

Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Panjang Sebagai Pelabuhan Cargo Bertaraf Internasional

Adi Rachmadi¹

Diterima :29 Desember 2015

Disetujui :29 Januari 2016

ABSTRACT

Infrastructure development in Indonesia continued to show progress, including the development of the port as a place which is an integrated system consisting of transport in the waters, port, safety and security, and environmental protection in maritime. Lampung province that has the port will control that is essential for the regions surrounding potential in improving the economy, especially industry and trade both nationally and internationally. The purpose of this study was to assess the Port of Panjang infrastructure development as an international cargo port. Therefore, researchers using the theory to fill positivistic approach and examples of best practice to fill rationalistic. Best practice is used is the Port of TanjungPriok, Jakarta, and Port of Busan, South Korea as a cornerstone of researchers to conduct research. The research character is a descriptive. Methods of data collection is done by direct observation to the test site and interview techniques combined with a list of questions to the government and service users. The results showed Port of Panjang Infrastructure meet the minimum requirements of international cargo ports established by the IMO, the Port of Panjang must add infrastructure and supporting facilities. Water facilities, ports should be developed, among others, relocation is docked tug boat, pilot boat and service boat, while the infrastructure to be developed is the yard, office building (banking) and postal telecommunications, reactivation of the railway to transport coal, and gangway to lane expressway passenger sea.

Key Words:Port, Port of Panjang, Port Infrastructure

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur di Indonesia terus menunjukkan kemajuan termasuk pembangunan pelabuhan sebagai tempat yang merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime. Provinsi Lampung yang notabene memiliki pelabuhan akan memegang kendali yang sangat penting bagi daerah-daerah potensial di sekitarnya dalam upaya peningkatan perekonomian khususnya industri dan perdagangan baik secara nasional maupun internasional.

Tujuan penelitian ini untuk mengkaji pengembangan infrastruktur Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan cargo bertaraf internasional. Oleh karena itu peneliti menggunakan teori untuk mengisi pendekatan positivistic dan contoh best practice untuk mengisi rasionalistik. Best practice yang dipakai adalah Pelabuhan TanjungPriok, Jakarta dan Port of Busan, South Korea sebagai landasan peneliti untuk melakukan penelitian. Penelitian ini bersifat deskriptif. Metode pengumpulan data dilakukan dengan observasi langsung ke lokasi penelitian dan teknik wawancara yang dipadukan dengan daftar pertanyaan kepada pihak pemerintah dan pengguna jasa. Hasil penelitian ini menunjukkan infrastruktur Pelabuhan Panjang telah memenuhi persyaratan minimum pelabuhan cargo bertaraf internasional yang ditetapkan oleh IMO, Pelabuhan Panjang harus menambah infrastruktur dan fasilitas penunjang. Infrastruktur (fasilitas) perairan pelabuhan yang perlu dibangun antara lain, pemindahan lokasi sandar tug boat, pilot boat dan service boat, sementara itu infrastruktur yang harus dikembangkan adalah lapangan penumpukan, gedung perkantoran (perbankan) dan poste telekomunikasi, reaktivasi kereta api untuk mengangkut batubara,

¹KSOP Kelas I Panjang jalan Yos Sudarso, Panjang – Bandar Lampung
Kontak Penulis : adi_gueby@yahoo.co.id

dan gangway untuk jalur penumpang toll laut.

Kata Kunci: Pelabuhan, Pelabuhan Panjang, Infrastruktur Pelabuhan

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara Kepulauan atau disebut juga sebagai Negara Maritim. Sebagai negara kepulauan, sistem pengangkutan laut yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam persaingan ekonomi nasional maupun global. Transportasi mempunyai peranan yang sangat strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat dan mobilitas barang. Peranan transportasi sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah berpotensi yang belum berkembang adalah sangat penting, karena transportasi mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas barang dan jasa baik secara nasional maupun secara internasional.

