

Simposium I Jaringan Perguruan Tinggi untuk Pembangunan Infrastruktur Indonesia, 2016

Prospek Pengembangan Pengelolaan Infrastruktur Pelabuhan Non-Komersil di Kawasan Timur Indonesia

M. Isran Ramli^{a*}, Sakka Pati^a, Muh. Asdar^a, Paulus Raga^b Shirly Wunas^a, Kamran Aksa^c

^aHasanuddin University, Kampus UNHAS Tamalanrea, Makassar-90145, Indonesia

^bBadan Litbang Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI, Jalan Merdeka Timur, Jakarta, Indonesia

^cUniversity of Bosowa, Kampus UNIBOS, Makassar-90145, Indonesia

Abstract

Pengembangan pengelolaan pelabuhan non-komersil khususnya di Kawasan Timur Indonesia (KTI) merupakan salah satu hal penting dalam mendorong percepatan pengembangan infrastruktur pelabuhan di wilayah tersebut. Dalam konteks ini, studi ini bertujuan memetakan potensi-potensi pelabuhan non-komersil di Kawasan Timur Indonesia dalam rangka melihat sejauhmana prospek pengelolaan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan tersebut dapat dikembangkan. Pendekatan Analisis Multi-Kriteria (AMK) digunakan pada studi ini, untuk menganalisis berbagai aspek fungsi dan pelayanan pelabuhan non-komersil, yang meliputi aspek-aspek: teknis, transportasi, wilayah, ekonomi, dan legalitas. Hasil analisis memperlihatkan bahwa terdapat keragaman keunggulan dan kekurangan antar pelabuhan untuk dapat dikembangkan pengelolaannya. Aspek ekonomi mendominasi keterbatasan pelabuhan-pelabuhan non-komersil di Kawasan Timur Indonesia untuk dikembangkan pengelolaannya secara komersil, disamping aspek legalitas baik secara struktur organisasi pengelolaan maupun legalitas lahan pengembangan infrastruktur. Prioritas pengembangan pelabuhan UPP (Unit Pelayanan Pelabuhan) di KTI menjadi pelabuhan Badan Layanan Umum (BLU) berdasarkan penilaian ahli (kepakaran), ketersediaan fasilitas pelabuhan dan sarana penunjang lainnya serta aspek administrasi pelabuhan terdiri atas 3 tingkatan prioritas. Pelabuhan-pelabuhan UPP di Pulau Kalimantan menjadi Pelabuhan UPP yang dominan mempunyai prospek untuk dikembangkan menjadi Pelabuhan BLU. Diperlukan studi lebih lanjut terhadap pelabuhan sejenis di kawasan lainnya di Indonesia untuk menemukan berbagai varian model pengembangan pengelolaan infrastruktur pelabuhan non-komersil di Indonesia.

Keywords: Infrastruktur; pelabuhan non-komersil; Kawasan Timur Indonesia.

1. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan, sektor pelayaran di Indonesia sangat penting bagi kehidupan masyarakat. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah besar diangkut menggunakan kapal laut. Untuk mendukung sarana angkutan laut diperlukan adanya pelabuhan, sebagai tempat pemberhentian kapal. Di pelabuhan, kapal dapat melakukan berbagai kegiatan seperti menaik-turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar, reparasi, perbekalan dan lain-lain. Sistem penyelenggaraan pelabuhan umum di Indonesia dibedakan atas pelabuhan yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan [1]. Pelabuhan umum yang diusahakan dan dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV saat ini berjumlah 111 pelabuhan dan pelabuhan umum yang diselenggarakan pemerintah sebanyak 614 pelabuhan [2][3]. Sementara Pelabuhan khusus yang dioperasikan untuk kepentingan sendiri (Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri/DUKS) sebanyak 1.010 pelabuhan [2][3]. Dengan demikian, jumlah pelabuhan dan dermaga di Indonesia saat ini sebanyak 1.735 pelabuhan [2][3].

Sebagai salah satu sistem yang terintegrasi dari sistem transportasi laut secara keseluruhan dalam menunjang transportasi nasional, maka pelabuhan-pelabuhan yang sifatnya dikelola oleh pemerintah pusat melalui Unit Pelaksana Teknis (UPP) atau Unit Pelayanan Pelabuhan di Indonesia sebanyak 186 pelabuhan mampu memberikan kontribusi yang efektif dan efisien sehingga pergerakan dengan segala kemudahan dan kenyamanannya dapat terwujud. Seiring dengan itu, maka penyelenggaraan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia harus secara terus menunjukkan perbaikan terhadap semua fasilitas dan pelayanan yang tersedia, sehingga penggunaan pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan wilayah di Indonesia mencapai kondisi optimal, efektif dan efisien. Pelabuhan UPP adalah merupakan pelabuhan-pelabuhan yang tergolong dalam pelabuhan belum diusahakan secara komersial (pelabuhan non komersial) yang dikelola langsung oleh pemerintah melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT) dipelabuhan setempat. Sebagaimana dalam Undang-Undang No 17/2008 tentang Pelayaran pada pasal 81 ayat (3) secara tidak langsung disebutkan bahwa penyelenggaraan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilakukan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP)[1]. Oleh karena itu, maka pelabuhan-pelabuhan UPP dalam hal ini pelabuhan UPP yang belum diusahakan secara komersial dapat dilakukan pengembangan secara bertahap dengan dan diupayakan menjadi pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dewasa ini pelabuhan-pelabuhan UPP di Indonesia masih belum optimal sebagai pelabuhan pengumpul/lokal terutama pelabuhan-pelabuhan dengan ketersediaan fasilitas pelabuhan, fasilitas dermaga, lapangan penumpukan maupun peralatan bongkar muat masih terbatas. Sehingga kinerja pelayanan pelabuhan-pelabuhan memiliki kualitas rendah, sehingga berdampak terhadap pembebanan pembiayaan APBN meningkat setiap tahun. Oleh karena itu, peran pemerintah pusat seharusnya

* Corresponding author. Tel.: +62-813-1975-4111; fax: +62-411-587-636.

E-mail address: isranramli@unhas.ac.id

memperhatikan pelabuhan UPP yang kinerja masih belum optimal diharapkan dapat dilakukan pelimpahan pihak swasta untuk melaksanakan kerjasama dalam peningkatan dan perkembangan pelabuhan UPP yang dapat diusahakan.

