on the port sector and reveals the participation of the private sector. This can affect prices that are very needed in the port sector, providing pressure to reduce prices, and accelerate price increases.

Operational performance standards have been established as government standards and international standards. In meeting these standards Tanjung Intan Cilacap Port is required to be able to provide good operational performance, therefore there is a need for performance needed to measure performance and projections of future needs. In this study, it was used to determine the specific port for general cargo.

Keywords : Shipping Law of 2008, Infrastructure Quality of Tanjung Intan Port Cilacap.

I. PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memerlukan sektor pelabuhan yang berkembang dengan baik dan dikelola secara efisien. Daya saing produsen baik dalam pasar nasional maupun internasional, efisiensi distribusi internal, dan yang lebih umum, kepaduan dan integritas ekonomi nasional sangat dipengaruhi oleh kinerja sektor pelabuhan. Meskipun pelabuhan nyata-nyata memiliki peran yang sangat penting bagi perekonomian nasional.

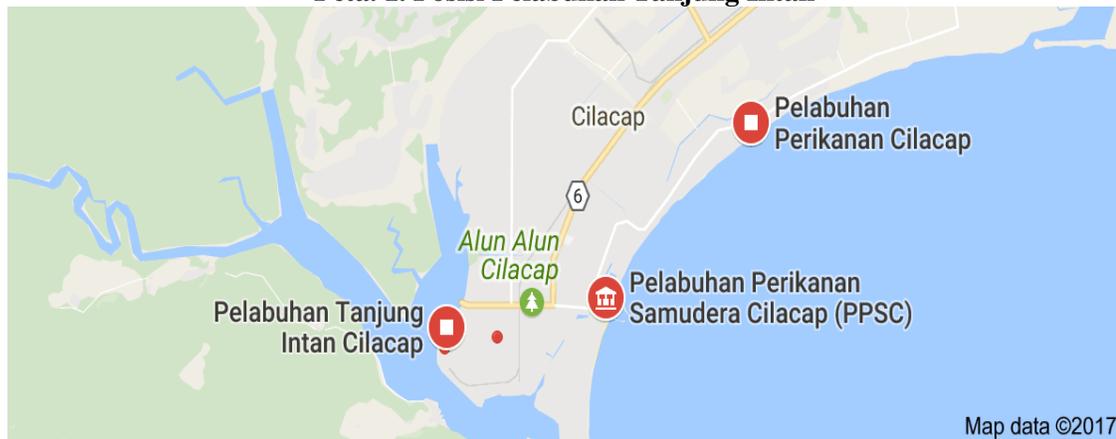
Indikator kinerja pada umumnya untuk semua pelabuhan komersial menunjukkan keseluruhan sistem pelabuhan sangat tidak efisien dan sangat memerlukan peningkatan mutu. Data mengenai tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (turn-around) dan waktu kerja sebagai persentase waktu turn-around berada di bawah standar internasional dan mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar pelabuhan. Faktor-faktor geografis seperti

memerlukan pengerukan terus-menerus merupakan halangan utama terhadap kinerja pelabuhan. Kemungkinan, halangan terbesar terhadap pengembangan adalah kurangnya partisipasi sektor swasta (investasi) secara umum dan persaingan dalam sistem pelabuhan.

Penelitian ini memberikan penjelasan singkat mengenai

berbagai tantangan nyata yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Tantangan-tantangan tersebut, akan diuraikan secara singkat dalam tulisan ini, serta langkah-langkah apa yang perlu dilakukan dalam upaya meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Peta. 1. Posisi Pelabuhan Tanjung Intan



Sumber : BPS Kabupaten Cilacap 2017

1.2. Perumusan Masalah

1. Bagaimana Indikator Kinerja dan Faktor Utama Penyebab Buruknya Kinerja Pelabuhan
2. Apa Saja Faktor Pendukung Yang Dapat Digunakan Sebagai Sarana Peningkatan Pelayanan Pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

