



Evaluasi Pelabuhan Mesuji Untuk Masuk Dalam Trayek Tol Laut *The Evaluation of Mesuji Port for Sea Toll Traject*

Apri Yuliani *

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut SDP
Jln. Merdeka Timur No. 5 Jakarta pusat. 10110

Diterima 18 April 2018; Disetujui 14 Mei 2018; Diterbitkan 13 Juni 2018

Abstrak

Rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji di Kabupaten Mesuji, Provinsi Lampung bertujuan untuk mendukung kelancaran distribusi barang dari Pulau Sumatera menuju Jakarta melalui Pelabuhan Sunda Kelapa, atau sebaliknya. Dengan keberadaan Pelabuhan Mesuji, waktu tempuh Kabupaten Mesuji – Jakarta hanya 5 jam, lebih cepat 10 jam dibandingkan dengan moda transportasi darat melalui Pelabuhan Bakauheni. Pelabuhan Mesuji diusulkan untuk masuk ke dalam trayek tol laut. Untuk menjadikan Pelabuhan Mesuji layak disinggahi kapal tol laut, perlu dilakukan analisis kelayakan yang meliputi analisis prediksi demand, analisis prediksi supply, analisis kinerja pelayanan transportasi saat ini dan analisis kebutuhan fasilitas pelabuhan di masa mendatang. Berdasarkan hasil pengolahan data, potensi bongkar dan muat di Pelabuhan Mesuji diperkirakan dapat mencapai 37.428 ton pada tahun 2017 dan sekitar 76.466 ton pada tahun 2028. Ukuran kapal maksimal yang dapat dilayani Pelabuhan Mesuji yaitu berat kotor 1,000 DWT dan panjang kapal 58 meter. Berdasarkan hasil pengolahan data, Pelabuhan Mesuji lebih tepat dimasukkan ke dalam trayek kapal perintis daripada trayek tol laut.

Kata kunci: evaluasi; Pelabuhan Mesuji; Rasio kinerja dermaga; Peramalan; Tol Laut

Abstract

Mesuji Port development planning in Mesuji District, Lampung Province is aimed to support commodities distribution from Sumatera Island to Jakarta through Sunda Kelapa Seaport, and vice versa. By the existence of Mesuji Port, Mesuji – Jakarta would be only 5 hours of trip, or 10 hours faster than ordinary ground trip via Bakauheni Port. Mesuji Port has been proposed to become one of Sea Toll trajectory. For feasibility reason, there must be conducted several feasibility studies comprise of demand prediction analysis, supply prediction analysis, existing transportation performance analysis, and future need for port facilities analysis. Thus, these studies hopefully propose a comprehensive recommendation for preparing Mesuji Port to become one of Sea Toll trajectory. Based on data processing result, potential throughput at Mesuji Port is estimated about 37.428 tons in 2017 dan about 76.466 tons in 2028. Characteristic of ship that it could berth at Mesuji Port is a ship with 1,000 DWT and 58 meters long ship. Based on analysis, Mesuji Port is considered to be proposed on a pioneer ship route rather than for sea toll trajectory.

Keywords: evaluation; port of Mesuji; Berth Occupation Ratio; Forecast; Sea Tol.

1. Pendahuluan

Kabupaten Mesuji merupakan kabupaten baru yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang No 49 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kabupaten Mesuji di Provinsi Lampung, luas wilayahnya 2.184,00 km² atau 218.400 ha, dengan berpenduduk 189.999 jiwa yang tersebar dalam 7 kecamatan dan 105 desa. Kabupaten Mesuji terletak di ujung utara Provinsi Lampung, berbatasan dengan kabupaten Ogan Komering Ulu (OKU) dan Kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI), Provinsi Sumatera Selatan, dan dipisahkan dengan Sungai Mesuji. Kabupaten Mesuji terletak pada jalur jalan nasional, yaitu jalur Lintas Timur Sumatera yang menghubungkan Provinsi Lampung dengan kota-kota besar di Pulau Sumatera.

Wilayah Kabupaten Mesuji merupakan daerah agraris, dengan mata pencaharian pokok penduduknya dominan berada di sektor pertanian. Produksi pertanian yang paling cocok dan banyak diminati yaitu komoditi ubi kayu. Selain itu, produksi padi di Kabupaten Mesuji pada tahun 2015 juga relatif tinggi, yaitu mencapai 320.494 ton. Hasil

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: apri_yuliani@dephub.go.id

perkebunan Kabupaten Mesuji yang paling dominan, yaitu karet dan kelapa sawit. Kedua komoditas andalan ini memberikan sumbangan yang besar terhadap perekonomian di Pulau Sumatera. Keberadaan beberapa perusahaan perkebunan, seperti perkebunan sawit, karet, singkong (bahan tepung tapioka), dan tambak atau perikanan di sekitar Sungai Mesuji, menjadi potensi demand dalam pengembangan transportasi laut.

Infrastruktur transportasi yang tersedia saat ini hanya transportasi jalan dan sungai. Secara statistik dari panjang jalan yang ada di Kabupaten Mesuji, 32.01% merupakan jalan aspal, 40.64% jalan kerikil, dan 27.34% masih berupa jalan tanah (BPS, 2016). Sedangkan untuk kondisi jalan, hanya sekitar 4.37% dari seluruh panjang jalan yang ada di wilayah Kabupaten Mesuji masih dalam kondisi baik, 24% kondisi sedang, 16.87% dalam kondisi rusak, dan 54.76% dalam kondisi rusak berat. Dermaga sungai yang ada di Kabupaten Mesuji yaitu Dermaga Sungai Sindang dan Dermaga Sungai Wiralaga. Dermaga Wiralaga kini sudah sangat rusak atau dapat dikatakan dalam kondisi rusak berat dan sudah tidak dapat digunakan lagi (Didin, 2011). Hal ini terjadi, karena dermaga tersebut terbuat dari kayu, berukuran kecil, dan hanya dapat disandari oleh kapal-kapal kecil. Sementara di kawasan dermaga, terdapat kantor pelabuhan yang menempati lahan seluas 1 Ha. Ketersediaan lahan di wilayah dermaga hingga 18 Ha dan masih dapat diperluas hingga 200 Ha, yang dapat digunakan sebagai lahan pengembangan dermaga. Angkutan sungai yang masih mempunyai jalur pelayaran adalah Kecamatan Mesuji-Kecamatan Panca Jaya Kecamatan Rawajitu Utara, dengan menggunakan kapal motor berukuran kurang dari 20 GT dan speedboat. Kondisi Dermaga Sungai Sindang tidak jauh berbeda dengan Dermaga Wiralaga, yaitu rusak berat dan tidak berfungsi. Namun, kegiatan masyarakat di sini tetap menggunakan angkutan sungai dengan menggunakan perahu klotok milik pribadi. Hampir seluruh rumah yang ada di tepi Sungai Mesuji memiliki perahu dan dermaganya pun dibuat oleh masyarakat secara swadaya. Masyarakat menggunakan perahu klotok untuk menuju Rawajitu Utara, namun tidak dengan jadwal tetap. Angkutan sungai yang masih mempunyai jalur pelayaran adalah Kecamatan Mesuji Timur-Kecamatan Rawajitu Utara, dengan menggunakan kapal motor berukuran kurang dari 20 GT dan speedboat.

