

**Kinerja Pelayanan Kapal dan Kegiatan Bongkar Muat
Barang di Pelabuhan Laut Panjang Provinsi Lampung**
*Performance Assessment Services and Activities Ship Loading and Unloading
Goods in Seaports Long Lampung Province*

Nasril, Ch

Puslitbang Perhubungan laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
e-mail: Nasril@Dephub.go.id

Naskah diterima 06 Oktober 2015, diedit 15 Oktober 2015, dan disetujui terbit 26 Nopember 2015

ABSTRAK

Peranan Pelabuhan Panjang memiliki kontribusi yang sangat besar untuk mendukung kegiatan usaha eksportir dan juga memiliki peranan yang penting untuk menunjang pertumbuhan perekonomian Lampung. Tingkat pelayanan kapal dan barang cukup baik, produktivitas bongkar muat di atas standar tolok ukur, namun pemakaian dermaga dan lapangan penumpukan peti kemas (CY) belum efektif, masih rendah (BOR 44,99 %), dengan komposisi kunjungan kapal 4,9 unit/hari dibulatkan menjadi 5 Unit/hari, tolok ukur pemakaian dermaga normal 70%. Sedangkan tujuan kajian ini adalah menganalisis tingkat pelayanan kapal dan bongkar. Metode pendekatan analisis memakai metode kualitatif dan formula kinerja pelabuhan. Hasil yang diharapkan, pemakaian dermaga dan fasilitas lain mencapai standar pemakaian yang optimal. dalam arti tercapai tingkat pemakaian fasilitas dermaga yang efektif dan efisien.

Kata Kunci : Kinerja, Pelayanan, pelabuhan, Bongkar Muat.

ABSTRACT

The role of the Port of Panjang has a very large contribution to support the business activities of the exporter and also has an important role to support economic growth in Lampung. The level of service is quite good ship and goods, stevedoring productivity above standard benchmarks, but the use of the dock and container yard (CY) has not been effective, low (BOR 44.99%), with the composition of ship visits of 4.9 units / day rounded to 5 units / day, a benchmark of 70% of normal dock usage. While the purpose of this study is to analyze the level of service and unloading ships. Methods of analysis approach memakai qualitative methods and formulas port performance. The expected results, the use of the dock and other facilities achieve optimal use of standards. in terms of consumption level achieved dock facilities effectively and efficiently.

Keywords: Performance, Services, ports, loading and unloading

PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuhan kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar-moda transportasi. (PP No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan). (1)

Pelabuhan Panjang yang ada di Bandar Lampung merupakan salah satu pelabuhan yang memiliki potensi luar biasa untuk mendukung laju perekonomian di Sai Bumi Ruwa Jurai. Posisinya yang strategis bukan saja menunjang kelancaran usaha di Lampung, melainkan juga hingga Sumatera bagian selatan (sumbagsel). “Merupakan suatu keberuntungan bagi Lampung karena memiliki pelabuhan yang mempunyai potensi sangat luar biasa untuk mendukung laju ekspor dan impor,”. Sebab itu, Pemprov Lampung dan masyarakat hendaknya dapat melihat potensi yang luar biasa dari Pelabuhan Panjang dalam menunjang kegiatan eksportir. Selain itu, kata Yusuf, pemerintah juga hendaknya jangan hanya melihat Pelabuhan Panjang dalam jangka pendek, seperti melihatnya hanya sebagai sumber pendapatan asli daerah (PAD) saja, tetapi harus mampu melihatnya dalam jangka panjang, seperti memperbaiki dan meningkatkan kualitas serta pelayanan. Salah satunya harus disertai dengan dukungan infrastruktur yang memadai, seperti jalan, sehingga dapat menunjang komoditas ekspor dan impor. , saat ini Pelabuhan Panjang untuk jangka pendek, fasilitas yang ada masih mampu untuk menampung aktivitas bongkar muat. Untuk jangka panjang karena masih banyak komoditi dari daerah hinterland yang harus masuk dan keluar melalui pelabuhan ini. Dengan demikian masih belum maksimal dalam hal pelayanan dan ketersediaan infrastruktur. Sebab itu, untuk dapat menunjang segala aktivitas ekspor, diperlukan perbaikan, baik dari segi lingkungan maupun fasilitas.

Sementara “Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan yang ada di Pelabuhan Panjang sudah memadai. Namun perlu dukungan sarana dan prasarana seperti perbaikan jalan, dengan ketersediaan fasilitas dan sarana serta prasarana yang mendukung, posisi strategis dari Pelabuhan Panjang, tentunya akan berdampak positif kepada kelancaran pengusaha untuk melakukan kegiatan bisnisnya. Peranan Pelabuhan Panjang memiliki kontribusi yang sangat besar untuk mendukung

kegiatan usaha eksportir dan juga memiliki peranan yang penting untuk menunjang pertumbuhan perekonomian Lampung. Di samping itu, lahan pertanian dan perkebunan yang membentang di Provinsi Lampung sangat subur untuk kegiatan agrobisnis. Saat ini lingkup hinterland tersebut masih menunggu para investor untuk dapat mengembangkannya secara optimal. Tersedianya jalan akses yang menghubungkan lokasi pelabuhan dengan hinterland-nya memudahkan transportasi dan distribusi berbagai komoditas hasil pertambangan dan agrobisnis baik untuk keperluan ekspor, impor, maupun domestik.

