

KAJIAN KINERJA ANGKUTAN BARANG DI PELABUHAN TANJUNG TEMBAGA KOTA PROBOLINGGO

Saikudin*¹, Harnen Sulistio², Achmad Wicaksono²

¹Mahasiswa / Program Magister / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik
Universitas Brawijaya (ana_front@yahoo.co.id)

²Dosen / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
Jl. MT. Haryono No. 167 Malang, 65145, Jawa Timur
Korespondensi : saikudins@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo saat ini, mengetahui tingkat kepuasan operator dan pengguna jasa angkutan barang terhadap fasilitas pelabuhan barang yang disediakan di Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo, serta membuat rekomendasi arah pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo sesuai fungsi dan hasil evaluasi para pengguna fasilitas pelabuhan angkutan barang. Untuk mengetahui kinerja angkutan barang dilakukan melalui pengumpulan data primer dan sekunder. Selanjutnya untuk mengetahui tingkat kepuasan operator dan pengguna jasa angkutan barang terhadap fasilitas pelabuhan barang, digunakan metode IPA menggunakan metode wawancara dengan 5 skala Likert. Sedangkan untuk mengetahui strategi yang akan digunakan oleh Pelabuhan Tanjung Tembaga sebagai dasar pembuatan arahan pengembangan, maka digunakan metode SWOT, dengan mengambil 100 sampel pengguna jasa angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga dan menggunakan 4 skala Likert. Dari hasil analisis, maka untuk tingkat kepentingan dan kepuasan yang menggunakan metode IPA didapatkan hasil Kuadran 1, tingkatkan kinerja adalah ketersediaan fasilitas dan peralatan bongkar muat barang, ketersediaan area parkir kendaraan di pelabuhan, kondisi dermaga, aksesibilitas gudang ke dermaga, aksesibilitas dermaga ke jalan, aksesibilitas gudang dengan jalan raya serta sistem penerangan di pelabuhan. Sedangkan untuk metode SWOT didapatkan strategi SO1 meningkatkan keamanan dan kenyamanan di lingkungan pelabuhan, mempertahankan kualitas SDM serta meningkatkan pelayanan operator bongkar muat barang.

Kata kunci: Pelabuhan Tanjung Tembaga, IPA, SWOT

1. PENDAHULUAN

Perekonomian Jawa Timur selama empat tahun terakhir terus tumbuh, bahkan lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional. Pada tahun 2012 misalnya, pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur berada pada angka 7,27 persen atau naik 0,05 persen dari tahun 2011 yang tercatat sebesar 7,22 persen. Angka itu jelas lebih tinggi di atas pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya 6,23 persen. Berdasarkan data yang dirilis Badan Pusat Statistik Jawa Timur, salah satu penyumbang pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur adalah sektor perdagangan

yang menyumbang 22,3 persen. Hal tersebut ditunjang oleh posisi Jawa Timur yang merupakan pintu gerbang perdagangan wilayah timur Indonesia.

Perkembangan ekonomi wilayah sangat ditentukan oleh bagaimana sistem distribusi barang dan jasa di wilayah yang bersangkutan disediakan dan dioperasikan. Efisiensi distribusi akan menentukan biaya produksi, tingkat harga dan daya saing suatu komoditi di pasar. Demikian pentingnya proses distribusi ini, maka lazimnya usaha pengembangan ekonomi wilayah selalu dikaitkan dengan penyediaan prasarana transportasi sebagai

media distribusi, baik jalan, rel, pelabuhan, maupun bandara.

Terdapat beberapa permasalahan yang menyangkut pergerakan angkutan barang di Jawa Timur yang menggunakan moda jalan raya. Permasalahan-permasalahan ini telah mulai meningkat ke level yang mengkhawatirkan, diantaranya adalah kapasitas jalan yang tidak lagi mencukupi, tingginya beban/volume lalu lintas, kondisi jalan yang kurang baik, seringnya terjadi laka lalu lintas serta potensi bencana banjir dan longsor pada beberapa ruas jalan. Permasalah utama yang patut dicermati, sebagai contoh adalah kemacetan yang terjadi sepanjang jalur Probolinggo-Surabaya-Gresik, yang sudah mulai terasa dampaknya bagi kelancaran distribusi barang. Permasalahan tersebut tentunya berdampak pada keterlambatan distribusi barang, meningkatnya biaya distribusi dan meningkatnya harga barang yang tidak hanya ditanggung oleh produsen, distributor namun juga konsumen.

Angkutan laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, jarak tempuh luas dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu-lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya (Soedjono Kramadibrata, 1985).

Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi perairan baik sungai, danau maupun laut. Dengan adanya transportasi ini, jarak tempuh yang dibutuhkan akan terasa lebih cepat, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan cepat dan lancar. Selain itu pada bidang ekonomi, pelabuhan membawa dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan

dengan baik. Jasa kepelabuhanan meliputi pelayanan kapal (Labuh, Tambat, Pandu, Tunda dan Air) dan pelayanan barang (Jasa dermaga dan Jasa penumpukan). Jasa kepelabuhanan memiliki peranan masing-masing dan memiliki keterkaitan satu dengan lainnya demi menunjang kelancaran aktifitas kapal dalam kegiatannya mendistribusikan barang.

Pelabuhan laut di Jawa Timur memegang peranan yang sangat strategis dalam kegiatan perekonomian Jawa Timur dan Nasional. Sistem transportasi laut secara nasional menempatkan pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya) sebagai salah satu dari empat pelabuhan utama di Indonesia (East Java, 2011). Seiring dengan meningkatnya arus barang dan penumpang, Pelabuhan Tanjung Perak mengalami "kejenuhan". Proses pengapalan barang-barang di Tanjung Perak, membutuhkan waktu tidak kurang dari 3 hari. Bahkan, beberapa barang membutuhkan waktu 1 minggu untuk diangkut ke kapal. Kondisi ini tentunya tidak efektif, baik dari segi waktu maupun biaya. Probolinggo, sebagai salah satu kota yang berada di jantung Tapal Kuda, dipandang tepat untuk dijadikan sebagai alternatif pemecahan permasalahan tersebut (Hamzah, 2010).

Perkembangan fisik Probolinggo sebagai kawasan hinterland Pelabuhan Tanjung Tembaga dapat dikategorikan sangat cepat, terlihat dari pesatnya pembangunan pergudangan, perindustrian dan perdagangan baik yang berada di kota Probolinggo maupun di kawasan pelabuhan (RTRW Kota Probolinggo, 2000). Disamping itu, kenyataan telah menunjukkan adanya gejala kepadatan transportasi darat khususnya jalur Surabaya-Banyuwangi. Dengan pembagian atau pengalihan pengapalan barang dari pelabuhan Tanjung Perak ke pelabuhan Tanjung Tembaga diharapkan akan dapat mengurangi beban lalu lintas transportasi darat dan mengurangi kepadatan di ruas jalan jalur Surabaya-Banyuwangi. Angkutan barang dari Surabaya tujuan

Pasuruan, Probolinggo, Bondowoso, Lumajang, Jember dan Malang maupun sebaliknya dapat dialihkan lewat laut dengan memanfaatkan Pelabuhan Tanjung Tembaga (Lukito,2010).

Pelabuhan Tanjung Tembaga ditetapkan sebagai Pelabuhan Pantai pada tahun 1920 berdasarkan Staatsblad 1920 Nomor 424 jo, Staatsblad 1926 Nomor 546. Sebagai Pelabuhan Pantai, Pelabuhan Tanjung Tembaga waktu itu hanya melayani kegiatan pelayaran antar pulau yang kebanyakan menggunakan kapal-kapal kayu kecil. Sejalan dengan perkembangan perdagangan, perekonomian, dan angkutan laut, Pelabuhan Tanjung Tembaga berubah status dari Pelabuhan Pantai menjadi Pelabuhan Laut yang dapat melayani kapal-kapal nusantara bahkan kapal-kapal samudra dengan menggunakan tambahan sarana yaitu sarana angkutan bandar (Administrator Pelabuhan Tanjung Tembaga, 2011).

Pelabuhan Tanjung Tembaga berlokasi di Kecamatan Mayangan, Kota Probolinggo, Jawa Timur, merupakan pelabuhan antar pulau (*interinsulair*) dengan karakteristik aktivitas adalah bongkar-muat barang kebutuhan pokok seperti beras, hewan, minyak dan lain-lain dengan tonase yang kecil (maksimal 700 DWT) dan melayani penumpang ke pulau Gili Ketapang. Seiring dengan perkembangan perdagangan dan industri di kota Probolinggo maka pelabuhan Tanjung Tembaga selain melayani pelayaran rakyat juga memberikan pelayanan untuk pengiriman dan pemasukan barang untuk industri yang berada di wilayah sekitar pelabuhan Tanjung Tembaga. Dalam proses bongkar-muat barang industri yang akan dikirim ke negara lain seperti residu, baggas tebu, metanol, adhesive dan lain-lain menggunakan kapal-kapal besar dengan sistem bongkar muat barang langsung di dermaga.

