



Revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji di Lombok Timur

Wahyu Prasetya Anggrahini

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110

Diterima 15 Mei 2017; Disetujui 17 Juli 2017; Diterbitkan 13 September 2017

Abstrak

Pelabuhan Labuhan Haji mulai dibangun tahun 2007 dan selesai tahun 2009 dengan dana APBD. Namun, sejak selesai dibangun, Pelabuhan Labuhan Haji ini belum beroperasi hingga saat ini. Oleh sebab itu perlu dilakukan kajian revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji di Lombok Timur. Pendekatan yang digunakan dalam kajian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Hasil kajian menunjukkan bahwa permasalahan yang menyebabkan Pelabuhan Labuhan Haji belum beroperasi secara optimal adalah kedalaman kolam pelabuhan belum memadai, belum tersedianya peralatan navigasi di sepanjang alur masuk pelabuhan, serta belum adanya izin pengoperasian. Rencana pengerukan sebagai salah satu upaya revitalisasi dapat mengoptimalkan pengoperasian kolam pelabuhan, karena ruang gerak untuk kapal masih terbatas dengan adanya breakwater utara dan selatan serta karang di dalam kolam pelabuhan.

Kata Kunci: revitalisasi; pengerukan Labuhan Haji

Abstract

Revitalization of the Labuhan Haji Port in East Lombok: Labuhan Haji port was built in 2007 and completed in 2009 by the local government funds. However, since the construction of the port is completed, the Port Labuhan Haji has not been operated until now. Therefore it is necessary to study the revitalization of the Port of Labuhan Haji in East Lombok. The approach used in this study is a qualitative descriptive approach. The results show that the Port Labuhan Haji has not been able to operate optimally because of the depth of the pool is still lacking, no navigation equipment on the flow along the harbor entrance, and there is no operating license from the governor. Dredging plan as one of the revitalization efforts has not been able to optimize the operation of the port basin, because the space for the ship is still limited. The existence of the north and south breakwater and rock in the basin make the ships difficult to move.

Keywords: revitalization; dredging; Labuhan Haji

1. Pendahuluan

Lombok Timur sebagai salah satu Kabupaten di Provinsi Nusa Tenggara Barat Kabupaten Lombok Timur adalah salah satu Kabupaten diantara sembilan Kabupaten/Kota di Propinsi Nusa Tenggara Barat, berada di sebelah timur Pulau Lombok, dengan letak geografis antara 1160 -1170 Bujur Timur dan 80-90 Lintang Selatan. Luas wilayahnya tercatat 2.679,88 km², terdiri atas daratan seluas 1.605,55 km² atau (59,91%) dan lautan seluas 1.074,33 km² (40,09 %). Secara administratif Kabupaten Lombok Timur terdiri dari 20 Kecamatan, 13 kelurahan, 106 Desa, 772 lingkungan/dusun. Pelabuhan yang ada di Kabupaten Lombok Timur diantaranya Pelabuhan Labuhan Lombok, Kayangan, dan Labuhan Haji. Di samping itu terdapat dermaga yang tidak beroperasi yakni Tanjung Luar, sedangkan dermaga lainnya yakni dermaga Telong Elong belum selesai pembangunannya.

Pelabuhan Labuhan Lombok merupakan pelabuhan laut yang letaknya berdekatan dengan pelabuhan penyeberangan Kayangan. Kedua pelabuhan tersebut cukup ramai aktivitasnya. Padatnya aktivitas kapal penyeberangan yang melayani lintas Kayangan Poto Tano menyebabkan terjadinya antrian di dermaga Kayangan maupun Poto Tano. Oleh sebab itu, dibangunlah Pelabuhan Labuhan Haji ini yang salah satu tujuannya adalah untuk

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: wintya_76@yahoo.com

doi: <https://dx.doi.org/10.25104/transla.v19i1.345>

1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.

Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan

Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

mengantisipasi padatnya aktivitas di Pelabuhan Lembar yang terletak di Lombok Barat dan pelabuhan Kayangan di Lombok Timur.

Saat ini barang-barang kebutuhan masyarakat Lombok Timur bergantung pada kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Lembar. Begitu pula dengan kebutuhan masyarakat Kabupaten Sumbawa Barat yang bergantung pada Lombok Timur. Pemanfaatan Pelabuhan Labuhan Haji ini diharapkan dapat menekan harga barang-barang di Lombok Timur dan Sumbawa Barat. Pelabuhan Labuhan Haji yang terletak di pesisir timur wilayah Kabupaten Lombok Timur dibangun dengan dana APBD Kabupaten Lombok Timur sejak tahun 2007 dan selesai tahun 2009. Namun, Pelabuhan Labuhan Haji ini belum dapat beroperasi secara maksimal hingga saat ini. Oleh sebab itu perlu dilakukan peninjauan terhadap permasalahan yang ada di Pelabuhan Labuhan Haji dan upaya revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji di Lombok Timur. Kajian ini bertujuan untuk meninjau rencana revitalisasi yang akan dilakukan terhadap Pelabuhan Labuhan Haji di Lombok Timur.

2. Metode

Obyek yang akan dianalisis adalah Pelabuhan Labuhan Haji. Data yang dibutuhkan dalam kajian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan pihak terkait seperti Dishubkominfo Kabupaten Lombok Timur, Bappeda Lombok Timur, UPP Labuhan Haji dan UPP Labuhan Lombok. Data primer diperlukan untuk mengidentifikasi permasalahan dan potensi yang dimiliki Pelabuhan Labuhan Haji supaya dapat dimanfaatkan. Data sekunder meliputi dokumen perencanaan Pelabuhan Labuhan Haji dan data fasilitas eksisting Pelabuhan Labuhan Haji. Kajian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode untuk menyelidiki obyek yang tidak dapat diukur dengan angka-angka ataupun ukuran lain yang bersifat eksak (UGM, 1984). Pengertian penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai penelitian yang menghasilkan data deskriptif mengenai kata-kata lisan maupun tertulis, dan tingkah laku yang dapat diamati dari orang-orang yang diteliti (Taylor dan Bogdan, 1984).

