

PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM MENDUKUNG PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN

Adris.A.Putra¹, Susanti Djalante²

¹Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari, Indonesia.
E-mail:putra_adris@yahoo.com

²Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari, Indonesia
E-mail:sdjalante@yahoo.com

ABSTRAK

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat. Transportasi laut sangat berperan dalam distribusi barang dan jasa di Indonesia khususnya pulau-pulau di Bagian Timur Indonesia. Untuk menunjang peran tersebut dibutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan dengan fasilitas yang mencukupi. Salah satu pelabuhan di kawasan ini yang memiliki posisi strategis yang baik untuk dikembangkan berdasarkan potensi perekonomian untuk meningkatkan pembangunan wilayah adalah Pelabuhan Bungkutoko

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis infrastruktur Pelabuhan dan dan merumuskan strategi pengembangan pelabuhan. Lokasi penelitian terletak di Pelabuhan Bungkutoko Kendari Sulawesi Tenggara. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif, yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis kebutuhan pelayanan pelabuhan. Desain penelitian yang dilaksanakan menggunakan metode survey atau langsung ke lokasi penelitian dengan tujuan untuk memperoleh data dan informasi yang akurat.

Hasil penelitian menunjukkan operasional pelayanan Pelabuhan Bungkutoko Kendari menunjukkan bahwa rata-rata kapal bekerja di tambatan (ET) yaitu 36.48 jam dan rata-rata lamanya satu kapal berada di pelabuhan (BT) yaitu 85.41 jam, pemanfaatan dermaga (BOR) kurang baik yaitu 56.50 %. Pemanfaatan gudang/lapangan penumpukan relatif rendah karena menggunakan sistem truck lossing. Kebutuhan dermaga petikemas di Pelabuhan Bungkutoko memerlukan pembangunan 1 unit dermaga, pelayanan angkutan petikemas dan multiguna sangat lambat dibanding kebutuhan sehingga pelayanan waktu kapal dan kelancaran komoditi belum begitu memuaskan masyarakat. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi pertumbuhan lalu lintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang. Strategi pengembangan yaitu perluasan pembangunan infrastruktur, dengan kebijakan peningkatan investasi pemerintah di bidang infrastruktur, peningkatan dan perluasan kapasitas infrastruktur dan peningkatan akses jaringan jalan wilayah pelabuhan

Kata kunci: Pengembangan,Transportasi,Pelayanan,Pelabuhan

PENDAHULUAN

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya

angkut banyak, 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 (Kramadibrata, 1985).

Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi 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.

Pembangunan infrastruktur suatu wilayah dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi. (Sudaryadi, 2007). Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Departemen Pekerjaan Umum, 2006). Pembangunan infrastruktur pelabuhan membutuhkan biaya yang besar, keberhasilan ataupun kegagalan dari proyek tersebut akan memiliki implikasi jangka panjang (Musso et. al., 2006). Keberadaan pelabuhan memberikan dampak pada pembangunan ekonomi di sekitar wilayah pelabuhan, sehingga keberhasilan pelabuhan tidak hanya memberikan keuntungan bagi para investornya tetapi juga pada pemerintah melalui eksternalitas yang menyebar pada perekonomian kawasan (Ho dan Ho, 2006).

Potensi kekayaan sumber daya alam di Sulawesi Tenggara yang sangat besar, terutama di sektor pertambangan, kehutanan, perkebunan, pertanian, perikanan, energi dan pariwisata, namun sumber daya alam yang besar ini belum

membawa kesejahteraan bagi masyarakat. Hal ini disebabkan karena terbatasnya sarana dan prasarana transportasi yang mengakibatkan rendahnya aksesibilitas wilayah dan keterisolasian dan berdampak pada harga barang serta kebutuhan pokok jauh lebih mahal dibandingkan dengan harga di daerah lainnya di Indonesia. Melihat aktivitas kepelabuhanan yang terus meningkat, maka hal penting dilakukan untuk meningkatkan pengelolaan dan kinerja dari pelayanan pelabuhan dengan menyiapkan infrastruktur, sarana dan prasarana yang memadai untuk dapat menunjang kelancaran operasional pelayanan di pelabuhan Kendari. Berdasarkan uraian diatas, maka perlu dilakukan penelitian untuk menganalisis kinerja pelabuhan pada saat ini dan merumuskan strategi pengembangan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.

TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhan

Menurut Gurning dan Budiyanto, (2007), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sementara itu Suranto (2004), mengatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum

Sementara itu Jinca (2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. Fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan.

