

**ANALISIS PELABUHAN IPPI DAN ENDE YANG DIUSULKAN UNTUK DIKELOLA  
OLEH PEMERINTAH**  
***ANALYSIS OF IPPI AND ENDE PORTS TO PROPOSED MANAGED BY GOVERNMENT***

**Teguh Pairunan Putra, Syafril K.A**

Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat  
[Email: teguhputra661@yahoo.com<sup>1\)</sup>](mailto:teguhputra661@yahoo.com)

Diterima : 2 September 2016, Revisi 1: 22 September 2016, Revisi 2: 10 Oktober 2016, Disetujui: 18 Oktober 2016

**ABSTRAK**

Sebagai pelabuhan umum yang dikelola Pelindo III Cabang Maumere, Pelabuhan Ende dan Ippi memiliki keunggulan karena memiliki kedekatan dengan sumber komoditas berupa hasil pertanian seperti jagung, kopi, biji jambu mete, perikanan tangkap dan sebagainya, namun operasionalnya sangat tergantung pada cuaca, karena di sana ada musim angin timur atau angin barat. Akibatnya, dermaga pelabuhan tak bisa dipakai sandar kapal sepanjang tahun, sehingga kegiatan bongkar/muat tak bisa optimal, untuk itu Pemerintah mengusulkan agar pengelolaan Pelabuhan Ippi dikembalikan ke Kementerian Perhubungan, agar dapat berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian Nusa Tenggara Timur. Dengan dikelola Kemenhub, anggaran pengembangannya akan berasal dari APBN. Tujuan kajian adalah untuk mengevaluasi pengelolaan Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo I – IV yang merugi. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *Diskriptif kualitatif*.

Hasil kajian menunjukkan Pelabuhan Ende dan Pelabuhan Ipi secara fisik kedua dermaga tersebut trestlenya mengalami kerusakan yang cukup parah dan menurut responden keberadaan pelabuhan Ende berada di bawah standard, ini menggambarkan bahwa pelabuhan Ende secara rata-rata mendekati penilai buruk. Penilaian yang paling rendah diberikan pada fasilitas pelabuhan karena kapasitas dan peralatan yang ada dianggap belum memadai. Agar Pelabuhan Ende dan Ippi berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian di NTT, pelabuhan tersebut dikembalikan pengelolaanya kepada Kementerian Perhubungan, sehingga dana pengembangan pelabuhan bisa berasal dari APBN.

**Kata Kunci :** pelabuhan diusahakan, evaluasi, pengelolaan

**ABSTRACT**

*As public ports managed by Pelindo III Branch Maumere, Ende and IPPI Piers has an advantage because of its proximity to sources in the form of agricultural commodities such as corn, coffee, cashew nuts, fisheries and so on, but the operation is highly dependent on the weather, because in there is no wind season east or the west wind. As a result, the port can not be used dock ship docked throughout the year, so that the loading / unloading can not be optimal, for the Government proposed that the management of the Port of IPPI was returned to the Ministry of Transportation, in order to more rapidly and can drive the regional economy of NTT. With managed by the Ministry of Transportation, the development budget will come from the state budget. Objective study is to evaluate the management of the Port managed by PT. (Persero) Pelindo I - IV losers. The analytical method used is the analysis of qualitative Diskriptif.*

*The results show the Port of Ippi and Ende physically suffered severe damage and according to respondents where the port is under standard Ende, this portrait that the port of Ende on average approaching bad Assessor. Assessment of the most low given the capacity and port facilities for the existing equipment is considered inadequate. In order for the Port Ende and IPPI grow more rapidly and can stimulate the economy in the province, the port management is returned to the Ministry, so that the fund port development could come from the state budget.*

**Keywords:** cultivated Port, Evaluation, Management

## PENDAHULUAN

Kabupaten Ende Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) merupakan daerah yang terletak di bagian tengah Pulau Flores dan berbatasan langsung dengan laut pada sisi utara (Laut Flores) dan selatan (Laut Sawu). Karena letak Kabupaten Ende yang strategis, yaitu batas wilayahnya berhubungan langsung dengan dua buah perairan laut utara dan selatan, maka sangat mendukung pengembangan sektor perdagangan melalui jalur laut. Pembangunan sarana dan prasarana perairan laut sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan bisnis dan perekonomian tersebut.