Dengan kondisi transportasi sungai yang ada, penduduk sekitar Kabupaten Mesuji mengandalkan moda transportasi jalan sebagai sarana mobilisasi. Kondisi ini dapat menimbulkan percepatan kerusakan perkerasan jalan. Peningkatan muatan sebesar dua kali lipat pada sumbu standar kendaraan akan meningkatkan daya rusak ke perkerasan menjadi 16 kali (Mulyono, 2008). Dengan ketersediaan potensi alam dari Sungai Mesuji, pemerintah daerah Kabupaten Mesuji melakukan pembangunan Pelabuhan Mesuji dan diusulkan untuk masuk ke dalam salah satu rute trayek tol laut. Pelabuhan Mesuji tersebut akan melayani kapal tol laut dari dan ke Pelabuhan Sunda Kelapa.

Keuntungan lain dari pengoperasian Pelabuhan Mesuji, yaitu memperpendek jarak tempuh Kabupaten Mesuji ke Jakarta lebih dekat dan mempercepat waktu tempuh sekitar 6 jam. Keberadaan rute Pelabuhan Sunda Kelapa – Pelabuhan Mesuji memiliki peluang yang besar untuk pengangkutan muatan dari Pulau Sumatera. Pelabuhan Mesuji diharapkan dapat memenuhi kebutuhan transportasi untuk rute Jakarta – Sumatera dan sebaliknya melalui tol laut. Rencana pengembangan Pelabuhan Mesuji untuk masuk sebagai rute trayek tol laut ini, dipertegas pula dengan Surat Bupati Mesuji No. 600/863/III.08/MSJ/206 tanggal 7 April 2016 perihal Permohonan Pembangunan Tol Laut Pelabuhan Mesuji sesuai Lampiran Perpres Nomor 60 Tahun 2015.

2. Metode

Proses penyelesaian kajian diawali dengan inventarisasi perundang-undangan dan literatur terkait dengan konsep serta implementasi tol laut. Selanjutnya, perlu mengidentifikasi dan menginventarisasi kondisi dan potensi perekonomian di wilayah Kabupaten Mesuji Provinsi Lampung sebagai prediksi demand wilayah. Rencana ketersediaan infrastruktur dari pembangunan pelabuhan menjadi supply di masa mendatang. Sebagai pertimbangan pembangunan Pelabuhan Mesuji, akan dilakukan analisis kebutuhan prasarana dan analisis kinerja transportasi. Hasil analisis kedua metode tersebut menjadi dasar penyusunan rekomendasi pembangunan Pelabuhan Mesuji untuk dapat masuk sebagai trayek tol laut.

Data yang dibutuhkan dalam kajian ini terdiri dari dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data dan informasi responden mengenai opini kelayakan pembangunan Pelabuhan Mesuji untuk masuk dalam trayek tol laut. Sedangkan data sekunder yang dibutuhkan:

1. Data kondisi geografis wilayah di Pelabuhan Singgah dan Hinterlandnya meliputi letak, luas wilayah peta administrasi kabupaten, peta guna lahan;
2. Data demografi dan sosial ekonomi 5 tahun terakhir di wilayah Mesuji yaitu jumlah penduduk, PDRB (ADHB & ADHK), pertanian, perkebunan dan pertambangan;
3. Peraturan/perundang-undangan dan literatur terkait pelaksanaan tol laut;
4. Ketersediaan infrastruktur Pelabuhan Mesuji dan Kinerja angkutan laut (produktivitas dan utilitas);
5. Data Kebijakan seperti RTRW Provinsi Lampung, RTRW Kabupaten Mesuji, Tatrail Provinsi, Tatrailok, Rencana Kerja Pemerintah 2016.

Pengolahan data kajian menggunakan studi kepustakaan, analisis kelayakan pelabuhan dan analisis deskriptif kuantitatif. Analisis kelayakan pelabuhan terdiri dari beberapa tinjauan yaitu:

1. Peramalan demand dan supply, kajian peramalan demand dan supply akan menyajikan perkembangan perekonomian wilayah. Data series akan disajikan lima tahun terakhir dan peramalan lima tahun ke depan dengan menggunakan analisis regresi.

2. Analisis Kebutuhan Prasarana, analisis kebutuhan prasarana dikaji sesuai dengan jenis pelabuhan yang akan direncanakan. Prasarana pelabuhan yang akan dihitung terfokus kepada kebutuhan alur, kolam pelabuhan, dan dermaga.
3. Analisis Kinerja Fasilitas Pelabuhan saat ini dan masa mendatang, analisis fasilitas seperti tingkat pemakaian dermaga atau Berth Occupancy Ratio (BOR), luas terminal penumpang dan luas area parkir, dilakukan dengan perhitungan berdasarkan ketentuan dan formula yang ada dengan menggunakan program microsoft excel.

Studi kelayakan (Husein Amir, 2003) adalah merupakan penelitian terhadap rencana bisnis yang tidak hanya menganalisis layak atau tidak bisnis dibangun, tetapi juga saat dioperasikan secara rutin dalam rangka pencapaian keuntungan yang maksimal untuk waktu yang tidak ditentukan. Suatu studi kelayakan (Syahyunan, 2014) merupakan suatu kegiatan yang mempelajari secara mendalam tentang suatu kegiatan atau usaha atau bisnis yang akan dijalankan, dalam rangka menentukan layak atau tidaknya usaha tersebut dijalankan. Mempelajari secara mendalam sendiri memiliki arti yaitu meneliti secara sungguh-sungguh data dan informasi yang ada, kemudian diukur, dihitung dan dianalisis hasil penelitian tersebut dengan menggunakan metode-metode tertentu.

Terkait dengan peraturan perundangan, Paulus Raga dan Teguh Pairunan (2016) menginventaris dan menguraikan pasal-pasal dalam aspek legalitas yang terkait dengan perencanaan pembangunan pelabuhan.

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Terkait dengan angkutan laut, dalam Pasal 7 dinyatakan bahwa angkutan laut terdiri atas angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, diuraikan secara rinci dalam pasal-pasal, hal-hal yang berkaitan dengan pengembangan pelabuhan. Dalam Pasal 89 dijelaskan bahwa pengembangan pelabuhan hanya dapat dilakukan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan Rencana Induk Pelabuhan.
3. UU No 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan
Pasal 25: Pemerintah mengendalikan ketersediaan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting dengan jumlah yang memadai, mutu yang baik, dan harga yang terjangkau.
4. Perpres No. 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan, dalam pasal-pasal dinyatakan hal-hal yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan di perairan, khususnya angkutan laut dalam negeri.

Pasal 4: Angkutan laut dalam negeri meliputi kegiatan berikut

- a. Trayek angkutan laut dalam negeri;
 - b. Pengoperasian kapal pada jaringan trayek; dan
 - c. Keagenan kapal angkutan laut dalam negeri.
 - d. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Pelayanan Publik Angkutan Barang Di Laut
 - e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
 - f. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No AL. 108/1/1/DJPL-16 Tentang Jaringan Trayek
Menetapkan jaringan trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut Tahun Anggaran 2017, pengoperasian kapal dalam trayek tersebut diselenggarakan oleh pemerintah yang pelaksanaannya ditugaskan pada perusahaan angkutan laut nasional (PT. Peln).

Tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia (Bappenas, 2015). Tol laut ini bertujuan untuk menghubungkan jalur pelayaran rutin dari wilayah timur ke wilayah barat Indonesia dengan harapan dapat meminimalisir biaya logistik di Indonesia. Tol laut merupakan rancangan Presiden RI Joko Widodo untuk memanfaatkan potensi wilayah di Indonesia, yang dijalankan menurut delapan konsep.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, 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 berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Beberapa indikator kinerja pelayanan angkutan laut antara lain kinerja utilisasi fasilitas pelabuhan dan dermaga, yang dapat dijelaskan lebih detil dibawah ini.

Kinerja utilisasi fasilitas pelabuhan adalah indikator yang digunakan untuk mengukur sejauh mana fasilitas dermaga dan sarana penunjang dimanfaatkan secara intensif. Tingkat pemakaian dermaga (*Berth Occupancy Ratio*-BOR) adalah perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu yang tersedia selama satu periode (bulan/tahun) yang dinyatakan dalam prosentase. Tingkat pemakaian dermaga atau BOR merupakan angka acuan di mana bila BOR yang ditetapkan sudah tercapai, maka dermaga yang digunakan sudah dapat dipertimbangkan untuk di perpanjang. BOR hanya dihitung untuk kapal yang bertambat secara merapat di dermaga.

Untuk dermaga yang menerus (*continues berth*), maka tingkat pemakaian pada dermaga adalah :

$$BOR = \frac{\text{Jumlah Kapal (Vs)} \times \text{Service Time (St)}}{365 \times \text{Jumlah berth (n)}} \times 100\%$$

Untuk dermaga yang terbagi menjadi beberapa tambatan, maka tingkat pemakaian dermaga pada suatu tambatan adalah:

$$BOR = \frac{\text{Jumlah waktu terpakai}}{\text{Jumlah waktu tersedia}} \times 100\%$$

BOR yang direkomendasikan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 1978) adalah seperti pada tabel 1.

Tabel 1. BOR yang direkomendasikan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD,1978)

Jumlah kapal yang dilayani	1	2	3	4	5	6-10
BOR_{max} (%)	40	50	55	60	65	70

BOR yang direkomendasikan oleh Dirjen Perhubungan Laut berdasarkan SK. Dirjen No. PP 72/20-99 adalah seperti pada tabel 2.

Tabel 2. BOR yang direkomendasikan oleh Dirjen Perhubungan Laut

PT (Persero) Pelindo II	Tg Priok	Panjang	Banten	Pontianak	Teluk Bayur	Palembang
BOR_{max}(%)	70	70	70	70	70	70

Panjang dermaga yang dibutuhkan pada suatu pelabuhan dapat dihitung dengan formula sebagai berikut (Nur Yuwono, 2010):

$$L_t = n(1.1L) + 0.1L$$

Untuk memperkiraan panjang dermaga pada masa mendatang, maka perhitungan jumlah *berth* (n) yang dibutuhkan adalah:

$$n = \frac{V_s \times S_t}{365 \times BOR}$$

dengan: L_t = panjang total dermaga (m)

L = panjang kapal- L_{oa} (m)

n = jumlah *berth* dermaga (dibulatkan ke atas)

V_s = jumlah kunjungan kapal (unit/tahun)

S_t = *Service time* (hari)

BOR = tingkat pemakaian dermaga (%)

International Maritime Organization (IMO) merekomendasikan panjang dermaga yang terdiri dari beberapa tembatan (*berth group*) dengan persamaan sebagai berikut:

$$L = bn (10\% L_{oa} + L_{oa}) + 10\%L_{oa}$$

dengan: L = panjang dermaga yang disyaratkan

bn = jumlah dermaga/tambatan

L_{oa} = rata-rata panjang kapal yang dilayani.

3. Hasil dan Pembahasan

Secara geografis wilayah Kabupaten Mesuji terletak antara 5° - 6° lintang selatan dan 106°-107° bujur timur, yang terletak antara dua sungai besar yaitu Sungai Mesuji dan Sungai Buaya yang bermuara di laut Jawa serta sebagai pintu gerbang Jalur Lintas Timur menuju dan keluar dari Provinsi Lampung.

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatra Selatan,
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatra Selatan,

- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Rawajitu Selatan dan Kecamatan Penawar Tama, Kabupaten Tulang Bawang serta Kecamatan Way Kenanga, Kabupaten Tulang Bawang Barat,
 - Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Ogan Komering Ilir Provinsi Sumatera Selatan.
- Luas wilayah Kabupaten Mesuji tercatat 2.184 km². Kecamatan Mesuji Timur merupakan kecamatan terluas (810,20 km²), sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Simpang Pematang (139,61 km²).

Jumlah penduduk pada tahun 2016 di Kabupaten Mesuji sebanyak 196.913 jiwa. Jumlah penduduk terpadat berada di Kecamatan Way Serdang yaitu 43.437 jiwa. Dengan luas wilayah 2.184 km², tingkat kepadatan di Kabupaten Mesuji sebesar 90 jiwa per km².

Kondisi perekonomian suatu daerah dapat dilihat dari beberapa indikator diantaranya adalah laju pertumbuhan PDRB dan pendapatan per kapita. PDRB sering dipakai sebagai indikator kemakmuran suatu daerah.

