

BAB I

PENDAHULUAN

I.I Latar Belakang

Perkembangan perekonomian di Indonesia akhir-akhir ini menunjukkan adanya peningkatan. Pelaksanaan otonomi daerah dan pengaruh globalisasi di sektor perdagangan diperkirakan akan memicu peningkatan kegiatan ekonomi, serta akan mengembangkan potensi-potensi yang dimiliki oleh setiap daerah. Dampak selanjutnya akan terjadi peningkatan arus komoditas baik barang maupun mobilitas manusia / penumpang. Hal tersebut memerlukan dukungan jasa pelayanan transportasi yang memadai baik darat, laut, dan udara. Indonesia sebagai negara kepulauan, maka transportasi laut menjadi hal yang strategis, sehingga moda transportasi laut menjadi hal yang sangat penting, terutama untuk mengangkut dan mendistribusikan komoditas antar pulau (dalam negeri) maupun kegiatan ekspor-impor (perdagangan luar negeri).

Sistem transportasi laut sebagai bagian / sub sistem dari Sistem Ttransportasi Nasional (SISTRANAS) juga berperan sebagai komponen penunjang dan penggerak dinamika pembangunan bangsa, penunjang perkembangan wilayah, juga akan memantapkan wawasan nusantara dan hubungan internasional. Mengingat perannya yang sangat besar maka dituntut terciptanya sistem transportasi laut yang efektif dan efisien. Efektif berarti bahwa sistem transportasi laut tersebut harus mempunyai kapasitas yang cukup, terpadu, tertib, teratur, lancar, cepat, tepat, selamat, dan nyaman. Efisien berarti bahwa harus memberikan utilitas yang tinggi, beban publik yang relatif rendah, dengan biaya yang terjangkau.

Pelabuhan sebagai salah satu komponen atau sub sistem transportasi laut adalah merupakan titik simpul dimana pergerakan komoditas baik barang maupun manusia / penumpang menggunakan moda laut dimulai, transit, atau diakhiri. Pelabuhan juga berperan sebagai tempat peralihan moda (intermoda) dari moda darat

ke moda laut atau sebaliknya. Tercapainya sistem transportasi laut yang efektif dan efisien juga harus ditunjukkan oleh kinerja pelabuhan yang antara lain diwujudkan dalam pelayanan kapal dan pelayanan komoditas (barang atau penumpang). Melalui keluar dan masuknya kapal-kapal (moda transportasi laut) di pelabuhan, sehingga pelabuhan merupakan pintu gerbang bagi upaya pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah.

Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di kawasan Pulau Jawa bagian selatan (khususnya Jawa Tengah, Jawa Barat, dan Daerah Istimewa Yogyakarta/DIY) maka perlu ditingkatkan peran Pelabuhan Cilacap untuk pelayanan kapal maupun pelayanan barang.



Gambar 1 Lokasi Pelabuhan Cilacap

Pelabuhan Cilacap ditinjau dari letak geografis merupakan satu-satunya pelabuhan samudera yang berlokasi di pantai selatan Pulau Jawa, tepatnya di Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah.

Kedudukannya sangat strategis sebagai pendukung transportasi laut kearah timur sampai benua Australia, kearah barat yaitu Pulau Sumatera dan Asia Selatan. Kondisi-kondisi tersebut yang melatarbelakangi penulis untuk mengkaji suatu topik dengan judul “Tinjauan Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan Cilacap”.

I.2 Perumusan Masalah

Pergerakan komoditas / barang dari dan ke Provinsi Jawa Tengah, DIY, dan wilayah Provinsi Jawa Barat bagian timur saat ini dapat dilakukan dengan moda transportasi darat, laut, maupun udara. Untuk moda transportasi darat dari dan kearah timur melalui wilayah Provinsi Jawa Timur, dari dan kearah barat melalui wilayah Provinsi Jawa Barat. Untuk moda transportasi laut dapat melalui Pelabuhan Semarang, Pelabuhan Tegal, dan Pelabuhan Cirebon untuk lintas jalur pantai utara Pulau Jawa (Pantura). Lintas jalur pantai selatan Pulau Jawa hanya ada Pelabuhan Cilacap saja.

Pelabuhan-pelabuhan tersebut di atas hanya Pelabuhan Semarang di lintas utara dan Pelabuhan Cilacap di lintas selatan yang mempunyai peran yang sangat besar dalam melayani bong kar-muat barang untuk wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya. Jalur transportasi saat ini yang menunjang distribusi barang di Pulau Jawa tersebut adalah adalah jalur lintas pantai utara dengan tingkat kepadatan lalu-lintas yang sangat tinggi. Kepadatan yang sangat tinggi tersebut berakibat kepada menambah lama waktu pengiriman barang, meningkatnya biaya pengiriman barang, dan meningkatnya angka kecelakaan. Oleh karenanya perlu ditingkatkan peran jalur alternatif yaitu jalur selatan untuk mengurangi beban jalur pantura.