Keberadaan Pelabuhan Tanjung Tembaga sangat diuntungkan karena lokasi

Pelabuhan Tanjung Tembaga relatif dekat dengan kedua pelabuhan utama Jawa Timur (Tanjung Perak), ditunjang dengan akses mudah menuju jalan Nasional Probolinggo-Surabaya, memiliki garis pantai dengan *interface* yang ideal ke arah alur laut dan dikelilingi oleh daerah hinterland yang cukup luas. Daerah hinterland Pelabuhan Tanjung Tembaga meliputi wilayah Jawa Timur bagian timur. Tidak semua wilayah Jawa Timur bagian timur termasuk dalam hinterland Pelabuhan Tanjung Tembaga. Yang termasuk daerah hinterland Pelabuhan Tanjung Tembaga meliputi Kabupaten/Kota Probolinggo, Kabupaten/Kota Pasuruan, Kabupaten Jember, Kabupaten Situbondo dan Kabupaten Lumajang (PELINDO III, 2010). Sedangkan berdasarkan profil Pelabuhan Tanjung Tembaga, kawasan hinterland Pelabuhan Tanjung Tembaga meliputi daerah timur Surabaya (Administrator Pelabuhan Tanjung Tembaga, 2011). Besarnya aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Tembaga sampai saat ini maupun masa yang akan datang, tidak bisa lepas dari potensi daerah hinterlandnya. (PELINDO III, 2010).

2. METODE PENGUMPULAN DATA

Pada penelitian ini, pengumpulan data tingkat pelayanan dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada sejumlah responden, dimana dalam deskripsi responden maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kualitas pelayanan terhadap kepuasan pengguna jasa pada Pelabuhan Tanjung Tembaga.

Responden dalam penelitian ini adalah 100 orang, yang terdiri atas 15 orang responden berasal dari Otoritas Pelabuhan Tanjung Tembaga, 20 orang responden berasal dari pemilik angkutan barang, 10 orang responden berasal dari pemilik kapal, dan sisanya 55 orang responden adalah pengemudi angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga.

Sedangkan untuk data sekunder diperoleh dengan melakukan survey institusional dan studi pustaka/literatur. Institusi yang dituju untuk mendukung penelitian ini adalah institusi yang membawahi beberapa bidang yang terkait, yaitu:

1. PT. Pelabuhan Indonesia III
2. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur
3. BPS Provinsi Jawa Timur
4. Bappeda Kota Probolinggo
5. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo
6. serta instansi lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan kebijakan transportasi di Jawa Timur khususnya bidang pelabuhan atau angkutan laut, gambaran umum wilayah Pelabuhan Tanjung Tembaga, sistem jaringan transportasi angkutan barang, kondisi sarana prasarana pelabuhan serta data/dokumen kebijakan dan lain-lain.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan laut adalah untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian pelabuhan, guna kelancaran dan ketertiban pelayanan dan sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan. Pelabuhan Probolinggo merupakan pelabuhan yang belum ditetapkan standar kinerja pelayanan operasionalnya. Sesuai hasil pengawasan Administrator Pelabuhan Tanjung Tembaga pada kegiatan pelayanan operasional menunjukkan:

- Pelayanan kapal angkutan dalam negeri
 1. WT (*waiting time*) : tidak lebih dari 1 jam
 2. AT (*approach time*) : belum ditetapkan sebagai pelabuhan wajib pandu
 3. ET (*effective time*): BT (*berth time*) : 80 %
- Pelayanan barang
 1. GC (*general cargo*) : 20 T/G/H

2. LOG : 125 m³/G/H
- Utilisasi
 1. BOR (*berth accupancy ratio*) : 70 %
 2. SOR (*shad accupancy ratio*) : 65 %
 3. YOR (*yard accupancy ratio*) : 40 %
 4. Kesiapan operasi peralatan : 70 % (PBM yang ada belum memiliki peralatan B/M menggunakan fasilitas PT. KTI (Kutai Timber Indonesia))

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survai terhadap responden yang terkait dengan angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo dengan menggunakan kuesioner (data terlampir) maka dapat dilakukan analisis berdasarkan Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan sebagai berikut:

3.1 Analisis Penampilan Fisik (*Tangible*)

1. Ketersediaan fasilitas dan peralatan yang lengkap untuk kebutuhan bongkar muat barang
2. Ketersediaan area parkir kendaraan di pelabuhan
3. Kondisi dermaga (lebar, kuat, panjang)
4. Jarak dermaga dengan lapangan penumpukan
5. Kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan
6. Aksesibilitas gudang ke dermaga
7. Aksesibilitas dermaga dengan jalan raya
8. Gudang yang luas untuk penampungan barang
9. Aksesibilitas gudang dengan jalan raya
10. Kebersihan area pelabuhan
11. Sistem penerangan di pelabuhan (malam hari)