Dengan tersedianya terminal peti kemas yang telah dilengkapi dengan dua container crane, lima transtainer, top loader, dan super stacker serta didukung terminal khusus curah kering yang ada saat ini, Pelabuhan Panjang siap memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pengguna jasa. Belum lagi dukungan fasilitas pelayanan barang berupa lapangan peti kemas seluas 75 ribu meter persegi, lapangan penumpukan seluas 6.000 meter persegi, dan gudang 12.382 untuk meningkatkan mutu pelayanan dengan menjanjikan pengguna jasa akan nearly zero waiting time (waktu tunggu kapal di pelabuhan yang sangat singkat) yang diharapkan ke depan dapat menekan biaya logistik pada distribusi barang. (2)

METODE

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran yang penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif. Efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (interface) dua moda angkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda darat (truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya.

Atas dasar inilah dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.

Kondisi existing saat ini pelabuhan Panjang Provinsi Lampung masih dapat menampung aktivitas kunjungan dan bongkar muat barang dengan baik, hal ini tercermin dengan pemakaian masih di bawah standar tolok ukur. Dan produktivitas bongkar muat, tinggi baik General Cargo, Bags Cargo, dan produktivitas bongkar muat peti kemas, namun masih ada kendala bagi angkut komoditi cangkeng kelapa sawit dari sentra produksi masih mengalami hambatan, karena terbatasnya kapasitas jalan untuk kendaraan angkutan cangkeng sawit tersebut yang bermuatan diatas 20 Ton. Menurut Tungkot Sipayung,(3) peraturan daerah yang paling eksis diberlakukan kepada industri sawit semenjak lima tahun terakhir. Aturan yang muncul bentuknya berupa larangan penggunaan jalan umum, pajak TBS, dan ada pula yang memberlakukan pajak kepada limbah sawit.

Kajian Terdahulu

Djefri (2009), Analisis pengaruh produktivitas bongkar muat terhadap kinerja Pelabuhan Sunda Kelapa. Hasil studi ini untuk mengevaluasi sejauh mana pengaruh produktivitas bongkar muat barang terhadap kinerja operasional pelabuhan Sunda Kelapa.(4)

Nasril, (2012), Kajian peningkatan produktivitas Pelabuhan Pantoloan dalam rangkaantisipasi pertumbuhan angkutan barang di pelabuhan Pantoloan.(5)

S. Siswadi - 2005, Kajian kinerja peralatan bongkar muat petikemas di Tanjung Emas Semarang, Tujuan kajian adalah meningkatkan kinerja sistem pelayanan di pelabuhan peti kemas Tanjung Emas Semarang (6)

Dimas Krisna Prasetyo dan Setyo Nugroho (2012), Pengembangan Prototipe Dss Alokasi Penyandaran Kapal:Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tujuan kajian adalah untuk mengetahui tingkat layanan kapal, seberapa baik keputusan yang diambil pihak pelabuhan dalam mengalokasikan penyandaran kapal yang saat ini masih dipakai.(7)

Hasil dari perhitungan menunjukkan bahwa DSS1 sebagai aturan lama masih harus digunakan sedangkan DSS3 sebagai DSS alternatif cukup baik jika diterapkan dalam mengalokasikan penyandaran kapal karena berdasarkan analisa

BOR dan status penyandaran OR merupakan tingkat pemakaian Muin (2006) dengan judul Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan Sorong dan Pengembangannya. Tujuan Penelitian tersebut dilakukan adalah untuk menjelaskan kinerja operasional dan arah pengembangan pelabuhan dengan menganalisis factor-faktor pelayanan kapal. Yang hasilnya adalah kondisi pelayanan kapal menurun akibat kujungan kapal yang cenderung meningkat, untuk pengembangan perlu penambahan panjang dermaga sedang gudang masih memungkinkan untuk digunakan 10 tahun ke depan (8)

Efendi (2004) dengan judul Analisis Prioritas Pengembangan Pelabuhan Dalam Mendukung Kapet Sasamba Propinsi Kalimantan Timur. Tujuan Penelitian tersebut dilakukan untuk menemukan prioritas dan strategi pengembangan diantara dua pelabuhan Samarinda dan Balikpapan. (9) Hasilnya adalah Balikpapan menjadi prioritas dikembangkan dengan strategi perluasan pembangunan infrastruktur. Kegiatan yang terjadi di pelabuhan tidak hanya terbatas pada kegiatan-kegiatan yang merupakan fungsi administrasi dan keuangan, dimana kegiatan ini timbul akibat adanya kegiatan utama yaitu bongkar dan muat,

Analisis penelitian ini Analisis Kualitatif dan kuantitatif dan Formula Kinerja Pelabuhan (Muhammad Nazir (1986), Analisis Kualitatif, suatu pendekatan dalam melakukan penelitian yang berorientasi pada gejala-gejala yang bersifat alamiah karena orientasinya demikian, maka sifatnya naturalistik dan mendasar atau bersifat kealamiah dan tidak bisa dilakukan di laboratorium melainkan harus terjun di lapangan. Oleh sebab itu, penelitian semacam ini disebut dengan field study., Metode Penelitian Bandung Remaja Rosdakarya,(10)