Dengan meningkatkan fasilitas pelabuhan di Cilacap maka pengguna jasa pelabuhan akan mempunyai alternatif dalam menghadapi kesibukan Pelabuhan Semarang. Cilacap merupakan alternatif bagi jalur lalu-lintas Pulau Jawa melalui pantai selatan. Hal tersebut dikaitkan dengan adanya pelabuhan laut yang secara geografis memiliki beberapa keuntungan/keunggulan, antara lain:

1. Pelabuhan Cilacap adalah satu-satunya pelabuhan samudera yang berada di Pulau Jawa bagian selatan dan berhadapan langsung dengan Benua Australia, Sumatera, dan Asia Selatan. Sehingga Pelabuhan Cilacap berfungsi sebagai pintu gerbang keluar-masuk barang-barang dari dan ke Jawa Tengah bahkan Pulau Jawa.
2. Merupakan pelabuhan alam yang letaknya sangat ideal dikarenakan terlindung oleh Pulau Nusakambangan, sehingga sangat aman dan tenang dari gangguan gelombang Samudera Indonesia, tanpa pemecah gelombang (*break water*) buatan.
3. Kedalaman kolam pelabuhan yang memadai untuk bersandarnya kapal-kapal samudera, dengan tingkat endapan lumpur (*sedimentasi*) yang relatif kecil.

Indikasi di daerah/wilayah pendukung (*hinterland*) Pelabuhan Cilacap menunjukkan peningkatan yang cukup jelas dalam bidang industri dan perdagangan. Peningkatan tersebut ditunjukkan oleh peningkatan komoditas ekspor yaitu semen clinker. Peningkatan komoditas impor berupa biji gandum, gypsum, ternak (sapi), dan minyak mentah.

Daerah-daerah pendukung (*hinterland*) yang mempunyai potensi dan diperkirakan telah dan akan menggunakan jasa pelayanan Pelabuhan Cilacap antara lain:

Jawa Tengah:

1. Kabupaten Cilacap
2. Kabupaten Banyumas
3. Kabupaten Purbalingga
4. Kabupaten Banjarnegara
5. Kabupaten Kebumen
6. Kabupaten Purworejo

Jawa Barat:

7. Kabupaten Tasikmalaya
8. Kota Tasikmalaya
9. Kabupaten Ciamis
10. Kabupaten Pangandaran
11. Kota Banjar

Daerah Istimewa Yogyakarta:

12. Kabupaten Bantul
13. Kabupaten Gunung Kidul
14. Kabupaten Kulon Progo
15. Kabupaten Sleman
16. Kota Yogyakarta

Hasil evaluasi infrastruktur transportasi yang ada menunjukkan daerah Cilacap mempunyai akses yang cukup baik ke arah utara, timur, maupun barat melalui jalan arteri dengan kondisi baik. Selain jalan arteri, daerah Cilacap terdapat perlintasan/persimpangan jalur kereta api Cirebon-Yogyakarta dan Bandung-Yogyakarta.

Pergerakan arus barang baik perdagangan dalam negeri (antar pulau) maupun perdagangan luar negeri (ekspor-impor) melalui Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Cilacap Tahun 2014, sebagai berikut:

Tabel 1 Bongkar-Muat Barang Tahun 2014

Pelabuhan	Dalam Negeri (Antar Pulau)		Luar Negeri	
	Bongkar (Ton)	Muat (Ton)	Impor (Ton)	Ekspor (Ton)
Semarang	5.927.466	351.259	2.402.374	2.743.394
Cilacap	10.014.154	7.397.451	11.223.951	2.878.688

Melihat tabel di atas menunjukkan bahwa Pelabuhan Cilacap mempunyai peran yang sangat besar dalam melayani pengiriman barang-barang dari dan ke Provinsi Jawa Tengah dan sekitarnya.

Jumlah kapal-kapal sebagai komponen dan alat/moda transportasi laut yang berkunjung ke Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Cilacap Tahun 2014 sebagai berikut:

Tabel 2 Kunjungan Kapal Tahun 2014

Pelabuhan	Dalam Negeri		Luar Negeri		Dalam & Luar Negeri	
	Unit	GT	Unit	GT	Unit	GT
Semarang	3.317	9.238.664	1.026	11.772.408	4.343	21.011.072
Cilacap	917	12.655.223	337	10.511.370	1.254	23.166.393

Dari tabel di atas terlihat bahwa jumlah unit kapal yang mengunjungi Pelabuhan Cilacap lebih sedikit dibanding kapal-kapal yang mengunjungi Pelabuhan Semarang. Namun apabila dilihat jumlah *Gross Tonnage* (GT) di Pelabuhan Cilacap lebih besar, hal tersebut menunjukkan bahwa kapal-kapal yang mengunjungi Pelabuhan Cilacap mempunyai ukuran rata-rata lebih besar dibanding kapal-kapal yang mengunjungi Pelabuhan Semarang.