Pelabuhan-pelabuhan UPP yang memungkinkan dapat diusahakan adanya tendensi perubahan yang ditandai mulai banyaknya peminat dari BUP untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan non komersial karena adanya harapan memperoleh manfaat komersial. Hal ini memungkinkan pelabuhan-pelabuhan UPP dapat dilakukan diusahakan sebagaimana dalam Pasal 91 ayat (4) Undang-Undang Pelayaran disebutkan bahwa “dalam keadaan tertentu”, terminal dan fasilitas pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan oleh UPP (berarti pelabuhan non komersial) dapat dilaksanakan oleh BUP berdasarkan perjanjian. Yang dimaksud “dalam keadaan tertentu” adalah apabila ternyata terdapat BUP yang mampu memanfaatkan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya untuk melayani kegiatan yang memberikan manfaat komersial[1].

Pelabuhan-pelabuhan UPP selama ini hanya mengusahakan pelabuhan saja, namun tidak secara komersial dengan penterapan tarif jasa kepelabuhan untuk pelabuhan non komersial yang lebih rendah dari tarif pelabuhan di pelabuhan komersial. Oleh karena itu, diperlukan adanya perubahan status dari pelabuhan non komersial menjadi pelabuhan komersial melalui perbaikan dan pengembangan infrastruktur dan superstruktur pelabuhan. Peningkatan dan pengembangan pelabuhan UPP (pelabuhan non komersial) ke depan diharapkan dapat berdaya guna dan bernilai guna dalam rangka memperlancar dan meningkatkan arus keluar/masuk barang dan kapal dari/ke pelabuhan yang pada gilirannya akan turut memperlancar dan mengembangkan pembangunan, perdagangan dan perekonomian daerah yang belum berkembang atau masih terencil.

Upaya pengembangan pelabuhan UPP melalui pengembangan prasarana, sarana fisik/fasilitas pelabuhan yang memadai mengingat pembiayaan pembangunan pelabuhan UPP sangat terbatas. Hal ini dapat dilakukan dalam mengatasi masalah pembiayaan ini dengan melakukan kerjasama sama dengan pihak swasta atau badan usaha (BUP) melalui mekanisme Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan prasarana dan sarana pelabuhan serta pengoperasiannya.

Untuk mewujudkan persaingan usaha layanan pelabuhan UPP dapat diusahakan secara komersial, sehingga pengembangan dan pembangunan pelabuhan-pelabuhan UPP membutuhkan biaya tidak sedikit, sehingga hal ini dapat dilakukan dengan peran pihak swasta untuk membiayai investasi infrastruktur yang dapat membangkitkan terjadinya modernisasi fasilitas pelabuhan dan peningkatan kualitas kinerja pelayanan pelabuhan-pelabuhan UPP serta memberikan efek berantai (*multiplier effect*) pada sektor lain, sehingga harapan pertumbuhan ekonomi wilayah yang lebih tinggi akan dapat dicapai sebagaimana kebijakan pemerintah pusat tahun 2015-2019 untuk mengembangkan tol laut di Indonesia. Kebijakan ini, tentu membutuhkan rencana pengembangan dan membangun infrastruktur penunjang atau komplementer dari tol laut dengan sistem transportasi moda dengan penyelesaian dan penguatan jalur lintas Sabuk Utara, Sabuk Tengah, dan Sabuk Selatan, serta poros penghubung.

Saat ini terdapat 186 pelabuhan Unit Pelaksana Teknis (UPP) [2][3] dalam hirarki pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul yang dapat dikembangkan dan ditingkatkan menjadi pelabuhan yang memiliki daya saing. Namun dipihak lain, pengembangan dan pembangunan pelabuhan-pelabuhan membutuhkan evaluasi yang mendalam dalam mencapai peningkatan pelabuhan UPP yang dapat diusahakan.

Pengembangan pengelolaan pelabuhan non-komersil khususnya di Kawasan Timur Indonesia (KTI) merupakan salah satu hal penting dalam mendorong percepatan pengembangan infrastruktur pelabuhan di wilayah tersebut. Dalam konteks ini, studi ini bertujuan memetakan potensi-potensi pelabuhan non-komersil di Kawasan Timur Indonesia dalam rangka melihat sejauhmana prospek pengelolaan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan tersebut dapat dikembangkan.

2. Metode Studi

2.1. Wilayah Studi dan Jumlah Pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia

Wilayah studi pada studi ini disesuaikan dengan letak wilayah-wilayah pelabuhan UPP di Kawasan Timur Indonesia (KTI) sesuai dengan hirarki dan sebarannya. Hirarki pelabuhan di Indonesia sebagaimana dalam PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan digolongkan Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpulan, Pelabuhan Regional dan Pelabuhan Lokal [4]. Sedangkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 725/2014 tentang perubahan No. 414/2013 Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dimana pelabuhan laut yang tersebar di Pulau Indonesia sebanyak 1.241 diantaranya Pelabuhan Utama (PU) 39 unit, Pelabuhan Pengumpul (PP) 240 unit, Pelabuhan Regional (PR) 236 unit, dan Pelabuhan Lokal (PL) 726 unit [2][3]. Wilayah studi dan jumlah pelabuhan di KTI sesuai dengan hirarkinya disajikan pada Tabel 1.