1. Model Formula Kinerja Pelabuhan

Perhitungan Kinerja Pelabuhan (Utiliasi dan Peralatan) (11) Pengertian kinerja pelabuhan adalah hasil kerja terukur dari prestasi atau tingkat keberhasilan yang dicapai pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi

$$\frac{\sum K_{pl} \times \text{Panjang Kapal} + 5 \text{ Meter} \times \text{BT}}{\text{Panjang Dermaga} \times 24 \text{ Jam}} \times 100\%$$

pemakaian alat dalam priode waktu dengan satuan tertentu.

Keterangan :

1. Sikma Kapal = Jumlah kapal yang bertambat 1 hari
2. Panjang kapal = Panjang kapal rata-rata yang

bertambat

3. + 5 Meter = Tempat yang kosong antara kapal tambat satu dengan yang lain.
4. Berthing Time (BT) = lama kapal rata-rata tambat di Dermaga.
5. Panjang dermaga = Panjang Dermaga yang tersedia
6. 24 = Jam kerja pelabuhan 1 hari = 24 Jam.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Kunjungan Kapal

Tabel 1. Kunjungan Kapal

Tahun	Unit	Plus/Minus	Prosentase	Rata-rata
2009	2420			
2010	1744	-676	-39%	
2011	1776	32	2%	
2012	1924	148	8%	
2013	1799	-125	-7%	
		-621	-36%	-7,20%

Sumber : Kantor Pelindo Cabang Pelabuhan Panjang (10)

Tabel 1 di bawah ini menayangkan kunjungan kapal pelayaran Samudera dan Nusantara selama 5 (Lima) tahun laporan (2009-2013)

Pada tabel di atas terlihat siklus perkembangan kunjungan kapal di pelabuhan Panjang, tahun 2009 tercatat kunjungan kapal 2.420 Unit, tahun 2010 turun 39% atau menjadi 1744 Unit, tahun 2011 naik

Tabel 2. Bongkar Muat

Tahun	Barang	Plus/minus	Prosentase	Rata-rata
2009	14.686.099	-961.383	(7,0)	
2010	13.724.716	3.522.552	20,4	
2011	17.247.268	3.918.706	18,5	
2012	21.165.974	-1.552.998	(7,9)	
2013	19.612.976	4.926.877	24,0	
	Jumlah			4,80%

Sumber : Kantor Pelindo Cabang Pelabuhan Panjang

2% dibandingkan dengan tahun 2010, tahun 2012 naik 8% dibandingkan dengan tahun 2011, tahun 2013 turun 7% dibandingkan dengan tahun 2012. Sehingga selama 5 tahun terakhir kunjungan kapal turun rata-rata 7,2%.

Bongkar Muat Barang

Tabel 2 di bawah ini memuat lalulintas barang di pelabuhan panjang selama 5 (lima) tahun laporan, 2009-2013. Sehingga terlihat perkembangan kunjungan kapal.

Lalulintas barang di pelabuhan Panjang berpluktauasi terjadi turun naik selama 5 (lima) tahun laporan, tahun 2009 lalulintas barang tercatat

14.686.099 Ton, tahun 2010 turun 7% dibandingkan dengan tahun 2009, atau menjadi 13.724.716 Ton, tahun 2011 naik 20,4% dibandingkan dengan tahun 2010, atau menjadi 17.247.268 Ton tahun 2012 naik 18,5% dibandingkan dengan tahun 2011, atau menjadi, 21.165.974, tahun 2013 turun 7,9% dibandingkan dengan tahun 2012 atau menjadi 19.612.976 Ton, sehingga rata-rata lalulintas barang di pelabuhan Panjang naik 4,8%.

Tabel 3. Lalulintas PetiKemas

Tahun	Unit	Plus/Minus	Prosentase	Rata-rata
2009	104175	-4354	(4,4)	
2010	99821	6823	6,4	
2011	106644	1077	1,0	
2012	107721	16444	13,2	
2013	124165	19990	16,3	
	Jumlah			3,26%

Sumber : Kantor Pelindo Cabang Pelabuhan Panjang

Bongkar Muat PetiKemas

Tabel 3 di bawah ini memuat lalulintas peti kemas di pelabuhan Panjang selama 5 (lima) tahun terakhir (2-009-2013)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat perkembangan lalulintas petikemas di pelabuhan Panjang selama 5 (lima) tahun terakhir, tahun 2009 tercatat 104.175 TEUS, tahun 2010 turun 4,4% dibandingkan dengan tahun 2009, atau menjadi 99.821 TEUS, tahun 2011 naik 6,4% dibandingkan dengan tahun 2010 atau menjadi 106.644 TEUS, tahun 2012 naik 1,0%, tahun 2013 naik 13,2% dibandingkan dengan tahun 2012 atau menjadi 124.165 TEUS, secara rata-rata lalulintas peti kemas naik 3,26% selama 5 (lima) tahun terakhir.