Infrastruktur Pelabuhan

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka isolasi wilayah, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat kesuksesan pembangunan pertanian dan sektor-sektor lainnya

Berbagai studi telah dilakukan menunjukkan begitu pentingnya peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan, penciptaan lapangan kerja, dan bahkan secara spesifik terhadap perkembangan sektor pertanian. Kemudian studi lainnya juga menunjukkan bahwa investasi infrastruktur berpengaruh secara signifikan kepada pembangunan, terutama pada tahap awal pembangunan suatu negara (World bank, 2004). Melihat besarnya dampak positif yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur ini, Bank Dunia menyatakan bahwa investasi di bidang infrastruktur memiliki peranan yang jauh lebih besar daripada investasi dalam bentuk modal lainnya (Mujeri,

2002). Sementara itu penelitian yang dilakukan Calderon dan Serven (2004) menunjukkan bahwa adanya dampak pengembangan infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi dan distribusi pendapatan. Studi ini menggunakan sampel data dari 121 negara-negara pada periode 1960-2000. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur yang sesuai memberikan pengaruh positif kepada pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Kualitas dan kuantitas infrastruktur yang buruk akan berdampak negatif pada pemerataan pendapatan

Dekker *et. al.* (2003) menekankan bahwa pembangunan infrastruktur melalui perluasan kapasitas akan memberikan dampak positif terhadap pembangunan ekonomi nasional dan regional. Pembangunan infrastruktur tersebut harus bisa diterima oleh masyarakat dengan berbagai macam pertimbangan seperti pertimbangan lingkungan, tata ruang kota dan aspek sosial ekonomis meskipun biaya pengembangan menjadi lebih mahal.

Maloni dan Jackson (2005) menemukan hal yang berbeda pada berbagai pelabuhan besar di Amerika Utara. Operator pelabuhan lebih memilih untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan dalam mengantisipasi terjadinya peningkatan volume peti kemas yang akan datang. Hal tersebut dilakukan dengan pertimbangan biaya investasi dalam melakukan perluasan kapasitas yang disebabkan berbagai kendala. Hal tersebut diperkuat penelitian Dundovic dan Hess (2005) yang menunjukkan bahwa kapasitas terminal sangat bergantung kepada kemampuan peralatan pelabuhan dalam melakukan bongkar muat. Penyelenggaraan infrastruktur transportasi merupakan hal yang sangat vital dalam pembangunan karena berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar dan mendukung aktivitas masyarakat. Transportasi memiliki fungsi dan peran sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan serta merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana dan sarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia yang membentuk

jaringan prasarana juga jaringan pelayanan.

Infrastruktur dalam konteks yang sangat luas menunjuk tidak hanya pada jumlah kontainer yang tertampung, krane dan wilayah terminal tetapi juga kualitas krane, kualitas dan efektifitas sistem informasi, kemampuan integrasi transportasi antar moda (jalan dan kereta) dan manajemen sitem pelabuhan (Tongzon dan Ganesalingan, 1994). Jika volume yang ditangani melebihi kapasitas *cargo handling* pelabuhan, maka mengakibatkan kemacetan (*congestion*) dipelabuhan dan inefisiensi dan hal ini dapat merugikan pengguna pelabuhan. Kemudian keterbatasan akses pada informasi pada kedatangan kapal akan terkait dengan buruknya sistem informasi akan memperlambat proses dokumentasi dan memperlambat fungsi pelabuhan. Tanpa ketersediaan inter moda link, pengguna kapal tidak dapat dengan mudah memindahkan kargo dari pelabuhan yang dapat mengakibatkan penundaan dan biaya yang tinggi.

Kinerja Fasilitas Pelabuhan

Triatmodjo, (2009) menyatakan kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan yang baik. Kinerja suatu pelabuhan dapat di evaluasi dari sudut pandang efisiensi teknis, efisiensi biaya dan efektifitas. Talley, (2007) menyatakan bahwa efektifitas terkait dengan seberapa baik pelabuhan menyediakan pelayanan arus barang kepada pengguna perusahaan pelayaran atau pun ekspedisi

Beberapa penelitian yang menilai kualitas jasa pelabuhan menggunakan beberapa dimensi dan variabel yang beraneka ragam. Ines Kolanovic.et.al (2008) mendefinisikan variabel pelayanan pelabuhan berupa reliabilitas dan kompetensi. Reliabilitas terdiri dari 13 atribut yaitu penundaan dan keberangkatan

kapal, waktu tunggu bongkar muat barang, rata-rata waktu kapal melakukan bongkar muat barang, waktu tunggu truk untuk melakukan bongkar muat barang di area terminal, waktu untuk melakukan transshipment, kesalahan dokumen, kelengkapan dokumen, kelengkapan informasi untuk kelengkapan dokumen, data statistik pelayanan, minimalisasi kegagalan dari pelayanan, monitoring kargo, kemampuan konsisten dalam melakukan pelayanan, dan jaminan ketepatan waktu operasional.