2.2. Pengumpulan Data

Data-data yang dikumpulkan pada studi meliputi 2 kategori data, yaitu data yang bersifat sekunder dan data yang bersifat primer. Data sekunder meliputi data-data kondisi demografi-sosio-ekonomi-lingkungan wilayah pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Data-data ini dikumpulkan melalui survei data sekunder pada instansi terkait di wilayah-wilayah pelabuhan di KTI yang menjadi populasi penelitian. Data primer meliputi data-data preferensi dari berbagai pemangku kepentingan yang terkait langsung upaya pengembangan pengelolaan infrastruktur pelabuhan. Pengumpulan data primer ini dilakukan dengan metode wawancara langsung berbasis kuesioner yang kepada para pihak di wilayah-wilayah lokasi pelabuhan yang menjadi target sampling dalam studi ini, sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

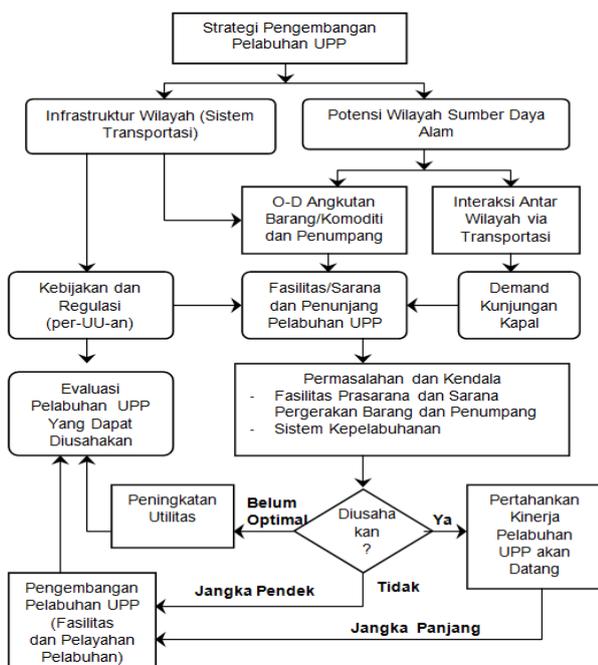
Tabel 1. Jumlah Pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia Berdasarkan Hirarki Tahun 2015[2][3]

No	Provinsi	PU	PP	Hirarki		Jumlah
				PR	PL	
1	Nusa Tenggara Barat	0	5	6	8	19
2	Nusa Tenggara Timur	1	10	14	49	74
3	Kalimantan Barat	1	9	3	2	15
4	Kalimantan Tengah	1	7	8	3	19
5	Kalimantan Selatan	1	7	4	2	14
6	Kalimantan Timur	1	16	3	2	22
7	Sulawesi Utara	1	6	11	48	66
8	Gorontalo	0	3	2	6	11
9	Sulawesi Barat	1	1	4	13	19
10	Sulawesi Tengah	1	12	8	72	93
11	Sulawesi Tenggara	0	7	7	27	41
12	Sulawesi Selatan	1	11	11	40	63
13	Maluku Utara	1	5	20	125	151
14	Maluku	1	9	9	43	62
15	Papua Barat	1	13	0	31	45
16	Papua	2	13	2	79	96
Jumlah		39	241	236	726	1.241

2.3. Metode Analisis

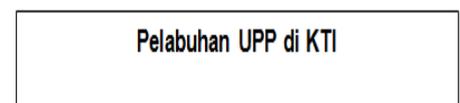
Dalam analisis dan evaluasi pelabuhan-pelabuhan UPP yang dapat diusahakan merupakan salah satu unsur utamanya untuk menggambarkan pelabuhan-pelabuhan UPP melalui penilaian terhadap prioritas pelabuhan UPP yang dapat diusahakan dalam bentuk Badan Layanan Umum (BLU). Untuk mencapai sasaran yang diharapkan, pendekatan yang dikembangkan terdiri atas tiga tahap yaitu i) tahap inventarisasi dan identifikasi terhadap pelabuhan UPP yang dapat diusahakan, ii) tahap analisis, dan iii) penyusunan alternatif strategi atau skenario pengembangan pelabuhan-pelabuhan UPP yang dapat diusahakan. Pendekatan melalui aspek analisis adalah dengan mengkaji, mengevaluasi serta mengembangkan fakta yang ada, sedangkan pendekatan aspek penyusunan alternatif skenario dalam penentuan pelabuhan-pelabuhan UPP yang dapat diusahakan atau strategi pengembangan berdasarkan hasil analisis dan pertimbangan strategi lainnya. Kerangka konseptual pengembangan pengelolaan pelabuhan disajikan pada Gambar 1a. Adapun metode analisis dan evaluasi pengelolaan pelabuhan berbasis AMKI, disajikan pada Gambar 1b.

Lebih jauh, berbagai indikator dan variabelnya sesuai dengan 3 kriteria utama yang dipertimbangkan pada studi ini (finansial, legalitas, dan teknik dan administrasi [5] serta nilai skor yang diberikan [6][7], disajikan pada Tabel 2. Adapun pembobotan untuk setiap indikator [6][7] disajikan pada Tabel 3. Tabel 4 memperlihatkan kategori dari hasil-hasil nilai bobot yang diperoleh oleh setiap pelabuhan.

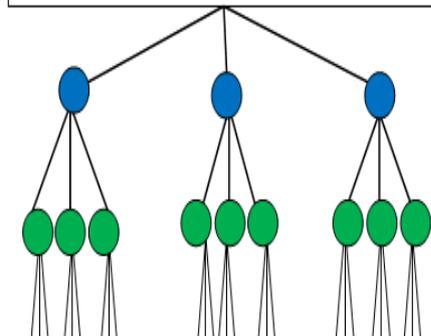


a. Kerangka Konseptual Pengembangan Pengelolaan Pelabuhan

Jenjang 1 : Fokus UPP

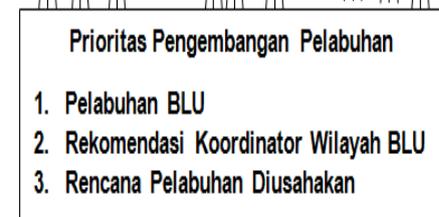


Jenjang 2 : Hasil Penilaian



Jenjang 3 : AMK

Jenjang 4 : Prioritas



b. Metode Analisis & Evaluasi Pengelolaan Pelabuhan Berbasis AMK

Gambar 1. Metode Analisis dan Evaluasi Pelabuhan menjadi Badan Layanan Umum (BLU)