Sebagai pelabuhan umum yang dikelola Pelindo III Cabang Maumere, Pelabuhan Ende dan Ippi memiliki keunggulan karena memiliki kedekatan dengan sumber komoditas berupa hasil pertanian seperti jagung, kopi, biji jambu mete, perikanan tangkap dan sebagainya, namun operasionalnya sangat tergantung pada cuaca, karena disana ada musim angin timur atau angin barat. Dalam kondisi ombak besar saat terjadi angin barat, kapal-kapal tidak dapat bersandar di pelabuhan tersebut sepanjang tahun.

Pelabuhan Ende hanya bisa digunakan jika sedang musim angin timur. Tapi pada musim barat, kegiatan kepelabuhanan beralih ke Pelabuhan Ippi. Akibatnya, dermaga tidak dapat beroperasi selama musim angin barat, sehingga kegiatan bongkar/ muat tak bisa optimal, selain kurangnya infrastruktur dermaga, kondisi jalan menuju Pelabuhan Ippi juga tidak memadai sehingga Pelabuhan tersebut berpotensi merugi. Untuk itu, Pemerintah mengusulkan agar pengelolaan Pelabuhan Ippi dikembalikan ke Kementerian Perhubungan, agar dapat berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian NTT.

Dengan dikelola Kemenhub, anggaran pengembangannya akan berasal dari APBN. Kajian ini dimaksudkan untuk menemukenali kondisi pelabuhan Pelabuhan Ende dan untuk mengevaluasi pengelolaan Pelabuhan Ende yang diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo I – IV.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul (*central*) untuk menunjang perdagangan dan memungkinkan perpindahan muatan dan penumpang, tempat kapal-kapal dapat berlabuh dan bersandar untuk kemudian melakukan bongkar-muat dan/ atau meneruskan pelayaran ke daerah tujuan. Istilah *pelabuhan laut* pada umumnya digunakan untuk pelabuhan yang menangani kapal-kapal laut. Sedangkan *pelabuhan nelayan* adalah pelabuhan yang digunakan untuk berlabuhnya kapal-kapal penangkap ikan serta menjadi tempat distribusi maupun pasar ikan. Di bawah ini hal-hal yang penting agar pelabuhan dapat berfungsi :

1. Adanya alur-alur/ kolam-kolam laut yang cukup dalam (minimum 12 meter kedalaman)
2. Perlindungan dari angin, ombak, dan petir (*Breakwater*)
3. Akses ke transportasi penghubung seperti kereta api dan truk.

Pelabuhan yang digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal diharapkan menjadi suatu tempat yang terlindung dari gangguan laut, sehingga kegiatan bongkar muat dapat dilaksanakan untuk menjamin keamanan barang. Terkadang suatu lokasi pantai dapat memenuhi keadaan ini dan kedalaman air/ besaran kolam pelabuhannya memenuhi

persyaratan bagi suatu ukuran kapal tertentu, sehingga hanya dibutuhkan dibangun suatu tambatan (*wharf*) guna merapatnya kapal agar bongkar muat dapat dilaksanakan.

## **B. Indikator Pelayanan Kepelabuhanan**

Indikator Performance Pelabuhan dapat dikelompokkan sedikitnya atas 3 (tiga) kelompok indikator (Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-2011), yaitu:

1. Indikator Output (kinerja pelayanan kapal dan barang dan produktivitas B/M barang), yaitu indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya *throughput* lalu lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas pelabuhan dalam periode waktu tertentu.
2. Indikator *Service* (Kinerja Trafik), dasarnya merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai lamanya waktu pelayanan kapal selama dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan.
3. Indikator Utilisasi (Utilitas Fasilitas Pelabuhan dan Alat Produksi) digunakan untuk mengukur sejauh mana fasilitas dermaga dan sarana penunjang dimanfaatkan secara intensif.