Seperti dalam moda angkutan lain, aktivitas pelabuhan biasanya tidak menghasilkan sendiri yang tetap muncul sebagai konsekuensi dari kegiatan ekonomi suatu daerah. Pertumbuhan ekonomi dan pengembangan produk industri dan perdagangan menghasilkan permintaan yang lebih besar dari maritim jasa transportasi, sehingga meningkatkan bisnis pelabuhan yang sangat dipengaruhi oleh siklus ekonomi. Hal ini menyebabkan kepercayaan bahwa tingkat substitusi antar pelabuhan cukup tinggi dan oleh karena itu, elastisitas permintaan pelayanan jasa kepelabuhanan penting, terutama jika kita mempertimbangkan lalu lintas yang tidak menghasilkan bongkar/muat kegiatan (misalnya, pengadaan) atau kargo transit (Martínez BudrÃa, 1993).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas darat dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antar moda transportasi (UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran).

Pengembangan Pelabuhan Panjang dengan menambah fasilitas dan peralatan penunjang ini terus dilakukan secara bertahap sejalan dengan tuntutan permintaan pengguna jasa bongkar/muat. Dimasa yang akan datang peran provinsi Lampung yang notabene memiliki pelabuhan akan memegang kendali yang sangat penting bagi daerah-daerah potensial di sekitarnya dalam upaya peningkatan perekonomian khususnya industri dan perdagangan baik secara nasional maupun internasional.

Pelabuhan Panjang terus berbenah dengan pengembangan infrastruktur dalam rangka memperkuat posisi di wilayah Sumatera Bagian Selatan, yakni untuk menjadi pelabuhan penyangga Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Pertimbangannya, pelabuhan Tanjung Priok saat ini kian padat. Dengan posisi geografis yang dekat dari Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Panjang dapat menjadi pelabuhan alternatif bongkar muat barang.

Untuk pengembangan di Pelabuhan Panjang terutama pada sektor infrastruktur perlu mendapatkan perhatian yang penuh dan penanganannya yang serius dari semua pihak. Hal ini sesuai dengan Perda Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011 – 2030. Dalam Perda ini pada pasal 20 ayat (1) huruf c mengenai Sistem Jaringan Transportasi Laut, meliputi : pelabuhan utama Panjang dan terminal untuk kepentingan sendiri di pesisir Kecamatan Panjang dan sebagian Kecamatan Teluk Betung Selatan. Hal tersebut di atas sekiranya menimbulkan pertanyaan penelitian **“Bagaimana pengembangan infrastruktur Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan cargo bertaraf internasional ?”**

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian pengembangan infrastruktur Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan cargo bertaraf internasional menggunakan metode penelitian kualitatif dan kuantitatif.

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Gambaran Umum Kota Bandar Lampung

Bandar Lampung merupakan Ibukota Provinsi Lampung yang merupakan daerah yang dijadikan sebagai pusat kegiatan pemerintahan, politik, pendidikan, kebudayaan dan juga sebagai pusat perekonomian di Provinsi Lampung. Provinsi Lampung memiliki letak yang strategis karena merupakan pintu gerbang antara Pulau Sumatera dengan Pulau Jawa. Sebagai Ibukota provinsi, Bandar Lampung memiliki keuntungan karena setiap kegiatan baik dari pemerintahan, politik, pendidikan, kebudayaan dan perekonomian lebih cepat bertumbuh dibanding dengan kabupaten-kabupaten lain yang berada di Provinsi Lampung.

Sebagian wilayah Kota Bandar Lampung merupakan daerah perbukitan, seperti Gunung Kunyit, Gunung Kelutum, Gunung Banten, Gunung Kucing, dan Gunung Kapuk. Luas wilayah yang datar hingga landai meliputi 60% total wilayah, landai hingga miring meliputi 35% total wilayah, dan sangat miring hingga curam meliputi 4% total wilayah.