Setidaknya, terdapat lima jenis metode penelitian kualitatif yang banyak dipergunakan, yaitu observasi terlibat, analisis percakapan, analisis wacana, analisis isi dan pengambilan data etnografis. Penelitian kualitatif berusaha untuk mengangkat secara ideografis berbagai fenomena dan realitas sosial. Pembangunan dan pengembangan teori sosial khususnya sosiologi dapat dibentuk dari empiri melalui berbagai fenomena atau kasus yang diteliti (Somantri, 2005).

Beberapa kajian sebelumnya terkait dengan revitalisasi diantaranya adalah revitalisasi pelayaran rakyat. Kemunduran aktivitas pelra terjadi karena armada kapal pelra kalah bersaing dengan armada kapal pelnas. Kekalahan ini terjadi karena para pengguna jasa pengiriman barang lebih memilih menggunakan kapal pelnas dari pada kapal pelra. Revitalisasi dalam kajian ini adalah untuk membuat pelra kembali bangkit dari keterpurukan yang sedang dialaminya. Dalam hal merevitalisasi pelra, maka kebijakan yang direkomendasikan adalah diberlakukannya peraturan yang mewajibkan kapal pelra untuk diklasifikasikan, adanya peraturan yang mewajibkan pelatihan bagi ABK armada kapal pelra, dan adanya kebijakan untuk mengasuransikan muatan bagi pengguna jasa pelra (Romadhoni dan Tri Achmadi, 2016).

Penelitian lain adalah bagaimana merevitalisasi pelabuhan lama di tepi Sungai Siak. Pelabuhan Lama di tepi Sungai Siak Pekanbaru menjadi tidak termanfaatkan setelah terjadi relokasi fungsi pelabuhan. Namun begitu, Pelabuhan Lama memiliki nilai historis sebagai kawasan cikal bakal Kota Pekanbaru. Oleh karena itu, pemanfaatan karakter tempat menjadi acuan untuk menghidupkan kembali lahan bekas Pelabuhan Lama. Pentahapan upaya revitalisasi Pelabuhan Lama adalah dengan menunjukkan pemanfaatan karakter tempat untuk merumuskan fungsi sebagai upaya revitalisasi kawasan tepi air (Pandiangan, 2015).

Revitalisasi Kawasan adalah rangkaian upaya menghidupkan kembali kawasan yang cenderung mati, dan mengembangkan kawasan untuk menemukan kembali potensi yang dimiliki, sehingga diharapkan dapat memberikan peningkatan kualitas lingkungan yang pada akhirnya berdampak pada kualitas kehidupan masyarakat. Revitalisasi kawasan bertujuan untuk meningkatkan vitalitas kawasan lama melalui program usulan dan pelaksanaan yang mampu menciptakan kualitas ruang publik dan pertumbuhan ekonomi masyarakat pada kawasan (Budiarsa, 2011).

Revitalisasi berarti membuat agar lebih hidup dan lebih giat kembali (Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008). Sebenarnya revitalisasi berarti menjadikan sesuatu atau perbuatan menjadi vital. Pengertian revitalisasi ini secara umum adalah usaha-usaha untuk menjadikan sesuatu itu menjadi penting dan perlu sekali (Romadhoni dan Tri Achmadi, 2016). Dalam kajian ini, revitalisasi yang dimaksud adalah usaha untuk membuat Pelabuhan Labuhan Haji dapat segera dioperasikan dan dimanfaatkan oleh masyarakat, khususnya pengguna jasa pelabuhan.

3. Hasil dan Pembahasan

Kabupaten Lombok Timur berada pada lintas jalan negara antar provinsi dan merupakan jalur ekonomi yang sangat penting yang menghubungkan antar kota di wilayah provinsi NTB dengan kota-kota di Provinsi Bali dan NTT. Labuhan Haji merupakan lokasi pelabuhan yang masuk dalam sub satuan wilayah pengembangan tengah

dengan pusat pengembangan di Kota Selong. Secara administrasi, Kecamatan Labuhan Haji termasuk dalam kawasan perkotaan Selong yang juga merupakan ibu kota Kabupaten Lombok Timur.

Daya dukung *hinterland* yang paling dominan bagi Pelabuhan Labuhan Haji adalah wilayah administrasi kota Selong sebagian pusat pengembangan dan ibu kota Kabupaten Lombok Timur, di samping wilayah lain di luar Kabupaten Lombok Timur untuk mendatangkan atau mengirimkan barang-barang baik berupa hasil bumi, hasil industri maupun bahan-bahan mentah. Secara keseluruhan, pemanfaatan lahan *hinterland* Pelabuhan Labuhan Haji didominasi oleh hutan dan persawahan, kawasan perumahan, bisnis, perkebunan dan perikanan. Pada beberapa wilayah juga terdapat kegiatan industri kecil, industri sedang maupun industri besar. Sektor pertambangan juga menjadi potensi andalan dengan bahan galian yang memiliki nilai ekspor, sektor peternakan dengan potensi sapi lokal dalam mendukung program bumi sejuta sapi Pemerintah Provinsi NTB dan potensi andalan lain seperti tembakau. Kebutuhan batu bara sebagai bahan bakar open tembakau yang sangat besar perlu didatangkan dari luar daerah, seperti Jawa, Sumatera dan Kalimantan yang tentunya sangat memerlukan sarana transportasi laut dengan prasarana pelabuhan yang memiliki daya dukung tinggi.

Pemerintah Kabupaten Lombok Timur akan mengembangkan Kawasan Industri Terpadu yang merupakan kawasan terpadu yang didalamnya akan dikembangkan sistem jaringan transportasi dan Kawasan Pelabuhan Labuhan Haji masuk dalam terminal point sistem jaringan transportasi dan berfungsi sebagai main in outlet dari/ke kawasan industri di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat pada khususnya dan wilayah Indonesia pada umumnya.

Potensi perikanan yang ada di Kabupaten Lombok Timur ditandai dengan adanya desa-desa nelayan yang berkembang sepanjang atau berdekatan dengan daerah pantai. Kabupaten Lombok Timur yang sebagian wilayahnya adalah daerah pantai, maka terdapat beberapa desa pesisir.

Kabupaten Lombok Timur berada pada lintas jalan negara antar provinsi dan merupakan jalur ekonomi yang sangat penting yang menghubungkan antar kota di wilayah provinsi NTB maupun kota-kota di NTB dengan kota-kota di Provinsi Bali dan NTT.