Operasional pelabuhan dibagi ke dalam sisi laut (*marine service*) dan sisi darat (*handling service/ terminal operator*). Untuk sisi laut, operasional pelabuhan terdiri atas pemanduan, penundaan, labuh, tambat, STS Transfer. Sedangkan untuk operasional pelabuhan sisi darat terdiri atas kegiatan bongkar muat, penumpukan dan gudang. Untuk memperlancar bongkar muat atau mengurangi antrian kapal, maka ditempuh beberapa kebijakan, seperti kapal yang akan tambat diharuskan menyerahkan manifest bongkar dan rencana muat, sertifikat *crane* kapal untuk melihat kemampuan

serta kehandalan *crane* kapal dan *Crane Sequence List* yaitu dokumen tentang urutan pembongkaran barang. Penilaian keberhasilan operasional tambat atau kinerja operasional tambatan adalah sebagai berikut:

1. *Berth Through Put* (BTP) atau daya lalu dermaga/ tambatan adalah jumlah Ton/ M3 barang dalam satu periode yang melewati tiap meter panjang tambatan yang tersedia.
2. *Tons per Ship Hour at Berth* (TSHB) atau jumlah rata-rata bongkar muat per kapal tiap jam selama kapal berada di tambatan.
3. *Berth Time* (BT) atau waktu tambat adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan. BT terdiri dari:
  - a) *Not Operation Time* (NOT) atau waktu tidak bekerja yang direncanakan selama kapal berada di tambatan.
  - b) *Effective Time* (ET) atau waktu efektif yaitu jumlah jam riil yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di tambatan/dermaga.
  - c) *Idle Time* (IT) atau waktu terbangun adalah jumlah jam kerja yang tidak terpakai (terbangun) selama waktu kerja bongkar muat di tambatan, tidak termasuk jam istirahat.
4. *Berth Working Time* (BWT) adalah jam kerja yang tersedia selama kapal berada di tambatan, tidak termasuk jam istirahat.
5. *Berth Occupancy Ratio* (BOR) atau tingkat pemakaian tambatan adalah perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap tambatan dibanding dengan jumlah dermaga dan waktu yang tersedia selama periode tertentu yang dinyatakan dengan persen.

### C. Diskriptif Kualitatif

Penelitian deskriptif kualitatif merupakan penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan dan menyuguhkan apa adanya. Penelitian deskriptif kualitatif menafsirkan dan menuturkan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam masyarakat, pertentangan 2 keadaan/ lebih, hubungan antarvariabel, perbedaan antar fakta, pengaruh terhadap suatu kondisi, dan lain-lain. Masalah yang diteliti dan diselidiki oleh penelitian deskriptif kualitatif mengacu pada studi kuantitatif, studi komparatif, serta dapat juga menjadi sebuah studi korelasional 1 unsur bersama unsur lainnya. Biasanya kegiatan penelitian ini meliputi pengumpulan data, menganalisis data, menginterpretasi data, dan diakhiri dengan sebuah kesimpulan yang mengacu pada penganalisisan data tersebut.

## METODOLOGI

### A. Waktu dan Tempat

Penelitian ini dilaksanakan selama 3 bulan yaitu dari Bulan Juni sampai dengan bulan Agustus 2015. Kajian ini dilakukan di Pelabuhan Ippi dan Ende.