3.2 Analisis Kehandalan (*Reliability*)

1. Kecepatan pemrosesan dokumen, baik pengiriman maupun pengambilan barang
2. Besar biaya pengurusan dokumen

3. Pelayanan yang cepat, tepat dan ramah serta selalu siap menolong yang diberikan petugas pelabuhan

3.3 Analisis Tanggap (*Responsiveness*)

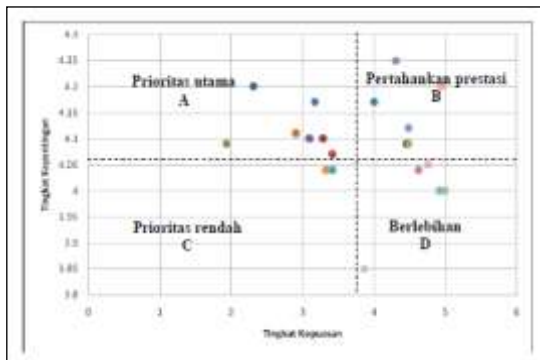
1. Kemampuan petugas pelabuhan untuk cepat tanggap dalam menghadapi keluhan/masalah yang timbul dari pengguna jasa.
2. Petugas pelabuhan memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti tentang prosedur bongkar/muat barang kepada pengguna jasa

3.4 Analisis Jaminan (*Assurance*)

1. Ketrampilan dan kecakapan petugas pelabuhan
2. Keamanan di lingkungan pelabuhan

3.5 Analisis Empati (*Empathy*)

1. Pihak pelabuhan selalu memberikan perhatian secara individu kepada pengguna jasa
2. Bertanggung jawab terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa



Gambar1. Diagram kartesius tingkat kepuasan dan kepentingan responden

Dari Diagram kartesius nampak, bahwa letak dari unsur-unsur pelaksanaan faktor-faktor atau atribut yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa terkait dengan angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo terbagi menjadi empat bagian. Adapun

interpretasi dari diagram kartesius tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Kuadran A (Prioritas Utama)

Menunjukkan faktor-faktor atau atribut yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa terkait angkutan barang berada dalam kuadran ini dan penanganannya perlu diprioritaskan oleh penanggungjawab Pelabuhan Tanjung Tembaga, karena keberadaan faktor-faktor inilah yang dinilai sangat penting oleh pelanggan, sedangkan tingkat pelaksanaannya masih belum memuaskan pelanggan. Faktor-faktor yang termasuk dalam kuadran A ini adalah:

- a. Ketersediaan fasilitas dan peralatan untuk kebutuhan bongkar muat barang
- b. Ketersediaan area parkir kendaraan di pelabuhan
- c. Kondisi dermaga (lebar, kuat, panjang)
- d. Aksesibilitas gudang ke dermaga
- e. Aksesibilitas gudang dengan jalan raya
- f. Aksesibilitas dermaga dengan jalan raya
- g. Sistem penerangan di pelabuhan (malam hari)

2. Kuadran B (Pertahankan prestasi)

Menunjukkan faktor-faktor atau atribut yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa terkait angkutan barang berada dalam kuadran ini perlu dipertahankan, karena pada umumnya tingkat pelaksanaannya telah sesuai dengan kepentingan dan harapan pengguna jasa, sehingga dapat memuaskan pengguna jasa. Faktor-faktor yang termasuk dalam kuadran B ini adalah:

- a. Jarak dermaga dengan lapangan penumpukan
- b. Kebersihan area pelabuhan
- c. Pelayanan yang cepat, tepat dan ramah serta selalu siap menolong yang diberikan petugas pelabuhan

- d. Petugas pelabuhan memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti tentang prosedur bongkar/muat barang kepada pengguna jasa
- e. Kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan
- f. Keamanan di lingkungan pelabuhan

3. Kuadran C (Prioritas rendah)

Menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa terkait angkutan barang berada dalam kuadran ini dinilai masih dianggap kurang penting bagi pengguna jasa, sedangkan kualitas pelaksanaannya biasa atau cukup saja. Adapun faktor yang termasuk di dalam kuadran C ini adalah:

- a. Kecepatan pemrosesan dokumen, baik pengiriman maupun pengambilan barang
- b. Besar biaya pengurusan dokumen

4. Kuadran D (Berlebihan)

Menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa terkait angkutan barang berada dalam kuadran ini dinilai berlebihan dalam pelaksanaannya, hal ini terutama disebabkan karena pengguna jasa menganggap tidak terlalu penting terhadap adanya faktor tersebut, akan tetapi pelaksanaannya dilakukan dengan baik sekali oleh pihak penanggungjawab Pelabuhan Tanjung Tembaga, sehingga sangat memuaskan, akan tetapi menjadi lebih tidak efektif adapun faktor yang termasuk di dalam kuadran D ini adalah:

- a. Kemampuan petugas pelabuhan untuk cepat tanggap dalam menghadapi keluhan/masalah yang timbul dari pengguna jasa
- b. Ketrampilan dan kecakapan petugas pelabuhan
- c. Pihak pelabuhan selalu memberikan perhatian secara individu kepada pengguna jasa

- d. Bertanggung jawab terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa

Dalam menyusun strategi pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo, diawali dengan menguraikan faktor-faktor internal dan eksternal. Faktor-faktor internal dianalisis dengan menggunakan matriks IFAS dan faktor-faktor eksternal dianalisis dengan menggunakan matriks EFAS. Dari penggabungan hasil kedua matriks (IFAS dan EFAS) akan didapatkan strategi yang bersifat umum (*grand strategy*). Kemudian dilanjutkan dengan menggunakan matriks SWOT (*Strengths, Weakness, Opportunities, dan Threats*) untuk merumuskan beberapa strategi alternatif.