1.3. Teori

- A. Indikator Kinerja Pelabuhan Merupakan parameter yang digunakan untuk mengukur sejauh mana fasilitas dermaga dan infrastruktur untuk berjalan dengan baik terdiri dari kinerja kapal

- layanan (waktu tunggu, waktu pendekatan, waktu efektif, dan waktu servis, dll) serta pemanfaatan kinerja dari fasilitas pelabuhan, Carana (2011).
- B. Membutuhkan Long Wharf Untuk memperkirakan panjang dermaga yang dibutuhkan pada pengembangan masa depan aliran ke kapal dan arus barang di pelabuhan, ESCAP (2007).
- C. Perkembangan Arus dan Aliran Barang Kapal Menghitung perkembangan arus kapal dan arus barang menggunakan time series untuk mendapatkan

perkembangan kapal saat ini dan arus barang dalam jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang, Kruk, C (2008).

II. METODE PENELITIAN

A. Lokasi

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.

B. Jenis Data

Data Seri Waktu Tanjung Intan di Cilacap

C. Analisis

Analisis dilakukan untuk menentukan factor-faktor yang dapat digunakan sebagai sarana peningkatan pelayanan pelabuhan. Analisis ini mencakup kebutuhan fasilitas di pelabuhan saat ini, perkiraan kunjungan kapal dan arus barang di masa depan, dan kebutuhan akan fasilitas dan layanan di masa depan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Indikator Kinerja Pelabuhan

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia saat ini diatur berdasarkan UU Pelayaran tahun 1992 dan peraturan-peraturan pendukung lainnya.

Ada beberapa faktor yang bersama-sama menghambat kinerja sistem pelabuhan komersial Indonesia:

1. Batasan-batasan geografis.

Kedalaman pelabuhan tampaknya menjadi masalah besar di hampir setiap pelabuhan di Indonesia. Indonesia memiliki pelabuhan-

pelabuhan perairan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah yang membatasi kedalaman pelabuhan. Apabila pengerukan tidak dapat dilakukan, kapal seringkali harus menunggu sampai air pasang sebelum memasuki pelabuhan, yang menyebabkan lebih banyak waktu non-aktif bagi kapal.. Hal ini disebabkan oleh tanah pesisir/dasar laut yang sangat aluvial dan tidak stabil, ditambah dengan perairan-perairan pantai yang dangkal.

2. Masalah tenaga kerja.

Waktu non-aktif sebagian disebabkan oleh cara pemanfaatan tenaga kerja di pelabuhan yang secara efektif melembagakan penggunaan fasilitas pelabuhan secara tidak efisien dan membatasi kemungkinan-kemungkinan peningkatan efisiensi. Hanya tersedia satu giliran tenaga kerja dan peluang untuk lembur dibatasi. Pelabuhan beroperasi selama 24 jam, enam jam dari setiap 24 jam terbuang karena waktu-waktu istirahat yang kaku dan tidak digilir untuk memastikan pelayanan kapal secara berkesinambungan.

3. Kurangnya keamanan.

Beberapa kasus pencurian umum dan pencurian kecil (pilferage) sekaligus pemogokan dan penghentian kerja.

4. Kurangnya prasarana pelabuhan.

Kekurangan sarana peti kemas, yang mengharuskan perusahaan - perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri,