Selain mempunyai keunggulan dan keuntungan secara geografis, namun Pelabuhan Cilacap juga mempunyai kelemahan-kelemahan, antara lain:

1. Terletak di pantai selatan Pulau Jawa, maka kapal-kapal yang akan menuju Pelabuhan Cilacap harus melewati jalur pelayaran Samudera Indonesia yang rata-rata ombak/gelombang relatif besar, sehingga hanya kapal-kapal yang berukuran relatif besar yang berani melintasi jalur tersebut.
2. Di sepanjang pantai selatan Pulau Jawa tidak ada pelabuhan sekelas Pelabuhan Cilacap, hal tersebut menyebabkan tidak menguntungkan untuk pelayaran teratur (*liner*), sehingga kapal-kapal yang berkunjung selama ini dengan pelayaran *tramper* (*carter*).

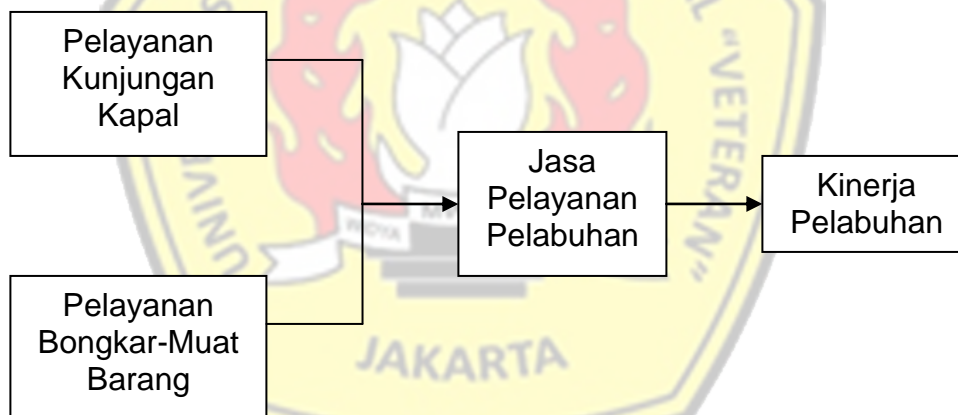
Dari uraian di atas terdapat dua permasalahan yang perlu mendapat perhatian:

1. Bagaimana memaksimalkan pelayanan barang khususnya pada pelaksanaan bongkar muat dan penyimpanannya.
2. Bagaimana memaksimalkan pelayanan kapal yang berkunjung dari kapal masuk sampai keluar pelabuhan.

1.3. Tujuan Penelitian

Permasalahan yang ditimbulkan dalam meningkatkan jasa pelayanan kapal dan pelayanan barang (bongkar-muat) di Pelabuhan Cilacap diuraikan dalam tujuan penelitian ini, yaitu:

1. Meningkatkan jasa pelayanan kapal yang berkunjung;
2. Meningkatkan jasa pelayanan bongkar-muat barang.



Gambar 2 Alur Jasa Pelayanan Pelabuhan

1.3. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran singkat mengenai materi yang disusun dalam skripsi ini maka penulis menyusunnya dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Yang terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, dan tujuan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Berisi tentang materi berupa landasan teori-teori tentang pengertian pelabuhan, pengertian tentang pelayanan, pelayanan jasa pelabuhan, tipe-tipe muatan di kapal baik menurut kondisi fisik maupun menurut bentuk waktu dikapalkan, serta efisiensi dan produktivitas pelabuhan

BAB III Metodologi Penelitian

Menguraikan tentang diagram alur penelitian dengan tahap-tahap identifikasi masalah, studi pustaka, pengumpulan data dan pengolahan data, analisis jumlah kunjungan kapal dan bongkar-muat barang, hasil dan pembahasan, serta kesimpulan.

BAB IV Hasil dan Pembahasan

Menganalisis dan membahas tentang profil pelabuhan, struktur organisasi, data umum pelabuhan, fasilitas pelabuhan, kunjungan kapal, arus barang dan komoditas perdagangan, operasional pelayanan, perkiraan kunjungan kapal dan arus barang tahun 2015 s/d 2019, serta meningkatkan pelayanan jasa pelabuhan.

BAB V Penutup

Menguraikan kesimpulan dan saran