Matriks SWOT menghasilkan empat sel kemungkinan strategi khusus pengembangan yang sesuai dengan potensi serta kondisi internal dan eksternal yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Tembaga. Dari setiap strategi khusus yang dihasilkan dapat dijabarkan atau diturunkan berbagai macam program pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga terkait dengan angkutan barang.

Rincian mengenai kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman adalah sebagai berikut:

A. Kekuatan, terdiri dari :

- a. Mempunyai legalitas sesuai Kep.Men No. 39 tahun 1999 tentang DLKR dan DLKP Pelabuhan Probolinggo.
- b. Keamanan di lingkungan pelabuhan.
- c. Gudang yang cukup luas untuk penampungan barang.
- d. Prosedur administrasi bongkar muat barang yang cepat.
- e. Kuantitas dan kualitas SDM yang optimal.
- f. Pelayanan operator bongkar muat barang yang cepat dan tepat.
- g. Jarak dermaga dengan lapangan penumpukan cukup dekat.
- h. Kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan memenuhi

- B. Kelemahan, terdiri dari :
- Keberadaan akses jalan raya yang menuju/keluar lokasi pelabuhan dalam keadaan yang kurang memadai,
 - Muatan balik yang masih rendah
 - Terbatasnya area parkir kendaraan di area pelabuhan
 - Terbatasnya ketersediaan fasilitas dan peralatan untuk kebutuhan bongkar muat barang
 - Sistem penerangan kurang memadai
 - Jarak gudang dengan dermaga relatif jauh
 - Kondisi dermaga yang masih kurang memenuhi
- C. Peluang, terdiri dari :
- Penetapan sebagai pelabuhan utama dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional
 - Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur dan daerah hinterland yang tinggi
 - Potensi ekspor yang besar di bidang industri olahan, pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan
 - Terminal Peti Kemas Surabaya telah overload dengan Yard Occupancy Rate (YOR) sebesar 97% > syarat maksimum 85%
 - Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur yang tinggi dan stabil
 - Infrastruktur daerah hinterland cukup memadai untuk menarik investor
- D. Ancaman, terdiri dari :
- Persaingan dengan pelabuhan terdekat
 - Untuk tambahan fasilitas dibutuhkan dana yang besar
 - Penurunan kunjungan kapal/barang dari tahun ke tahun
 - Kontinuitas hasil produksi untuk keperluan ekspor
 - Adanya larangan ekspor bahan mineral mentah

3.6 Matriks IFAS

Berdasarkan variabel kekuatan dan kelemahan dari analisa lingkungan internal Pelabuhan Tanjung Tembaga maka diperoleh Matriks IFAS (*Internal Strategy Factor Analysis Summary*).

Tabel 1. Matriks IFAS

No.	Peubah kekuatan	Bobot	Rating	Skor
1.	Mempunyai legalitas sesuai Kep Men No. 39 tahun 1999 tentang DLKR dan DLKP Pelabuhan Probolinggo	0.06	2.77	0.18
2.	Keamanan di lingkungan pelabuhan	0.08	3.53	0.29
3.	Gudang yang cukup luas untuk penampungan barang	0.09	3.87	0.36
4.	Prosedur administrasi bongkar muat barang yang cepat	0.08	3.25	0.24
5.	Kuantitas dan kualitas SDM yang optimal	0.08	3.39	0.26
6.	Pelayanan operator bongkar muat barang yang cepat dan tepat	0.08	3.39	0.27
7.	Jarak dermaga dengan lapangan penumpukan cukup dekat	0.08	3.47	0.28
8.	Kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan memenuhi	0.09	3.90	0.36
	Total	0.55		1.95
No	Peubah kelemahan			
1.	Keberadaan akses jalan raya yang menuju/keluar lokasi pelabuhan dalam keadaan yang kurang memadai	0.05	2.18	0.11
2.	Muatan balik yang masih rendah	0.06	2.77	0.18
3.	Terbatasnya area parkir kendaraan di area pelabuhan	0.05	2.22	0.11
4.	Terbatasnya ketersediaan fasilitas dan peralatan untuk kebutuhan bongkar muat barang	0.05	2.00	0.09
5.	Sistem penerangan kurang memadai	0.05	2.08	0.09
6.	Jarak gudang dengan dermaga relatif jauh	0.07	3.00	0.21
7.	Kondisi dermaga yang masih kurang memenuhi	0.07	3.00	0.21
8.	Industri pengolahan di daerah hinterland masih belum berkembang	0.06	2.45	0.14
	Total	0.45		1.16
	Total keseluruhan	1		3.00