### B. Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam kajian ini terdiri dari data primer dan data sekunder.

1. Data primer diperoleh dari responden melalui *interview* (wawancara) dan observasi secara langsung di lapangan/ lokasi penelitian.
2. Data sekunder yang diperoleh melalui dokumen, tulisan, buku literatur, dan laporan yang relevan dengan kajian ini. Data sekunder dimaksud meliputi :
  - a. Inventarisasi lokasi Pelabuhan

yang diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo I – IV;

- b. Inventarisasi penyelenggaraan jasa kepelabuhanan di PT. (Persero) Pelindo;
- c. Inventarisasi produksi Pelabuhan (arus kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turun penumpang).
- d. Inventarisasi produksi fasilitas pelabuhan (dermaga, gudang, alangan penumpukan dan alat bongkar muat)

### C. Metode Analisis Data

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif kualitatif, untuk menganalisis Pelabuhan Ende yang diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo I – IV yang diusulkan untuk dikelola oleh pemerintah.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Luas wilayah Kabupaten Ende adalah 2.046,60 Km<sup>2</sup>, batas Wilayah Utara berbatasan dengan Laut Flores, Timur berbatasan dengan Kab. Sikka, Barat berbatasan dengan Kabupaten Ngada, dan arah Selatan berbatasan dengan Laut Sawu.

Lokasi Pelabuhan Ippi terletak di Teluk Ippi yang menghadap ke Laut Sabu. Pelabuhan Ippi (Pelabuhan Umum) dibangun pada tahun 1982 dengan:

- Panjang Dermaga : 66 meter
- Lebar Dermaga : 13 meter
- Trestle : 150 meter x 4,6 meter
- Terminal Barang : 425 meter
- Lapangan Parkir : 1100 meter

Lokasi Pelabuhan Ende terletak di Teluk Ende. Pelabuhan Ende (Pelabuhan Umum) dibangun pada tahun 1986 dengan :

- Panjang Dermaga : 100 meter
- Lebar Dermaga : 14 meter
- Trestle : 100 meter x 6 meter

### A. Opini Responden di Pelabuhan Ende/ IPPI

Opini responden ini dijangkau melalui

kuesioner terbuka dan wawancara.

Responden terdiri dari Regulator (KSOP), operator pelabuhan PT. (Persero) Pelindo III Cabang Maumere, dan pengguna jasa (Perusahaan pelayaran, PBM, dan EMKL).

Dari hasil olahan data terhadap opini responden diperoleh gambaran sebagai berikut:

Menurut responden keberadaan pelabuhan Ende berada di bawah standar, ini menggambarkan bahwa pelabuhan Ende secara rata-rata mendekati penilai buruk. Penilaian yang paling rendah diberikan pada fasilitas pelabuhan karena kapasitas dan peralatan yang ada dianggap belum memadai.

Aspek lain yang juga dinilai buruk oleh responden adalah tingkat kecukupan kapal dalam melayani barang, hal ini menggambarkan bahwa yang banyak berkunjung ke pelabuhan Ende adalah kapal-kapal cargo konvensional dan kapal-kapal Pelra. Sementara itu kapal-kapal Ro-ro hanya singgah di pelabuhan Ende 2 kali sebulan.

Sementara itu penilaian tertinggi diberikan kepada aspek kemudahan transportasi lain menuju pelabuhan dengan banyaknya tersedia angkutan menuju ke pelabuhan, hal ini menggambarkan bahwa untuk aspek tersebut pelabuhan mempunyai nilai baik sedangkan aspek informasi kedatangan dan keberangkatan kapal, dinilai oleh responden pada posisi baik.

Masalah transportasi laut yang ditemui di pelabuhan Ende adalah sebagai berikut:

Pelabuhan Ende mempunyai 2 musim yang kontradiksi. Pada musim angin barat gelombang dan arus perairan sangat besar, sehingga kapal tidak bisa sandar, karena sangat berbahaya. Oleh sebab itu, kapal dialihkan untuk sandar pada dermaga di pelabuhan Ippi, begitu sebaliknya.

Dermaga yang terdapat di pelabuhan Ende sepanjang 180 m, dan di pelabuhan Ippi sepanjang 75 m. Saat ini sedang di bangun dermaga tambahan di pelabuhan IPPI sepanjang 120 m, namun belum dapat di sandari oleh kapal.