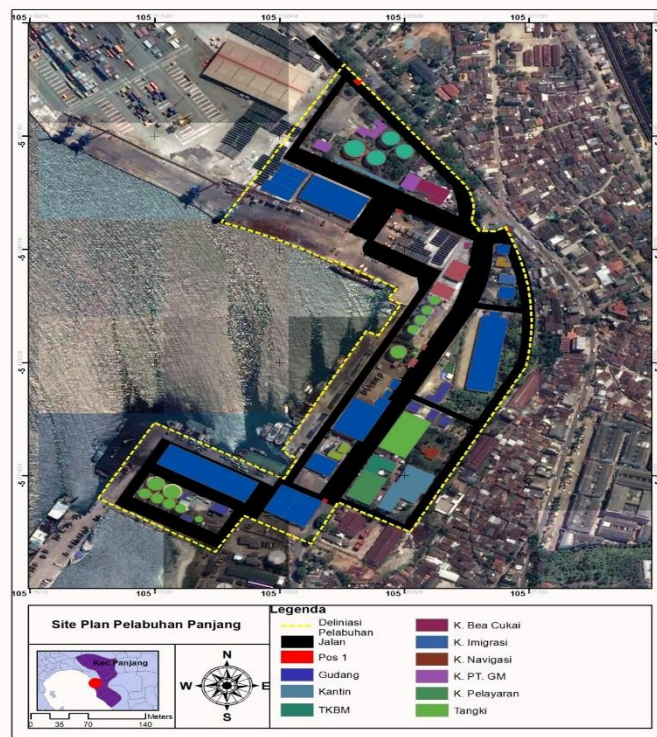
yang terbuka untuk Pelayaran Samudra (*Ocean Going*) dan Pelayaran dalam Negeri atau Pelayaran Nasional (*Domestic Shipping*) di Provinsi Lampung.

Hidrologi

Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan alam yang cukup terlindung dari gangguan gelombang laut dalam teluk dan beberapa pulau itu pelabuhan mempunyai cukup dalam (-12 dapat dimasuki berukuran besar. mendukung bagi kapal yang Pelabuhan

karena berada dilindungi oleh pulau kecil. Selain Panjang perairan yang M LWS) yang kapal-kapal Kondisi ini sangat keselamatan masuk dan keluar Panjang.

Sumber
GAMBAR 2.
SITE PLAN
PELABUHAN



:Hasil analisis, 2015

EKSISTING
PANJANG

Sumber : Hail analisis 2015

GAMBAR 3.
SITE PLAN PELABUHAN PANJANG, LAMPUNG

KAJIAN LITERATUR

Pengertian Transportasi

Dalam proses perkembangan transportasi terlihat suatu pengaruh yang sangat besar dalam hal hubungan timbal balik antara peradaban dan aktivitas perdagangan. Menurut Nasution (1996), transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana tempat pengangkutan dimulai) ke tempat tujuan (kemana kegiatan pengangkutan diakhiri), sehingga transportasi adalah bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu.

Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Peran Pelabuhan

Peran pelabuhan sangat terkait dengan aspek perencanaan pembangunan dan manajemen karena adanya interaksi antar daerah/pulau. Peran dan fungsi pelabuhan sangat penting dalam perdagangan dan pembangunan regional, nasional, dan internasional, yaitu sebagai pintu gerbang keluar/masuk barang dan penumpang ke dan dari suatu daerah dimana pelabuhan tersebut berada. Pelabuhan menurut perannya merupakan :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya.

2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
3. Tempat kegiatan alih moda.
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.
5. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan barang
6. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

Pengertian Infrastruktur

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) infrastruktur adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek, dsb). Menurut Grigg (1988) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Pengertian ini merujuk pada infrastruktur sebagai suatu sistem. Dimana infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain.

Infrastructure Port of Busan, South Korea

Pelabuhan yang dikenal juga dengan nama *Port of Pusan* ini memiliki ukuran luas terbesar dari ukuran luas wilayah kota di Korea Selatan. Letaknya persis di bagian muara Sungai Naktong serta menghadap ke jalur lalu lintas perdagangan laut (Samudera Pasifik). *Port of Busan* termasuk menjadi pelabuhan penghubung di Samudera Pasifik. Kabar terakhir, pelabuhan ini akan dikembangkan perluasan dan kapasitasnya yang baru akan rampung pada tahun 2015.