Tabel 2. Skoring Penilaian Evaluasi Pelabuhan menjadi Badan Layanan Umum

Kriteria	Indikator	Variabel	Skor
Finansial	Jasa Kepelabuhanan	- Penerimaan PNBPN > Rp. 10 milyar/tahun	5
		- Penerimaan PNBPN > Rp. 7 s.d. Rp. 9,9 milyar/tahun	4
		- Penerimaan PNBPN > Rp. 4 s.d. Rp. 6,9 milyar/tahun	3
		- Penerimaan PNBPN > Rp. 1 s.d. Rp. 3,9 milyar/tahun	2
		- Penerimaan PNBPN < Rp. 1 milyar/tahun	1
Legalitas	Tatanan Kepelabuhanan	- Tercantum dalam RIPN, memiliki Dokumen RIPL dan DKLR/DKLP	5
		- Tercantum dalam RIPN, memiliki Dokumen RIPL dan belum memiliki Dokumen DKLR/DKLP	4
		- Tercantum dalam RIPN, belum Dokumen RIPL dan memiliki dokumen DKLR/DKLP	3
		- Tercantum dalam RIPN, belum memiliki Dokumen RIPL dan DKLR/DKLP	2
		- Belum tercantum dalam RIPN, belum memiliki dokumen RIPL dan DKLR/DKLP	1
	Penyelenggaraan Kepelabuhanan	- Tercantum dalam RTRW Provinsi, Kab./Kota, memiliki Master Plan, Alur Pelayaran (ALKI, nasional primer dan sekunder)	5
		- Tercantum dalam RTRW Provinsi, Kab./Kota, memiliki Master Plan, Alur Pelayaran (nasional primer dan sekunder)	4
		- Tercantum dalam RTRW Provinsi, Kab./Kota, memiliki Master Plan, Alur Pelayaran (nasional sekunder)	3
		- Tercantum dalam RTRW Provinsi, Kab./Kota, belum memiliki Master Plan, Alur Pelayaran (nasional primer dan sekunder)	2
		- Belum tercantum dalam RTRW Provinsi, Kab./Kota, belum memiliki Master Plan dan Alur Pelayaran (nasional primer dan sekunder)	1
Teknik dan Administrasi	Pengembangan Infrastruktur (Fasilitas-fasilitas Pelabuhan, dll)	- Realisasi Pembangunan Infrastruktur sesuai Master Plan terlaksana 100%	5
		- Realisasi Pembangunan Infrastruktur sesuai Master Plan terlaksana 75%	4
		- Realisasi Pembangunan Infrastruktur sesuai Master Plan terlaksana 50%	3
		- Realisasi Pembangunan Infrastruktur sesuai Master Plan terlaksana 25%	2
		- Realisasi Pembangunan Infrastruktur sesuai Master Plan terlaksana <25%	1
	Kinerja Operasional B/M Barang	- Produktivitas B/M >90 juta ton per tahun	5
		- Produktivitas B/M 50 s.d.89 juta ton per tahun	4
		- Produktivitas B/M 10 s.d.49 juta ton per tahun	3
		- Produktivitas B/M 1 s.d. 9 juta ton per tahun	2
		- Produktivitas B/M <1 juta ton per tahun	1
	SDM	- Ketersediaan SDM pada cakupan 100% wilayah kerja pelabuhan	5
		- Ketersediaan SDM pada cakupan 75% wilayah kerja pelabuhan	4
		- Ketersediaan SDM pada cakupan 50% wilayah kerja pelabuhan	3
		- Ketersediaan SDM pada cakupan 25% wilayah kerja pelabuhan	2
		- Ketersediaan SDM pada cakupan <25% wilayah kerja pelabuhan	1

Keterangan : 1 : Buruk; 2 : Kurang/Kurang Lengkap; 3 : Cukup; 4 : Baik/Lengkap; 5 : Sangat Baik/Sangat Lengkap

Tabel 3. Pembobotan Kriteria Potensi Pelabuhan Badan Layanan Umum

Kriteria	Indikator	Bobot
Finansial	Jasa Kepelabuhanan (perkapalan, perambuan, navigasi)	40
	1. Tatanan Kepelabuhanan (RIPN, RIPL,DKLR/DKLP)	15
Legalitas	2. Penyelenggaraan Kepelabuhanan (RTR, Master Plan, PKN/PKW/PKL, Konektivitas Multimoda)	15
	1. Pengembangan Infrastruktur	10
Teknis dan Adm.	2. Kinerja Operasional Pelabuhan (B/M Barang & Kunjungan Kapal)	10
	3. Ketersediaan SDM	10
Jumlah		100

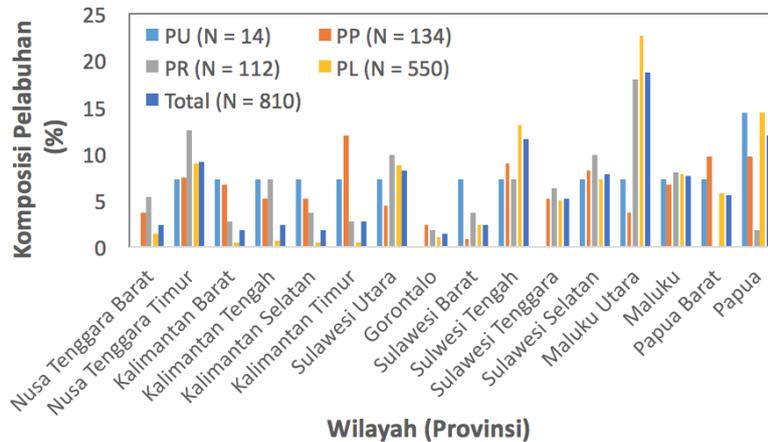
Tabel 4. Kategori Nilai Bobot untuk Pelabuhan UPP BLU

Nilai Bobot	Kategori Nilai Bobot
> 360	Dapat Diusahakan Secara Komersial
250-359	Dapat Diusahakan dan Potensi Ditingkatkan
< 250	Belum Dapat Diusahakan

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Sebaran Penyelenggaraan Pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia

Sebaran penyelenggaraan pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia (KTI) disajikan secara visual pada Gambar 2. Gambar 2 memperlihatkan bahwa prosentase tertinggi sebaran pelabuhan secara total di KTI terdapat di wilayah Maluku dan Papua, kemudian Kalimantan dan Sulawesi.



Gambar 2. Komposisi sebaran Pelabuhan di KTI berdasarkan Hirarki Pengelolaan Pelabuhan

3.2. Jasa Kepelabuhanan dan Fasilitas Pelabuhan

Berdasarkan data-data sekunder yang dikumpulkan, maka kondisi jasa kepelabuhanan dapat dideskripsikan sebagaimana pada paragraph-paragraf berikut.

Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan di Pulau Kalimantan secara keseluruhan sebesar Rp. 256.435.633.530 menempati urutan ke-1 yaitu 67,49% dari penerimaan 19 pelabuhan UPP tersebar di Pulau Kalimantan sebesar Rp. 173.067.014.289 dan \$ 2.114.677. Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan masing-masing wilayah menunjukkan Provinsi Kalimantan Timur menempati urutan pertama dengan penerimaan 60,72% atau Rp. 105.094.007.119 dan \$ 880.697, disusul dengan Provinsi Kalimantan Selatan 34,96% atau Rp. 60.499.363.462 dan \$ 766.220.

Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan di Pulau Sulawesi secara keseluruhan sebesar Rp. 256.435.633.530 menempati urutan ke-2 setelah Pulau Kalimantan sebesar 8,19% dari penerimaan 42 pelabuhan UPP tersebar di Pulau Sulawesi sebesar Rp. 20.993.598.898 dan \$ 155.397. Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan masing-masing wilayah menunjukkan Provinsi Sulawesi Tengah menempati urutan pertama dengan penerimaan 36,96% atau Rp. 7.759.843.524 dan \$ 11.477, disusul dengan Provinsi Sulawesi Tenggara sebesar 33,23% atau Rp. 6.975.717.597 dan \$ 62.421.

Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan di Kepulauan Nusa Tenggara secara keseluruhan sebesar Rp. 256.435.633.530 menempati urutan ke-6 yaitu 1,88% dari penerimaan 14 pelabuhan UPP tersebar di Kepulauan Nusa Tenggara sebesar Rp. 4.826.108.401. Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan masing-masing wilayah yang hanya terdiri dari Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat.

Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan di Kepulauan Maluku secara keseluruhan sebesar Rp. 256.435.633.530 menempati urutan ke-5 yaitu 2,86% dari penerimaan 20 pelabuhan UPP tersebar di Kepulauan Maluku sebesar Rp. 7.336.964.248. Sedangkan Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan di Pulau Papua secara keseluruhan sebesar Rp. 256.435.633.530 menempati urutan ke-4 yaitu 6,37% dari penerimaan 16 pelabuhan UPP tersebar di Pulau Papua sebesar Rp. 16.332.019.561. Proporsi penerimaan jasa kepelabuhanan masing-masing wilayah yang hanya terdiri dari Provinsi Papua 47,31% dan Papua Barat 52,69%.

3.3. Strategi Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah Kalimantan berpotensi besar sebagai pusat pertumbuhan di kawasan Indonesia dan sub-regional ASEAN. Wilayah Kalimantan memiliki potensi yang besar dengan keunggulan kompetitif pada sektor-sektor pertambangan (minyak, gas, emas, batubara), kehutanan, perkebunan (sawit, karet), serta perikanan laut dan darat.

Wilayah Pulau Sulawesi memiliki posisi cukup strategis baik itu di koridor nasional, regional, dan global. Dalam konteks nasional merupakan pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, perikanan, migas, serta pertambangan nasional. Selain padi, komoditas utama dihasilkan dari sub sektor perkebunan adalah kakao. Potensi lainnya dari wilayah ini terdapat sub sektor perikanan dan pertambangan nikel. Secara global, Wilayah Pulau Sulawesi merupakan produsen kakao kedua terbesar di

dunia. Selain itu, juga menjadi produsen beras terbesar ketiga di dunia dan menjadi salah satu pengekspor perikanan. Wilayah Pulau Sulawesi juga menjadi produsen nikel terbesar dengan peringkat keempat dunia.

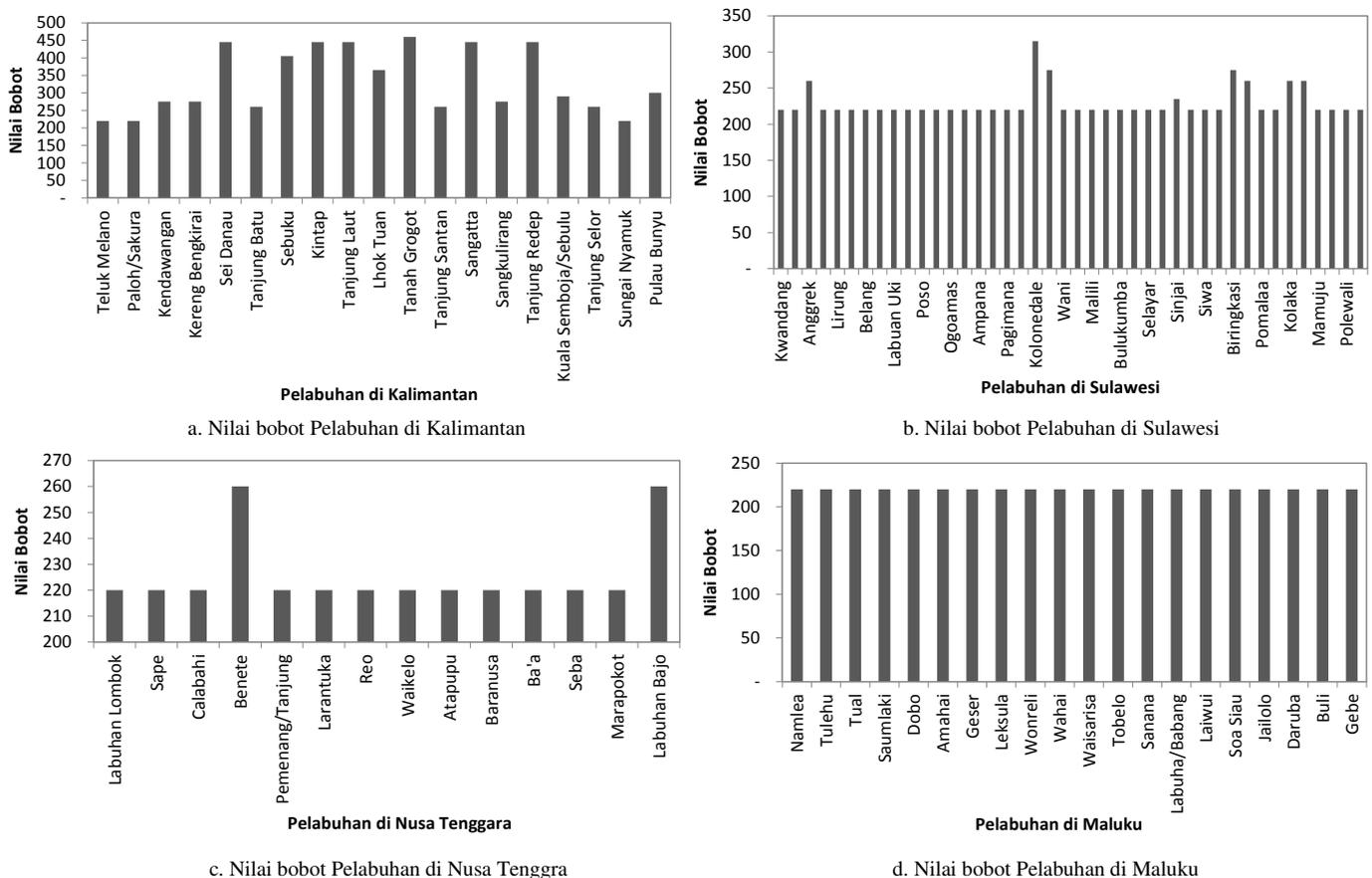
Wilayah Pulau Nusa Tenggara merupakan lahan potensial produksi garam yang luas di Kawasan Timur Indonesia. Dalam hal pariwisata bagi nasional didasarkan atas potensi keadaan alam terutama bahari. Wilayah Pulau Nusa Tenggara diharapkan menjadi etalase wisata ekologis, petualangan, budaya dan bahari serta kepariwisataan. Dalam konteks global potensi sumber daya alam yang dimiliki menjadi pengekspor perikanan terbesar Indonesia. Wilayah Pulau Nusa Tenggara juga diharapkan menjadi destinasi pariwisata tingkat global. Destinasi pariwisata yang akan diunggulkan yaitu Sail Komodo yang direncanakan sebagai destinasi wisata internasional. Oleh karena itu, Wilayah Pulau Nusa Tenggara merupakan wilayah yang memiliki pergerakan barang tergolong rendah di Indonesia.

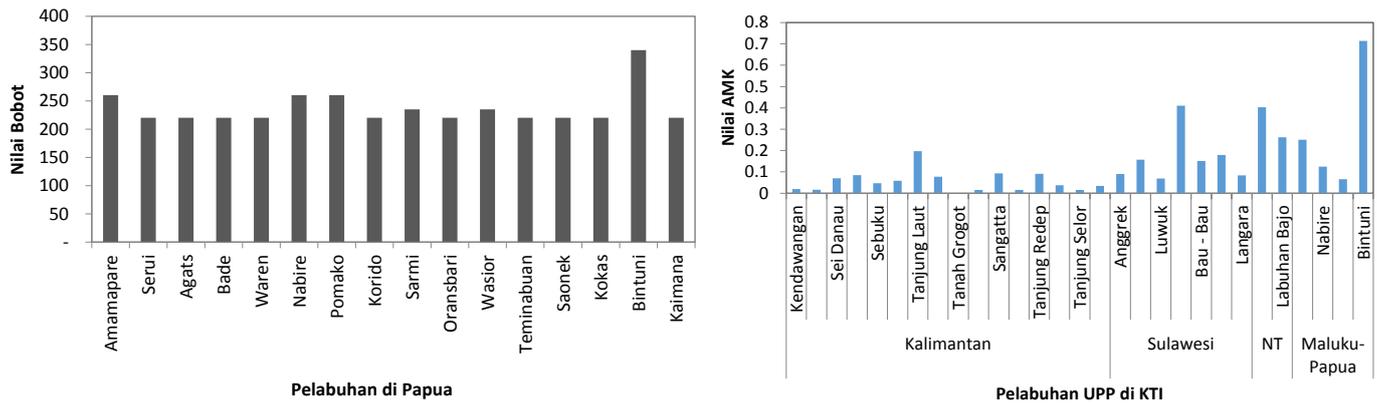
Wilayah Pulau Maluku memiliki posisi yang cukup strategis baik itu di koridor nasional, regional ASEAN, dan global. Dalam konteks nasional, Wilayah Pulau Maluku merupakan lumbung ikan nasional di Indonesia. Peran Wilayah Pulau Maluku dalam hal sumber daya alam nasional didasarkan atas potensi dari sumber daya perikanan terutama perikanan tangkap dan perikanan laut. Potensi perikanan Wilayah Pulau Maluku juga sebagai salah satu produsen makanan laut terbesar di Asia Tenggara. Dalam konteks global, berdasarkan potensi sumber daya alam yang dimilikinya, dikenal sebagai produsen skala besar komoditas perikanan dan pertambangan di Indonesia. Dalam hal perikanan tuna, Wilayah Pulau Maluku menjadikan Indonesia sebagai negara penghasil tuna peringkat ketiga dunia. Wilayah Pulau Maluku juga sumber daya nikel terbesar di Indonesia dan dunia.

Wilayah Papua memiliki posisi yang cukup strategis baik itu di koridor nasional, regional ASEAN, dan global. Wilayah Papua merupakan lumbung pangan dan energi didasarkan atas potensi dari cadangan pertambangan terutama tembaga, sebagian besar eksplorasi dan pengolahan tembaga di Timika (Kabupaten Mimika). Dalam hal pangan didasarkan pada potensi kelapa sawit, yaitu bahwa industri kelapa sawit Pulau Papua menjadi devisa negara terbesar, dan potensi tebu lahan untuk produksi tebu terluas di luar Jawa. Wilayah Papua juga menjadi produsen kelapa sawit yang besar di Asia. Kemudian dalam konteks global, berdasarkan potensi sumber daya alam yang dimiliki, Wilayah Papua dapat menjadi produsen bagi beberapa komoditas perkebunan dan pertambangan di Indonesia (terutama Wilayah Papua) bahkan memiliki cadangan tembaga sebesar 45%. Kemudian dalam hal pertambangan, Pulau Papua menyumbang sumber daya emas terbesar di Indonesia dan dunia.

