

REVITALISASI LAYANAN INTERMODA ANGKUTAN LAUT TANJUNG TIRAM KE KUALA TANJUNG

REVITALIZATION SEA TRANSPORT INTERMODAL SERVICES TANJUNG TIRAM TO KUALA TANJUNG

Rita dan Juren Capah

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

email: ritalitbang@yahoo.com

Diterima: 11 Januari 2016; Direvisi: 25 Januari 2016; disetujui: 19 Februari 2016

ABSTRAK

Pemerintah Provinsi Sumatera Utara sampai dengan tahun 2030 telah mencanangkan 2 buah pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Kuala Tanjung yang berlokasi di kawasan pantai Timur Sumatera Utara. Pengembangan pelabuhan pendukung Tanjung Tiram di pesisir pantai timur Sumatera Utara diperlukan untuk mendukung keberadaan pelabuhan khususnya hubungan internasional Kuala Tanjung yang juga menyediakan layanan perpindahan penumpang dari dan menuju luar negeri seperti Malaysia dan Singapura. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, dengan melakukan pengumpulan data primer, data sekunder dari referensi, literatur dan data penunjang lainnya yang digunakan untuk dibandingkan kelebihan moda angkutan laut dengan moda angkutan darat dan hasil Focus Group Discussion (FGD) di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelabuhan Tanjung Tiram saat ini masih digunakan sebagai pelabuhan nelayan atau pelabuhan ikan, sedangkan untuk pergerakan penumpang dan barang masih sangat rendah pemanfaatannya karena moda darat lebih dipilih karena waktu tempuhnya lebih cepat, biaya lebih murah. Hasil analisis menunjukkan rute layanan angkutan laut dari Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung untuk saat ini belum layak dibuka kembali. Apabila dibuka atau daktifkan kembali dengan persyaratan yang wajib dipenuhi, yaitu: pengerukan alur di dermaga sehingga kapal penumpang bisa bersandar, Pembangunan kantor dan peralatan imigrasi, penyediaan kapal layanan penumpang, Penataan kawasan pelabuhan Tanjung Tiram, namun membutuhkan biaya yang sangat besar. Sehingga solusi yang lebih efektif dan efisien adalah penyediaan angkutan umum atau penyediaan sarana dan prasarana pendukung untuk melayani penumpang dari Tanjung Tiram menuju Kuala Tanjung Balai Asahan.

Kata kunci: revitalisasi, layanan intermoda, angkutan laut.

ABSTRACT

Until 2030, North Sumatera Provincial Government will endorse two main ports, Port Belawan Port and Port Kuala Tanjung, which are located in the East coast of North Sumatera. Tanjung Tiram supporting port, which is developping on the east coast of North Sumatera, is required to provide port Kuala Tanjung with supporting international relations; in other words, provide the transfer of passengers to and from foreign countries such as Malaysia and Singapore. As for the analytical method, there were descriptive analyses including 1) collecting primary data, secondary data from references, literatures and other supporting data used to compare sea transport modes with other modes of land transport for finding out the advantages of the formers and 2) Focus Group Discussion (FGD) in the Office of the Provincial Transport Department North Sumatera. The analysis results showed that the port of Tanjung Tiram is still useful as a port for fishing, whereas it is still very less efficient compared to land transport modes with faster travel time and less costs. Also, the analysis results showed that the ocean freight service from Tanjung Tiram to Kuala Tanjung are currently reopened with feasibility. In order to reopen for passengers, it is needed much budget to provide with dredging in the pier for passengers ships, development of immigration offices and facilities, service of passenger ships, etc. in port of Tanjung Tiram regional arrangement. So it will be solved to more effectively and efficiently provide public transport or facilities and supporting infrastructures for serving passengers from Tanjung Tiram towards Kuala Tanjung Balai Asahan.

Keywords: revitalization, intermodal transport, sea service

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana, prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lainnya. Banyak elemen yang terkait dalam sistem transportasi seperti sarana, prasarana maupun moda penggerakannya, juga faktor-faktor pendukungnya.

Paradigma pembangunan transportasi harus dikembalikan menjadi satu sistem transportasi yang humanis dan terpadu melalui penyelenggaraan transportasi publik yang efektif, efisien, handal, terjangkau dan berkelanjutan. Transportasi publik seharusnya sudah menerapkan pelayanan yang menerus dan tidak terputus (*single seamless services*) melalui keterpaduan jaringan prasarana, jaringan pelayanan, dan pelayanan transportasi sehingga merupakan salah satu solusi dalam meningkatkan kelancaran perjalanan masyarakat. Sebagai salah satu negara kepulauan, dalam penyediaan jasa layanan transportasi harus mampu menunjang keberadaan moda laut sebagai alternatif karena memiliki beberapa kelebihan dibandingkan moda darat.

Konektivitas merupakan suatu konsep keterhubungan suatu lokasi dengan lokasi lainnya. Konektivitas yang lemah akan berdampak pada biaya ekonomi yang tinggi sehingga biaya angkutan juga akan tinggi. Peningkatan konektivitas intermoda menjadi salah satu pendorong perkembangan perekonomian wilayah, dimana terhubungnya antar moda dapat meningkatkan aksesibilitas.

Pengembangan angkutan laut di pesisir pantai timur Sumatera Utara diperlukan untuk mendukung keberadaan pelabuhan hub Internasional Kuala Tanjung dan menyediakan layanan perpindahan penumpang yang akan menuju luar negeri. Perbatasan dengan Negara Singapura dan Malaysia yang cukup dekat perlu difasilitasi dengan adanya fasilitas angkutan penumpang dan penyediaan infrastruktur pendukung dalam melayani pergerakan penumpang. Dahulu tersedia pergerakan penumpang dari pelabuhan Tanjung Tiram ke Luar Negeri cukup banyak, namun saat ini rute ini telah hilang tanpa kejelasan meskipun potensi masih cukup besar (data KUPP Pelabuhan Tanjung Tiram).