TABEL I.
FACILITY PORT OF BUSAN, SOUTH KOREA

Port Detail			
Port Authority:	Busan Port Authority	UN/LOCODE:	
Address:		Port Type:	Seaport
Web Site:		Port Size:	Large
Latitude:	35° 5' 53' N	Max Draft:	12 m
Longitude:	129° 2' 8' E		

Water Depth	
Channel:	36 - 40 feet 11 - 12.2 meters
Cargo Pier:	21 - 25 feet 6.4 - 7.6 meters
Mean Tide:	1 foot
Anchorage:	16 - 20 feet 4.9 - 6.1 meters
Oil Terminal:	21 - 25 feet 6.4 - 7.6 meters

Lift & Cranes	
100+ Ton Lifts:	Yes
50-100 Ton Lifts:	Yes
25-49 Ton Lifts:	Yes
0-24 Ton Lifts:	Yes
Fixed Cranes:	Yes
Mobile Cranes:	Yes
Floating Cranes	

Pilotage	
Compulsory:	Yes
Available:	Yes
Advisable:	Yes
Local Assist:	

Tugs	
Assist :	Yes
Salvage :	--

Entrance Restriction	
Tide:	No
Overhead Limit:	--
Swell:	No

Port Service	
Longshore:	Yes
Electrical Repair:	
Steam:	
Electrical:	Yes
Navigation Equipment:	

Supplies	
Provisions:	Yes
Fuel Oil:	Yes
Deck:	Yes
Water:	Yes
Diesel Oil:	Yes

Other:	--
--------	----

Quarantine	
Pratique:	Yes
Other:	--
Deratt Cert:	Yes

Communication	
Telephone:	Yes
Radio:	Yes
Air:	Yes
Telegraph:	Yes
Radio Tel:	Yes
Rail:	Yes

Engine:	Yes
---------	-----

Loading & Unloading	
Wharves:	Yes
Med Moor:	--
Ice:	--
Anchor:	--
Beach:	--

Repairs, Drydock, Railway & Other Services	
Ship Repairs:	Moderate
Marine Railroad Size:	--
Degauss:	--
Drydock Size:	Medium
Garbage Disposal:	Yes
Dirty Ballast:	Yes

Horbor Characteristics	
Harbor Size:	Large
Shelter:	Good
Maximum Vessel Size:	Over 500 feet in length
Harbor Type:	Coastal Breakwater
Turning Area:	Yes
Good Holding Ground :	Yes

Sumber : searates.com, 2015

Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta

Terletak di Jakarta Utara, Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan dan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan ini menangani lebih dari 30% komoditi Non Migas Indonesia, disamping itu 50% dari seluruh arus barang yang keluar/masuk Indonesia melewati pelabuhan ini. Karenanya Tanjung Priok merupakan barometer perekonomian Indonesia.

Fasilitas intermoda yang lengkap di pelabuhan ini mampu menghubungkan Tanjung Priok dengan seluruh kota di Indonesia. Dengan teknologi dan fasilitas modern, Tanjung Priok telah mampu melayani kapal-kapal generasi mutakhir yang secara langsung menuju ke berbagai pusat perdagangan internasional (*direct call*).

Pengembangan pelabuhan ini diarahkan mampu mengantisipasi percepatan bongkar muat barang melalui penyediaan dan kelengkapan fasilitas pelayanan spesialisasi. Pembangunan inner road, pelebaran alur dan pintu gerbang masuk kapal (menjadi *two way traffic*) dan pendalaman alur hingga mencapai -14 m LWS merupakan prioritas program yang dilakukan. Berikut informasi dan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.