3.4. Analisis dan evaluasi nilai bobot untuk pengembangan pengelolaan pelabuhan

Hasil-hasil analisis dan evaluasi nilai bobot untuk pengembangan pengelolaan pelabuhan UPP pada berbagai wilayah di KTI disajikan pada Gambar 3.





e. Nilai bobot Pelabuhan di Papua

f. Nilai bobot Pelabuhan di KTI

Gambar 3. Hasil-hasil analisis dan evaluasi nilai bobot untuk pengembangan pengelolaan pelabuhan UPP

Tabel 5. Prioritas Pelabuhan UPP Ditingkatkan Menjadi Pelabuhan Badan Layanan Umum (BLU)

	Pelabuhan	Pulau	Provinsi	Kabupaten/Kota	Hirarki
Prioritas Pertama					
1	Sebuku	Kalimantan	Kalsel	Kota Baru	PP
2	Tanjung Laut		Kaltim	Bontang	PP
3	Tanah Grogot		Kaltim	Paser	PP
4	Sangatta		Kaltim	Kutai Timur	PP
5	Tanjung Redep		Kaltim	Berau	PP
6	Anggrek	Sulawesi	Gorontalo	Gorontalo Utara	PU
7	Kolonedale		Sulteng	Morowali	PP
8	Luwuk		Sulteng	Banggai	PP
9	Biringkasi		Sulsel	Pangkep	PR
10	Bau-Bau	Sultra	Bau-Bau	PP	
11	Nabire	Papua	Papua	Nabire	PU
12	Bintuni		Papua Barat	Teluk Bintuni	PP
Prioritas Kedua					
1	Sei Danau	Kalimantan	Kalsel	Tanah Bumbu	PL
2	Kintap		Kalsel	Tanah Laut	PP
3	Lhok Tuan		Kaltim	Bontang	PP
4	Kuala Semboja/Sebulu		Kaltim	Kutai Kertanegara	PP
5	Pulau Bunyu		Kalut	Tana Tidung	PP
6	Kolaka	Sulawesi	Sultra	Kolaka	PP
7	Langara		Sultra	Konawe	PL
8	Benete	Nusa Tenggara	NTB	Sumbawa Barat	PP
9	Labuhan Bajo		NTT	Manggarai Barat	PP
10	Amamapare	Papua	Papua	Mimika	PP
Prioritas Ketiga					
1	Kendawangan	Kalimantan	Kalbar	Ketapang	PP
2	Kereng Bengkirai		Kalteng	Palangkaraya	PR
3	Tanjung Batu		Kalsel	Kota Baru	PR
4	Tanjung Santan		Kaltim	Kutai Kertanegara	PP
5	Sangkulirang		Kaltim	Kutai Timur	PR
6	Tanjung Selor		Kalut	Bulungan	PR
7	Pomako		Papua	Papua	Mimika

Berdasarkan hasil estimasi dengan teknik analisis pembobotan, pelabuhan-pelabuhan umumnya memungkinkan menjadi Badan Layanan Umum (BLU) sebanyak 16 pelabuhan dan hanya 3 pelabuhan belum berpotensi menjadi Badan Layanan Umum diantaranya Pelabuhan Teluk Melano dan Pelabuhan Paloh/Sakura wilayah Provinsi Kalimantan Barat serta Pelabuhan Nyamuk berada di Provinsi Kalimantan Utara.

Pelabuhan-pelabuhan UPP di wilayah Pulau Sulawesi berdasarkan hasil penilaian dengan pembobotan yang berpotensi menjadi Badan Layanan Umum (BLU) sebanyak 7 pelabuhan dari 42 pelabuhan UPP. Pelabuhan-pelabuhan yang berpotensi BLU diantaranya berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah terdapat 2 pelabuhan UPP yaitu Pelabuhan Kolonedale dan Pelabuhan Luwuk. Provinsi Sulawesi Selatan dan Gorontalo pelabuhan berpotensi menjadi Badan Layanan Umum masing-masing terdapat 1 pelabuhan UPP yaitu Pelabuhan Biringkasi dan Anggrek. Provinsi Sulawesi Tenggara terdapat 3 pelabuhan berpotensi menjadi Badan Layanan Umum yaitu Pelabuhan Bau-Bau, Kolaka, dan Langgara.

Sebaran pelabuhan UPP di wilayah Kepulauan Bali-Nusa Tenggara sebanyak 17 pelabuhan dan hanya terdapat dua pelabuhan memiliki potensi menjadi Badan Layanan Umum (BLU) masing-masing terdapat di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur yaitu Pelabuhan Benete dan Pelabuhan Labuhan Bajo. Pelabuhan lainnya tetap dapat dipertimbangkan menjadi pelabuhan BLU sesuai dengan tahapan peningkatan pelabuhan akan datang.

Dari 20 pelabuhan-pelabuhan di Kepulauan Maluku berdasarkan hasil penilaian pembobotan, maka pelabuhan-pelabuhan UPP di wilayah Kepulauan Maluku untuk saat ini belum dapat dikategorikan untuk ditingkatkan menjadi Badan Layanan Umum. Hal ini disebabkan karena pelabuhan-pelabuhan tersebut masih rendah penerimaan PNBP serta fasilitas pelabuhan belum optimal serta aspek teknis pelabuhan masih belum tersedia. Pelabuhan UPP yang memiliki potensi untuk akan datang pelabuhan UPP dapat ditingkatkan menjadi BLU seperti Pelabuhan UPP Tual, Saumlaki, Dobo di Provinsi Maluku dan Pelabuhan UPP Labuha/Babang, Tobelo, Laiwui dan Buli di Provinsi Maluku Utara.

Sementara sebaran pelabuhan UPP di wilayah Pulau Papua sebanyak 16 pelabuhan dengan menggunakan teknik analisis pembobotan, maka di Pulau Papua terdapat 4 pelabuhan UPP berpotensi menjadi Badan Layanan Umum diantaranya terdapat 3 pelabuhan UPP di Provinsi Papua yaitu Pelabuhan Amamapare, Nabire dan Pomako. Sedangkan di Provinsi Papua Barat terdapat 1 pelabuhan berpotensi menjadi Badan Layanan Umum yaitu Pelabuhan Bintuni. Sementara pelabuhan-pelabuhan lainnya masih belum berpotensi dalam kurun waktu 3 tahun ke depan.