Kinerja Pelabuhan

Tabel 4 di bawah ini memuat tingkat pemakaian dermaga, gudang, lapangan penumpukan peti kemas, dan produktivitas bongkar muat barang genrel cargo, bags cargo, curuh kering dan curah cair, peti kemas serta tingkat pelayanan kapal.

Tingkat pemakaian Dermaga dan dan Lapangan penumpukan

Berdasarkan tabel 4 di atas dapat dilihat tingkat pemakaian dermaga masih rendah, Berth Occupancy Ratio baru mencapai 44,99%, jauh di bawah angka standar pemakaian dermaga untuk pelabuhan Panjang yang di keluarkan oleh Ditjen Perhubungan Laut (70%). Dan pemakaian gudang masih rendah 24,53 % jauh di bawah standar tolok ukur pemakaian gudang 70%, juga tingkat pemakaian lapangan penumpukan peti kemas YOR rendah 27,17%, standar tolok ukur pemakaian lapangan penumpukan peti kemas YOR 70%.

Tingkat pelayanan kapal

Waktu tunggu kapal lebih baik, kapal menunggu

Tabel 4. Kinerja Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang

No	Keterangan	Standar	Realisasi
1.	Pemakaian Dermaga		
	-BOR	70%	44,99%
	-BTP		
2.	Pemakaian Gudang		
	-SOR	70%	24,53%
	-STP	-	-
	-YOR	70%	27,17%
3.	Produtivitas		
	-General Cargo	40 T/G/J	58.11
	-Bags Cargo	40 T//G/J	33.8
	-Unitiset	45 T/G/J	
	-Curah Kering	150.000 T/J	149.72
	-Curah Cair	120.000 T/J	139.37
4.	Peti Kemas	22 B/C/H	26.17
5.	Pelayanan Kapal		
	WT	1 Jam	0.10
	AT	1,5 Jam	0.63
	TRT	-	63,73
6.	Pelayanan Barang		
	Efektive Time	50 Jam	40.37 Jam
	Idle Time	-	4,46 Jam
	Berthing Time	80 Jam	67.86
	NOT	-	17,76

Sumber : Kantor Pelindo Cabang Pelabuhan Panjang

untuk di pandu ke tambatan lebih cepat (0,10 Jam) dari standar (1 Jam), juga tingkat pelayanan pandu lebih cepat (0,63 Jam) dari Waktu yang disediakan 1,5 Jam.

Unsur-Unsur Penunjang Pelabuhan

Provinsi Lampung Dalam Angka (Statistik) (11)

1. Pertanian

Dengan luas $\pm 3.528.835$ ha, Provinsi Lampung memiliki potensi sumber daya alam yang sangat beraneka ragam, prospektif, dan dapat diandalkan, mulai dari pertanian, perkebunan, perikanan, peternakan, pertambangan, pariwisata, sampai kehutanan. Provinsi ini memiliki lahan sawah irigasi teknis seluas 103.245 ha, sawah, irigasi setengah teknis 24.164 ha, dan lahan sawah irigasi non teknis seluas 244.008 ha. Total saluran irigasi mencapai 371.417 km. Sawah-sawah inilah yang pada 2006 menghasilkan 2.129.914 ton padi (gabah keringgiling GKG), terdiri atas 1.959.426 ton padi sawah dan 170.488 ton padi ladang.

Dibanding dua tahun terakhir, produktivitas padi yang dicapai meningkat, Pada 2004, produksi padi mencapai 2.091.996 ton sementara pada 2005 mencapai 2.124.144 ton, Semua itu belum termasuk produksi ubi kayu rotan 2006 mencapai lebih dari 5.473.283 ton, dan produksi jagung 1.183.982 ton. Dengan demikian ketahanan pangan di provinsi ini

cukup kuat. Kawasan hutan mencapai 1.004.735 ha atau sekitar 30,43 % dari luas wilayah provinsi, terdiri atas hutan lindung 317.615 ha, hutan suaka alam dan hutan wisata nasional 462.030 ha hutan produksi terbatas 33.358 ha dan hutan produksi tetap 91.732 ha. Dalam rangka mendukung pembangunan berwawasan lingkungan yang berkesinambungan, produksi kehutanan kini lebih diarahkan kepada hasil hutan non kayu dan potensi ekowisatanya. Hasil hutan pada 2006 berupa kayu bulat sebanyak 3.4121.171 m³, kayu gergajian 145.732,25 m³ dan kayu lapis 82.714.45 m³, Sedangkan produksi basil hutan non kayu berupa damar mata kucing sebanyak 5.454,17 ribu ton, damar batu 1.351,30 ton, arang 30.347 rotan manau 3.000 batang, dan rotan lilin 1.293,24 ton.