TABEL II.
FASILITAS PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Port Detail			
Port Authority:	Indonesia Port Corp II	UN/LOCODE:	
Address:		Port Type:	Seaport
Web Site:		Port Size:	Large
Latitude:	-6° -6' -3' S	Max Draft:	11 m
Longitude:	106° 53' 27' E		

Water Depth	
Channel:	36 - 40 feet 11 - 12.2 meters
Cargo Pier:	11 - 15 feet 3.4 - 4.6 meters
Mean Tide:	2 feet
Anchorage:	26 - 30 feet 7.1 -

Lift & Cranes	
100+ Ton Lifts:	Yes
50-100 Ton Lifts:	
25-49 Ton Lifts:	
0-24 Ton Lifts:	Yes

Pilotage	
Compulsory:	Yes
Available:	Yes
Advisable:	Yes
Local Assist:	

Oil Terminal:	9.1 meters 26 - 30 feet 7.1 - 9.1 meters	Fixed Cranes:			
Tugs		Mobile Cranes:	Yes		
Assist :	Yes	Floating Cranes			
Salvage :	--	Port Service		Supplies	
Entrance Restriction		Longshore:	Yes	Provisions:	Yes
Tide:	Yes	Electrical Repair:	Yes	Fuel Oil:	Yes
Overhead Limit:	--	Steam:	No	Deck:	Yes
Swell:	No	Electrical:	Yes	Water:	Yes
Other:	Yes	Navigation Equipment:	Yes	Diesel Oil:	Yes
Quarantine		Communication		Engine:	Yes
Pratique:	Yes	Telephone:	Yes	Loading & Unloading	
Other:	Yes	Radio:	Yes	Wharves:	Yes
Deratt Cert:	Yes	Air:	Yes	Med Moor:	--
Repairs, Drydock, Railway & Other Services		Telegraph:	Yes	Ice:	--
Ship Repairs:	Major	Radio Tel:	Yes	Anchor:	--
Marine Railroad Size:	Medium	Rail:	Yes	Beach:	--
Degauss:		Harbor Characteristics			
Drydock Size:	Medium	Harbor Size:	Large		
Garbage Disposal:	Yes	Shelter:	Excellent		
Dirty Ballast:	Yes	Maximum Vessel Size:	Over 500 feet in length		
		Harbor Type:	Coastal Breakwater		
		Turning Area:	Yes		
		Good Holding Ground :	Yes		

searates.com, 2015

ANALISIS

Fasilitas Pokok dan Penunjang Pelabuhan Panjang

Fasilitas dermaga yang terdapat di pelabuhan harus mendukung kegiatan bongkar/muat dan sesuai dengan kebutuhan pelabuhan maupun pengguna jasa. Fasilitas yang mendukung kegiatan bongkar/muat belum tentu sesuai dengan kebutuhan para pengguna jasa pelabuhan. Fasilitas Pelabuhan Panjang saat ini terdiri dari Dermaga Umum dan Termaga Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

TABEL III.
FASILITAS DERMAGA TERMINAL KONVENSIIONAL PELABUHAN PANJANG

Port Detail			
Port Authority:	Indonesia Port Corp II	UN/LOCODE:	
Address:		Port Type:	Seaport
Web Site:		Port Size:	Small
Latitude:	-5° -27'0" N	Max Draft:	-- m
Longitude:	105° 17' 60" E		

Water Depth		Lift & Cranes		Pilotage	
Channel:	36 - 40 feet 11 - 12.2 meters	100+ Ton Lifts:		Compulsory:	Yes
Cargo Pier:	26 - 30 feet 7.1 - 9.1 meters	50-100 Ton Lifts:	Yes	Available:	Yes
Mean Tide:	3 foot	25-49 Ton Lifts:	Yes	Advisable:	Yes
Anchorage:	21 - 25 feet 6.4 - 7.6 meters	0-24 Ton Lifts:	Yes	Local Assist:	Yes

Oil Terminal:	16 - 20 feet 4.9 – 6.1 meters	Fixed Cranes:			
Tugs		Mobile Cranes:	Yes		
Assist :	Yes	Floating Cranes			
Salvage :	--	Port Service		Supplies	
Entrance Restriction		Longshore:	No	Provisions:	Yes
Tide:	No	Electrical Repair:	No	Fuel Oil:	No
Overhead Limit:	--	Steam:	No	Deck:	
Swell:	No	Electrical:	No	Water:	Yes
Other:	--	Navigation Equipment:	Yes	Diesel Oil:	
Quarantine		Communication		Engine:	
Pratique:	Yes	Telephone:	Yes	Loading & Unloading	
Other:	--	Radio:	Yes	Wharves:	Yes
Deratt Cert:	Yes	Air:	Yes	Med Moor:	--
Repairs, Drydock, Railway & Other Services		Telegraph:	Yes	Ice:	--
Ship Repairs:	Limited	Radio Tel:		Anchor:	--
Marine Railroad Size:	Small	Rail:	Yes	Beach:	--
Degauss:	--	Harbor Characteristics			
Drydock Size:		Harbor Size:	Small		
Garbage Disposal:		Shelter:	Good		
Dirty Ballast:	No	Maximum Vessel Size:	Over 500 feet in length		
		Harbor Type:	Coastal Breakwater		
		Turning Area:	Yes		
		Good Holding Ground :			