3.5. Analisis prioritas pelabuhan UPP menjadi BLU

Berdasarkan hasil-hasil pada Gambar 3, maka dilakukan evaluasi dan penilaian terhadap prioritas pengembangan pengelolaan pelabuhan UPP menjadi Pelabuhan BLU yang dibagi atas kategori prioritas I, II dan III. Penilaian ini dilakukan dengan mempertimbangkan profesional ajusment dan masukan-masukan pada saat pelaksanaan kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD). Disamping itu, penilaian lainnya dapat dilakukan melihat ketersediaan fasilitas pelabuhan yang dimiliki serta pendukung lainnya dengan kelengkapan administrasi. Hasil-hasil evaluasi dan penilaian tersebut disajikan pada Tabel 5. Tabel 5 memperlihatkan bahwa terdapat 12 pelabuhan dalam prioritas I, yaitu 5 pelabuhan di Pulau Kalimantan, 5 pelabuhan di Pulau Sulawesi, dan 2 pelabuhan di Pulau Kalimantan. Pada prioritas kedua, terdapat 10 pelabuhan, yang meliputi 5 pelabuhan di Pulau Kalimantan, 2 pelabuhan di Pulau Sulawesi, 2 pelabuhan di Kepulauan Nusa Tenggara, dan hanya 1 pelabuhan di Pulau Papua. Pada prioritas ketiga, terdapat 7 pelabuhan, dimana 6 pelabuhan di Pulau Kalimantan, dan 1 pelabuhan di Pulau Papua.

4. Kesimpulan

Pelabuhan-pelabuhan UPP yang tersebar di Kawasan Timur Indonesia memiliki dukungan potensi pengembangan wilayah terutama terkait dengan sumber-sumber produksi seperti sumber daya alam besi baja, industri, tekstil, perkapalan, nikel, tembaga, bauksit, kelapa sawit, karet, pertanian pangan, pariwisata, batu bara, migas, peternakan, perikanan, kakao maupun perikanan. Sehubungan dengan hal tersebut, pelabuhan UPP yang memiliki potensi untuk pengembangan menjadi pelabuhan BLU umumnya di Pulau Kalimantan dibandingkan dengan pulau lainnya. Peran pemerintah terhadap pelabuhan-pelabuhan UPP sangat mendukung menjadi pelabuhan Badan Layanan Umum (BLU) terhadap pelabuhan yang sudah memenuhi syarat.

Pengembangan pelabuhan-pelabuhan UPP dapat diusahakan secara komersial melalui 3 tahapan, yaitu : i) Tahapan I adalah pelabuhan-pelabuhan UPP digolongkan menjadi Pelabuhan Badan Layanan Umum (BLU) untuk meningkatkan kinerja pelabuhan masing-masing dari aspek teknis berupa penyediaan fasilitas operasional pelabuhan, peningkatan pelayanan seperti jasa kepelabuhanan, jasa perambuan dan jasa perkapalan; ii) Tahapan II adalah melakukan kerjasama penyelenggara pelabuhan dengan pihak investor dalam pembiayaan infrastruktur pelabuhan seperti jasa labuh, sewa lahan, dermaga, lapangan, dan gudang; dan iii) Tahapan III adalah pengembangan pembangunan pelabuhan dilakukan antara pihak pemerintah dan swasta sesuai dengan peraturan yang berlaku seperti peraturan mengenai Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) dan peraturan umum lainnya yang mengatur kegiatan usaha di Indonesia.

Prioritas pelabuhan Badan Layanan Umum (BLU) di Kawasan Timur Indonesia berdasarkan penilaian ahli (kepakaran), ketersediaan fasilitas pelabuhan dan sarana penunjang lainnya serta aspek administrasi pelabuhan, meliputi 3 tingkatan prioritas. Prioritas I sebanyak 12 pelabuhan yaitu UPP Sebuku, UPP Tanjung Laut, UPP Tanah Grogot, UPP Sangatta, dan UPP Tanjung Redep (wilayah Pulau Kalimantan), UPP Anggrek, UPP Kolonedale, UPP Luwuk, UPP Biringkassi, dan UPP Bau – Bau (wilayah Pulau Sulawesi), dan UPP Nabire dan UPP Bintuni (wilayah Pulau Papua). Prioritas II sebanyak 10 pelabuhan yaitu UPP Sei Danau, UPP Kintap, UPP Lhok Tuan, UPP Kuala Semboja/ Sebulu, dan UPP Pulau Bunyu (wilayah Pulau Kalimantan), UPP Kolaka dan UPP Langara (wilayah Pulau Sulawesi), (UPP Benete dan UPP Labuhan Bajo (wilayah Nusa Tenggara), dan UPP Amamapare (wilayah Pulau Papua). Prioritas III sebanyak 7 pelabuhan yaitu, UPP Kendawangan, UPP Kereng Bengkirai, UPP Tanjung Batu, UPP Tanjung Santan, UPP Sangkulirang dan UPP Tanjung Selor (wilayah Pulau Kalimantan), dan UPP Pomako (wilayah Pulau Papua).

Dalam upaya mewujudkan prospek pengembangan pengelolaan infrastruktur pelabuhan di KTI tersebut, diperlukan upaya-upaya untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pengelola pelabuhan UPP, khususnya berupa kegiatan pendidikan dan latihan teknis serta manajerial kepelabuhanan.

Ucapan Terimakasih

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Menteri Perhubungan yang telah mendukung kegiatan penelitian ini dalam hal pendanaan penelitian melalui Balitbang Perhubungan Laut TA. 2015.

References

- [1] Pemerintah Republik Indonesia, “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran,” 2008.
- [2] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, “Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN),” 2013.
- [3] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, “Keputusan Menteri Nomor 725 Tahun 2014 tentang Perubahan Nomor : KP 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN),” 2014.
- [4] Presiden Republik Indonesia, “Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan,” 2009.
- [5] Dirjen Perhubungan Laut, “Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No UM.002/38/18/DJPL/2011 tanggal 5 Desember tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan,” 2011.
- [6] S. Thomas L, *Decision Making For Leaders.. The Analytical Hierarchy Process for Decisions in a Company World*. Pittsburgh: RWS Publication, 1985.
- [7] S. Thomas L, *Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin, Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan Keputusan dalam Situasi Kompleks. Seri Manajemen No. 134*. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo, 1993.