Dari laut dan sungai sungainya yang besar pada 2006 Lampung menikmati hasil tangkapan laut hingga 133.503,4 ton, sedangkan tangkapan perairan umum mencapai 10.345,4 ton. Produksi budidaya tambaknya mencapai 164.264,8 ton, budidaya air tawar mencapai 17.448,9 ton dan hasil budidaya laut sebanyak 1.569,7 ton. Daerah berlahan kering yang mencapai 89,88% dari total luas provinsi adalah tempat yang sangat cocok untuk mengembangkan sapi potong. Dengan potensi ini, Lampung memiliki perusahaan penggemukan sapi potong (feedlotters) terbesar di Indonesia dengan total populasi sapi potong mencapai 428 ribu ekor atau sama dengan 60% dari total populasi sapi potong nasional di feedlotter. Provinsi ini juga dikenal sebagai penghasil jagung, ubi kayu, dan dedak halus sebagai bahan baku pembuat konsentrat yang sangat dibutuhkan oleh ternak.

Dengan dukungan potensi bahan baku ini, Lampung mampu menghasilkan produksi 23 juta ekor ayam potong pada 2006, meningkat dibandingkan dengan produksi 2005 yang mencapai 21 juta ekor ayam potong. Perekonomian di Provinsi Lampung juga sangat didukung oleh produksi perkebunan seperti kopi, lada, karet, kelapa, dan tebu. Produksi kopi pada tahun 2006 mencapai 143.050 ton, produksi kakao 22.976 ton, lalu diikuti produksi kelapa dalam lebih dari 112.631 ton, lada 24.011 ton, karet 54.461 ton, kelapa sawit 367.840 ton, dan tebu 693.613 ton. Dari hasil produksi tebu itu Lampung memberi kontribusi 35% dari total produksi gula nasional, meningkat dibanding kontribusi 2005 yang mencapai 20%.

Keanekaragaman sumberdaya mineral di provinsi itu meliputi mineral logam, bahan galian industri, bahan galian energi, dan bahan galian konstruksi. Pada 2006, dari galian industrinya berhasil diproduksi 1.980.000.000 m³ andesit, 389.000.000 m³ felspar dan 590.000.000 m³ granit dengan mutu

terjamin. Untuk cadangan zeolit sebesar 2.145.000 m³ dengan cadangan yang diprediksi sebesar 8.000.000 m³, baik untuk kebutuhan domestik maupun ekspor, Bahan galian logam yang ada di provinsi ini meliputi emas, mangan, bijih besi dan pasir besi, namun baru sebagian saja dari potensi ini yang telah dikelola. Sekarang sumberdaya energi terbaru berupa panas bumi, air, serta bahan bakar nabati (BBN) yang berasal dari tebu, singkong, sawit, dan tanaman jarak tengah dikembangkan, Saat ini Provinsi Lampung memiliki pabrik etanol berbahan tebu terbesar di Indonesia.

Potensi energi seperti panas bumi yang berlokasi di daerah Ulu Belu, Kabupaten Tanggamus, mencapai 400 MW. Di Suoh, Kabupaten Lampung Barat, potensi tersebut mencapai 300 MW. Semua potensi itu telah di eksplorasi oleh Pertamina sebesar 110 MW. Potensi air untuk pembangkit tenaga listrik juga sangat besar. Pada SWS Way Semangka Upper tersedia kapasitas sebesar 78 MW dan telah dioperasikan melalui PLTA Besai dan PLTA Baru Tegi. Pada SWS Way Semangka Lower dan Way Semung masing-masing tersedia potensi sebesar 76 MW dan 2,6 MW.

2. Pariwisata

Dalam rangka membangun kesadaran masyarakat sehingga diharapkan masyarakat dapat menjadi pelaku yang handal dalam usaha kepariwisataan di Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata Tahun 2012 dikoordinir langsung oleh

Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata merupakan salah satu program penanggulangan kemiskinan yang melibatkan berbagai pihak, yaitu pemerintah dan masyarakat luas. Dalam pelaksanaannya, PNPM Mandiri Pariwisata menggunakan pola pemberdayaan masyarakat dengan menempatkan masyarakat sebagai subjek pembangunan. Dalam rangka membangun kesadaran masyarakat sehingga diharapkan masyarakat dapat menjadi pelaku yang handal dalam usaha kepariwisataan di Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata Tahun 2012 dikoordinir langsung oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia.

Dalam rangka membangun kesadaran masyarakat sehingga diharapkan masyarakat dapat menjadi pelaku yang handal dalam usaha kepariwisataan di Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata Tahun 2012 dikoordinir langsung oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata merupakan salah satu program penanggulangan kemiskinan yang melibatkan berbagai pihak, yaitu pemerintah dan masyarakat luas. Dalam pelaksanaannya, PNPM Mandiri Pariwisata menggunakan pola pemberdayaan masyarakat dengan menempatkan masyarakat sebagai subjek pembangunan.