Berdasarkan kondisi di atas, maka dipandang perlu bagi Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan suatu penelitian yang memuat Revitalisasi Layanan Angkutan laut Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Peraturan Perundang-undangan

Berdasarkan peraturan atau kebijakan yang berlaku di Indonesia, saat ini telah ada payung hukum penyelenggaraan yaitu:

1. Kebijakan *Masterplan* Transportasi Laut

Dasar hukum penyelenggaraan transportasi laut adalah UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Berikut ini adalah gambaran dasar hukum dan komponen yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi laut.

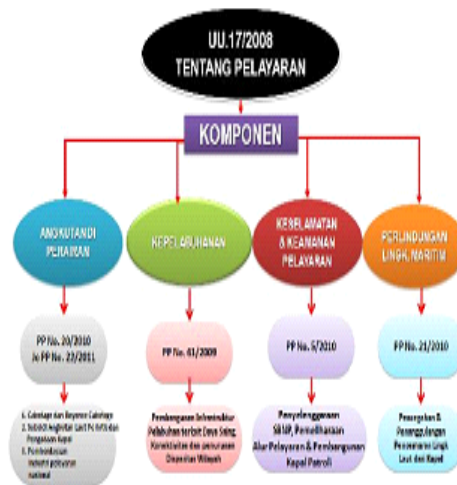
Arah kebijakan pengembangan angkutan laut nasional terdiri dari tiga komponen yaitu:

- a.) Mempertahankan *share* muatan pasca pelaksanaan *cabotage*
Posisi 30 Maret 2013 total armada sebanyak 12.047 unit kapal (17,108 juta GT), bila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang total armadanya sebanyak 6.041 unit kapal (5,67 juta GT) maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 6.084 unit kapal (99,2 %);
- b.) Peningkatan pangsa muatan pelnas untuk angkutan laut luar negeri (*beyond cabotage*). Sasaran pangsa muatan angkutan laut luar negeri (batubara & CPO) adalah pangsa muatan mencapai muatan 15% pada tahun 2015 dan pangsa muatan mencapai 20% pada tahun 2020;
- c.) Meningkatkan konektivitas wilayah dan *level of service* angkutan laut perintis. Konektivitas wilayah diperlukan untuk menyatukan jalur transportasi terutama laut di Negara Kepulauan. Hal ini dilakukan dengan inventarisasi dan identifikasi wilayah di Indonesia yang direalisasikan dengan meningkatkan penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis. Peningkatan *Level of Service* dilakukan dengan memperpendek trayek perintis sehingga dapat dicapai 20 hari/*voyage* menjadi 14 hari/*voyage*. Arah kebijakan pembangunan infrastruktur pelabuhan sesuai dengan KP. 414 tahun 2013 tentang RIPN/TKN adalah mendorong investasi swasta, mendorong persaingan, pemberdayaan peran OP, KSOP dan UPP, terwujudnya integrasi perencanaan, kerangka kerja hukum yang tepat dan fleksibel, mewujudkan sistem operasi pelabuhan yang aman dan terjamin, meningkatkan perlindungan lingkungan maritim, dan mengembangkan SDM.

2. Kebijakan Transportasi Jalan

Pembangunan infrastruktur Jalan dilaksanakan melalui pendekatan pembangunan regional yang sesuai dengan prinsip "*infrastructure for all*" dan "*sustainable development*".

Wilayah Telah Berkembang yang meliputi Pulau Jawa, Bali dan Sumatera. Jaringan jalan dalam



Gambar 1. UU No. 17 Tahun 2008.

wilayah ini meliputi jalan Pantura Jawa dan Lintas Timur Sumatera.

Wilayah Sedang Berkembang dengan wilayah meliputi Pulau Kalimantan, Sulawesi dan NTB. Jaringan jalan dalam wilayah ini yang relatif masih dalam pengembangan yang diantaranya Lintas Selatan Kalimantan dan Lintas Barat Sulawesi. Wilayah Pengembangan Baru meliputi kepulauan Maluku, Papua dan seluruh NTT. Secara geografis, penyebaran lokasi kegiatan ekonomi di wilayah ini lebih menyebar dan terisolasi satu dengan yang lainnya sehingga mengoptimalkan transportasi antarmoda khususnya di wilayah kepulauan. Selama ini Provinsi Sumatera Utara telah memiliki perencanaan pembangunan yang menjadi acuan didalam pengembangan wilayah. Beberapa dokumen perencanaan yang digunakan adalah Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) tahun 2005 – 2030, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) tahun 2009 – 2013 dan saat ini sedang disusun RPJMD tahun 2014 – 2018, Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) tahun 2014, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) tahun 2003 – 2018 dan saat ini sedang direvisi menjadi RTRW 2013 – 2033 posisi saat ini berada pada sidang paripurna DPRD, Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) tahun 2004 – 2024, Dokumen kawasan strategis Provinsi (10 kawasan strategis Provinsi), dan Kawasan strategis nasional Mebidangro (Medan, Binjai, Deliserdang dan Karo).

3. PP Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda

Berdasarkan peraturan ini maka definisi angkutan multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu

tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda. Sedangkan penjelasan barang adalah setiap benda yang merupakan muatan angkutan multimoda, baik berupa petikemas, palet, atau kemasan bentuk lain termasuk hewan hidup.