Untuk dermaga yang di pelabuhan Ende hanya dapat di sandari oleh 2 kapal, jika ada kapal penumpang, baik PELNI maupun Ro-ro, maka kapal cargo harus melakukan labuh, hal ini tentu akan mengganggu kegiatan bongkar muat barang, yang berakibat TRT kapal menjadi lebih lama.

Sedangkan untuk dermaga yang ada di pelabuhan Ippi, terdapat 2 unit yang masing-masing mempunyai panjang 75 M dan 120 m (belum selesai).

Pada sisi lain dermaga yang dibangun dengan huruf T, yang menghadap ke laut, nampaknya mempunyai dampak keselamatan bagi kapal yang bersandar, karena harus dan gelombang laut meng arah ke dermaga, sehingga sering terjadi benturan kapal dengan dermaga.

Sebagaimana kondisi pelabuhan-pelabuhan yang berada di wilayah Timur Indonesia, lebih banyak terjadi kegiatan bongkar dibandingkan muat. Sehingga kapal harus menunggu muatan atau kembali tanpa muatan. Hal ini akan berakibat terjadinya uang tambat yang lebih tinggi untuk menuju pelabuhan Ende/Ippi, yang pada gilirannya akan dibebankan kepada konsumen. Dampak dari hal tersebut terdeteksi harga di Ende khususnya dan NTT pada umumnya lebih tinggi dibandingkan di daerah Indonesia bagian Barat.

Baik di pelabuhan Ende maupun di pelabuhan Ippi terdapat terminal penumpang. Luas terminal penumpang di pelabuhan Ende 550 m<sup>2</sup> dengan kapasitas sebanyak 300 orang. Luas terminal di pelabuhan IPPI 350 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 450 orang

Terminal penumpang tersebut dilengkapi

dengan kursi yang terbuat dari fiber, kipas angin, dan toilet.

Terminal penumpang di pelabuhan Ende/Ippi cukup memprihatinkan, dengan fasilitas yang sangat minim. Hal ini berakibat penumpang banyak berkeliaran di sekitar pelabuhan.

Pada sisi lain, tidak adanya pembatas antara dermaga kapal penumpang dengan kegiatan kapal barang, akan dapat mengganggu kegiatan bongkar muat dan keselamatan penumpang itu sendiri.

Pelabuhan Ende dan Ippi tidak mempunyai fasilitas gudang, sementara itu lapangan penumpukan juga sangat minim. Kegiatan bongkar muat barang lebih banyak dilakukan dengan *truck lossing*.

Ketiadaan gudang dan lapangan penumpukan, mengakibatkan kegiatan bongkar muat sangat tergantung pada kesiapan gudang lini II (gudang pemilik barang), sementara itu gudang lini II hanya buka sampai jam 17.00 WIT, yang berakibat pada kegiatan pelabuhan juga hanya pada jam 17.00 WIT.

Infrastruktur jalan raya yang terdapat di Kota Ende sangat kecil, sehingga mengganggu lalulintas/ akses ke pelabuhan, baik ke Pelabuhan Ende maupun ke Pelabuhan IPPI. Secara umum jalan-jalan di Kota Ende relatif sulit untuk dilalui oleh trailer kontener untuk 40 feet.

Keamanan pelabuhan Ende juga cukup memprihatinkan, lingkungan pelabuhan hanya dipagar dengan pagar kawat yang sudah cukup tua, dan sering di buka oleh masyarakat sekitar.

Yang lebih memprihatinkan adalah Pelabuhan Ippi, di areal pelabuhan terdapat pemukiman penduduk, yang hanya dibatas oleh pagar kawat setinggi 1 m.

Pada saat kapal sandar penumpang (PELNI,

ASDP, Ro-ro, Perintis) masyarakat dengan mudah lalulalang di areal pelabuhan, bahkan masuk ke dermaga.

Petugas keamanan pelabuhan dilaksanakan oleh pegawai Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), yang jumlahnya juga sangat minim. Untuk itu pada saat kapal penumpang sandar, KSOP meminta bantuan pengamanan dan petugas kepolisian dan POM TNI.