Sesuai dengan KP 414 tahun 2013 tentang Tata Nelayan Nasional, Pelabuhan Labuhan Haji masuk dalam hirarkhi Pelabuhan Pengumpan Regional. Pengembangan Pelabuhan Haji sebagai Pelabuhan Pengumpan Regional juga sudah tertuang dalam RTRW Provinsi NTB dan RTRW Kabupaten Lombok Timur. Jika dilihat hirarkhinya sebagai pelabuhan pengumpan regional, maka kewenangan pengelolaannya berada di bawah Pemerintah Provinsi. Pemerintah Kabupaten Lombok Timur sudah menyerahkan urusan pelabuhan kepada Pemerintah Provinsi NTB, tetapi hingga saat ini Pemerintah Provinsi masih menyerahkan urusan pengelolaan Pelabuhan Labuhan Haji kepada Pemerintah Kabupaten Lombok Timur karena semua biaya pembangunan berasal dari APBD Kabupaten Lombok Timur.

Sesuai dengan persyaratan administrasi, Pelabuhan Labuhan Haji Lombok Timur sudah ada dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagai pelabuhan pengumpan regional. Pemenuhan persyaratan Pelabuhan Labuhan Haji sebagai pelabuhan pengumpan regional dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antar provinsi
Pelabuhan Labuhan Haji sudah masuk dalam RTRW Provinsi dengan hirarkhi pelabuhan pengumpan regional.
2. Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota.
Pelabuhan Labuhan Haji sudah masuk dalam RTRW Kabupaten dengan hirarkhi pelabuhan pengumpan regional.
3. Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi
Kawasan Labuhan Haji berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah Provinsi, yakni Mataram dan Praya. Jarak tempuh dari Labuhan Haji ke Mataram atau ke Praya $\pm 1,5$ jam. Kecamatan Labuhan Haji yang merupakan lokasi pelabuhan masuk dalam sub satuan wilayah pengembangan tengah dengan pusat pengembangan di Kota Selong. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara administrasi, Kecamatan Labuhan Haji termasuk dalam kawasan perkotaan Selong yang juga merupakan ibu kota Kabupaten Lombok Timur.
4. Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama
Kriteria lain sebagai pelabuhan pengumpan regional adalah berperan sebagai pelabuhan pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul atau pelabuhan utama. Pelabuhan pengumpul di wilayah Nusa Tenggara Barat berada di Lembar, Labuhan Lombok, Bima dan Badas.
Pelabuhan Lembar merupakan pintu masuk keluar penumpang dan barang melalui laut dari dan ke arah barat (Jawa, Kalimantan, Sulawesi). Pelabuhan Labuhan Lombok merupakan pintu masuk keluar penumpang dan barang melalui laut dari dan ke arah timur (Sulawesi, NTT, Maluku, Irian Barat, Papua). Pelabuhan Badas merupakan pintu masuk keluar barang melalui laut dari dan ke arah timur (Sulawesi, NTT, Irian Barat, Papua). Pelabuhan Bima merupakan pintu masuk keluar penumpang dan barang melalui laut dari dan ke arah timur (Sulawesi, Maluku, NTT, Irian Barat, Papua).
5. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari dan ke pelabuhan pengumpul dan/atau pelabuhan pengumpan lainnya. Pelabuhan Labuhan Haji ini direncanakan untuk kegiatan bongkar muat barang di Lombok selain Pelabuhan Carik yang berada di Lombok Utara. Kegiatan penumpang sudah dilaksanakan di pelabuhan Labuhan Lombok dan Kahyangan.

6. Berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam provinsi
Akses jalan dari Pelabuhan Labuhan Lombok ke Labuhan Haji juga sudah bagus. Rencananya akan ada rute pelayaran yang melayani antar kabupaten dalam satu provinsi, yakni dari Lombok Timur ke Sumbawa Barat.
7. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang
Fasilitas *break water* sepanjang 950 meter sudah tersedia di Pelabuhan Labuhan Haji yang berfungsi untuk melindungi perairan kolam pelabuhan dari gelombang, dengan panjang.
8. Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam satu provinsi.
Pelabuhan Labuhan Haji direncanakan untuk melayani angkutan laut barang dari dan ke Lombok Timur.
9. Berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau
Pelabuhan Labuhan Haji terletak di Selat Alas sebagai jalur pelayaran antar pulau yang menghubungkan Pulau Lombok dengan Pulau Sumbawa.
10. Memiliki kedalaman kolam pelabuhan maksimal -7 mLWS
Kedalaman Pelabuhan Haji saat ini hanya 3-4 mLWS, dan sudah dapat disandari kapal tongkang dengan ukuran rata-rata GT 3000. Namun, kedalaman saat ini masih belum memadai untuk sandar kapal berukuran 5000GT ke atas.
11. Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 meter
Pelabuhan Labuhan Haji sudah memiliki fasilitas dermaga niaga sepanjang 100 meter. Di samping itu, juga tersedia 2 dermaga untuk pelabuhan rakyat dan 1 (satu) dermaga untuk penyeberangan.
12. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya 20-50 mil.
Dalam hal lokasi pelabuhan, di Lombok Timur terdapat pelabuhan laut lainnya, yakni Pelabuhan Labuhan Lombok, dermaga Telong Elong dan dermaga Tanjung Luar. Sesuai dengan KP 414 Tahun 2013, Pelabuhan Labuhan Lombok merupakan pelabuhan pengumpul, Telong Elong merupakan pelabuhan regional dan Tanjung Luar merupakan pelabuhan lokal. Jika dilihat dari jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya, maka jarak Pelabuhan Labuhan Haji dengan Telong Elong 7.8 mil, sedangkan persyaratan minimal adalah berjarak 20 mil. Begitu pula jarak dengan pelabuhan pengumpul yakni Labuhan Lombok yang relatif dekat, karena hanya 13,5 mil saja.