3. Perindustrian

Tabel 5. Perindustrian

Kode Industri	Jenis Industri	Jumlah Perusahaan	Jumlah Tenaga Kerja
10	Industri Makanan	34	4.746
11	Industri Minuman	1	174
14	Industri Pakaian Jadi	5	289
16	Industri Kayu, Barang dari Kayu dan Gabus (tidak termasuk furnitur) dan Barang Anyaman dari Bambu, Rotan dan sejenisnya	3	287
17	Industri Kertas dan Barang dari Kertas	1	191
19	Industri Produksi dari Batubara dan Pengilangan Minyak Bumi	1	27
20	Industri Bahan Kimia dan Barang dari Bahan Kimia	4	128
22	Industri Karet, Barang dari Karet dan Plastik	4	593
23	Industri Barang Galian Bukan Logam	6	342
24	Industri Logam Dasar	1	201
25	Industri Barang dari Logam Bukan Mesin dan Peralatan	2	114
28	Industri Mesin dan Perlengkapan YTDL	4	466
29	Industri Kendaraan Bermotor, Trailer dan Semi Trailer	1	23
31	Industri Furnitur	3	425
32	Industri Pengolahan Lainnya	2	112
33	Jasa Reparasi dan Pemasangan Mesin dan Peralatan	1	136

Sumber : Internet 2014

Tabel di bawah ini memuat industri yang ada di provinsi Lampung, berikut dengan jumlah perusahaan dan tenaga kerja pada tiap-tiap perusahaan dan nomor kode-kode Industri.

Data Primer

- (1) Dari hasil wawancara dengan pihak perusahaan pelayaran tentang fasilitas pelabuhan yang ada saat ini, fasilitas pelabuhan sudah cukup untuk menampung aktivitas bongkar muat, sebagai bahan masukan agar fasilitas jalan di dalam pelabuhan di perbaiki. Peralatan bongkar muat sudah cukup memadai. Gudang dan lapangan penumpukan cukup dan produktivitas bongkar muat cukup baik. Tempat kapal sandar cukup aman. Tingkat koordinasi dengan kantor terkait termasuk dengan PBM cukup baik. (12)
- (2) Hasil wawancara dengan pengusaha sawit, terdapat keluhan-keluhan mengenai prosedur pengangkutan barang (Cantang) dari gudang-gudang yang terdapat pada senra-sentra produksi, muatan yang diangkut rata-rata diatas 20 Ton per mobil, dengan demikian fasilitas jalan belum memadai untuk menampung kendaraan tersebut, ada sebagian jalan ditutup untuk truk yang melebihi kapasitas jalan. (13)

Pembahasan

Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan laut yang berada dalam teluk Betung Panjang Provinsi Lampung. Sesuai dengan keadaan geografis pelabuhan yang berada dalam teluk, dengan sendirinya kapal-kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat dapat terlindung dari serangan ombak. Dan kinerja pelabuhan Panjang dapat dilihat sebagai berikut :

- a. Tingkat pemakaian dermaga masih rendah, Berth Occupancy Ratio baru mencapai 44,99%, jauh di bawah angka standar pemakaian dermaga untuk pelabuhan Panjang yang di keluarkan oleh Ditjen Perhubungan Laut (70%). Merujuk kepada tolok ukur pemakaian dermaga dapat disimpulkan bahwa dermaga pelabuhan Panjang sampai saat ini (2014) masih mampu untuk melayani kunjungan kapal dan kegiatan bongkar muat. Komponen Perhitungan pemakaian dermaga (BOR)
- Kunjungan kapal tahun terakhir 2013 = 1799 Unit atau 5 Unit / hari
- Panjang kapal rata 80 Meter
- lama kapal di dermaga 50 Jam
- Panjang dermaga 1968 Meter

Dapat disimpulkan bahwa fasilitas pelabuhan

$$\frac{\sum Kpl \times \text{Panjang Kapal} + 5 \text{ Meter} \times \text{BT}}{\text{Panjang Dermaga} \times 24 \text{ Jam}} \times 100 \%$$

$$\frac{5 \times 80 + (5 \times 5) 50}{1968 \times 24} \times 100\%$$

$$\frac{21250}{47232} \times 100\% = 44,99 \%$$

terutama dermaga sampai saat ini tahun 2014, masih mampu untuk menampung aktivitas bongkar muat. Karena pemakaian dermaga BOR masih jauh di bawah standar tolok ukur (70%) saat ini Berth Occupancy Ratio (BOR) baru mencapai 44,99%, Untuk mencapai pemakaian dermaga yang efektif dan efisien mencapai tolok ukur pemakaian dermaga apabila kunjungan kapal harus mencapai 9 unit kapal/hari, dengan perhitungan formula kinerja pelabuhan sebagai berikut :

$$\frac{9 \times 80 + (5 \times 9) 50}{1968 \times 24} \times 100\%$$

$$\frac{38.250}{47.232} \times 100\% = 80,98 \%$$

Dengan 9 (sembilan) unit kunjungan kapal/hari di pelabuhan Panjang akan mencapai pemakaian dermaga yang efektif dan efisien dalam arti mencapai tolok ukur pemakaian dermaga yang efektif (tepat guna), dan efisien penghematan investasi.

Upaya-upaya agar pelabuhan dapat dikunjungi 9 unit kapal / hari yaitu meningkatkan komponen-komponen produksi yang ada di Provinsi Lampung dan daerah hinterland pelabuhan yang luas lahan mencapai ± 3.528.835 ha, dan Provinsi Lampung memiliki potensi sumber daya alam yang sangat beraneka ragam, prospektif, dan dapat diandalkan, mulai dari pertanian, perkebunan kelapa sawit, perikanan, peternakan, pertambangan, industri, pariwisata, sampai kehutanan. Provinsi ini memiliki lahan sawah irigasi teknis seluas 103.245 ha, sawah, irigasi setengah teknis 24.164 ha, dan lahan sawah irigasi non teknis seluas 244.008 ha. Total saluran irigasi mencapai 371.417 km.