Sementara itu Tongzon (2004) menentukan beberapa variabel pelayanan pelabuhan yaitu: tingkat efisiensi pelabuhan terminal, biaya penanganan kargo, kehandalan (reliabilitas), preferensi pemilihan pelabuhan, kedalaman alur pelayaran. Dalam studi Tongzon yang lainnya, Tongzon (2002) menggunakan beberapa variabel yang menentukan daya saing pelabuhan yaitu: efisiensi, frekuensi kunjungan kapal, kelengkapan infrastruktur, lokasi, biaya pelabuhan, repon yang cepat terhadap pengguna, serta reputasi terhadap kerusakan barang. Untuk menentukan atribut-atribut dalam dimensi pelayanan jasa pelabuhan perlu memahami karakter kegiatan pelayanan jasa pelabuhan. Fungsi utama pelayanan pelabuhan adalah memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi, sebagai pusat kegiatan pelayanan transportasi laut dan sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Oleh karena itu dalam menjalankan fungsinya pelabuhan memberikan berbagai macam pelayanan (Gurning dan Budiyanto, 2007)

Peran Pelabuhan Dalam Pengembangan

Wibowo, et al (1999) mengatakan bahwa pengembangan wilayah merupakan usaha mengembangkan dan meningkatkan hubungan saling ketergantungan dan interaksi antar system manusia atau masyarakat, lingkungan hidup dan sumber daya alam. Penelitian yang dilakukan Ahmed dan Hossain (1990), menunjukkan bahwa daerah yang infrastruktur transportasinya berkembang, memperoleh

keuntungan yang signifikan dibandingkan dengan desa-desa yang infrastruktur transportasinya belum berkembang. Hasil penelitian yang dilakukan World Bank (1994) Perkembangan pembangunan infrastruktur jalan telah meningkatkan aktivitas sosial masyarakat, yang kemudian meningkatkan aktivitas ekonomi, komunikasi, dan akhirnya dapat menciptakan berbagai lapangan kerja baru.

Pengembangan Infrastruktur merupakan salah satu faktor pendukung pembangunan ekonomi suatu negara. Bhattacharyay (2008) telah mengidentifikasi peran penting infrastruktur dalam pembangunan wilayah, yaitu sebagai faktor dasar yang mampu mendorong perubahan ekonomi di berbagai sektor baik lokal maupun internasional. Hal tersebut diperkuat oleh Kessedes dan Ingram (1994) yang menyebutkan bahwa terdapat beberapa manfaat infrastruktur terhadap perekonomian yaitu: (1) mengurangi biaya produksi, (2) memperluas kesempatan kerja dan konsumsi karena terbukanya daerah-daerah yang terisolasi, dan (3) menjaga stabilitas ekonomi makro melalui investasi pada infrastruktur yang dapat menyerap tenaga kerja dan meningkatkan daya beli konsumen. Wilayah akan berkembang jika ada kegiatan perdagangan interinsuler dari wilayah tersebut ke wilayah lain sehingga terjadi peningkatan investasi pembangunan dan peningkatan kegiatan ekonomi serta perdagangan. Pendapatan yang diperoleh dari ekspor akan mengakibatkan berkembangnya kegiatan penduduk setempat, perpindahan modal dan tenaga kerja, keuntungan eksternal dan perkembangan wilayah (Damapolii, 2008).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk jenis penelitian deskripsi dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha untuk pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data. Penelitian dilakukan di pelabuhan Bungkotoko Kota Kendari, Propinsi Sulawesi Tenggara. Pemilihan lokasi

tersebut berdasarkan pertimbangan bahwa pelabuhan Bungkotoko merupakan pelabuhan utama di Kota Kendari dan menjadi *gateway* bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke Kota Kendari. Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengamatan langsung dilapangan dan di peroleh langsung dari beberapa sumber yang berhubungan dengan objek penelitian. Teknik analisis data dengan menganalisis kinerja operasional pelabuhan kemudian membandingkan dengan standard pelindo, sedangkan untuk menentukan strategi pengembangan dengan analisis SWOT.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Bungkotoko terletak di Teluk Kendari yang menjadi tempat pertemuan arus keluar masuk air laut dari Teluk Kendari serta dari Laut Banda Pelabuhan Laut Bungkotoko memiliki luas area daratan $353,5 \times 200 \text{ m}^2$, lapangan penumpukan 18.236 m^2 , gudang $60 \times 20 \text{ m}^2$, dan kantor seluas $15,5 \times 25 \text{ m}^2$. Sedangkan sisi lautnya memiliki dermaga seluas $200 \times 20 \text{ m}^2$, kedalaman -8 Mlws , Trestle $206 \times 8 \text{ m}^2$, dan Causeway $150 \times 8 \text{ m}^2$. Pelabuhan Bungkotoko Kendari ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Pelabuhan Bungkotoko Kendari

Kinerja Pelayanan dan Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

Kinerja Pelayanan Kapal

Tingkat keberhasilan pelayanan terhadap pengguna jasa pelabuhan dapat

diukur berdasarkan kinerja operasional pelabuhan berdasarkan realisasi kegiatan yang ada di dalam pelabuhan. Kinerja pelayanan kapal ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Kapal

| No | Uraian | Sat | 2015 |
|----|--------------------------|-----|-------|
| 1. | Turn Round Time (TRT) | Jam | 98.29 |
| 2. | Waiting Time (WT) | | |
| a. | Waiting Time Net (WTN) | Jam | 2.15 |
| b. | Postpone Time (PT) | Jam | 6.44 |
| c. | Approach Time (AT) | Jam | 4.29 |
| d. | Waiting Time Gross (WTG) | Jam | 12.88 |
| 3. | Berthing Time (BT) | | 85.41 |
| a. | Effective Time (ET) | Jam | 36.48 |
| b. | Not Operating Time (NOT) | Jam | 27.90 |
| c. | Idle Time (IT) | Jam | 21.03 |

Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan bahwa indikator kinerja Turn Round Time yaitu 98,29 jam, bila dibandingkan standar PT. Pelindo yang memberikan angka 24 jam Pelabuhan Bungkutoko tergolong Kurang baik. Indikator Kinerja Berthing Time adalah 85.41 jam, maka BT kurang baik, dengan tingginya nilai BT, maka dapat dikatakan bahwa kinerja terhadap pelayanan kapal menurun. Indikator

Kinerja Effective Time Kegiatan bongkar muat untuk satu kapal hingga selesai memerlukan waktu 36.48. Indikator Kinerja Not Operation Time Realisasi didapat 27.90 jam termasuk dalam kategori Cukup. Dan Analisa Idle Time adalah 21.03 jam, sesuai standar pelindo masuk kategori Cukup.

Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan adalah sebagai instrumen pemantauan (monitoring) dan evaluasi kinerja (performance evaluation) untuk pelaksanaan kegiatan, di pelabuhan. indikator penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan yang terdiri, Berth Occupancy Ratio (BOR) atau tingkat penggunaan dermaga, Berth Trough put (BTP), Shed Occupancy Ratio (SOR), Yard Occupancy Ratio (YOR) Open Storage Trough put (OSTP). Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko ditunjukkan Tabel 2.

Tabel 2. Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

| U R A I A N | SATUAN | 2015 |
|---------------------------|--------|----------|
| A. Fasilitas | | |
| 1. Dermaga | | |
| a. B O R | % | 56.50 |
| b. B T P | Ton/M' | 2,965.43 |
| 2. Gudang | | |
| a. S O R | % | 24.19 |
| b. S T P | Ton/M2 | 35.60 |
| 3. Lapangan Konvensional | | |
| a. O S O R | % | 60.59 |
| b. O S T P | Ton/M2 | 124.80 |
| 4. Lapangan Petikemas | | |
| a. Y O R | % | 0.00 |
| b. Y T P | Ton/M2 | 0.00 |
| B. Peralatan Apung | | |
| 1. Kapal Tunda | % | 0.00 |
| 2. Kapal Pandu | % | 62.47 |

Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa indikator kinerja BOR Pelabuhan Bungkutoko adalah 56.50 %.

Dibandingkan dengan standar dari PT. Pelindo sebesar 67%, maka tingkat pemakaian dermaga Pelabuhan Bungkutoko Baik. Indikator Kinerja BTP sebesar 2,965.43 Ton/m3. dibandingkan dengan standar PT. Pelindo memberikan

angka 20 Ton/m³ sebagai standar BTP, maka nilai BTP Pelabuhan Bungkutoko menunjukkan daya lalu barang di dermaga Sangat Baik. Indikator Kinerja SOR untuk fasilitas gudang Pelabuhan Bungkutoko adalah 24.19 %. Dibandingkan dengan standar PT. Pelindo yang memberikan angka 53 % sebagai standar untuk indikator tingkat pemakaian gudang (SOR), maka Pelabuhan Bungkutoko memiliki nilai SOR yang Kurang Baik. Indikator Kinerja STP untuk Pelabuhan Bungkutoko adalah 35.60 Ton/m³/m². Hal ini berarti di tahun 2015 untuk satu meter persegi luas gudang di pelabuhan Bungkutoko, dilewati barang 35.60 Ton/m³. Standar yang diberikan PT. Pelindo untuk nilai STP adalah 7,5 Ton/m³/m². Oleh karena itu, nilai

STP Pelabuhan Bungkutoko dinilai Sangat Baik karena diatas standar yang ditetapkan.

Prospek Sumber Daya Alam

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) memberikan arahan dan gambaran terhadap kegiatan ekonomi utama yang dikembangkan pada masing-

masing cluster. Pada cluster Sulawesi Tenggara, yang dalam hal ini merupakan bagian dari hinterland pelabuhan Kendari, kegiatan ekonomi utama difokuskan pada komoditas kakao, nikel dan perikanan. Pertambangan nikel Sulawesi Tenggara berada di Kabupaten Kolaka dan Konawe Utara dan Konawe Selatan.

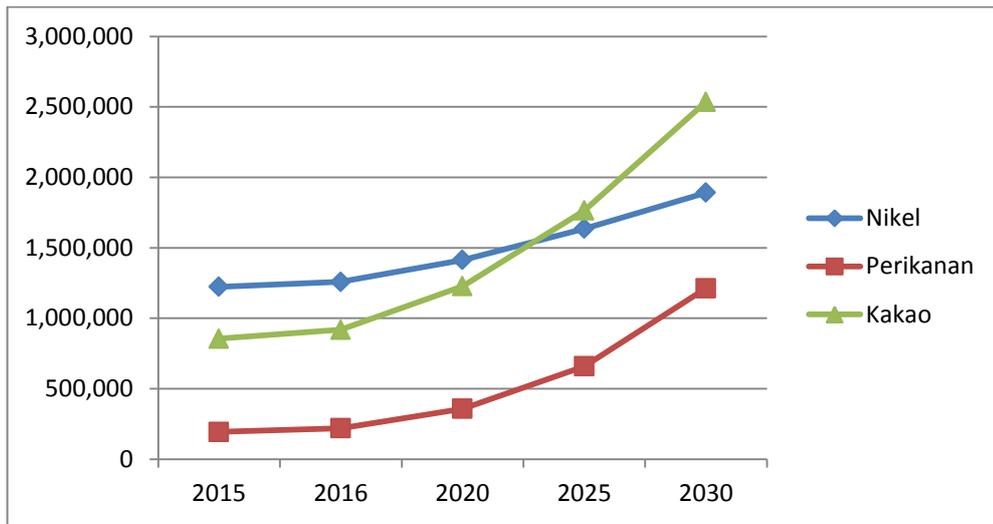
Indonesia merupakan produsen nikel terbesar ke-4 dari 5 besar negara produsen nikel dunia yang bersama-sama menyumbang lebih dari 60 persen produksi nikel dunia. Produksi nikel Indonesia mencapai 190 ribu ton per tahun. Indonesia memiliki 8 persen cadangan nikel dunia, oleh karena itu industri pertambangan dan pengolahan nikel sangat layak untuk dipercepat dan diperluas pengembangannya. Sulawesi merupakan daerah dengan produksi nikel paling maju di Indonesia. Pertambangan nikel di Sulawesi menyumbang sekitar 7 persen terhadap PDRB Sulawesi. Oleh karenanya, kegiatan pertambangan di Koridor Ekonomi Sulawesi terfokus pada pertambangan nikel yang merupakan potensi pertambangan terbesar di koridor ini. Produksi nikel yang tercatat di BPS Sulawesi Tenggara yaitu pada dan Kabupaten Kolaka, Kabupaten Konawe Utara, Kabupaten Konawe Selatan dimana produksi Bijih Nikel tahun 2015 sebesar 1.222.695 Ton. Lebih jelasnya Potensi komoditas utama pada cluster Sulawesi Tenggara ditunjukkan Tabel 3.

Tabel 3. Potensi Komoditas Utama pada Cluster Sulawesi Tenggara

| Kab/Kota | Komoditi | Produksi (Ton) | | | | |
|---------------------------|-----------|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2020 | 2025 | 2030 |
| Kolaka Konut Konsel | Nikel | 1.222.695 | 1.258.764 | 1.414.001 | 1.635.240 | 1.891.095 |
| Kendari | Perikanan | 194.014 | 219.235 | 357.458 | 658.593 | 1.213.416 |
| Kolaka Konawe | Kakao | 854.730 | 919.005 | 1.228.217 | 1.764.905 | 2.536.108 |

Selain produk pertambangan (nikel), Sulawesi Tenggara juga menjadi produksi kakao dan perikanan sebagaimana amanat MP3EI. Berikut ini adalah proyeksi komoditas yang ada di Sulawesi Tenggara, dengan asumsi bahwa pertumbuhan nikel

2,95 %, pertumbuhan produksi kakao mencapai 7,52 % dan produksi perikanan 13% per tahun. Proyeksi Peningkatan Produksi Komoditas Utama Sulawesi Tenggara ditunjukkan Gambar 2



Gambar 2. Proyeksi Peningkatan Produksi Komoditas Utama

Perkiraan Arus Barang dan Kapal

Perkiraan Arus Barang

Berdasarkan pola pertumbuhan tahun-tahun sebelumnya dan melihat prospek ke depan baik dari RPJMD maupun MP3EI, dibuat perkiraan arus barang tahun 2015 – 2030 dengan tingkat pertumbuhan yaitu masing-masing 7 % untuk barang masuk dan 9 % untuk barang keluar. Perkiraan Arus Barang di

Pelabuhan Bungkutoko Kendari dapat ditunjukkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Prediksi Arus Barang

| Uraian | Sat | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 |
|------------|-----|---------|-----------|-----------|-----------|
| Peti kemas | Ton | 868,278 | 1,366,876 | 2,151,790 | 3,387,431 |
| | TEU | 70,022 | 110,232 | 173,531 | 273,180 |

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 4 menunjukan bahwa Arus Barang di Pelabuhan Bungkutoko pada tahun 2015 - 2030 . Arus Barang saat ini 868,278 ton dan 70,022 , arus barang sebanyak 868,278. Pada tahun 2020 dengan arus barang 1,366,876 ton dan maka 110,232 dan pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 dan 273,180 TEU. Berdasarkan proyeksi pertumbuhan arus

barang di maka dibutuhkan peningkatan pelabuhan Bungkutoko untuk mengakomodasi kebutuhan arus barang.

Perkiraan Arus Kapal

Perkiraan arus kapal didasarkan pada Call dan jumlah GT pada tahun didasarkan pada trend tahun sebelumnya yaitu sebesar 3%/tahun. Perkiraan arus kapal di Pelabuhan Bungkutoko ditunjukkan pada Tabel 5.

Tabel 5. Prediksi Kunjungan Kapal

| Uraian | Sat | 2020 | 2025 | 2030 |
|------------|------|---------|---------|-----------|
| Arus Kapal | Call | 418 | 471 | 530 |
| | GT | 809,919 | 957,292 | 1,131,481 |

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa prediksi arus kunjungan kapal 2020 sebesar 418 Call dan 809,919 GT sedangkan prediksi tahun 2030 sebesar 530 Call dan 1,131,481 GT. Berdasarkan proyeksi pertumbuhan kunjungan Kapal dibutuhkan peningkatan pelabuhan untuk emenuhi kelancaran arus kunjungan kapal

Perkiraan Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan

Dengan melihat kondisi fasilitas pelabuhan pada Pelabuhan Bungkutoko maka kedepan dalam rangka mendukung percepatan dan perluasan pembangunan

ekonomi maka akan dilakukan sinkronisasi antara rencana pengembangan Pelabuhan Bungkutoko sesuai dengan dokumen masterplan pelabuhan yang ada dengan peramalan peningkatan komoditi unggulan tidak sesuai dengan kebutuhan kedepan. Prediksi Kebutuhan Dermaga Petikemas Pelabuhan Bungkutoko ditunjuka pada Tabel 6.