Melihat persyaratan diatas, maka Pelabuhan Labuhan Haji dinilai sudah cukup memenuhi persyaratan sebagai pelabuhan pengumpan regional. Hanya persyaratan kedekatan dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya yang belum terpenuhi. Jarak Pelabuhan Labuhan Haji dengan dermaga Telong Elong sebagai pelabuhan pengumpan regional hanya berjarak 7 mil saja. Namun, sampai saat ini dermaga Telong Elong juga belum beroperasi. Sebelumnya, dermaga Telong Elong pernah digunakan untuk *New Mount* sama seperti Pelabuhan Labuhan Haji tetapi saat ini tidak digunakan lagi.

Pelabuhan yang masih beroperasi dan sibuk sampai saat ini adalah pelabuhan penyeberangan di Kahyangan untuk melayani penyeberangan dari Lombok ke Poto Tano di Sumbawa Barat. Melihat kondisi beberapa dermaga yang ada di Lombok Timur, maka Pelabuhan Labuhan Haji diharapkan dapat segera dimanfaatkan oleh masyarakat Lombok Timur sebagai pelabuhan pengumpan regional. Oleh sebab itu Pelabuhan Labuhan Haji ini nantinya direncanakan akan dimanfaatkan untuk melayani kapal dari dan ke Sumbawa Barat dan juga bongkar muat dari provinsi lain.

Persyaratan dokumen teknis yang sudah dipenuhi Pelabuhan Labuhan Haji adalah dokumen *Feasibility Study* dan AMDAL, sedangkan dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) sudah dibuat tetapi belum disahkan hingga saat ini. Berdasarkan hasil studi RIP yang sudah dilakukan tahun 2009, masih terdapat beberapa hal yang belum ada dalam RIP seperti hasil survei teknis, tahapan pengembangan pelabuhan jangka pendek, menengah dan panjang (Dishubkominfo Kabupaten Lombok Timur, 2009). *Layout* pelabuhan Labuhan Haji yang saat ini dibangun sudah sesuai dengan apa yang disarankan dalam FS yang dibuat tahun 2005. Melihat perairan yang ada di Labuhan Haji, adanya gelombang yang tinggi pada musim angin barat dan tenggara, pelabuhan memang membutuhkan *breakwater* untuk menahan gelombang (LPPM ITS, 2005). Namun, pemilihan alternatif *layout* pelabuhan yang dipilih masih dinilai belum bisa membuat pelabuhan beroperasi dengan maksimal, karena pembangunan *breakwater* sisi utara dan selatan dengan karang di sekitar kolam membuat kolam menjadi lebih sempit untuk olah gerak kapal.

Pasal 79 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 tahun 2015 menyatakan bahwa pengoperasian pelabuhan dilakukan setelah pembangunan pelabuhan selesai dilaksanakan. Selanjutnya pasal 80 menyatakan bahwa pengoperasian fasilitas pelabuhan dilakukan setelah pemeriksaan fisik yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal dan uji coba pengoperasian yang diawasi oleh Syahbandar bersama penyelenggara pelabuhan. Pemeriksaan fisik dilakukan oleh tim terpadu yang melibatkan unsur Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Syahbandar, Penyelenggara Pelabuhan, Distrik Navigasi dan pengelola terminal yang bersangkutan. Namun, sampai saat ini belum ada pemeriksaan secara fisik oleh tim terpadu.

Jika dilihat dari sisi keselamatan pelayaran, Pelabuhan Labuhan Haji masih belum memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, karena kolam masih dangkal dan belum aman untuk keluar masuk kapal. Di samping itu, Pelabuhan Labuhan Haji belum memiliki peralatan navigasi untuk keselamatan pelayaran. Belum ada SDM yang ikut bimbingan teknis lalu lintas angkutan laut, sehingga SDM di Pelabuhan Labuhan Haji dinilai belum memadai.

Sampai saat ini, ijin pengoperasian Pelabuhan Haji belum ada. Namun, beberapa kapal sudah pernah sandar di dermaga Pelabuhan Labuhan Haji. Kunjungan kapal yang telah melakukan bongkar muat di Pelabuhan Labuhan Haji dapat dilihat pada Tabel 1.

Saat ini, Pelabuhan Labuhan Haji memiliki fasilitas pelabuhan sebagai berikut:

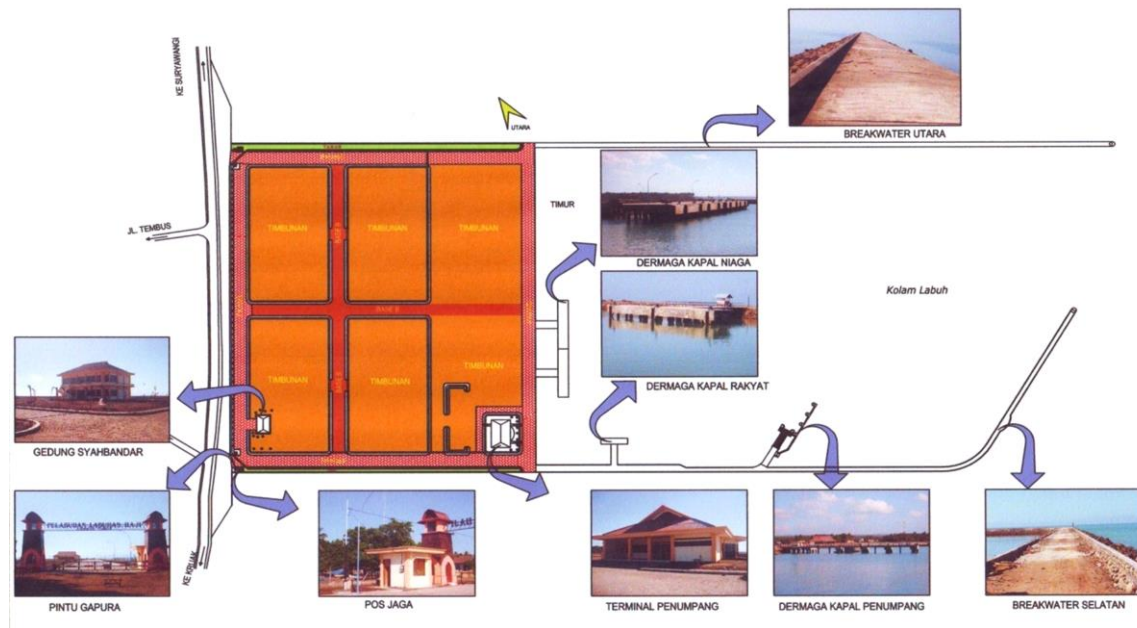
- Reklamasi Darat : 9 Ha
- Perkantoran : 200 m²
- Terminal Penumpang : 100 m²
- Break Water : 380 x 540 m
- Dermaga Nusantara : 2 x 10 x 50 m
- Dermaga Pelayaran Rakyat : 6 x 25 m
- Dermaga Penyeberangan : 6 x 25 m
- Dermaga Pelayaran Rakyat : 8 x 25 m
- Lapangan Penumpukan : 4 x 60 x 144 m
- Alur Pelayaran : 464,99 m²
- Perairan tempat labuh : 13,6 Ha

Tabel 1.