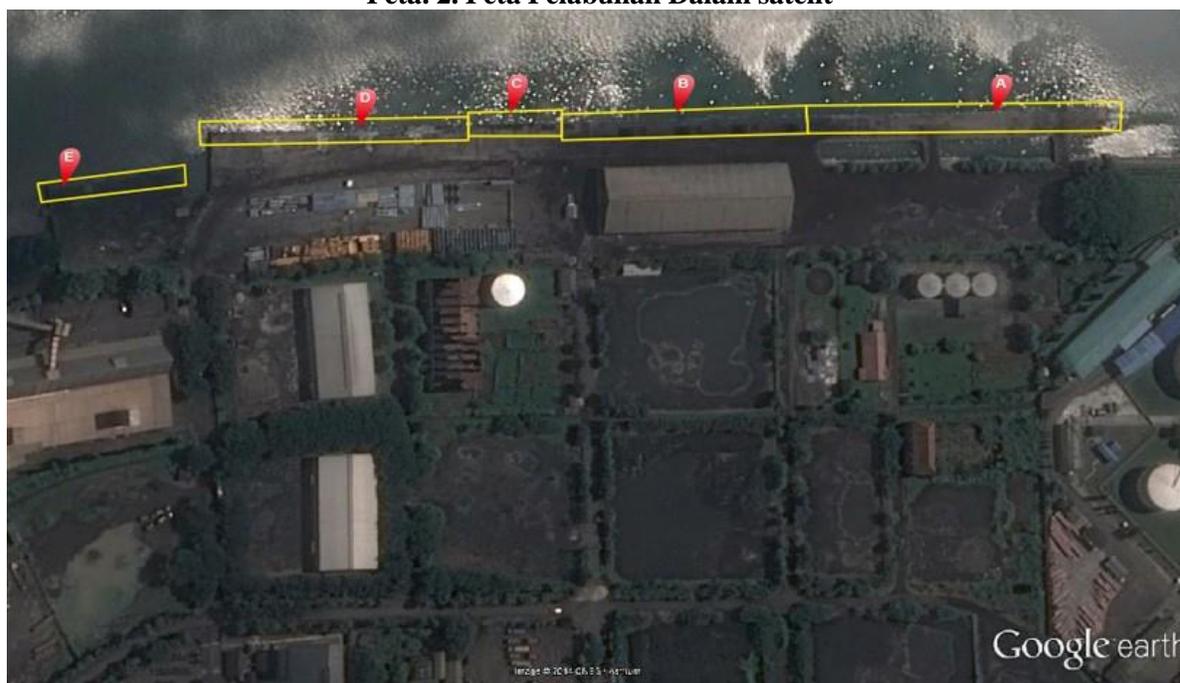
baik yang berada di kapal maupun yang disimpan di pelabuhan.

Kekurangan tempat untuk penyimpanan dan pengisian peti kemas juga masalah lain yang dihadapi. Hal ini seringkali mengharuskan pemakaian armada truk putar untuk mengantar kargo langsung kepada pelanggan atau pos

pengangkutan peti kemas (CFS) langsung dari kapal yang menyebabkan lebih banyak keterlambatan, kemacetan pelabuhan yang lebih parah (baik di sisi darat maupun laut) dan biaya penanganan yang lebih meningkat. Berlokasi dekat dengan daerah perkotaan besar yang aksesnya melalui jalan-jalan raya kota yang padat.

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Peta. 2. Peta Pelabuhan Dalam satelit



Sumber : Google Earth 2018

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah merancang konsep pembangunan Pelabuhan Cilacap sebagai salah satu pelabuhan induk untuk perdagangan ekspor impor, dengan mengambil dana dari Kementerian BUMN, dan ditargetkan selesai pada 2021. Rencana pelabuhan akan dioptimalkan muatan barang atau countainer.

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Jawa Tengah, yang selama ini banyak digunakan untuk aktivitas

bongkar muat batu bara dan bahan baku semen (klinker) kini juga dimanfaatkan untuk bongkar muat bahan pangan. Pemanfaatan Pelabuhan Tanjung Intan untuk kegiatan bongkar muat bahan pangan tersebut disebabkan besarnya permintaan masyarakat akan kebutuhan bahan pangan khususnya kedelai di beberapa daerah sekitar Jawa Tengah bagian selatan.

Proses bongkar muat bahan pangan menggunakan "grab" yang dipasang pada "crane" kapal dan

selanjutnya dibongkar dengan "hopper" menggunakan sistem "truck losing" dan kemudian dikirim ke Gudang Lini 1 Pelabuhan Tanjung Intan dan Kawasan Industri Cilacap untuk dikemas.