Tabel 6. Prediksi Kebutuhan Dermaga Petikemas

| Dermaga Petikemas | Sat | Tahun Pengembangan | | | |
|-------------------|-----|--------------------|------|------|-------|
| | | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 |
| Kebutuhan | m | 265 | 417 | 657 | 1,034 |

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 6 menunjukan bahwa Kebutuhan Dermaga Petikemas di Pelabuhan Bungkutoko pada tahun 2015 - 2030 . Panjang dermaga saat ini 200 m, arus barang sebanyak 868,278 sedangkan kebutuhan ideal dermaga peti adalah 2015 adalah 265 m jadi perlu penambahan dermaga petikemas 65 m. Pada tahun 2020 dengan arus barang 1,366,876 maka kebutuhan dermaga Pelabuhan Bungkutoko 417 m, sehingga perlu penambahan 217 m. Pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 maka dibutuhkan dermaga sepanjang 1,034 m maka perlu penambahan 834 m. Aktivitas Petikemas Pelabuhan Bungkutoko seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3.



Gambar 3. Aktivitas Petikemas

Kebutuhan lapangan petikemas Pelabuhan Bungkutoko saat ini adalah 18.236 m2. Untuk mendapatkan gambaran hasil yang akan datang maka dilakukan proyeksi. Hasil proyeksi arus barang Pada

tahun 2020 sebanyak 868,278, maka dibutuhkan lapangan petikemas 48.297, sehingga perlu perluasan sebesar 30.061 m2, dan pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 maka dibutuhkan petikemas 119,691 m2 maka perlu penambahan 101.428 m2. Ditinjau dari aspek pengembangan antisipasi angkutan global petikemas masih terkendala faktor penguasaan lahan dan kedalaman perairan. Prediksi kebutuhan lapangan petikemas ditunjukkan Tabel 7.

Tabel 7 Prediksi Kebutuhan Lapangan Petikemas

| Lapangan Petikemas | Sat | Tahun Pengembangan | | | |
|--------------------|-----|--------------------|--------|--------|---------|
| | | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 |
| Kebutuhan | m2 | 30,680 | 48,297 | 76,031 | 119,691 |

Sumber: Hasil Analisis

Strategi Pengembangan Pelabuhan

Strategi pengembangan berdasarkan pada karakteristik kondisi eksternal dan internal, maka dapat perlu dibuat beberapa rencana arah pengembangan strategis yang diharapkan dapat menjawab tentang harapan pembangunan pelabuhan Kota Kendari.

Berdasarkan hasil analisis SWOT, maka strategi pengembangan pelabuhan Bungkutoko yaitu: Perluasan Pembangunan Infrastruktur, dengan pelaksanaan kebijakan sebagai berikut:

- Peningkatan Investasi (Pemerintah) di bidang Infrastruktur.
- Peningkatan perluasan kapasitas infrastruktur.
- Pemerataan akses pelayanan infrastruktur.

selain strategi pengembangan infrastruktur pelabuhan berdasarkan tipologi tersebut, maka strategi pengembangan yang sifatnya umum, diantaranya sebagai berikut adalah:

- Meningkatkan kapasitas SDM dan penguatan kelembagaan untuk eningkatkan kinerja operasional pelabuhan,
- Meningkatkan infrastruktur pelabuhan (kuantitas dan kualitas) untuk meningkatkan daya saing pelabuhan,
- Mengembangkan kemitraan (pemerintah, swasta, dan masyarakat)

- dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan,
- d. Penciptaan iklim yang kondusif untuk peningkatan investasi, kegiatan sosial, ekonomi, dan pembangunan daerah.
- Adapun strategi yang sifatnya khusus atau spesifik adalah:
- a. Meningkatkan dukungan gudang dengan cara membuat gudang baru yang lebih baik.
 - b. Mengadakan peralatan alat bongkar/muat
 - c. Meningkatkan dukungan air bersih.
2. Dalam mengantisipasi pengembangan kedepan, Pelabuhan Bungkutoko Kendari harus memiliki sistem yang lebih baik, serta mengutamakan pelayanan kenyamanan dan keamanan yang lebih baik dari sekarang ini.
 3. Mengingat arus barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari mengalami peningkatan dari tahun ketahun, maka perlu di pikirkan adanya penelitian yang lebih lanjut, untuk pengembangan Pelabuhan Bungkutoko Kendari, khususnya untuk ruang gerak kapal di sekitar tambatan dermaga Pelabuhan Bungkutoko Kendari.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Kinerja operasional pelayanan di pelabuhan Bungkutoko masih kurang baik, rasio antara waktu tunggu dan waktu pelayanan masih sangat besar Kinerja pelayanan angkutan petikemas sangat lambat dibanding kebutuhan. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi pertumbuhan lalu lintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang.
2. Potensi wilayah yang begitu besar terhadap komoditas belum didukung dengan infrstruktur pelabuhan yang memadai dalam mendukung pergerakan barang
3. Strategi pengembangannya adalah perluasan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kebutuhan dermaga petikemas memerlukan pembangunan dermaga, selain itu lapangan petikemas perlu dibangun seluas 30,680 m² pada tahap awal, dan pada tahun 2030 perlu dibangun 119,691 m²