searates.com, 2015

Fasilitas Penunjang Lainnya

Sebagai suatu pelabuhan yang bertaraf internasional selain fasilitas pokok dan fasilitas penunjang yang harus ada pada suatu pelabuhan untuk memperlancar kegiatan bongkar/muat diperlukan juga fasilitas penunjang lainnya dalam bentuk jaminan keamanan di perairan dan di daratan.

Kalo di laut kita punya kapal tug boat sama pilot, nah itu untuk jemput sama nganter kapal yang mau bongkar muat sama kapal yang mau berangkat dari sini. Kita juga ada kerjasama sama Adpel, Polair, Angkatan Laut, sama KP3. Kita juga sudah ada kapal patroli dari instansi terkait kecuali KP3, kalo KP3 untuk penindakan kriminal di darat. (PM/FS/02/02/13)

Hal ini sesuai dengan amandemen terhadap SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*) yang pada hakikatnya adalah tentang keselamatan jiwa di laut, amandemen terhadap SOLAS ditetapkan melalui konferensi pada bulan Desember 2002 oleh *Internasional Maritime Organization (IMO)*. IMO adalah otoritas penetapan standar global untuk keselamatan, keamanan dan kinerja lingkungan pelayaran internasional. Dengan amandemen ini maka SOLAS juga mencakup keamanan (*Security*) dan Pelabuhan (Darat). Hasil dari amandemen ini adalah suatu ketentuan yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security)*. *ISPS Code* merupakan peraturan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

ISPS Code terdiri dari Bagian A dan Bagian B. Bagian A berisi tentang persyaratan wajib untuk pemerintah, kapal/perusahaan, dan fasilitas pelabuhan. Bagian B berisi pedoman, latar

belakang, pemenuhan dan bantuan. Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961.

Tanggung jawab sebagai anggota IMO, jika :

1. *Coastal State* (Negara Pantai), menyediakan rambu-rambu navigasi pelayaran, melaksanakan SAR, memberikan tanda-tanda bahaya bagi keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran, dan kecelakaan kapal, melakukan investigasi terhadap kejadian pencemaran, memberikan pelayanan hidrografi dan pelayanan sistem pelaporan kapal.
2. *Port State* (Negara Pelabuhan) melakukan inspeksi dan pengawasan terhadap kapal-kapal asing yang masuk pelabuhan, menyediakan fasilitas penampungan limbah (*reception facilities*) dan menyampaikan laporan.
3. *Flag State* (Negara Bendera), menerbitkan sertifikat, memberikan persetujuan, melaksanakan survei, memberikan pengakuan sertifikat, memonitor dan mengaudit organisasi yang diberi limpahan wewenang, melaksanakan investigasi, monitoring, verifikasi, merekrut surveyor dan menyampaikan laporan. (*bagian hukum Ditjen Hubla*).



Sumber :Hasil analisis, 2015

GAMBAR 4.
SITE PLAN PELABUHAN PANJANG SEBAGAI PELABUHAN CARGO
BERTARAF INTERNASIONAL

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian dan analisis untuk mengetahui pengembangan infrastruktur Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan *cargo* bertaraf internasional, maka dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Panjang dapat dikatakan sebagai pelabuhan *cargo* bertaraf internasional sesuai dengan kebijakan pemerintah mengenai Rencana Induk Pelabuhan. Pengembangan infrastruktur pelabuhan seharusnya menjadi kebijakan yang berdampak positif khususnya bagi transportasi laut yang nantinya akan berdampak pada ketepatan dan kecepatan pelayanan kapal di pelabuhan.