Angkutan multimoda merupakan komponen penting dari sistem logistik, karena angkutan barang dalam aktivitas logistik pada umumnya menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Jasa angkutan multimoda diselenggarakan oleh badan usaha angkutan multimoda. Badan usaha angkutan multimoda tidak semata-mata memberikan layanan angkutan barang dari tempat asal sampai ke tujuan, tetapi juga memberikan jasa tambahan berupa jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*), jasa pergudangan, jasa konsolidasi muatan, penyediaan ruang muatan, serta pengurusan kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri. Angkutan multimoda diatur dalam *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*, dan dalam *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)*. Peran angkutan multimoda semakin penting dengan adanya agenda integrasi sistem logistik ASEAN menuju kepada perwujudan pasar tunggal ASEAN. Integrasi sistem logistik ASEAN dan ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport menyiratkan adanya liberalisasi di bidang jasa angkutan multimoda di kawasan ASEAN yang pada akhirnya menuju kepada liberalisasi jasa pada tataran global *General Agreements on Tariffs and Trade (GATT's)*. Dengan demikian perlu diciptakan iklim yang kondusif bagi berkembangnya badan usaha angkutan multimoda

Nasional yang tumbuh berkelanjutan dan berdaya saing.

B. Konsep Revitalisasi Rute Layanan

Rute layanan angkutan laut yang pernah dibuka adalah layanan Tanjung Tiram ke Port Klang Malaysia. Rute ini saat ini telah hilang, dan untuk mengkaji kembali maka diperlukan analisis kelayakan rute layanan melalui Kuala Tanjung. revitalisasi berarti menjadikan sesuatu atau perbuatan menjadi vital. Sedangkan kata vital mempunyai arti sangat penting atau perlu sekali (untuk kehidupan dan sebagainya). Pengertian melalui bahasa lainnya revitalisasi bisa berarti proses, cara, dan atau perbuatan untuk menghidupkan atau menggiatkan kembali berbagai program kegiatan apapun. Atau lebih jelas revitalisasi itu adalah membangkitkan kembali vitalitas. Jadi, pengertian revitalisasi ini secara umum adalah usaha-usaha untuk menjadikan sesuatu itu menjadi penting dan perlu sekali.

C. Konsep Sistem Intermoda

Konsep intermoda didefinisikan secara bervariasi, namun dasarnya terdapat keterhubungan dan manajemen yang baik antar berbagai moda (multimoda). Oleh sebab itu, *intermodality* dapat dilihat sebagai multimoda yang memiliki manajemen yang baik untuk melayani kebutuhan transportasi secara efisien. Keuntungan dari konsep intermoda baik dalam angkutan penumpang atau barang dapat dikuatkan dengan memfokuskan pada perbaikan keterhubungan fisik, koordinasi dan integrasi operasional serta memperbaiki sistem informasi dan komunikasi baik operator maupun penumpang.

Tujuan dari diterapkannya sistem intermoda adalah membuat optimalisasi penggunaan dari moda yang bervariasi dan meningkatkan keterhubungan diantara moda tersebut. Definisi paling maju dari sistem intermoda adalah mendorong terjadinya transportasi tanpa hambatan (*seamless*), efisien dan berlanjut (*sustainable*), yang dapat mencakup:

1. mengurangi biaya dan meningkatkan tingkat pelayanan yang diminta dalam angkutan barang dan penumpang dengan menggunakan masing-masing moda dalam fungsinya yang paling tepat;
2. mengurangi beban dari infrastruktur dan meningkatkan efisiensi total dengan berganti pada moda yang memiliki kapasitas lebih besar;
3. mengurangi biaya dan waktu serta ketidaknyamanan berkaitan dengan perpindahan antarmoda;

4. meningkatkan produktivitas ekonomi dan efisiensi, sehingga meningkatkan nilai kompetitif dari produk pada tingkat regional dan nasional;
5. mengurangi tingkat penggunaan energi, serta meningkatkan kualitas lingkungan.

Berikut adalah beberapa definisi *intermodal transportation* yang disampaikan oleh beberapa pakar dan lembaga transportasi:

Brad Jones, et. al (2000) mendefinisikan transportasi intermoda sebagai “*perpindahan orang dan barang menggunakan lebih dari satu jenis moda transportasi dalam satu perjalanan, tanpa hambatan*”

McKenzie, et. al (2000) dalam *The Book of Intermodal Transportation* mendefinisikan transportasi intermoda sebagai “*pengiriman suatu barang dalam kontainer menggunakan lebih dari satu moda*”

United States Department of Transportation (USDOT), memberikan penjelasan definisi transportasi intermodal sebagai:

“...kontainerisasi, pengangkutan/ piggyback, atau teknologi lainnya yang dapat menyediakan pergerakan yang menerus/seamless untuk barang dan orang dengan menggunakan lebih dari satu moda transportasi”; “...penyediaan koneksi diantara moda yang berbeda, misalnya antara jalan dengan pelabuhan atau antara layanan bus pengumpan dengan transit rel”; “...cara pandang yang holistik terhadap transportasi dimana semua moda saling bekerjasama sesuai perannya masing-masing untuk menyediakan pilihan layanan terbaik bagi pengguna, dan sebagai konsekuensinya kebijakan di setiap moda harus disesuaikan. Cara pandang ini dulunya dikenal sebagai transportasi yang berimbang/ balanced. terintegrasi/integrated, atau komprehensif”.

Dewey, J.F, at. Al. (2003) dalam *Summary of Final Report BC-354-44, Part A, July 2003 “Transportation Intermodal”* mendefinisikan transportasi intermodal sebagai pergerakan transportasi yang menggunakan lebih dari satu moda (mis: kereta-motor, motor-pesawat, atau kereta-kapal). Digambarkan sebagai suatu proses hubungan, interaksi dan pergerakan antar moda-moda transportasi.

Transport for London Integration Department (2001) dalam *Intermodal Transport Interchange for London* mendefinisikan ‘*intermodal interchange*’ sebagai perpindahan orang/ penumpang dari satu moda ke moda lain yang berbeda jenisnya, misalnya dari bis ke kereta. Sedangkan seseorang yang melakukan perjalanan dan berpindah diantara 2 (dua) moda yang sama

adalah bukan perpindahan antar moda, misalnya berpindah dari bis ke bis lainnya.