Tabel 3. Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Mesuji Tahun 2010 - 2014

Tahun	2010	2011	2012	2013	2014
PDRBHB (juta rupiah)	4.370.085	4.896.917	5.361.408	5.805.857	6.558.478
PDRBHK (juta rupiah)	4.370.085	4.585.332	4.840.754	5.107.764	5.382.670
Laju Pertumbuhan (%)	-	4.93	5.57	5.52	5.38

Sumber : Mesuji Dalam Angka 2016

Wilayah Kabupaten Mesuji merupakan daerah agraris dengan mata pencaharian pokok penduduknya berada di sektor pertanian. Hal ini dikarenakan daerah terluas merupakan daerah dataran yang cocok dimanfaatkan untuk pertanian.

Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Mesuji

Pelabuhan Mesuji terletak di Sungai Mesuji, desa Sungai Sidang, Kecamatan Rawajitu Utara, Kabupaten Mesuji berada pada posisi 4°5'33.16"S dan 105°39'38.92"E dan berjarak ±40 km dari muara atau menuju Laut Jawa, dengan batas-batas daerah:

Sebelah utara	: Sungai Mesuji dan Provinsi Sumatera Selatan
Sebelah Selatan	: Desa Panggung Rejo
Sebelah Barat	: Desa Sungai Sidang
Sebelah Timur	: Desa Sidang Way Puji

Desa terdekat dengan Pelabuhan Mesuji yang ada di Kecamatan Rawajitu Utara yaitu Sidang Gunung Tiga, Sidang Bandar Anom, Sidang Kurnia Agung, Sidang Iso Mukti, Sidang SidoRahayu, Sidang Way Puji, Panggung Jaya, TelogoRejo, Panggung Rejo, Sungai Buaya, Sungai Sidang, Sidang Muara Jaya dan Sidang Makmur.

Pelabuhan Mesuji akan dibangun di atas lahan daratan pemerintah seluas ±6,3 Ha, baik yang dimiliki langsung oleh UPP maupun Pemda Kabupaten Mesuji, dengan *lay out* rencana pembangunan pada gambar 1.



Gambar 1. Lay Out Pembangunan Pelabuhan Mesuji



Gambar 2. Kantor UPP Mesuji

Pelabuhan Mesuji merupakan pelabuhan umum kelas III dengan operator UPP Mesuji. Kantor dan dermaga Pelabuhan Mesuji saat ini sudah tidak digunakan lagi karena mengalami kerusakan yang cukup berat, sehingga aktifitas kerja dipindahkan sementara di daerah Jalan Raya Mesuji.

Tabel 4. Spesifikasi umum dermaga yang ada di Sungai Mesuji

Dermaga	Keterangan		Dermaga	Keterangan	
01	Lokasi	Sungai Sidang Mesuji	04	Lokasi	Wiralaga Mesuji
	Nama	Kantor UPP III Mesuji		Nama	Dermaga Pemda
	Panjang (m)	60		Panjang (m)	30
	Lebar	4		Lebar	6
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7		Kedalaman (mLWS)	4 – 7
02	Lokasi	Sungai Sidang Mesuji	05	Lokasi	MuaraPidada Mesuji
	Nama	Dermaga Pemda		Nama	Tersus PT. CPP
	Panjang (m)	30		Panjang (m)	20 dan 30
	Lebar	6		Lebar	5
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7			
03	Lokasi	KTM Mesuji	06	Lokasi	Tanah Merah Mesuji
	Nama	Dermaga Pemda		Nama	Tersus PT. CPP
	Panjang (m)	30		Panjang (m)	150
	Lebar	6		Lebar	25
	Kedalaman (mLWS)	4 – 7		Kedalaman (mLWS)	3 – 7

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Mesuji



Gambar 3. Kondisi Dermaga ASDP Kabupaten Mesuji

Tabel 5. Data Pasang – Surut Sungai Mesuji

Pasang Surut (Meter)	
	Mesuji
Air Tinggi Teringgi (HHWS)	3,5
Air Tinggi (MHWS)	2,8
Duduk Tengah (MLWS)	0,6
Air Terendah	0,4
Chard Datum (LWS)	0
Air Rendah Termdah (LLWS)	0
Muka Surutan (ZO)	0

Sumber : UPP Kabupaten Mesuji

Berdasarkan data pasang surut di atas ukuran kapal DWT, panjang kapal dan lebar kapal tidak dibatasi, hanya saja sarat kapal maksimallyaitu 3 meter.

Kondisi jalan akses menuju Pelabuhan Mesuji masih perkerasan tanah dan batu serta jalan setapak, dengan kelas jalan lokal primer di arah barat – timur dan kelas jalan lingkungan di arah tengah. Sisi kiri dan kanan jalan masih berupa lahan terbuka dan rerumputan.

Fasilitas laut yang ada saat ini yaitu dermaga konstruksi kayu dengan lebar 4 m dan panjang 15 namun dalam kondisi rusak parah. Kedalaman tengah sungai 12 m dan kedalaman pinggir adalah 7m namun saat ini mengalami pendangkalan sehingga kedalaman menjadi 3 – 4m. Secara rinci, tabel 6 terlampir informasi ketersediaan fasilitas pokok dan penunjang Pelabuhan Mesuji.

Tabel 6. Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang Pelabuhan Mesuji

Fasilitas Pokok	Ket	Fasilitas Penunjang	Ket
Perairan tempat labuh	V	Kawasan Perkantoran	V
Kolam labuh	V	Sarana umum	X
Alih muat antar kapal	X	Tempat penampungan limbah	X
Dermaga	V	Industri/Pabrik	V
Terminal Penumpang	X	Hotel dan resto	X
Pergudangan	X	Areal pengembangan pelabuhan	V
Lap Penumpukan	X	Kawasan perdagangan	X
Terminal petikemas, curah cair, curah kering dan RoRo	X	Fasilitas pariwisata, pos dan telekomunikasi	X
Perkantoran			
Bunker	X		
Instalasi air, listrik dan telekomunikasi	X		
Jaringan jalan dan kereta api	X		
Pemadam kebakaran	X		
Tempat tunggu kendaraan bermotor	X		

Sumber : hasil pengamatan



Gambar 4. Kondisi Dermaga Mesuji

Kebijakan Pembangunan dan Pengembangan Transportasi di Wilayah Mesuji

Pembangunan dan pengembangan transportasi di wilayah Mesuji telah tercantum di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Mesuji No. 6 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Mesuji Tahun 2011 – 2031.

1) Transportasi Jalan

Rencana sistem jaringan prasarana utama wilayah Mesuji berupa sistem jaringan transportasi sistem jaringan transportasi darat dan sistem jaringan perkeretaapian.

Rencana sistem jaringan transportasi darat meliputi jaringan jalan, jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan jaringan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP). Sedangkan sistem jaringan perkeretaapian berupa rencana sistem jaringan rel kereta api feeder Simpang Pematang – Terbanggi Besar.

Salah satu tujuan rencana pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Mesuji yaitu untuk mendukung aksesibilitas masyarakat dari dan menuju Pelabuhan Mesuji. Pada tabel 7 disampaikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Rencana Pengembangan Jalan di Kabupaten Mesuji

Status Jalan	Pengembangan
Jalan Nasional	1. Pemantapan jaringan arteri primer pada jaringan jalan Lintas Timur Pulau Sumatera melalui ruas Pematang Panggang – Mesuji – Simpang Unit VII – Simpang Bujung Tenuk 2. jalan arteri primer berupa jalan yang menghubungkan Bandar Lampung dengan Palembang melalui ruas Pematang Panggang - Simpang Pematang – Simpang Bujung Tenuk
Jalan Provinsi	pengembangan ruas jalan Simpang Pematang – Wiralaga
Jalan Lokal Primer	1. ruas jalan Simpang Pematang - Pancajaya - Mesuji; 2. ruas jalan Simpang Pematang – Way Serdang; 3. ruas jalan Tanjung Raya – Mesuji Timur – Rawajitu Utara 4. perkotaan Mesuji – Mesuji Timur – Rawajitu Utara; 5. perkotaan Mesuji – Tanjung Raya – Panca Jaya – Simpang Pematang – Way Serdang 6. perkotaan Mesuji –Mesuji Timur – Rawajitu Utara; 7. perkotaan Mesuji – Simpang Pematang – Pancajaya - Way Serdang.

Sumber : RTRW Kabupaten Mesuji, 2012

Selain adanya rencana pengembangan jalan, Kabupaten Mesuji merencanakan pembangunan terminal tipe C di Kecamatan Simpang Pematang, Kecamatan Mesuji, dan Kecamatan Mesuji Timur.

2) Transportasi Laut, SDP

Rencana pengembangan transportasi laut, SDP di Kabupaten Mesuji meliputi:

- a. Pengembangan jaringan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dilakukan pada alur pelayaran di Kecamatan Mesuji, Kecamatan Tanjung Raya, Kecamatan Mesuji Timur, Kecamatan Pancajaya, Kecamatan Way Serdang, dan Kecamatan Rawajitu Utara.
- b. Fokus pengembangan dermaga sungai di Kabupaten Mesuji
 - 1) Meningkatkan pelayanan dermaga Wiralaga di Kecamatan Mesuji;
 - 2) Pembangunan dermaga Angkutan Barang Sungai KTM di Kecamatan Mesuji Timur; dan
 - 3) Pembangunan dermaga minapolitan di Kecamatan Rawa Jitu Utara
- c. Lintas penyeberangan Kecamatan Mesuji- Kabupaten Ogan Komering Ilir.



Gambar 5. Kondisi Transportasi Sungai Masyarakat Mesuji

Daerah hinterland sebagai daerah pendukung terhadap rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji antara lain meliputi Kabupaten Mesuji, Kabupaten Tulang Bawang dan Kabupaten OKI.



Gambar 6. Daerah *Hinterland* Pelabuhan Mesuji

Penentuan daerah hinterland ini didasari atas posisi Pelabuhan Mesuji, jaringan transportasi dan akses ke pelabuhan, potensi ekonomi/komoditi yang dapat dikembangkan, tata guna lahan, dan rencana pengembangan wilayah provinsi/kabupaten.

Jumlah penduduk merupakan salah satu faktor dalam memperkirakan potensi arus bongkar dan muat di pelabuhan. Dalam hal arus bongkar, jumlah penduduk berpengaruh kebutuhan bongkar barang. Dalam hal arus muat, jumlah penduduk menentukan berapa surplus produksi yang dapat dikirim ke daerah lain.

Tabel 83. Perkembangan Jumlah Penduduk di Kabupaten Mesuji

Tahun/ Kec	Way Serdang	Simpang Pematang	Panca Jaya	Tanjung Raya	Mesuji	Mesuji Timur	Rawajitu Utara
2008	37,955	23,376	14,576	33,412	19,697	26,568	23,726
2009	38,575	23,781	14,576	33,990	20,039	27,039	24,137
2010	40,958	23,175	15,355	33,919	20,036	29,751	24,213
2011	41,225	23,200	15,432	34,946	20,121	30,112	23,365
2012	41,754	23,230	15,542	35,120	20,235	30,321	23,475
2013	42,490	24,450	15,659	35,313	20,413	30,509	23,925
2014	42,719	24,709	15,650	35,526	20,398	30,552	24,728
2015	43,172	25,057	15,698	35,850	20,412	30,685	24,808
2016	43,437	25,387	15,730	36,172	20,489	30,820	24,878

Sumber : Kabupaten Mesuji Dalam Angka

Rata-rata pertumbuhan jumlah penduduk di Kabupaten Mesuji daritahun 2008 - 2016 sebesar 1,1%, dengan prosentase tertinggi di Kecamatan Mesuji Timur sebesar 2% dan prosentase terendah di Kecamatan Mesuji dan Kecamatan Rawajitu Utara sebesar 0,5%. Dengan asumsi faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penduduk bersifat konstan, data jumlah penduduk pada tahun 2008 – 2016 digunakan untuk meramalkan jumlah penduduk pada tahun 2017 – 2026.

Tabel 9. Proyeksi Jumlah Penduduk di Kabupaten Mesuji

Tahun/ Kec	Way Serdang	Simpang Pematang	Panca Jaya	Tanjung Raya	Mesuji	Mesuji Timur	Rawajitu Utara
2016	43,437	25,387	15,730	36,172	20,489	30,820	24,878
2017	44,741	25,390	16,091	36,600	20,646	32,091	24,824
2018	45,416	25,660	16,237	36,937	20,735	32,590	24,961
2019	46,091	25,929	16,384	37,273	20,823	33,089	25,097
2020	46,766	26,199	16,531	37,610	20,912	33,588	25,234
2021	47,441	26,469	16,677	37,947	21,000	34,087	25,371
2022	48,116	26,739	16,824	38,283	21,088	34,586	25,508
2023	48,791	27,009	16,971	38,620	21,177	35,085	25,645
2024	49,466	27,279	17,117	38,957	21,265	35,584	25,782
2025	50,141	27,548	17,264	39,293	21,353	36,083	25,918
2026	50,816	27,818	17,411	39,630	21,442	36,582	26,055

Sumber : Olah Data, 2017

Salah satu faktor pertimbangan dalam pengusulan trayek tol laut yaitu tingkat kemiskinan suatu daerah. Penduduk miskin yaitu penduduk yang memiliki rata-rata pengeluaran perkapita per bulan di bawah garis kemiskinan yang ditampilkan pada tabel 10, dimana rata-rata tingkat kemiskinan di tiga daerah *hinterland* Pelabuhan Mesuji relatif rendah dibandingkan tingkat kemiskinan di wilayah timur Indonesia yang mencapai 21,45%.