Pelabuhan Ende dan Pelabuhan Ippi secara fisik kedua dermaga tersebut serta trestlenya mengalami kerusakan yang cukup parah sebagai berikut :

1. Dermaga Ippi maupun Ende telah mengalami kerusakan pada plat 63,73% dan pada balok kerusakan mencapai 21,6%. Bentuk kerusakan sebagian besar berupa retak, spolling dan karat pada tulangan. Indikasi penyebab kerusakan adalah umur beton yang telah mencapai 27 tahun dan selimut beton yang terlalu tipis 6 cm dari 7 cm yang diisyaratkan.
2. 90 % tulangan beton yang terpasang mengalami korosi dimana proses korosi terjadi dengan kecepatan 0,42 mm pertahun.
3. Fender dermaga yang telah banyak mengalami kerusakan sehingga beban yang diterima dermaga juga menjadi lebih besar. Dermaga yang didesain untuk sandar kapal 1000 DWT; juga masih mampu untuk beban kerja kapal 3000 DWT dan berat kendaraan maksimal (berat kendaraan kosong & muatan maksimal) sebesar 12 ton. Meskipun demikian perbaikan dermaga sangat diperlukan agar tidak memperberat kondisi yang terjadi saat ini.

Pelabuhan Ippi dan Ende biasanya ramai dipadati warga, namun menurut responden akhir-akhir ini sangat jarang

kapal yang bersandar di pelabuhan, yang mengakibatkan pelabuhan tersebut menjadi sepih. Pelabuhan Ippi Ende saat ini sangat memprihatinkan, kondisi tidak terawat dan banyak fasilitas yang sudah rusak di pelabuhan tersebut. Kondisi jalan masuk ke wilayah pelabuhan sebagian besar sudah rusak dan berlubang.

Kondisi tembok pelabuhanpun demikian, di beberapa titik tembok sudah pecah-pecah dan berlubang, pintu gerbang, dan tiang sebagai pengaman fasilitas pelabuhan terlihat patah. Ada beberapa tembok tempat sandar Kapal sudah runtuh. Nampaknya bagian ini terlihat diperbaiki seadanya.

Menurut responden, dermaga di Kabupaten Ende saat ini banyak yang tidak dimanfaatkan karena pembangunan pada awalnya tidak mempertimbangkan faktor kebutuhan dan kondisi alam. Fakta yang cukup ironis adalah meskipun di Ende memiliki banyak dermaga tapi kapal barang maupun kapal feri jarang singgah di dermaga yang ada.

Operasional Pelabuhan Ende sangat tergantung pada cuaca, karena disana ada musim angin timur atau angin barat. Dalam kondisi ombak besar saat terjadi angin barat, kapal-kapal tidak dapat bersandar di pelabuhan tersebut sepanjang tahun. Pelabuhan Ende hanya bisa digunakan jika sedang angin timur. Tapi pada musim barat, kegiatan kepelabuhanan beralih ke Pelabuhan Ippi. Akibatnya, dermaga pelabuhan tak bisa dipakai sandar kapal sepanjang tahun, sehingga kegiatan bongkar/muat tak bisa optimal, selain kurangnya infrastruktur dermaga, kondisi jalan menuju Pelabuhan Ippi juga tidak memadai sehingga Pelabuhan tersebut belum bisa dikerjakan secara komersial dan berpotensi merugi.

Agar Pelabuhan Ende dan Ippi berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian di NTT, pelabuhan tersebut

dikembalikan pengelolaanya kepada Kementerian Perhubungan, sehingga dana pengembangan pelabuhan bisa berasal dari APBN.

## **B. Dasar Hukum Penyelenggaraan dan Pengelolaan Pelabuhan**

1. UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 80 ayat 3 “Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan”.

Pasal 81 ayat 1 “Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas: Otoritas Pelabuhan; atau Unit Penyelenggara Pelabuhan”.

Pasal 82 ayat 4 “Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian”.

Pasal 83 ayat 2 “Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan”.