Infrastruktur Pelabuhan Panjang telah memenuhi persyaratan minimum pelabuhan *cargo* bertaraf internasional yang ditetapkan oleh IMO. Selain persyaratan minimum tersebut Pelabuhan Panjang juga memiliki infrastruktur (fasilitas) penunjang baik dipelabuhan maupun di daratan. Fasilitas penunjang di perairan diantaranya kedalaman laut yang mencukupi untuk kapal lokal maupun asing, alur pelayaran, area manuver kapal, *tug boat*, *pilot boat* dan *service boat*, sedangkan fasilitas penunjang daratan diantaranya fasilitas bongkar/muat, area penumpukan petikemas, gudang, tempat parkir kendaraan, tenaga kerja, dan pedestrian.

Namun untuk menjadikan Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan *cargo* bertaraf internasional terutama di terminal konvensional, Pelabuhan Panjang harus menambah infrastruktur dan fasilitas penunjang. Infrastruktur tersebut adalah lapangan penumpukan, gedung perkantoran (perbankan) dan pos telekomunikasi, reaktivasi kereta api untuk mengangkut batubara, *gangway* untuk jalur penumpang tol laut. Sedangkan untuk fasilitas pelabuhan hendaknya di pindahkan lokasinya, salah satu fasilitas tersebut antara lain tempat bersandarnya *tug boat*, *pilot boat*, dan *service boat*.

Dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan di Pelabuhan Panjang terdapat kendala dalam pelaksanaannya, kendala dalam pengembangan infrastruktur Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan *cargo* bertaraf internasional ditemui pada reaktivasi kereta api berupa belum tercapainya MoU antara PT. Pelindo II Cabang Panjang dengan PT. Kereta Api Indonesia, adanya penolakan dari para pengemudi truk karena akan mengurangi penghasilan para pengemudi truk. Penambahan *gangway* di dermaga B akan menimbulkan perubahan pelabuhan dari segi penggunaannya, selain itu apabila kapal tol laut melakukan bongkar muat di Dermaga tersebut akan mengganggu kegiatan bongkar muat barang sehingga mengurangi volume bongkar muat barang.

Sementara itu fasilitas perairan pelabuhan yang hendaknya di kembangkan antara lain, pemindahan lokasi sandar *tug boat*, *pilot boat* dan *service boat*. kendala yang dihadapi adalah dapat mengakibatkan tubrukan kapal dikarenakan meningkatnya volume kapal yang keluar masuk di dermaga tersebut. Kemudian alur masuk pelabuhan, dimulai dari perairan lepas pantai sampai ke kolam pelabuhan, salah satu kendalanya adalah diperlukan tenaga ahli untuk menentukan pemisahan alur pelayaran dan pembagian peruntukan kolam pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Pemerintah RI. 2008. *Undang Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Presiden Republik Indonesia.
- Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*
- Internasional Ship and Port Facility Security (ISPS Code) and SOLAS Amandemens 2002*.
- Muhadjir, Noeng. 1996. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Ketiga. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Grigg, N.S. 1988. *Infrastructure Engineering an Management*, McGrawHill: New York.
- Hesse, M. 2008. *The City as a Terminal: The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, Aldershot, UK: Ashgate.
- Jean-Paul Rodrigue . 2009. *Intermodal Terminals, Mega Ports and Mega Logistics: Department of Global Studies & Geography Hofstra University Hempstead, New York 11549, USA at: http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/148659_1_En_49_Chapter_OnlinePDF.pdf*. Diakses pada tanggal 13 Maret 2015.

Haddad, A. Eduardo et al. 2010. *Regional Effects of Port Infrastructure: A Spatial CGE Application to Brazil*.

González and Trujillo. 2007. *Reforms and infrastructure efficiency in Spain's container ports*.

http://www.searates.com/port/pusan_kr.htm Diakses 18 April 2015

<http://gisis.imo.org/ISPS/Default.aspx?Country=IDN>