- b) Pemakaian lapangan penumpukan peti kemas masih rendah, baru mencapai rendah 24,53 % masih jauh di bawah standar, sedangkan tolok ukur pemakaian lapangan penumpukan peti kemas YOR 70%, maka sampai saat ini (2014)

lapangan penumpukan peti kemas masih mampu untuk menampung aktivitas penumpukan peti kemas.

c) Produktivitas bongkar muat :

- (1) General cargo, Produktivitas general cargo sangat tinggi, sudah mencapai di atas standar tolok ukur . tolok ukur 40 T/G/J, realisasi 58,11 T/G/J.
- (2) Bags Cargo, Produktivitas bags cargo masih di bawah standar saat ini baru mencapai 33,8 T/G/J, sedangkan standar tolok ukur 40 T/G/J.
- (3) Curah kering, Produktivitas bongkar muat curah kering sudah hampir mendekati standar tolok ukur, 149.72 T/J standar 150 T/J.
- (4) Muatan Curah cair, Produktivitas muatan curah cair sudah di atas standar tolok ukur, sudah mencapai 139,37 T/J, sedangkan standar tolok ukur 120 T/J
- (5) Peti Kemas, Produktivitas bongkar muat peti kemas sudah di atas standar tolok ukur, saat ini sudah mencapai 26.17 B/C/H, sedangkan standar tolok ukur bongkar muat peti kemas 22 B/H/C.

d) Sektor Transportasi

Sektor transportasi di provinsi Lampung sudah cukup memadai, antara lain : transportasi darat, Stasiun Karet Api.

- (1) Transportasi laut laut, disamping pelayanan angkutan luar negeri, dalam negeri juga penyeberangan Bakauni –Merak.
- (2) Transportasi Udara, Transportasi udara sudah lengkap fasilitas untuk terminal penumpang Bandara Raden Intan II yang setiap harinya melayani penerbangan dari Lampung - Jakarta, atau dari Jakarta - Lampung.

e) Sektor Pariwisata

Dalam rangka membangun kesadaran masyarakat sehingga diharapkan masyarakat dapat menjadi pelaku yang handal dalam usaha kepariwisataan di Indonesia. PNPM Mandiri Pariwisata Tahun 2012 dikoordinir langsung oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia.

f) Sektor Pertanian

Dengan luas $\pm 3.528.835$ ha, Provinsi Lampung memiliki potensi sumber daya alam yang sangat beraneka ragam, prospektif, dan dapat diandalkan, mulai dari pertanian, perkebunan, perikanan, peternakan, pertambangan, pariwisata, sampai kehutanan. Provinsi ini memiliki lahan sawah irigasi teknis seluas 103.245 ha, sawah, irigasi setengah teknis 24.164

ha, dan lahan sawah irigasi non teknis seluas 244.008 ha. Total saluran irigasi mencapai 371.417 km. Sawah-sawah inilah yang pada 2006 menghasilkan 2.129.914 ton padi (gabah keringgilingGKG), terdiri atas 1.959.426 ton padi sawah dan 170.488 ton padi ladang. Dibanding dua tahun terakhir, produktivitas padi yang dicapai meningkat, Pada 2004, produksi padi mencapai 2.091.996 ton sementara pada 2005 mencapai 2.124.144 ton, Semua itu belum termasuk produksi ubi kayu rotan 2006 mencapai lebih dari 5.473.283 ton, dan produksi jagung 1.183.982 ton. Dengan demikian ketahanan pangan di provinsi ini cukup kuat.

g) Perindustrian

Sektor Industri di Provinsi Lampung sudah cukup memadai mencapai 16 (enam belas) jenis antara lain : Industri Makanan, Industri Pakaian Jadi, Industri Minuman, Industri Produksi dari Batubara dan Pengilangan Minyak Bumi, Industri Bahan Kimia dan Barang dari Bahan Kimia, Industri Karet, Barang dari Karet dan Plastik, Industri Barang Galian Bukan Logam, Industri Logam Dasar, Industri Kendaraan Bermotor, Trailer dan Semi Trailer, Industri Furnitur, Jasa Reparasi dan Pemasangan Mesin dan Peralatan

KESIMPULAN

1. Tingkat pelayanan kapal dan bongkar muat barang di pelabuhan Panjang cukup baik, hal ini terlihat dari pelayanan kapal, waktu tunggu kapal (*Waiting Time*) dan pelayanan pandu (AT) di bawah standar tolok ukur (WT 0,10 Jam, AT 0,63 Jam), standar tolok ukur WT 1 Jam, AT 1,5 Jam.
2. Tingkat pelayanan barang, Produktivitas bongkar muat rata-rata sudah tinggi. Produktivitas general cargo tinggi, mencapai di atas standar tolok ukur . tolok ukur 40 T/G/J, realisasi 58,11 T/G/J. Bags Cargo Produktivitas bags cargo masih di bawah standar saat ini baru mencapai 33,8 T/G/J, sedangkan standar tolok ukur 40 T/G/J. Curah kering Produktivitas bongkar muat curah kering sudah hampir mendekati standar tolok ukur, 149.72 T/J standar 150 T/J. Muatan Curah cair Produktivitas muatan curah cair sudah di atas standar tolok ukur, sudah mencapai 139,37 T/J, sedangkan standar tolok ukur 120 T/J. Peti Kemas Produktivitas bongkar muat peti kemas sudah di atas standar tolok ukur, saat ini sudah mencapai 26.17 B/C/H, sedangkan standar tolok ukur bongkar muat peti kemas 22

B/H/C.