Dari **Tabel 1** terlihat bahwa kekuatan terbesar yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Tembaga adalah kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan dengan skor 0.35. sedangkan kelemahan terbesar yang dimiliki adalah kondisi dermaga yang masih kurang memenuhi dengan skor 0.21.

Tabel 2. Matriks EFAS

No.	Peubah peluang	Bobot	Rating	Skor
1.	Penetapan sebagai pelabuhan utama dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional	0.09	2.59	0.23
2.	Pertumbuhan ekonomi daerah hinterland yang tinggi	0.13	3.79	0.49
3.	Potensi ekspor yang besar di bidang industri olahan, pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan	0.12	3.36	0.39
4.	Terminal Peti Kemas Surabaya telah overload dengan Yard Occupancy Rate (YOR) sebesar 97% > syarat maksimum 85%	0.11	3.25	0.36
5.	Infrastruktur daerah hinterland memadai untuk menarik investor	0.09	2.63	0.24
	Total	0.54		1.71
No	Peubah ancaman			
1.	Persaingan dengan pelabuhan terdekat	0.10	2.96	0.30
2.	Untuk tambahan fasilitas dibutuhkan dana yang besar	0.09	2.53	0.22
3.	Penurunan kunjungan kapal/barang dari tahun ke tahun	0.09	2.51	0.22
4.	Kontinuitas hasil produksi untuk keperluan ekspor	0.10	2.99	0.31
5.	Adanya larangan ekspor bahan mineral mentah	0.09	2.52	0.22
	Total	0.46		1.26
	Total keseluruhan	1		2.97

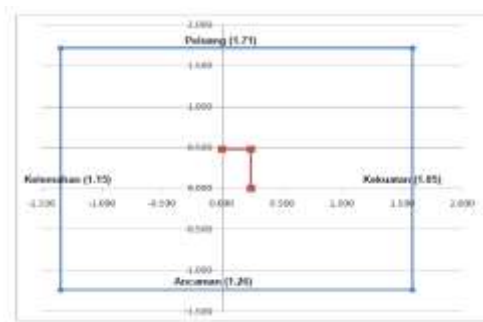
3.7 Matriks EFAS

Berdasarkan variabel peluang dan ancaman dari analisa lingkungan eksternal Pelabuhan Tanjung Tembaga maka diperoleh Matriks EFAS (*Eksternal Strategy Factor Analysis Summary*).

Dari **Tabel 2** terlihat bahwa peluang terbesar yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Tembaga adalah pertumbuhan ekonomi daerah hinterland yang tinggi dengan skor 0.49. sedangkan ancaman terbesar adalah persaingan dengan pelabuhan terdekat dengan skor 0.30.

3.8 Diagram SWOT

Dari hasil identifikasi faktor-faktor internal dan eksternal, maka dapat digambarkan dalam Diagram SWOT.



Gambar 2. Diagram SWOT

Berdasarkan matriks pada **Gambar 2**, dapat diketahui bahwa strategi yang dipilih adalah strategi pada kuadran I yaitu S – O (Strength – Opportunity), maka dapat digunakan untuk meningkatkan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Tembaga sehingga dapat lebih meningkatkan pemanfaatan fasilitas yang ada di Pelabuhan Tanjung Tembaga.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

1. Kinerja angkutan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo saat ini ditunjukkan oleh beberapa indikator, terkait dengan standar kinerja pelabuhan maupun terhadap lalu lintas bongkar muat barang dalam beberapa tahun terakhir. Beberapa indikator tersebut meliputi :

- Pelayanan kapal angkutan dalam negeri
 - a. WT (*waiting time*), tidak lebih dari 1 jam
 - b. AT (*approach time*), belum ditetapkan sebagai pelabuhan wajib pandu
 - c. ET (*effective time*) : BT (*berth time*) : 80 %
- Pelayanan barang
 - a. GC (*general cargo*), 20 T/G/H
 - b. LOG, 125 m³/G/H
- Utilisasi
 - a. BOR (*berth occupancy ratio*), 70 %
 - b. SOR (*shad occupancy ratio*), 65 %
 - c. YOR (*yard occupancy ratio*), 40 %
 - d. Kesiapan operasi peralatan 70 % (PBM yang ada belum memiliki peralatan B/M menggunakan fasilitas PT. KTI (Kutai Timber Indonesia)

Berdasarkan data arus kapal dan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga mengalami penurunan apabila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Penurunan tersebut dikarenakan kendala pada kedalaman kolam pelabuhan yang mengakibatkan kapal-kapal besar tidak dapat bersandar di dermaga. Keterbatasan fasilitas tersebut, mendorong para pelaku usaha di Probolinggo dan sekitarnya lebih sering melakukan pengiriman barang melalui Pelabuhan Tanjung Perak.