Kunjungan Kapal di Pelabuhan Labuhan Haji 2010-2016

No	Tanggal	Nama Kapal	Jenis Kapal	Tonase Kotor (GT)	Barang Yang Diangkut/ Kapasitas
1	14 Juni 2010	Jaya Utama I	KLM	119	Kayu kelapa / 120 m ³
2	14 Agustus 2010	KM. Sabang Marindo II	Kapal Cepat	140	Penumpang (Newmount)
3	15 Agustus 2010	Sinar Borneo	Tongkang		Batu bara / 500 ton (Kalimantan)
4	18 Oktober 2010	CB. 108/ BG.CB.2201	Tug Boat	1256	Batubara / 3500 ton (Kalimantan)
5	15 Februari 2011	Ayu 78	LC	1229	Mesin jenset 719,89 MT (Suarabaya)
6	7 Juni 2013	TB SM TK. Abadi Sakti V	TB Tongkang	154 1716	Cangkang Kelapa Sawit 1.777.920 Mt (Jambi)
7	28 Juni 2013	TB SM III TK. Abadi Sakti V	TB Tongkang	154 1716	Cangkang Kelapa Sawit 1.969.250 Mt (Jambi)
8	22 Agustus 2013	TB Navarep TK. Antivia	TB Tongkang	225 3065	Cangkang Kelapa Sawit 5.012.060 Mt (Riau)
9	23 April 2014	TB Olivia BG. Naomi	TB Tongkang	192 3145	Cangkang Kelapa Sawit 5.559.592 Mt
10	25 April 2014	TB Mega Lestari Bg Bangga	TB Tongkang	141 1201	Cangkang Kelapa Sawit 4500 Mt (Bengkulu)
11	17 Mei 2014	KLM Karya Buana 03	Vinisi	45	Cangkang Kemiri 118 ton (Flores)
12	26 Juni 2014	TB BMP 1242 TK Bungah Pertiwi	TB Tongkang	147 1702	Cangkang Kelapa Sawit 4.047,47 Mt (Kaltim)
13	25 Juli 2014	KLM Bintang Samudra	Vinisi	172	Cangkang Kemiri 246 T (Flores)
14	15 Agustus 2014	TB Top 25 TK Manna Lines 9001	TB Tongkang	165 2944	Cangkang Kelapa Sawit 4.545.114 Mt (Grogot Kaltim)
15	3 April 2015	KLM Darma Jaya	Vinisi	30	Kayu kelapa 75m ³ (Sulsel)
16	Mei 2015	TB Samudra Pratama I Bg. SPA-27002	TB Tongkang	183 2085	Cangkang Kelapa Sawit 5.009.700 Mt (Mamuju/Sulawesi)
17	7 Juni 2015	TB Samudra Pratama I Bg. SPA-27002	TB Tongkang	183 2085	Cangkang Kelapa Sawit 5.0030.630 Mt (Mamuju/Sulawesi)
18	20 Juni 2015	TB Buana Express 8 TK. Golden Way 3308	TB Tongkang	272 4270	Cangkang Kelapa Sawit 3.867.189 Mt (Grogot Kaltim)
19	14 Agustus 2015	Tb. SDS 42 Bg. SMS 20 03	TB Tongkang	121 1329	Cangkang Kelapa Sawit 1.851.040 Mt (Kaltim)
20	14 Agustus 2015	TB Barokah TK Camar TK. Bokor	TB Tongkang Tongkang	119 302 766	Pengisian Air & BBM (Kupang)
21	29 September 2015	Tb Samudra Pratama TK. SPA 27002	TB Tongkang	183 2091	Cangkang Kelapa Sawit 5.176.440 Mt (Kaltim)
22	12 November 2015	TB Samudra Pratama I Bg. SPA-27002	TB Tongkang	183 2085	Cangkang Kelapa Sawit 4.404.920 Mt (Kaltim)
23	19 Januari 2016	Mina Maritim 087	Kapal Motor Nelayan (KMN)	29	Mamuju/Sulawesi
24	24 Februari 2016	Tb. Arlyyn TK. SPA 27007	TB Tongkang	152 2414	Cangkang Kelapa Sawit 5.037.820 Mt (Sulawesi Tenggara)

Sumber : UPP Labuhan Haji Lombok Timur, 2016



Gambar 1. Layout Pelabuhan Labuhan Haji

Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKR) Lahan darat 10 Ha dan Lahan Laut 13,6 Ha. Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP) meliputi Semua perairan di Selat Alas. Alur Pelayaran Menuju Kolam Labuh dengan lebar alur 120 m. Lay out Pelabuhan Labuhan Haji dapat dilihat pada Gambar 1.