Saran:

1. Dalam mengantisipasi volume arus bongkar muat barang di masa yang akan datang, maka perlu adanya fasilitas pendukung berupa fasilitas tambat/dermaga, gudang/lapangan penumpukan serta failitas bongkar muat barang yang memadai untuk mendukung pengembangan Kota Kendari.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmed and Hossain. 1990. "Developmental impact of Rural infrastructure in Bangladesh. IFPRI Reseach Reporth 83, Washington DC. International Food Policy Reseach Institute
- Bhattacharyay, B. 2008. Infrastructure and Regional Cooperation Concept Paper for ADB/ADBI Flagship Study
- Calderon, and L Serven, 2004, "The Effects Of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution".
- Dekker, Sander, Verhaeghe, R.J. dan Pols, A.A.J., 2003, "Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: the Case of Rotterdam Port Expansion", TRB 2003 Annual Meeting.
- Departemen Pekerjaan Umum, 2006. "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan" Badan Penerbit Pekerjaan Umum.
- Dundovic, Cedomir dan Hess, Svjetlana, 2005, "Exploitability of the Port Container Terminal Stacking Area Capacity in the Circumstances of Increased Turnover", ISEP 2005.
- Damapolii, Deddy Wahyudi. 2008. Peran Pelabuhan Labuan Uki Terhadap Pengembanam Wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow. Masters Thesis Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang

- Gurning, Raja Oloan Saut dan Budiyanto, Eko Hariyadi. 2007. Manajemen Bisnis Pelabuhan. PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Ho, M.W. dan Ho, K.H., 2006, "Risk Management in Large Physical Infrastructure Investments: The Context of Seaport Infrastructure Development and Investment", *Maritime Economics and Logistics*, Palgrave Macmillan, 2006 Vol.8, hlm 140-168.
- Jinca, Yamin N., 2011, "Transportasi Laut Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus", Brillan Internasional, Surabaya
- Kessedes C, Ingram G. Infrastructure's impact on development: lessons from WDR 1994. *Journal of Infrastructure Systems*, 1995, 1(1): 16-32
- Kolanovic, I., Skenderovic, J. & Zenzerovic Z.(2008), "Defining the Port Service Quality Model by using the Factor Analysis", *Pomorstvo*, 22(2):283-297
- Kramadibrata, S 1985, Perencanaan Pelabuhan. Ganeca Exact Bandung.
- Maloni, Michael dan Jackson, Erick C., 2005, "North American Container Port Capacity: A Literature Review", *Transportation Journal*, Vol.44, No.2, hlm.16-36.
- Mujeri, M. K, 2002, "Bangladesh, Bringing Poverty Focus in Rural Infrastructure Development". Discussion Paper November 2002 : Issues in Employment and Poverty Recovery and Reconstruction
- Transportation Economics, Elsevier Vol.16, hlm 171-218.
- Sudaryadi. 2007 "Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi SNSE Jawa Tengah 2004)". Tesis MIESP UNDIP. Diakses pada tanggal 06 Juni 2012
- Suranto. 2004. "Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta
- Prosedur Impor Barang". Penerbit: PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Tongzon, J. L. 2002. *The Economies of Southeast Asia, Second Edition (Before and After Erisis)*. Cheltenham Glos: Edward Elgar.
- Tongzon., J.L. (2004). *Determinant of Competitiveness in Logistics: Implication for the Region*. International Conference on Competitiveness: Challenges and Opportunity for Asian Countries.
- Talley., W. K. (2009). *Port Economics*. First Edition. Routledge. New York.
- Tongzon & Ganesalingam (1994), *An Evaluation of ASEAN Port Performance and Efficiency*. *Asian Economic Journal* 1994, Vol. 8, No. 3, pp 317-330
- Triatmodjo, B. 2009, "Perencanaan Pelabuhan", Beta Offset, Yogyakarta
- World Bank. 1994. *Infrastructure for Development, World Development Report 1994*
- Wibowo R. dkk..1999. *Refleksi Pertanian Tanaman Pangan dan Hortikultura Nusantara*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan

Departemen International Labour Office, Genewa

- Musso, E., Ferarri, C. dan Benacchio M., 2006, "Port Investment: Profitability, Economic Impact and Financing", *Port Economic, Research in*