Penyelenggara pelabuhan sesuai undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, penyelenggara kepelabuhanan adalah pemerintah yaitu Kementerian Perhubungan, tetapi dikonsesikan kepada BUP dalam jangka waktu tertentu sehingga operator pelabuhan yang ditunjuk

tersebut harus tunduk kepada aturan pemerintah.

2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, Pasal 74 “(1) Konsesi diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (1) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. (2) Pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan atau melalui penugasan/penunjukan. (2a) Dalam hal pemberian konsesi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) melalui mekanisme penugasan/penunjukan, maka harus memenuhi ketentuan: a. lahan dimiliki oleh Badan Usaha Pelabuhan; dan b. investasi sepenuhnya dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan tidak menggunakan pendanaan yang bersumber dari APBN/APBD. (3) Jangka waktu konsesi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disesuaikan dengan pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar. (4) Perjanjian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat: a. lingkup perusahaan; b. masa konsesi perusahaan; c. tarif awal dan formula penyesuaian tarif; d. hak dan kewajiban para pihak, termasuk resiko yang dipikul para pihak dimana alokasi resiko harus didasarkan pada prinsip pengalokasian resiko secara efisien dan seimbang; e. standar kinerja pelayanan

serta prosedur penanganan keluhan masyarakat; f. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi perjanjian perusahaan; g. penyelesaian sengketa; h. pemutusan atau pengakhiran perjanjian perusahaan; i. sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian perusahaan adalah hukum Indonesia; j. keadaan kahar; dan k. perubahan-perubahan”.

3. Pasal 75 “(1) Dalam hal masa konsesi telah berakhir, fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara pelabuhan. (1a) Lahan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara pelabuhan sesuai dengan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (1) yang diperhitungkan dengan jangka waktu pemberian konsesi. (2) Pengelolaan terhadap lahan dan fasilitas pelabuhan yang sudah beralih kepada penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (1a) diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang berdasarkan kerjasama pemanfaatan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

## KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan evaluasi maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

Pelabuhan Ende/Ippi secara fisik kedua dermaga tersebut trestlenya mengalami kerusakan yang cukup parah dan keberadaan pelabuhan Ende berada di bawah standard, ini menggambarkan bahwa pelabuhan Ende/Ippi secara rata-rata mendekati penilai buruk. Penilaian yang paling rendah diberikan pada fasilitas pelabuhan karena

kapasitas dan peralatan yang ada dianggap belum memadai sedangkan penilaian tertinggi diberikan kepada aspek kemudahan transportasi menuju pelabuhan.

Agar Pelabuhan Ende/Ippi berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian di NTT, pelabuhan tersebut dikembalikan pengelolaannya kepada Kementerian Perhubungan, sehingga dana pengembangan pelabuhan bisa berasal dari APBN.

## REKOMENDASI

Rekomendasi yang dapat diberikan Pelabuhan Ende/Ippi karena pelabuhan tersebut berpotensi merugi agar dapat dikelola oleh Pemerintah sehingga operasional pelabuhannya dapat berjalan dengan baik karena didukung oleh APBN.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Kepala KSOP Ende, General Manager PT. (Persero) Pelindo III Cabang Maumere yang telah membantu dalam mendapatkan data dan menjadi responden dalam penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2014. *Nusa Tenggara Timur Dalam Angka*. Badan Pusat Statistik, Nusa Tenggara Timur.
- Bungin, M. Burhan, 2008. *Penelitian kualitatif; Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta: Kencana
- Herdiansyah, Haris. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- KP 414 Tahun 2013 Tentang *Rencana Induk Pelabuhan Nasional*
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung : Penerbit ITB
- Miles, M. B., and Huberman, A. M. 1992. *Analisis data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015 Tentang *Perubahan Atas Peraturan*

*Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009, Tentang *Kepelabuhanan*.

Sukaca, Agus. 2013. *Statistik Deskriptif: Penyajian Data, Ukuran Pemusatan Data, dan Ukuran Penyebaran Data*.

Triatmodjo, B. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.