3. Pemakaian fasilitas pelabuhan dermaga masih belum efektif, masih rendah BOR 44,99%, jauh di bawah standar (70%), lapangan penumpukan YOR rendah 8,38%, masih jauh di bawah standar, sedangkan tolak ukur pemakaian lapangan penumpukan peti kemas YOR 70%. Fenomena ini disebabkan karena disamping tingkat pelayanan tinggi, kunjungan kapal masih rendah, belum terlihat tingkat kenaikan. Sedangkan fasilitas yang tersedia cukup memadai, baik dermaga, peralatan bongkar muat maupun lapangan penumpukan (Cy)
4. Dilihat dari segi Hinterland Provinsi Lampung sangat potensial dengan perkembangan hasil-hasil sumber daya alam, baik dari segi pertanian, perkebunan, industri, pertambangan dan pariwisata, maka kedepan pelabuhan Panjang akan penuh padat dikunjungi oleh kapal-kapal Samudera dan Nusantara, kapal-kapal wisata baik dalam maupun luar negeri.
5. Dari hasil wawancara dengan pengusaha sawit, terjadi keluhan untuk mengangkut cangkang sawit dari gudangnya menuju pelabuhan terdapat kendala, bahwa ada sebagian jalan raya tidak boleh dilewati mobil bermuatan melebihi kapasitas jalan, sehingga cangkang sawit yang akan dimuat ke kapal terlambat sampai di pelabuhan.

Saran

1. Untuk meningkatkan aktivitas bongkar muat di pelabuhan perlu kerja sama antara pengusaha-pengusaha perkebunan kelapa sawit dan pemerintah daerah untuk memperluas dan peremajaan kebun sawit yang sudah tua yang sudah berkurang produksinya. Dan Pemerintah daerah mencari solusi bagaimana barang yang akan dikapalkan cepat sampai di dermaga, tentunya memberi kemudahan-kemudahan terhadap kelancaran transportasi jalan dari sentra produksi sawit sampai menuju pelabuhan. Dengan sendirinya muatan yang diangkut akan bertambah banyak, sehingga membutuhkan kapal yang akan mengangkut lebih banyak dan kapal bergairah untuk mengunjungi pelabuhan Panjang dengan harapan muatan balik tersedia.
2. Menggalakan perkebunan lainnya yang menghasilkan biji-bijian yang bernilai ekspor seperti jagung kedelai, kopra, karet, cengkeh kopi dan lain-lain.
3. Pemacu pertumbuhan Industri pengolahan barang setengah jadi menjadi barang jadi yang bernuansa ekspor.

4. Membangun dan mengembangkan tempat-tempat wisata sedemikian rupa untuk menarik masyarakat berkunjung baik wisata domestik maupun wisata mancanegara.
5. Berdasarkan data pemakaian fasilitas pelabuhan baik pemakaian dermaga dan lapangan penumpukan, pelabuhan panjang dengan fasilitas yang ada saat ini masih mampu untuk menampung aktivitas bongkar muat dengan kata lain belum perlu penambahan fasilitas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada KSOP Lampung dan jajarannya, serta seluruh rekan-rekan yang membantu penelitian ini

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Hadi Setia Tunggal, SH (2009) Penghimpun, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan. Jakarta;
- [2] Djefri (2009), *Analisis pengaruh produktivitas bongkar muat terhadap kinerja Pelabuhan Sunda Kelapa*. Jakarta;
- [3] Dimas Krisna Prasetyo dan Setyo Nugroho (2012), *Pengembangan Prototipe Dss Alokasi Penyandaran Kapal: Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*;
- [4] Efendi (2004) dengan judul Analisis Prioritas Pengembangan Pelabuhan Dalam Mendukung Kapet Sasamba Propinsi Kalimantan Timur. Jakarta;
- [5] Kantor (Persero) Pelindo II Cabang Panjang Lampung, Operasional pelabuhan dan Kinerja
- [6] Muin (2006) dengan judul Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan Sorong dan Pengembangannya. Jakarta;
- [7] Nasril, Ch, (2012) *Kajian Peningkatan Produktivitas Pelabuhan Pantoloan dalam Rangka Antisipasi Peningkatan Arus Barang, penugasan*. Jakarta;
- [8] Provinsi Lampung dalam Angka (Statistik) 2014
- [9] S.Siswandi (2005), *Kajian Keneja Bongkar Muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Emas*. Semarang.