2. Tingkat kepuasan operator dan pengguna jasa angkutan barang terhadap fasilitas pelabuhan barang yang disediakan di Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo diperoleh dari dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), yang menunjukkan terdapat beberapa indikator yang masuk dalam Kuadran A dimana indikator yang terdapat dalam kuadran ini penanganannya perlu diprioritaskan oleh penanggungjawab Pelabuhan Tanjung Tembaga.

Tabel 3. Tabel SWOT

	<p>STRENGTH (S)</p> <ol style="list-style-type: none"> Mempunyai legalitas sesuai Kep.Men No. 40 dan No. 42 tahun 1999 tanggal 21 Juni 1999 tentang batas lingkungan kerja dan lingkungan kepentingan. Keamanan di lingkungan pelabuhan Gudang yang cukup luas untuk penampungan barang Prosedur administrasi bongkar muat barang yang cepat Kuantitas dan kualitas SDM yang optimal Pelayanan operator bongkar muat barang yang cepat dan tepat Jarak dermaga dengan lapangan penumpukan cukup dekat 	<p>WEAKNESS (W)</p> <ol style="list-style-type: none"> Keberadaan akses jalan raya dalam keadaan yang kurang memadai, yang menuju/keluar lokasi pelabuhan Muatan balik yang masih rendah Terbatasnya area parkir kendaraan di area pelabuhan Kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan kurang memenuhi Terbatasnya ketersediaan fasilitas dan peralatan untuk kebutuhan bongkar muat barang Sistem penerangan kurang memadai Jarak gudang dengan dermaga relatif jauh Kondisi dermaga yang masih kurang memenuhi Industri pengolahan di daerah hinterland masih belum berkembang
<p>OPPORTUNITIES (O)</p> <ol style="list-style-type: none"> Penetapan sebagai pelabuhan utama dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur dan daerah hinterland yang tinggi Potensi ekspor yang besar di bidang industri olahan, pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan Terminal Peti Kemas Surabaya telah overload dengan Yard Occupancy Rate (YOR) sebesar 97% > syarat maksimum 85% Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur yang tinggi dan stabil 	<p>STRATEGI SO</p> <ol style="list-style-type: none"> Meningkatkan keamanan dan kenyamanan di lingkungan pelabuhan. Mempertahankan kualitas SDM. Meningkatkan pelayanan operator bongkar muat barang. 	<p>STRATEGI WO</p> <ol style="list-style-type: none"> Meningkatkan aksesibilitas menuju pelabuhan. Menambah kapasitas parkir kendaraan. Memperbaiki fasilitas penerangan. Mengembangkan dermaga sehingga sesuai dengan kriteria pelabuhan utama. Meningkatkan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kriteria pelabuhan utama. Meningkatkan kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan. Meningkatkan fasilitas keamanan terhadap pergerakan kapal. Melakukan antisipasi terhadap perubahan kebijakan dan perundangan.
<p>THREATS (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> Persaingan dengan pelabuhan terdekat Untuk tambahan fasilitas dibutuhkan dana yang besar Infrastruktur daerah hinterland kurang memadai untuk menarik investor Penurunan kunjungan kapal/barang dari tahun ke tahun Kontinuitas hasil produksi untuk keperluan ekspor Adanya larangan ekspor bahan mineral mentah 	<p>STRATEGI ST</p> <ol style="list-style-type: none"> Meningkatkan pelayanan sehingga dapat menarik pengguna jasa. 	<p>STRATEGI WT</p> <ol style="list-style-type: none"> Memberikan informasi yang terbuka mengenai prosedur bongkar muat barang. Terintegrasi dengan pelabuhan terdekat dalam memberikan pelayanan. Memberikan informasi mengenai kondisi cuaca dan gelombang di wilayah pelabuhan.