Jones et al., (2000) dalam *Multimodal Transportation Planning Needs Survey* mendefinisikan “*intermodal transportation*” sebagai pengiriman kargo dan pergerakan orang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam sebuah perjalanan yang berkesinambungan.

D. Jaringan Transportasi Intermoda

Untuk mengembangkan transportasi multimoda dan transportasi intermoda diperlukan adanya dukungan jaringan transportasi yang terintegrasi yang mampu mengoptimalkan peran antar moda serta menyediakan simpul antara moda yang menjamin terjadinya pergerakan menerus (*seamless*) ketika terjadi perpindahan antar moda.

1. Perspektif Jaringan Transportasi Intermoda

Jaringan transportasi yang menyediakan beberapa moda yang menghubungkannya antara asal dan tujuan, dapat dilihat dari 2 perspektif yang berbeda yakni jaringan transportasi poin ke poin dan jaringan transportasi intermoda.

Gambar 2 menunjukkan dua model angkutan barang. Model pertama bersifat jaringan multimoda point-to-point yang konvensional, ketika asal perjalanan (A, B dan C) terkoneksi secara independen menuju tujuan perjalanan (D, E dan F). Dalam kasus ini, dua moda yang digunakan adalah jalan dan kereta api. Model kedua melibatkan pengembangan jaringan transportasi intermoda yang terintegrasi. Traffic dikonvergensi pada dua titik *transshipment*, stasiun kereta api untuk mengkonsolidasikan muatan. Model ini akan meningkatkan faktor muat dan/atau frekuensi transportasi yang lebih banyak, khususnya antar terminal. Pada kondisi ini,

efisiensi jaringan dipengaruhi oleh kapasitas simpul *transshipment*.

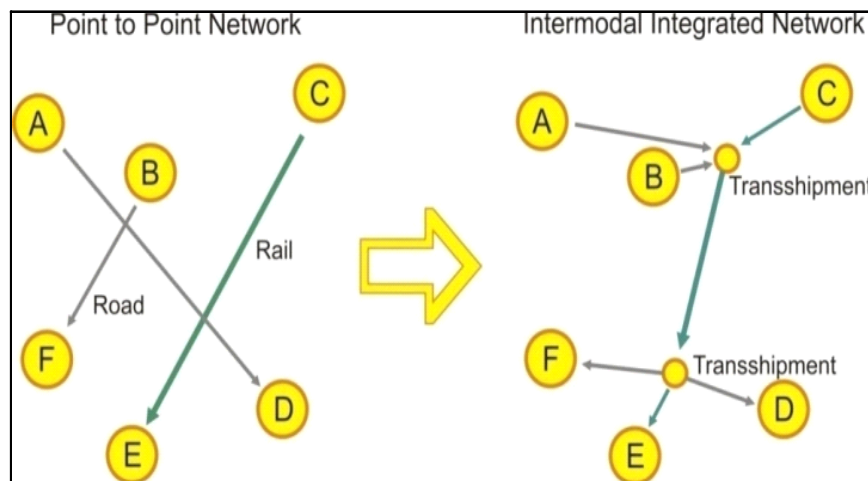
2. Rantai Transportasi Intermoda

Dalam jaringan transportasi intermoda yang baik, perlu adanya pembagian peran/fungsi dari setiap moda dan simpul transportasi sehingga terjadi pergerakan orang atau barang yang efisien. Terdapat 5 definisi fungsi utama dalam transportasi intermoda (Rodrigue, Comtois dan Slack, 2006), yakni:

- Komposisi. Pengumpulan dan konsolidasi penumpang atau barang di suatu terminal atau simpul transportasi memungkinkan terjadinya *interface* intermoda antara sistem
- distribusi lokal/regional dan sistem distribusi nasional/ internasional.
- Koneksi. Pengaliran penumpang atau barang diantara minimal dua terminal atau simpul transportasi. Efisiensi koneksi ini diperoleh dari *economies of scale*.
- Perpindahan/*Interchange*. Proses perpindahan moda di suatu terminal. Fungsi utama dari intermoda dilakukan di terminal/simpul yang berperan menyediakan kontinuitas pergerakan dalam rantai transportasi.
- Dekomposisi. Proses pemisahan/fragmentasi penumpang atau barang di terminal terdekat dari tujuan dan ditransfer ke dalam jaringan distribusi lokal/ regional.

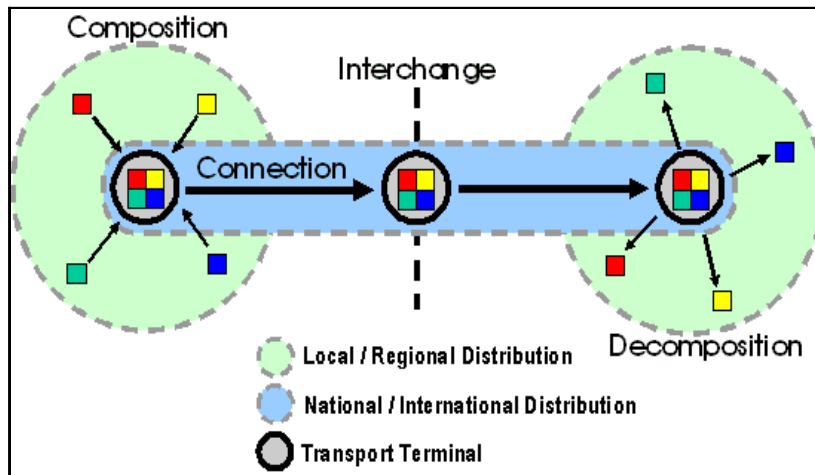
3. Pembagian Peran Antar Moda

Pada dasarnya, transportasi intermoda merupakan usaha untuk meminimalkan biaya transportasi, jarak perjalanan serta pemilihan jenis moda transportasi yang akan digunakan. Pada umumnya untuk rute jarak pendek dipilih moda jalan, untuk jarak menengah dipilih moda KA, dan untuk jarak jauh dipilih moda laut atau udara, sebagaimana disajikan dalam gambar 4.



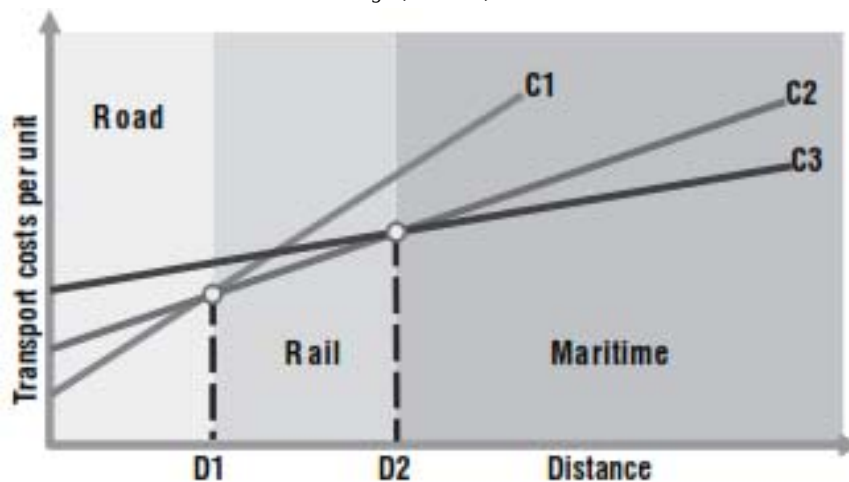
Gambar 2. Perspektif Jaringan Transportasi Multi/Inter Moda.

Sumber: Rodrigue, Comtois, dan Slack 2006



Gambar 3. Rantai Transportasi Intermoda.

Sumber: Rodrigue, Comtois, dan Slack 2006



Gambar 4. Perbandingan Fungsi Biaya Transportasi Moda Jalan, Rel dan Laut.

Sumber: Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack, 2006

Pada gambar di atas disampaikan ilustrasi perbandingan biaya transportasi diantara moda jalan, rel KA, dan laut, dengan masing-masing memiliki fungsi biaya C1, C2 dan C3. Moda jalan memiliki fungsi biaya transportasi yang lebih rendah untuk jangka pendek, namun biayanya naik lebih cepat dibandingkan moda rel dan laut seiring dengan bertambahnya jarak perjalanan. Pada titik jarak sejauh D1, maka akan menguntungkan jika perjalanan menggunakan moda rel KA sampai dengan titik D2, dan selebihnya akan lebih menguntungkan jika menggunakan moda laut. Umumnya titik D1 berada pada jarak perjalanan antara 500 – 750 km, sedangkan D2 berada pada jarak perjalanan sekitar 1500 km.

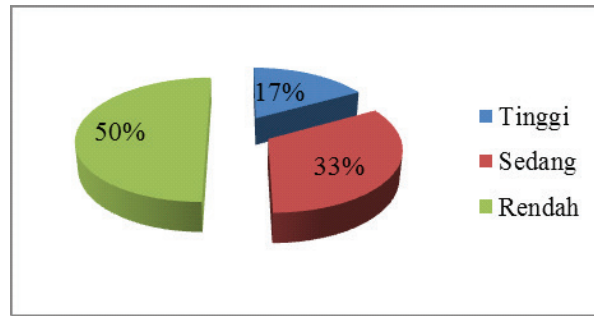
METODE PENELITIAN

Berdasarkan tujuan dan masalah penelitian digunakan analisis deskriptif, dengan melakukan pemetaan kondisi pelabuhan dan infrastruktur pendukungnya di wilayah penelitian, melakukan

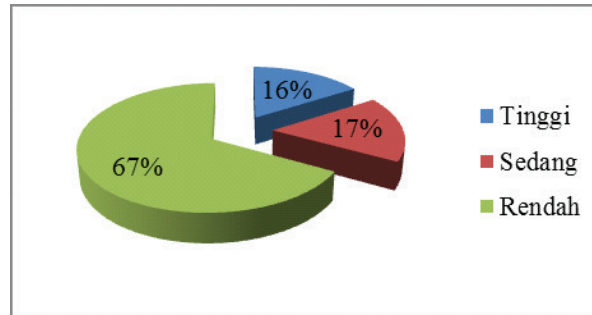
wawancara di Kantor Dinas Perhubungan Prov. Sumatera Utara, Dinas Perhubungan Kabupaten Batubara, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Batubara, UPP Tanjung Tiram sebanyak 45 responden, serta melaksanakan *Focus Group Discussion* (FGD) di Provinsi Sumatera Utara.

A. Survei dan Pengumpulan Data

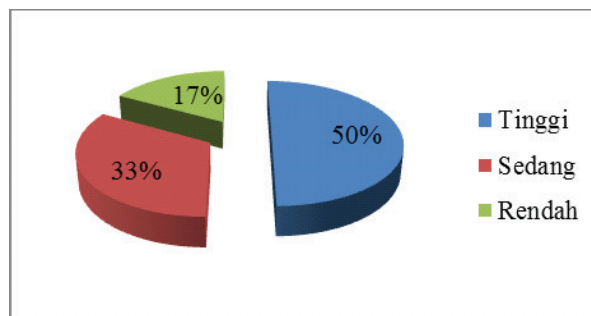
Kegiatan survei merupakan basis data untuk dapat melakukan analisis pekerjaan. Survei data yang dilakukan adalah data primer yang diperoleh di lapangan dan data sekunder yang diperoleh dari referensi, literatur dan data penunjang lainnya. Kebutuhan data untuk kajian ini harus disesuaikan dengan latar belakang dan tujuan kajian sehingga data yang akan dicari sesuai dengan yang diharapkan. Data survei lapangan diperlukan untuk mencoba membandingkan kelebihan moda angkutan laut dibandingkan moda transportasi darat. Gambaran ini akan menjadi bahan dalam melakukan analisis revitalisasi layanan angkutan laut Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung.



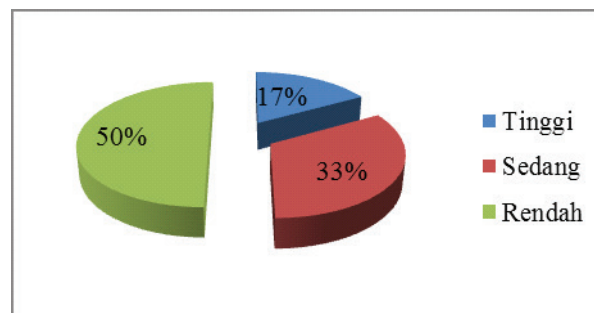
Gambar 5. Manfaat Pelabuhan Tanjung Tiram Terhadap Pergerakan Penumpang.



Gambar 6. Manfaat Pelabuhan Tanjung Tiram Terhadap Pergerakan Barang.



Gambar 7. Manfaat Pelabuhan Tanjung Tiram Terhadap Peningkatan Perekonomian Wilayah.



Gambar 8. Manfaat Keberadaan Terminal Penumpang Terhadap Aksesibilitas dan Konektivitas.

B. Analisis Data

Berdasarkan peraturan atau kebijakan yang berlaku di Indonesia, saat ini telah ada payung hukum penyelenggaraan angkutan penumpang dengan menggunakan moda kapal laut. Oleh sebab itu akan dikompilasi kebijakan peraturan/perundangan yang sesuai dengan karakteristik penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia. Langkah awal analisis yang dilakukan adalah

melakukan pemetaan kondisi pelabuhan dan infrastruktur pendukungnya di wilayah studi. Pemetaan ini dilakukan dengan melakukan identifikasi jarak antar lokasi simpul transportasi pelabuhan Tanjung Tiram dan Kuala Tanjung baik dari sisi darat maupun dari sisi laut. Dengan kondisi transportasi darat yang semakin terpuruk dan lalu lintas yang semakin padat maka disisi lain laut lebih luas dan mampu menahan beban

tanpa batas menjadi nilai lebih. Kelebihan laut ini akan menjadi nilai tambah dalam analisis revitalisasi layanan angkutan laut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis dilakukan berdasarkan data yang telah diperoleh di lapangan, baik data primer maupun data sekunder. Analisis meliputi analisis deskriptif dan hasil wawancara serta pengamatan di lapangan. Berikut ini akan dijelaskan secara rinci masing-masing analisis yang dilakukan.

A. Pengembangan Jaringan Jalan dan Rel Kereta Api

Kabupaten Batubara berkembang cukup pesat, salah satunya adalah pengembangan jalan yang ada di Kabupaten Batubara menuju Rencana Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung. Dengan adanya pengembangan jalan ini maka seluruh akses darat akan menjadi mudah dilalui dan lebih distribusi penumpang maupun barang lebih efisien.

Langkah-langkah yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten Batu Bara dalam mendukung pembangunan Pelabuhan Internasional Kuala Tanjung adalah sebagai berikut:

1. Menerbitkan Peraturan Daerah tentang Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Kabupaten Batu Bara Tahun 2014 – 2034 sebagai instrumen penataan ruang di perairan laut wilayah pesisir, dan pulau-pulau kecil, memberikan kekuatan hukum terhadap alokasi ruang di perairan laut wilayah pesisir, dan pulau-pulau kecil, memberikan rekomendasi dalam pemberian perizinan di perairan laut wilayah pesisir, dan pulau-pulau kecil, sebagai acuan dalam rujukan konflik di perairan laut wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, dan sebagai acuan dalam pemanfaatan ruang di perairan laut wilayah pesisir, dan pulau-pulau kecil.
2. Menyiapkan lokasi dan mengusulkan 9 (sembilan) akses jalan dengan tahap awal 3 (tiga) akses jalan ke Kementerian Bidang Perekonomian RI sebagai akses keluar dan masuk Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai akses jalan menuju Kawasan Strategis Pelabuhan, pergudangan, terminal peti kemas, dan kawasan komersial lainnya, dan mendukung kelancaran arus barang, dalam mendukung optimalisasi kinerja pelabuhan.

B. Analisis Deskriptif

Berikut ini adalah hasil analisis yang dilakukan berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada instansi terkait seperti: Dinas Perhubungan

Provinsi Sumatera Utara, Dinas Perhubungan Kabupaten Batu Bara, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Batu Bara, UPP Tanjung Tiram.

Berdasarkan hasil FGD yang dilakukan maka sebagian responden menilai bahwa manfaat pelabuhan Tanjung Tiram terhadap pergerakan penumpang masih rendah. Hal ini dibuktikan bahwa saat ini sudah tidak ada lagi layanan penumpang yang berangkat maupun menuju ke Pelabuhan Tanjung Tiram.

Berdasarkan hasil FGD yang dilakukan maka sebagian responden menilai bahwa manfaat pelabuhan Tanjung Tiram terhadap pergerakan barang masih sangat rendah. Pelabuhan Tanjung Tiram saat ini hanya digunakan sebagai pelabuhan nelayan sebagai kegiatan masyarakat sekitar untuk mencari ikan dalam kapasitas lokal.

Berdasarkan hasil FGD yang dilakukan maka sebagian responden menilai bahwa manfaat pelabuhan Tanjung Tiram terhadap peningkatan perekonomian wilayah cukup tinggi karena memang sesuai dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten Batu Bara, pelabuhan Tanjung Tiram ini difungsikan sebagai pusat perikanan.

Berdasarkan hasil FGD yang dilakukan maka sebagian responden menilai bahwa manfaat pelabuhan Tanjung Tiram terhadap pergerakan penumpang masih rendah. Saat ini sedang dibangun terminal penumpang baru menggantikan posisi terminal penumpang yang pada awalnya dulu dibangun oleh pihak swasta dan kondisinya juga sudah tidak layak lagi digunakan. Saat ini sedang dibangun terminal penumpang yang baru yang diharapkan mampu direvitalisasi layanan angkutan penumpang di Pelabuhan Tanjung Tiram.

C. Isu-isu Lapangan

Berdasarkan hasil FGD, pengamatan data lapangan dan wawancara yang dilakukan maka didapatkan beberapa Isu penting di lapangan yang akan mempengaruhi hasil studi yang akan dibahas sebagai berikut.

1. Pelabuhan Kuala Tanjung tidak didesain untuk pelabuhan kapal penumpang sehingga hal ini tidak memungkinkan untuk menjadikan rute layanan angkutan laut Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung dapat dilaksanakan. Fokus Pelabuhan Kuala Tanjung saat ini adalah menjadi pelabuhan Multipurpose yang diharapkan tahun 2016 selesai dibangun;
2. Sangat diperlukan pembukaan Pelabuhan Laut Tanjung Tiram Kabupaten Batu Bara ke Port Klang Malaysia atau sebaliknya. Permintaan dari

- masyarakat di sekitar Tanjung Tiram juga mendukung untuk dibuka kembali layanan penumpang dari Tanjung Tiram ke Port Klang Malaysia karena dari sisi jarak dan biaya lebih murah;
3. Dukungan dari masyarakat, yaitu dari Dewan Pengurus Daerah Komite Nasional Pemuda Indonesia (KNPI) Kabupaten Batu Bara perihal dukungan agar Pelabuhan Tanjung Tiram dapat difungsikan yang ditujukan kepada Bapak Bupati Batu Bara dan Dewan Pimpinan Cabang Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) Kabupaten Batu Bara yang memberikan dukungan terhadap Pelabuhan Tanjung Tiram yang ditujukan kepada Bapak Bupati Batu Bara.
 4. Dukungan dari dinas/instansi dan Perusahaan Pelayaran, Kepala Kantor Pelabuhan Tanjung Tiram Ditjen Pelabuhan Laut mengenai persetujuan pengoperasian dermaga Pelabuhan Tanjung Tiram, dan dukungan Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Tipe A4 Bea dan Cukai Teluk Nibung tentang operasional Pelabuhan Tanjung Tiram, dukungan Kepala BP3TKI Sumatera Utara tentang penempatan Posdal TKI di Pelabuhan Tanjung Tiram. Dukungan atas dibukanya Pelabuhan Tanjung Tiram Kabupaten Batu Bara Surat Kepala Badan Karantina Pertanian, Stasiun Karantina Tumbuhan kelas II Tanjung Balai Asahan. Hasil survei lapangan berdasarkan Surat Kantor Departemen Hukum dan HAM RI Kepala Kantor Imigrasi Tanjung Balai Asahan Nomor W2.F5. 01.03/015 Januari 2008, menyatakan layak untuk dibuka Pelabuhan Tanjung Tiram.
 5. Dukungan Kantor Departemen Hukum dan HAM RI Kepala Kantor Imigrasi Tanjung Balai Asahan. Perlu diberikan dukungan keinginan Bupati Batu Bara untuk proses pembukaan Pelabuhan Tanjung Tiram. Pelabuhan Tanjung Tiram pada dasarnya telah memenuhi standar minimal dari operasional Pelabuhan Internasional. Pembukaan Pelabuhan Tanjung Tiram dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batu Bara.
 6. Dukungan dari Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II, Medan berupa dukungan operasional PT. Pelsi Utama Cabang Batu Bara. Izin yang dimiliki PT. Pelsi Utama. Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta Nomor BXXY-2540/AL 58, tanggal 23 September 2002 dan Izin Trayek tentang Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) No.AT.562/777/5/19/07 pada tanggal 19 Oktober 2007.
 7. Produktivitas barang di Pelabuhan Kuala Tanjung.
 8. Pada tahun 2009 – 2010 pernah beroperasi kapal *ferry* penumpang dari Tanjung Tiram menuju ke Port Klang (Malaysia). Kegiatan ini terhenti karena terjadinya pendangkalan yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Tiram sehingga kapal yang akan masuk dermaga harus menunggu air pasang. Saat ini hanya beroperasi kapal nelayan saja. Berdasarkan data penumpang yang naik dan turun di Pelabuhan Tanjung Tiram sebenarnya cukup besar, rata-rata perbulan penumpang mencapai 1.308 penumpang per bulan. Namun setelah bulan September layanan mulai berkurang sampai akhirnya bulan November tidak lagi beroperasi.
 9. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan di UPP Pelabuhan Tanjung Tiram, berhentinya operasional layanan angkutan laut penumpang dikarenakan terjadinya pendangkalan pada alur dermaga singgah, sehingga kedalaman menjadi dangkal dan kapal penumpang tidak dapat singgah. Untuk dapat singgah harus menunggu air pasang (sekitar 1-3 jam) menunggu dilaut dalam, sehingga delay yang panjang ini tidak mampu menutup biaya operasional kapal yang menunggu.
 10. Pengerukan sudah beberapa kali diusulkan oleh pihak UPP Pelabuhan Tanjung Tiram namun belum ada tindak lanjut.
 11. Potensi penumpang yang berangkat dari Tanjung Tiram saat ini beralih ke Tanjung Asahan. Operasional kapal di Tanjung Asahan berangkat pukul 12.00 (WIB) sampai di Port Klang Malaysia pukul 18.00 (waktu Malaysia). Jarak tempuh sebenarnya lebih dekat jika berangkat dari Tanjung Tiram (selisih 1 jam).
 12. Permintaan dari masyarakat di sekitar Tanjung Tiram untuk dibuka kembali layanan penumpang dari Tanjung Tiram ke Port Klang Malaysia karena dari sisi jarak dan biaya lebih murah. Karena dalam jangka maksimal 30 hari di Malaysia mereka mampu memperoleh pendapatan yang cukup dan biaya tiket kapal yang dulu dibayarkan sudah termasuk harga tiket pulang pergi yang berlaku selama 30 hari.
 13. Biaya pengerukan termasuk sangat mahal, dan dinilai dari besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk pengerukan maka dari sisi jumlah penumpang yang akan diangkut tidak cukup untuk menutupi. Letak alur dermaga ini merupakan muara sungai yang akan lebih cepat terjadi sedimentasi, sehingga perlu diperhatikan untuk pengerukan atau pemeliharaan rutin.

KESIMPULAN

Manfaat Pelabuhan Tanjung Tiram terhadap pergerakan penumpang dan barang masih rendah saat

ini hanya digunakan sebagai pelabuhan nelayan. Perekonomian yang berkembang saat ini adalah pelabuhan Tanjung Tiram sebagai pelabuhan ikan. Pendangkalan alur di dermaga Tanjung Tiram menyebabkan layanan penumpang dari Tanjung Tiram tidak dapat lagi beroperasi. Moda darat lebih dipilih karena waktu tempuhnya lebih cepat dan dari segi biaya lebih murah daripada moda laut. Pembangunan terminal penumpang yang baru saat ini sedang dibangun untuk mempersiapkan dibukanya kembali layanan penumpang. Peningkatan rencana pembangunan jalan akan lebih mempercepat waktu tempuh dan kemudahan distribusi barang dan penumpang. Pelabuhan Kuala Tanjung didesain menjadi pelabuhan *multipurpose* barang, sehingga tidak didesain untuk pelabuhan penumpang. Berdasarkan hasil analisis maka rute layanan angkutan laut dari Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung saat ini tidak layak dilaksanakan.

SARAN

Pelabuhan Tanjung Tiram dapat dibuka kembali menjadi layanan penumpang dengan persyaratan wajib yang harus dipenuhi terlebih dahulu yaitu pengerukan alur di dermaga sehingga kapal penumpang bisa bersandar, pembangunan kantor dan peralatan imigrasi, penyediaan kapal layanan penumpang, dan penataan kawasan pelabuhan Tanjung Tiram saat ini banyak bangunan ilegal nelayan yang sulit untuk di revitalisasi. Pengerukan alur di dermaga membutuhkan biaya yang sangat besar, dan mengingat bahwa lokasi ini merupakan muara sungai maka harus diperhatikan kembali pengerukan kedepan (pemeliharaan) secara rutin. Rekomendasi yang paling efektif dan efisien adalah penyediaan angkutan umum atau penyediaan sarana dan prasarana pendukung untuk melayani penumpang dari Tanjung Tiram menuju ke Tanjung Balai Asahan karena hanya berjarak waktu tempuh 1 (satu) jam. Jika jaringan jalan ditingkatkan maka waktu tempuh menjadi lebih singkat lagi. Pemanfaatan terminal C yang ada di Tanjung Tiram sebagai layanan intermoda di darat akan jauh lebih efektif dan efisien daripada menggunakan sisi laut. Perbaikan transportasi darat dan infrastruktur jalan lebih murah daripada pengerukan alur sungai yang harus dilakukan secara rutin, sehingga sisi darat menjadi prioritas yang lebih penting baik dari segi biaya, waktu dan kenyamanan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Dinas Provinsi Sumatera Utara, KUPP Tanjung Tiram dan jajarannya, narasumber yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda Kabupaten Batu Bara, Percepatan Ketersediaan Lahan dan Infrastruktur pendukung dalam Kerangka SISLOGNAS Pem-bangunan Pelabuhan Internasional di Kuala Tanjung Kabupaten Batu Bara, 2015, paparan Bupati Kabupaten Batu Bara di Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI, Jakarta
- Balitbang Provinsi Sumut, Kajian Potensi Pengembangan Jalan Kawasan Pantai Timur Untuk Mendukung Pertumbuhan Ekonomi dan Wisata di Sumatera Utara, 2010, Medan
- Brad Jones, et. al., 2000, "Transportation Law Journal, Vol. 27
- BPS, Statistik Daerah Kabupaten Batu Bara, 2014, Kabupaten Batu Bara
- BPS, Statistik Daerah Kecamatan Tanjung Tiram, 2014, Kabupaten Batu Bara
- BPS, Batu Bara dalam Angka, 2014, Kabupaten Batu Bara
- Chartier, P, 2007, The Trans-Asian Railway, Transport and Communications Bulletin for Asia and the Oasufuc No. 77, UNESCAP
- Dewey, J.F, at. al., 2003, "Transportation Intermodal", Summary of Final Report BC-354-44, Part A
- Dishub Provinsi Sumut, Studi Pengembangan Angkutan Pesisir Pantai (coastal Marine) di Pesisir Pantai Timur Sumatera Utara, 2010, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara
- KOTI, 2011, Toward an Integrated Green Transportation System in Korea, The Korean Transport Institute, South Korea
- McKenzie, et. al., 2000, "The Book of Intermodal Transportation"
- Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batu Bara Tahun 2013 - 2033
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
- Rodrigue, Jean-Paul (2013), The Geography Of Transport Systems, New York:Routledge, 416
- TFL, 2001, "Intermodal Transport Interchange for London", Best Practice Guidelines
- Triatmodjo, Bambang, 2013. Perencanaan Pelabuhan. Beta Offset. Yogyakarta
- US Department of Transportation, 1996, "The Use of Intermodal Performance Measures by State Departments of Transportation"