Pelabuhan Labuhan Haji dibangun sejak 2007 oleh Pemerintah Kabupaten Lombok Timur dan selesai tahun 2009, tetapi sampai saat ini belum bisa dioperasikan secara optimal karena terkendala oleh beberapa faktor, antara lain:

1. Kedalaman kolam pelabuhan belum memadai, hanya ± 4 mLWS, sehingga kapal berukuran besar belum bisa sandar. Sesuai dengan hirarkhinya, persyaratan kedalaman kolam pelabuhan adalah ± 7 mLWS. Kedalaman pelabuhan surut terendah : 2,5 m, pasang tertinggi : 4,5 m sehingga pada waktu surut terendah kapal-kapal tidak bisa langsung merapat sandar di dermaga.
2. Peralatan navigasi belum tersedia di sepanjang alur masuk pelabuhan padahal terdapat banyak gugusan karang, sehingga perlu dipasang SBNP di sepanjang alur masuk pelabuhan untuk keselamatan pelayaran. Saat ini, baru ada lampu suar yang belum sesuai dengan standar IALA di pintu alur masuk kolam pelabuhan.
3. Kapal kesulitan masuk ke kolam pelabuhan akibat pengaruh angin (ombak). Kapal kesulitan masuk ke kolam pelabuhan pada musim tertentu (angin barat dan tenggara). Di samping itu, kolam pelabuhan yang tersedia saat ini hanya bisa digunakan untuk manuver satu kapal saja.
4. Pembangunan Pelabuhan Labuhan Haji terkendala dengan masalah kewenangan dan regulasi. Hal ini mengingat hirarkhi Pelabuhan Labuhan Haji sebagai pelabuhan pengumpan regional, tetapi Pemerintah Provinsi masih menyerahkan kewenangan pengelolaan pelabuhan kepada Pemkab Lombok Timur.
5. SDM untuk Kepelabuhanan ada tetapi masih terbatas sedangkan untuk SDM teknis belum ada.

Dalam rangka revitalisasi, Pemerintah Kabupaten Lombok Timur berencana mengembangkan Pelabuhan Labuhan Haji dengan membangun berbagai fasilitas sebagai berikut:

1. Pengerukan kolam pelabuhan 13,6 Ha seluas 20.961 m²
2. Pembangunan gudang ukuran 30 x 50 m
3. Pembangunan trestle seluas 210 m².
4. Penambahan panjang dermaga sepanjang 25 m (seluas 500 m³).
5. Pembangunan dermaga apung tipe modular.

Pengerukan kolam pelabuhan sebagai salah satu upaya revitalisasi dilaksanakan mengingat kedalaman kolam pelabuhan yang kurang memadai untuk kapal-kapal yang akan sandar di dermaga. Namun, sebelum melakukan pekerjaan pengerukan sebaiknya harus memenuhi persyaratan teknis. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 52 Tahun 2015 Tentang Pengerukan dan Reklamasi pasal 4 menyebutkan bahwa persyaratan teknis pekerjaan pengerukan meliputi keselamatan dan keamanan pelayaran, kelestarian lingkungan, dan tata ruang perairan. Persyaratan kelestarian lingkungan berupa studi kelayakan lingkungan yang dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup. Dengan demikian sebelum dilakukan pekerjaan

pengerukan, sebaiknya dilakukan studi AMDAL untuk pekerjaan pengerukan dan juga SID pengerukan. SID pengerukan paling sedikit memuat:

1. *layout* (peta *bathimetri*);
2. profil memanjang dan melintang;
3. lebar alur, luas kolam dan kedalaman sesuai ukuran kapal yang akan melewati alur pelayaran;
4. alignment alur pelayaran;
5. kemiringan alur pelayaran;
6. hasil survei jenis material keruk;
7. lokasi dan titik koordinat geografis area yang akan dikeruk;
8. volume keruk.

Oleh sebab itu, pekerjaan pengerukan sebagai salah satu upaya revitalisasi perlu dikaji lebih komprehensif sebelum mengajukan izin ke Gubernur sebagai pejabat yang berwenang memberikan ijin untuk pelabuhan pengumpan regional. Rata-rata pengendapan atau sedimentasi yang terjadi di Pelabuhan Labuhan Haji sebesar 0,0432 m/tahun. Prediksi per 10 tahunan terjadi pengendapan 0,432 m dengan posisi *open channel*. Dengan demikian, secara periodik per 10 tahunan perlu dilakukan *maintenance* untuk mempertahankan kedalaman kolam labuh. Mengingat mahalnya biaya pengerukan dan perlunya kehati-hatian dalam pekerjaan pengerukan serta dampak yang ditimbulkan, maka hasil kajian ini menyarankan untuk mengkaji pengerukan yang akan dilakukan agar upaya revitalisasi ini benar-benar bermanfaat.

Permasalahan yang dihadapi saat ini adalah kedalaman kolam pelabuhan yang belum memadai untuk sandar kapal-kapal berukuran besar. Selain lebar dan kedalaman alur pelayaran, kedalaman kolam pelabuhan menjadi persyaratan kelayakan suatu pelabuhan (Wulansari, 2016). Saat ini, kedalaman kolam pelabuhan baru 3 mLWS s/d 4 mLWS, sedangkan berdasarkan hasil FS, maka kedalaman kolam bisa direncanakan 5,5 – 6 mLWS.

Menurut Tenri dan Ani Murlina (2007), kedalaman air di alurmasuk harus cukup besar untuk memungkinkan pelayaran pada muka air terendah dengan kapal bermuatan penuh untuk mendapatkan kondisi operasi yang ideal. Persamaan yang digunakan untuk mendapatkan kedalaman alur ideal menurut Triadmodjo (2009), yaitu:

$$H = d + G + R + P + S + K$$

dengan H adalah Kedalaman alur pelayaran (meter), d adalah Draft kapal (meter), G adalah Gerak vertikal kapal karena gelombang (toleransi max 0,5 m), R adalah Ruang kebebasan bersih, minimum 0,5 m untuk dasar laut berpasir dan 1,0 m untuk dasar karang), P adalah Ketelitian pengukuran (meter), S adalah Pengendalian sedimen antara dua pengerukan (meter), dan K adalah Toleransi pengerukan (meter)

Dalam hal rencana pengerukan kolam pelabuhan, jika kapal yang sandar adalah kapal antar pulau yang memiliki bobot 3000-5000 DWT dengan panjang kapal 92-109 meter, lebar kapal 14,2 – 16,4 m dan *full draft* 5,7 – 6,8 m, maka kebutuhan kolam jika untuk kapal berbobot s/d 5.000 DWT:

- Lebar Alur: $7 \times \text{Lebar kapal} = 7 \times 16,4 \text{ m} = 114,8 \text{ m} \sim 115 \text{ m}$
- Lebar Kolam: $2 \times \text{panjang kapal} = 2 \times 109 \text{ m} = 208 \text{ m}$
- Kedalaman alur pelayaran: $(6,8 + 0,5 + 1) \text{ m} = 8,3 \text{ m LWS}$
- Rata-rata kedalaman kolam Labuhan haji saat ini : 3m LWS
- Kebutuhan pengerukan rata-rata dengan ketebalan 5,3 m untuk mencapai kedalaman yang dibutuhkan pada posisi: - 8,3 m LWS

Rencana pengerukan yang akan dilakukan berdasarkan hasil studi dari Universitas Mataram menunjukkan bahwa batu karang yang ada di dalam kolam Pelabuhan Labuhan Haji bukan merupakan karang hidup, tapi berupa karang kompak, sehingga pengerukan kolam dapat diperluas hingga 10,6 Ha, dengan jarak keruk dari *breakwater* 10 meter dan jarak keruk dari tiang pancang dermaga 10 meter. Namun, jarak 10 meter dari tiang pancang dermaga akan mengakibatkan kapal sulit untuk sandar di dermaga karena keterbatasan luas kolam pelabuhan. Jarak 10 meter dari tiang pancang dermaga menyebabkan kapal tidak bisa sandar di dermaga dan kegiatan bongkar muat barang sulit dilakukan.

Berkaitan dengan ruang gerak kapal, maka selanjutnya akan dibahas mengenai kebutuhan ukuran kolam putar Pelabuhan Labuhan Haji. Kolam pelabuhan adalah lokasi perairan tempat kapal berlabuh, mengisi perbekalan, atau melakukan aktivitas bongkar muat. Kondisi kolam pelabuhan yang tenang dan luas, menjamin efisiensi operasi pelabuhan. Ukuran kolam putar tergantung pada ukuran kapal dan kemudahan gerak berputar kapal. Ukuran kolam putar pelabuhan menurut *Design and Construction of Port and Marine Structure*, Alonzo Def. Quinn, 1972:

1. Ukuran ruang optimum untuk dapat berputar dengan mudah memerlukan diameter empat kali panjang kapal (Loa) yang menggunakannya.
2. Ukuran menengah ruang putar mempunyai diameter dua kali dari Loa terbesar yang menggunakannya, manuver kapal saat berputar lebih sulit dan membutuhkan waktu yang lebih lama.
3. Ukuran diameter turning basin kecil adalah $< 2 \times \text{Loa}$, untuk turning basin tipe ini, manuver kapal akan dibantu dengan jangkar dan tugboat/kapal pandu.

4. Ukuran diameter turning basin minimum adalah $1,2 \times \text{Loa}$, manuver kapal harus dibantu dengan tugboat, jangkar dan dolphin. Kapal ini harus memiliki titik-titik yang pasti sebagai pola pergerakannya saat berputar. Kenyamanan dan ketenangan kolam pelabuhan dapat dipenuhi apabila memenuhi syarat:

Jika diperhatikan kolam pelabuhan yang akan dikeruk awalnya seluas 7,6 Ha dengan lebar ± 200 meter dan panjang ± 380 meter serta melihat posisi dermaga niaga yang ada saat ini, maka radius putar kolam dapat digunakan untuk kapal berukuran panjang 100 meter. Perkiraan rencana kapal yang akan sandar berdasar hasil studi yang telah dilakukan menunjukkan bahwa panjang kapal rata-rata yang akan sandar adalah 92-109 meter. Kapal dengan panjang 109 meter minimal membutuhkan ruang gerak dengan lebar 208 meter. Berdasarkan rencana pengerukan yang ada yang diperluas hingga 10,6 Ha, maka lebar kolam yang tersedia masih memenuhi kebutuhan ruang gerak kapal.

Jika tidak dilakukan pengerukan dan memanfaatkan fasilitas saat ini serta untuk mendapatkan ruang putar yang leluasa, maka hanya kapal-kapal dengan ukuran 1000 DWT dengan panjang kapal 67 meter dan draft kapal 3,9 m yang bisa sandar di Pelabuhan Labuhan Haji. Pada saat pasang tertinggi, pelabuhan masih dapat disandari untuk kapal berukuran 1500 DWT untuk mendapatkan ruang gerak yang optimum. Sedangkan untuk ruang gerak menengah dengan sedikit kesulitan dalam berputar, Pelabuhan Labuhan Haji dapat disandari kapal berukuran 3000 DWT. Menurut OCDI (2009), kapal berukuran 300 DWT memiliki panjang kapal pada umumnya 94 meter dan *full load draft* 5,6 meter.

Masih adanya karang di sekitar *breakwater* dan kolam pelabuhan menyebabkan kapal harus berhati-hati untuk olah gerak kapal di kolam pelabuhan, sehingga perlu dipasang rambu-rambu navigasi pada alur masuk kolam pelabuhan untuk keselamatan kapal. Jika kapal yang masuk ke kolam pelabuhan berukuran besar, maka kapal yang bisa sandar di dermaga hanya satu kapal saja. Akan tetapi, jika kapal berukuran kecil masuk atau draft kapal 2 m saja, maka keempat dermaga yang tersedia dapat dimanfaatkan secara bersama-sama.

Hasil FS dari LPPM ITS (2005) juga menyebutkan bahwa kedalaman kolam pelabuhan memang direncanakan untuk kedalaman -5 s/d -6 mLWS, tidak bisa dikeruk sampai kedalaman -8 mLWS. Desain dermaga yang dibuat memang direncanakan untuk kedalaman hingga -6 mLWS, tetapi bila dikeruk hingga -8 mLWS dikhawatirkan akan membahayakan tiang pancang dermaga. Jika Pemerintah Daerah tetap ingin melakukan pengerukan kolam pelabuhan, maka perlu kehati-hatian dalam melakukan pengerukan karena tanahnya merupakan tanah keras pada kedalaman 6 m dan terdapat karang kompak. Dengan demikian sebelum melakukan pekerjaan pengerukan perlu dilakukan AMDAL pengerukan dan SID pengerukan. Pekerjaan pengerukan perlu dikaji lebih lanjut dan dikaji kembali seberapa efektif hasil pekerjaan pengerukan yang akan dilakukan.

Studi Rencana Induk Pelabuhan sudah pernah dikerjakan pada tahun 2009 yang didalamnya baru mencakup data *hinterland*, kondisi eksisting pelabuhan, prediksi arus kapal dan arus barang serta analisis teknik pelabuhan. Analisis teknik tersebut hanya menggambarkan kebutuhan dermaga dan lapangan penumpukan hingga tahun 2025 dan zonasi kawasan pelabuhan maupun *layout*nya saja. Belum dinyatakan secara jelas program jangka pendek, menengah dan panjang terkait pengembangan Pelabuhan Labuhan Haji. Hasil studi RIP ini juga belum pernah disahkan menjadi peraturan daerah.

Melihat apa yang ada dalam buku RIP yang sudah disusun, masih banyak hal yang masih perlu diperbaiki terutama untuk survey teknis dan tahapan perencanaan pelabuhan ke depan. Disamping itu, dalam penyusunan review RIP Pelabuhan Labuhan Haji perlu juga dikaji aspek non teknis agar Pelabuhan Labuhan Haji dapat dimanfaatkan. Dengan demikian, perlu dilakukan kembali studi perencanaan teknis seperti penyusunan Rencana Induk Pelabuhan dan tinjau ulang terhadap DED.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa rencana pengembangan Pelabuhan Labuhan Haji perlu dikaji lagi melalui penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Labuhan Haji dengan memperhatikan petunjuk teknis dari Ditjen Perhubungan Laut. Penyusunan rencana induk pelabuhan harus melihat sisi teknis maupun non teknis dan dikaji secara komprehensif untuk memprediksi *supply* dan *demand* Pelabuhan Labuhan Haji secara tepat, sehingga rencana pengembangan ke depan sesuai dengan kebutuhan. Upaya revitalisasi melalui kegiatan pengerukan juga perlu dikaji kembali untuk melihat efektivitasnya. Penambahan rencana panjang dermaga sebaiknya belum dapat dilakukan sebelum ada dokumen RIP yang baru untuk merencanakan kebutuhan fasilitas pelabuhan ke depan. Namun demikian, Pelabuhan Labuhan Haji dengan nilai investasi di atas 87 M tetap bisa dioptimalkan pemanfaatannya untuk kapal-kapal yang sesuai dengan kondisi eksisting yakni kapal berukuran 1500 DWT yang cukup membutuhkan dermaga sepanjang ± 82 meter.

4. Kesimpulan

Fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Labuhan Haji saat ini dinilai sudah memenuhi persyaratan sebagai pelabuhan pengumpan regional, sehingga belum perlu dilakukan pengembangan fasilitas. Rencana revitalisasi pelabuhan dengan kegiatan pengerukan belum dapat mengoptimalkan pengoperasian kolam pelabuhan. Kapal berukuran besar tidak memungkinkan untuk sandar di dermaga meskipun telah dilakukan pengerukan karena ruang olah gerak kapal yang sempit mengingat *layout* pelabuhan dengan adanya *breakwater* utara dan selatan serta karang yang ada di dalam kolam pelabuhan. Rencana pengerukan sebagai upaya revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji dinilai

belum dapat mengoptimalkan pengoperasian kolam pelabuhan, karena ruang gerak untuk kapal masih terbatas. Adanya karang di sekitar kolam pelabuhan dan dua breakwater di sisi utara dan selatan menyebabkan kapal berukuran besar tidak memungkinkan untuk sandar di dermaga. Rencana pengerukan dengan jarak 10 meter dari tiang pancang dermaga masih menyebabkan kapal tidak dapat sandar di dermaga. Sebelum melakukan pekerjaan pengerukan, sebaiknya dilakukan kajian teknis yang lebih komprehensif terlebih dahulu seperti SID pengerukan dan UKL/UPL. Rencana revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji perlu dikoordinasikan kembali dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut agar keselamatan pelayaran tetap terjamin. Namun demikian, Pelabuhan Labuhan Haji masih bisa dimanfaatkan apabila kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Labuhan Haji adalah kapal-kapal berukuran rata-rata 1000-1500 DWT.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih penulis ucapkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Timuryang telah memberikan data dan informasi yang diperlukan dalam kajian ini. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada peneliti Puslitbang Transportasi Laut dan SDPyang membantu dalam kajian ini.

Daftar Pustaka

- Budiarsa, IK. Pengaruh revitalisasi kawasan terhadap kualitas ruang publik dan peningkatan ekonomi masyarakat di wilayah Pelabuhan Padangbai Kabupaten Karangasem. Thesis. 2011. www.pps.unud.ac.id, diunduh 13 April 2016.
- Dishubkominfo Kabupaten Lombok Timur. Rencana Induk Pelabuhan Labuhan Haji. 2009.
- Lembaga Pendidikan Doktor, Universitas Gajah Mada, Metodologi Penelitian - Analisis Kuantitatif, , Yogyakarta - Indonesia, 1984.
- Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (LPPM) Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Penyusunan *Feasibility Study* Dermaga Labuhan Haji Lombok Timur. 2005.
- Overseas Coastal Area Development of Japan (OCDI), *Technical Standard and Commentaries for Port and Harbour in Japan*, Japan. 2009.
- Pandiangnan, ML. Revitalisasi Pelabuhan Lama di Tepi Sungai Siak Pekanbaru. 2015. www.temuilmiah.iplbi.co.id, diunduh tanggal 13 April 2016.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. Kamus Bahasa Indonesia. Jakarta, 2008.
- Romadhoni KR dan Tri Achmadi. Model Evaluasi Kebijakan Publik untuk Revitalisasi Pelayaran Rakyat (Studi Kasus: Pelabuhan Rakyat Gresik). www.digilib.its.ac.id, diunduh 13 April 2016.
- Somantri, GR. Memahami Metode Kualitatif. Makara, Sosial Humaniora, Vol. 9, No. 2, Desember 2005: 57-65. Taylor dan Bogdan. Pengantar Penelitian Ilmiah. Tarsito, Bandung, 1984.
- Tenri, AA dan Ani Murlina. Perencanaan Dermaga Kapal Barang Di Pelabuhan Tegal. Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. 2007. www.eprints.undip.ac.id, diunduh 13 April 2016.
- Quinn, Alonso Def. Design and Construction of Port and Marine Structures. Mc Graww Hill, New York, 1972.
- Wulansari, NZ. Analisis Kelayakan Pelabuhan Hub Nasional Guna Mendukung Konsep Tol Laut Indonesia. Dinas Hidro-Oseanografi TNI AL. 2016. www.dishidros.go.id, diunduh 2 Februari 2017.