Tabel 10. Tingkat Kemiskinan Di Wilayah Hinterland Pelabuhan Mesuji

Tahun	Mesuji (%)	Tanggamus (%)	OKI (%)
2010	-	18.30	15.98
2011	-	17.06	15.06
2012	-	16.10	14.54
2013	-	15.24	15.82
2014	6.57	14.95	15.30
2015	-	14.26	-

Sumber : Kabupaten Dalam Angka, 2016

perbandingan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji dan harga bahan pokok nasional menurut Kementerian Perdagangan terlihat pada tabel 11.

Tabel 11. Perbandingan Harga Bahan Pokok

No	Komoditas	Unit	Kab Mesuji	B. Lampung	Kemendag
1	Daging Sapi	Rp/kg	120,000	120,000	116,354
2	Ayam Potong	Rp/kg	28,000	28,000	29,808
3	Tepung Terigu	Rp/kg	9,000	10,000	9,120
4	Beras	Rp/kg	9,000	10,000	10,671
5	Gula Pasir	Rp/kg	13,000	12,500	12,971
6	Cabe Merah	Rp/kg	40,000	34,000	32,649
7	Bawang Merah	Rp/kg	30,000	25,000	25,062

Sumber : Kemendag dan Olah Data 2017

Harga beberapa bahan pokok di Kabupaten Mesuji tidak jauh berbeda dari harga bahan pokok nasional dan harga bahan pokok di Kota Bandar Lampung. Selisih harga yang ada di Kabupaten Mesuji masih dapat diterima.

Salah satu tolak ukur pertumbuhan ekonomi daerah adalah dilihat dari besarnya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Sedangkan indikator tingkat kesejahteraan masyarakat adalah besarnya pendapatan per kapita (PDRB per kapita), pada tabel 12 terlihat potensi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Mesuji.

Tabel 12. Pertumbuhan Perekonomian Kabupaten Mesuji

Tahun	PDRB	Pertumbuhan	
		Rp	%
2012	4,840,754.40	-	-
2013	5,107,763.90	267,009.50	5.23
2014	5,382,670.20	274,906.30	5.11
2015	5,567,989.90	185,319.70	3.33

Sumber : Olah Data 2017

Pertumbuhan PDRB Kabupaten Mesuji pada tahun 2013 sebesar 5.22% jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Peningkatan signifikan pada sektor pertanian sebagai sektor unggulan daerah Mesuji. Rata-rata pertumbuhan perekonomian Kabupaten Mesuji yaitu sebesar 4.55%. Secara lengkap, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Mesuji ditampilkan pada tabel 13.

Tabel 43. Peramalan PDRB Kabupaten Mesuji

Tahun	PDRB	Tahun	PDRB
2017	211,810.76	2022	264,641.97
2018	221,457.38	2023	276,694.71
2019	231,543.34	2024	289,296.38
2020	242,088.65	2025	302,471.98
2021	253,114.24	2026	316,247.63

Sumber : Olah Data 2017

Prediksi arus bongkar muat barang melalui Pelabuhan Mesuji, Kabupaten Mesuji didekati dari data produksi daerah hinterland, data jumlah penduduk dan data jumlah Bangkitan/Tarikan Barang Tahun 2016. Seperti telah dijelaskan pada bab sebelumnya, sektor unggulan Kabupaten Mesuji yaitu dari pertanian, perkebunan, perikanan dan lainnya. Berdasarkan Data Survey ATTN Barang tahun 2016, diketahui data tarikan dan bangkitan di tiga kabupaten yang terlihat pada tabel 14.

Tabel 14. Data Tarikan Dan Bangkitan Daerah Hinterland Pelabuhan Mesuji (Ton)

Komoditi	Mesuji	Tanggamus	OKI
Biji-biji pertanian	4130	13848	15730
Beras	5407	10042	21099
Karet	12763	21944	49180
Kopi	4057	7750	15181
Sawit	2663	5045	10203

Komoditi	Mesuji	Tanggamus	OKI
Buah	4713	8895	18075
Biji-biji Lainnya	3366	6022	12484
Jumlah	37099	73546	141952

Sumber : ATTN Barang, Litbanghub, 2017

Berdasarkan hasil pengolahan data tarikan dan bangkitan, jumlah penduduk, dan PDRB Atas Dasar Harga Konstan daerah *hinterland* Pelabuhan Mesuji, diperoleh persamaan dan peramalan potensi tarikan dan bangkitan di tahun mendatang yang ditampilkan pada tabel 15.

Tabel 15. Peramalan Bangkitan Daerah Hinterland Pelabuhan Mesuji (Ton)

Tahun	MESUJI	TANGGAMUS	OKI
2017	31,836	86,836	142,084
2018	31,894	89,626	147,809
2019	31,955	92,555	153,827
2020	32,019	95,629	160,153
2021	32,086	98,855	166,805
2022	32,156	102,241	173,798
2023	32,229	105,795	181,150
2024	32,305	109,526	188,879
2025	32,385	113,441	197,004
2026	32,468	117,551	205,547
2027	32,555	121,864	214,529
2028	32,647	126,391	223,971

Sumber : Olah Data2017

Proyeksi potensi muat dari Pelabuhan Mesuji diperoleh dari prosentase *share* barang melalui laut dengan jumlah bangkitan *hinterland*. Dengan perkiraan *share* muatan melalui laut sebesar 10%, diperoleh proyeksi muat yang ditampilkan pada tabel 16.

Tabel 16. Peramalan Potensi Muat di Pelabuhan Mesuji

Tahun	MESUJI	TANGGAMUS	OKI	JUMLAH
2017	3,184	8,684	14,208	26,076
2018	3,189	8,963	14,781	26,933
2019	3,196	9,255	15,383	27,834
2020	3,202	9,563	16,015	28,780
2021	3,209	9,886	16,680	29,775
2022	3,216	10,224	17,380	30,819
2023	3,223	10,580	18,115	31,917
2024	3,231	10,953	18,888	33,071
2025	3,238	11,344	19,700	34,283
2026	3,247	11,755	20,555	35,557
2027	3,256	12,186	21,453	36,895
2028	3,265	12,639	22,397	38,301

Sumber : Olah Data, 2017

Proyeksi potensi bongkar diperoleh melalui prediksi komoditas masyarakat *hinterland* Pelabuhan Mesuji. Diperkirakan sebanyak 5% dari total prediksi pergerakan komoditi yang masuk ke wilayah *hinterland* menggunakan moda transportasi laut. Secara detail disajikan pada tabel 17.

Tabel 17. Tabel Proyeksi Potensi Bongkar Pelabuhan Mesuji

Tahun	Bongkar	Tahun	Bongkar
2017	8009	2023	24261
2018	10495	2024	27000
2019	13291	2025	29822

2020	15918	2026	32603
2021	18689	2027	35384
2022	21480	2028	38165

Sumber : FGD RIP Pelabuhan Mesuji 2017

Analisis Kebutuhan Sarana dan Prasarana

Pelabuhan mesuji berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan regional dan menurut KM 53 Tahun 2002 tentang Tata Nelayan Nasional, Pelabuhan Mesuji sekurang-kurangnya memenuhi aspek-aspek:

- 1) berperan sebagai pengumpan pelabuhan hub internasional, pelabuhan internasional pelabuhan nasional;
- 2) berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan;
- 3) berperan melayani angkutan laut antar Kabupaten/Kota dalam propinsi;
- 4) berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau ± 25 mil;
- 5) kedalaman minimal pelabuhan -4 m LWS;
- 6) memiliki dermaga minimal panjang 70 m, dan
- 7) jarak dengan pelabuhan regional lainnya 20 – 50 mil.

Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan, diperoleh perencanaan kebutuhan kapal dan dermaga:

1. Kapal

Berdasarkan kondisi perairan di sekitar Pelabuhan Mesuji, hasil wawancara dan potensi bongkar muat di Pelabuhan Mesuji, maka perkiraan kapal yang dapat dilayani di Pelabuhan Mesuji yaitu sebagai berikut.

Tabel 18. Ukuran Kapal Yang Akan Menggunakan Jasa Pelabuhan

DWT	Panjang (m)		Lebar (m)	Draft (m)	GT
	LOA	LBP			
25	7	6,3	4,0	2,0	50
50	9	8,1	5,5	2,5	111
100	25	22,5	5,5	2,5	309
200	35	31,5	6,5	3,0	614
400	40	36,0	7,5	3,4	918
700	51	45,9	8,5	3,8	1.483
1,000	58	52,2	9,5	4,2	2.083

2. Kebutuhan Panjang Dermaga

Dengan formulasi kebutuhan panjang dermaga dan asumsi bahwa panjang kapal maksimal yaitu 58 meter dan jumlah tambatan 1 maka diperoleh perhitungan kebutuhan panjang dermaga yaitu 70 meter.

Analisis Kinerja Utilisasi Fasilitas Pelabuhan

Berdasarkan hasil perhitungan potensi bongkar dan muat di Pelabuhan Mesuji, diperoleh analisis kinerja utilisasi dermaga sebagai berikut.

Tabel 19. Peramalan Tingkat Utilisasi Dermaga

Tahun	Muat	Bongkar	muatan per kapal (ton)	Kunjungan kapal	NOT	waktu kerja setahun (hari)	waktu kerja sehari (jam)	St (jam)	n	BOR (%)
2018	26,933	10,495	840	45	20%	300	8	5.6	1	10.40
2019	27,834	13,291	840	49	20%	300	8	5.6	1	11.42
2020	28,780	15,918	840	53	20%	300	8	5.6	1	12.42
2021	29,775	18,689	840	58	20%	300	8	5.6	1	13.46
2022	30,819	21,480	840	62	20%	300	8	5.6	1	14.53
2023	31,917	24,261	840	67	20%	300	8	5.6	1	15.61
2024	33,071	27,000	840	72	20%	300	8	5.6	1	16.69
2025	34,283	29,822	840	76	20%	300	8	5.6	1	17.81

Tahun	Muat	Bongkar	muatan per kapal (ton)	Kunjungan kapal	NOT	waktu kerja setahun (hari)	waktu kerja sehari (jam)	St (jam)	n	BOR (%)
2026	35,557	32,603	840	81	20%	300	8	5.6	1	18.93
2027	36,895	35,384	840	86	20%	300	8	5.6	1	20.08
2028	38,301	38,165	840	91	20%	300	8	5.6	1	21.24

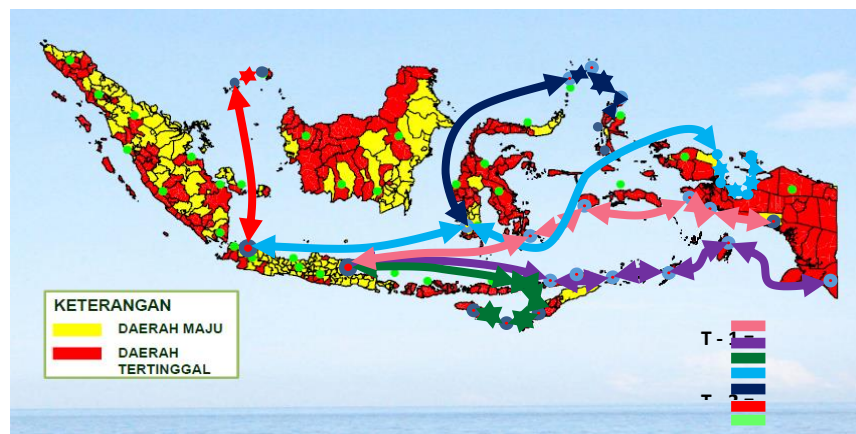
Sumber : Olah Data, 2017

Menurut hasil perhitungan tingkat utilisasi dermaga sampai dengan tahun 2028 yaitu sebesar 21,24% menunjukkan bahwa Pelabuhan Mesuji belum memerlukan perpanjangan atau penambahan jumlah dermaga. Pertimbangan penambahan atau perpanjangan dermaga dilakukan ketika BOR mencapai 75%.

Rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji telah tertuang di dalam dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung. Salah satu pertimbangan kelayakan pembangunan pelabuhan yaitu Kabupaten Mesuji memiliki potensi bongkar dan muat melalui moda transportasi laut yang memadai untuk pengembangan pelabuhan. Ditambah lagi kondisi alam Kabupaten Mesuji yang dikelilingi oleh sungai. Saat ini pendistribusian barang masyarakat sekitar Kabupaten Mesuji dilakukan melalui angkutan jalan dan perahu kecil milik masyarakat sekitar.

Penyelenggaraan tol laut dimaksudkan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia sehingga distribusi barang akan semakin lancar sampai ke pelosok di nusantara. Penyelenggaraan tol laut diutamakan diterapkan pada daerah-daerah yang tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan dengan memperhatikan tingkat kemiskinan dan disparitas harga yang tinggi.

Berdasarkan peta lokasi tertinggal, Kabupaten Mesuji tidak termasuk daerah tertinggal. Kabupaten Mesuji dengan tingkat kemiskinan sebesar 6.57% pada tahun 2014 masuk dalam kategori daerah maju.



Sumber : Paparan PT.PELNI, FGD Tol Laut 2017

Gambar 1. Peta Lokasi Tertinggal Di Indonesia dan Rute Penugasan Tol Laut 2017

Kriteria daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan bukanlah merupakan satu-satunya kriteria mutlak dalam penetapan trayek tol laut. Kelancaran distribusi barang di Kabupaten Mesuji dan daerah sekitar juga menjadi pertimbangan. Salah satu indikator kelancaran distribusi dapat dilihat dari harga bahan pokok yang berlaku di suatu daerah. Dalam pembahasan sebelumnya, telah disajikan informasi mengenai perbandingan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji, Kota Bandar Lampung dan harga bahan pokok nasional menurut Kementerian Perdagangan. Perbedaan harga bahan pokok di Kabupaten Mesuji dinilai dapat diterima.

Dengan melihat potensi bongkar dan muat yang ada di Pelabuhan Mesuji, Pelabuhan Mesuji dapat diusulkan untuk masuk ke dalam trayek angkutan perintis. Rencana operasional Pelabuhan Mesuji didukung dengan rencana hibah kapal kayu dari Ditjen Perhubungan Laut pada tahun 2018 yang akan segera beroperasi di area Sungai Mesuji.

Angkutan perintis dari dan menuju Pelabuhan Sunda Kelapa diyakini bukan hanya dapat memperlancar distribusi barang, namun dapat mengurangi *share* angkutan barang melalui transportasi darat. Dengan demikian dapat mengurangi tingkat kepadatan angkutan jalan dan meminimalisir dampak kerusakan jalan untuk kegiatan distribusi barang dari dan menuju Pulau Jawa, yang semula melalui Lintas Timur dan Pelabuhan Bakauheni.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan untuk mempersiapkan Pelabuhan Mesuji di masa mendatang yaitu:

- 1) Jaringan bisnis ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terutama untuk membangkitkan kembali produksi tambak udang yang pernah menjadiproduk unggulan di Kabupaten Mesuji
- 2) Perbaikan kondisi jalan akses hinterland menuju Pelabuhan Mesuji atau sebaliknya;
- 3) Penyediaan sarana angkutan darat dari dan ke hinterland;

- 4) Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang untuk bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Mesuji;
- 5) Program perawatan alur pelayaran di sepanjang Sungai Mesuji;
- 6) Dukungan SDM dan teknologi informasi.

4. Kesimpulan

Peramalan *demand* Pelabuhan Mesuji dibagi menjadi potensi muat dan potensi bongkar dari wilayah hinterland pelabuhan (Kabupaten Mesuji, Kabupaten Tanggamus, dan Kabupaten Ogan Komering Ilir). Potensi muat di wilayah *hinterland* pada tahun 2018 yaitu 26,933 ton dan akan terus naik hingga 38,301 ton pada tahun 2028. Sementara itu, potensi bongkar di Pelabuhan Mesuji pada tahun 2018 yaitu 10,495 ton dan meningkat hingga tahun 2028 sebesar 38,165 ton. *Berth Occupancy Ratio* di Pelabuhan Mesuji hingga tahun 2028 sebesar 21.24%. Nilai ini dinilai masih rendah dan belum membutuhkan penambahan dermaga. Pelabuhan Mesuji saat ini dirasa lebih tepat diusulkan ke dalam trayek angkutan perintis dengan pertimbangan potensi bongkar dan muat di daerah *hinterlandnya*.

Beberapa rekomendasi yang dapat disampaikan dalam tulisan ini yaitu:

Pemerintah perlu benar-benar mempersiapkan dokumen terkait dengan rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji seperti yang tertuang di dalam KM 53 Tahun 2002 tentang Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional. Selanjutnya berupa hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan untuk mempersiapkan Pelabuhan Mesuji di masa mendatang, antara lain Jaringan bisnis ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terutama untuk membangkitkan kembali produksi tambak udang yang pernah menjadi produk unggulan di Kabupaten Mesuji, perbaikan kondisi jalan akses hinterland menuju Pelabuhan Mesuji atau sebaliknya, penyediaan sarana angkutan darat dari dan ke hinterland, fasilitas pokok dan fasilitas penunjang untuk bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Mesuji, program perawatan alur pelayaran di sepanjang Sungai Mesuji dan dukungan SDM dan teknologi informasi.

5. Ucapan Terima Kasih

Terima kasih disampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan serta kepada seluruh pihak yang membantu dalam penyelesaian tulisan ini.

Daftar Pustaka

- Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- Keputusan Menteri Perhubungan No KM 53 Tahun 2002 tentang Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional
- Badan Pusat Statistik, (2016) Kabupaten Mesuji Dalam Angka Tahun 2016, BPS.
- Bappenas, (2015), Implementasi Konsep Tol Laut 2015 - 2019, Direktorat Transportasi, Bappenas/Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Jakarta.
- Didin Kusdian, R., (2011) Potensi Revitalisasi Transportasi Sungai Di Provinsi Lampung, Jurnal Transportasi Vol. 11 No.2 Agustus 2011: 143 – 152, Universitas Sangga Buana YPKP, Bandung.
- Husein Amir (2003), Studi Kelayakan Bisnis Edisi – 2, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Mulyono, A.T. (2008) Faktor Dominan yang Mempengaruhi Kekuatan Struktural Perkerasan Jalan di Indonesia. Jurnal Transportasi, 8 (Edisi Khusus 1): 1-14
- Nur Yuwono (2010), Materi Ajar Manajemen Transportasi Laut, Universitas Gajah Mada, Jogjakarta.
- Paulus Raga dan Teguh Pairunan (2016) Studi Optimalisasi Program Tol Laut, Badan Litbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Syahyunan. (2014) Studi Kelayakan Bisnis. Penerbit USU Press. ISBN: 9794587559, Medan.