Dalam penelitian ini sebagai review perhitungan kebutuhan analisis fasilitas pelabuhan di Dermaga I, yang khusus dikhususkan untuk kebutuhan komoditas Kargo Umum yang melayani jenis komoditi impor dengan panjang dermaga 157 meter. Aliran umum barang masuk (impor) Pelabuhan Tanjung Intan

di Cilacap lebih banyak daripada yang keluar (ekspor). Aliran barang di pelabuhan pada dasarnya dipengaruhi oleh pertumbuhan impor dan ekspor dan pertumbuhan ekonomi di wilayah tertentu dan sekitarnya, tetapi dalam hal ini karena pelabuhan Tanjung Intan di Cilacap relatif banyak melayani distribusi barang ke daerah setempat. ekonomi di Kabupaten Cilacap maka hanya menggunakan referensi tingkat Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Kabupaten Cilacap saja

Tabel 2. 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

Penambahan standar tambat baru perlu terjadi pada tahun 2018 sebanyak 5 tambatan dan akan mengalami peningkatan pada tahun 2023 sebanyak 6 tambatan dan pada tahun 2033 sebanyak 7 tambatan. Membutuhkan Long Wharf

Kebutuhan untuk menggunakan dermaga panjang untuk lalu lintas kapal di Pelabuhan Tanjung Intan di Cilacap aliran barang masuk dan keluar keluar dari keseimbangan yang lebih lancar daripada arus barang menjadi barang.

Tabel 1. Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Intan 2018

	Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman Kolam (M LWS)
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.

- Pilihan **kedua** adalah investasi baru di sector kepelabuhanan. Hal ini memberikan mekanisme penting untuk peningkatan kapasitas dan persaingan dalam jangka menengah-panjang.
- Pilihan **ketiga**, dan mungkin merupakan pilihan yang dapat dilaksanakan dengan mudah untuk segera meningkatkan pelayanan di pelabuhan adalah memungkinkan dilakukannya perubahan yang cepat terhadap pembenahan manajemen tata kelola pelayanan dari hulu sampai hilir dengan komitmen memberikan pelayanan yang cepat.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Berbagai pilihan untuk meningkatkan pelayanan dengan melibatkan sektor swasta. Struktur tata kelola yang baru yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Pelayanan tahun 2008 memberikan tiga cara untuk meningkatkan persaingan dan partisipasi sektor swasta (PSP) :

- Pilihan **pertama** mencakup pemisahan aset pelabuhan yang ada sehingga terpecah menjadi perusahaan-perusahaan berbeda dan saling bersaing. Pendekatan tersebut, yang secara umum dikenal dengan ‘pemisahan’ (‘unbundling’) merupakan pilihan yang disukai dalam literatur privatisasi untuk penerapan persaingan langsung ke sektor-sektor infrastruktur yang hingga kini didominasi oleh monopoli negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik (BPS), 2016, Kabupaten Cilacap Dalam Angka, BPS, Cilacap
- Bisnis Indonesia. 19 Juni 2008. *INSA: Utamakan investor lokal kembangkan pelabuhan (INSA: Prioritize local investors to develop ports)*, hlm. R1.
- Carana. 2011. *Impact of Transport and Logistics on Indonesia's Trade Competitiveness*. Laporan disusun dalam rangka Proyek Peningkatan Perdagangan yang dibiayai USAID untuk Proyek Sektor Pelayanan

- (TESS).
- ESCAP. 2007. *Regional Shipping and Port Development: Container Traffic Forecast, 2007 Update*. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific and the Korean Maritime Institute, New York:United Nations.
- Kruk, C. 2008. *State of the Port Sector, presentation at the World Bank Round Table on Logistics*, 19 Juni, Jakarta:Bank Dunia
- T Gilarso 2010, *Pengantar Ilmu Ekonomi*, Grafindo Persada, Jakarta