3. Karena keberadaan faktor-faktor inilah yang dinilai sangat penting oleh pengguna jasa angkutan barang, sedang tingkat pelaksanaannya masih belum memuaskan. Faktor-faktor tersebut adalah:

- Ketersediaan fasilitas dan peralatan untuk kebutuhan bongkar muat barang
- Ketersediaan area parkir kendaraan di pelabuhan
- Kondisi dermaga (lebar, kuat, panjang)
- Aksesibilitas gudang ke dermaga

- Aksesibilitas dermaga dengan jalan raya
 - Aksesibilitas gudang dengan jalan raya
 - Sistem penerangan di pelabuhan (malam hari)
4. Rekomendasi arah pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo diperoleh dengan menggunakan metode analisis SWOT, yang dilakukan dengan menguraikan faktor-faktor internal dan eksternal, yang kemudian didapatkan suatu matriks analisis SWOT. Berdasarkan matriks tersebut diketahui bahwa strategi pengembangan yang perlu dilakukan adalah strategi agresif, yaitu mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth oriented strategy*). Adapun beberapa strategi tersebut meliputi :
- Meningkatkan keamanan dan kenyamanan di lingkungan pelabuhan.
 - Mempertahankan kualitas SDM.
 - Meningkatkan pelayanan operator bongkar muat barang
- Selain strategi tersebut diatas, juga perlu dilakukan beberapa upaya untuk mendukung pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga, diantaranya adalah:
- Meningkatkan aksesibilitas menuju pelabuhan.
 - Menambah kapasitas parkir kendaraan.
 - Memperbaiki fasilitas penerangan.
 - Mengembangkan dermaga sehingga sesuai dengan kriteria pelabuhan utama.
 - Meningkatkan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kriteria pelabuhan utama.
 - Meningkatkan kondisi dan kapasitas lapangan penumpukan.
 - Meningkatkan fasilitas keamanan terhadap pergerakan kapal.
- Melakukan antisipasi terhadap perubahan kebijakan dan perundangan

4.2 Saran

- a. Hasil akhir penelitian dengan menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA) sangat tergantung pada keakuratan pemilihan responden sebagai sampel penelitian sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, sedangkan untuk metode SWOT Analysis sangat tergantung pada kompetensi dari pengguna dalam mengklasifikasikan variabel tersebut untuk disesuaikan dengan tujuan karena sebuah variabel dapat menjadi ancaman sekaligus sebagai peluang, tergantung dari cara pandang dan tujuan akhir penelitian.
- b. Bagi peneliti berikutnya, hasil penelitian ini masih memiliki keternatasan dalam menentukan macam variabel serta kategori yang perlu ditinjau. Oleh karena itu masih diperlukan motivasi yang tinggi untuk mengembangkan penelitian ini melalui variabel dan kategori yang lebih bervariasi dengan menggunakan metode analisis lain.
- c. Untuk menunjang pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Kota Probolinggo diharapkan Pemerintah mengambil beberapa langkah kebijakan sebagai berikut :
 - Menambah panjang dermaga pelabuhan, memperluas lapangan penumpukan, membangun gudang yang cukup, melakukan pengerukan alur pelayaran untuk mencegah pendangkalan.
 - Mengembangkan aksesibilitas keluar masuk barang dari dan ke pelabuhan, artinya di Pelabuhan Tanjung Tembaga perlu segera dibangun jalan yang menghubungkan pelabuhan dengan jalan raya dengan sistem jalan layang dan bebas hambatan.
 - Melakukan dan menerapkan standarisasi armada kapal, terutama kapal-kapal untuk pelayaran rakyat.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Administrator Pelabuhan Tanjung Tembaga. 2010. Buku Informasi Pelabuhan Probolinggo. Probolinggo: Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Tembaga.
- Badan Pusat Statistik. 2012. Kota Probolinggo Dalam Angka, BPS Kota Probolinggo.
- Danielis R, Rotaris L. 1999. "Analysing freight transport demand using stated preference data :a survey and a research project for the Friuli-Venezia Giulia Region1 "
- Gottfried, B. S. 1984. Element of Stochastic Process Simulation. Prentice Hall Inc., New Jersey.
- Hermanto, A.W., 2008, *Analisis Tingkat Kepuasan Konsumen Terhadap Pelayanan Terminal Peti Kemas Semarang*, Tesis.
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. Perencanaan Pelabuhan, ITB, Bandung.
- Lappalainen A, Helminen R, Peuralahti JY, 2012, "Drivers of demand in cargo and passenger traffic between Penta Ports
- Manheim, Marvin L. 1979. Fundamental of Transportation System Analysis, Volume I : Base Concept, The MIT Press, New York.
- Morlok, E.K., 1985, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.
- Nasution, M. Nur. 2004. Manajemen Jasa Terpadu, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor.
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Setijowarno D, Frazila R.B. 2001. "*Pengantar Sistem Transportasi*", Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang.
- Soeharto, 2003, Kajian Terhadap Fasilitas Peralatan Bongkar Muat Pada Terminal Peti Kemas Di Pelabuhan Tanjung Emas, Tesis Magister, Program Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Suyono. 2005. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. Penerbit PPM, Anggota Ikapi, Jakarta.
- Triatmodjo, B., 2010, Perencanaan Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta.