

# DASAR-DASAR KEPELABUHANAN



**Andi Prasetiawan, S.SiT**

**Dr. Winarno, S.ST., MH**

**Nur Rohmah, SE., MM**



**Penerbit Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Jl. Singosari 2A Semarang

Telp. 024-8311527 (ext.230)

Email : [pipperustakaan@gmail.com](mailto:pipperustakaan@gmail.com)



# **DASAR-DASAR KEPELABUHANAN**

**Andi Prasetiawan, S.SiT**  
**Dr. Winarno, S.ST., MH**  
**Nur Rohmah, SE., MM**

# HAK CIPTA

## DASAR-DASAR KEPELABUHANAN

**Andi Prasetiawan, S.SiT**

**Dr. Winarno, S.ST., MH**

**Nur Rohmah, SE., MM**

.....  
*Desain Cover* : Rezha Candra Yudhistira S.Kom

*Setting/Lay-Out* : Rezha Candra Yudhistira S.Kom

.....  
Diterbitkan oleh:

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Jl. Singosari 2A Semarang, Telp. 024-8311527 (ext.230)

Email : pippetpustakaan@gmail.com

.....  
ISBN : 978-602-5694-17-2

.....  
Cetakan I : September 2017

Cetakan II : Juni 2018

.....  
Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari Penerbit. Buku ini digunakan terbatas untuk peserta diklat di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan tidak diperjualbelikan.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penyusun panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas karunia-Nya buku “DASAR-DASAR KEPELABUHANAN“ ini dapat terselesaikan. Buku ini disusun agar dapat digunakan sebagai referensi bagi Mahasiswa/Taruna di Perguruan Tinggi bidang pelayaran khususnya Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Buku ini diharapkan dapat menambah wawasan pembaca aktifitas pelabuhan sebagai salah satu simpul dari mata rantai distribusi barang.

Sebagai Negara kepulauan, transportasi laut di Indonesia memegang peranan sangat penting. Sebagian besar barang hasil lindustri maupun komoditi yang dihasilkan didistribusikan melalui laut. Untuk itulah diperlukan sumber daya mampu mengelola dengan sebaik-baiknya karena majunya pelabuhan turut menentukan majunya suatu wilayah.

Penyusun mengucapkan terima kasih kepada banyak pihak yang turut membantu memberikan dukungan demi terselesaikannya buku ini. Penyusun berharap buku ini banyak membawa manfaat bagi semua pihak yang terlibatdalam sistem transportasi laut di Indonesia. Kritik dan saran sangat penyusun harapkan untuk kesempurnaan buku ini dimasa mendatang.

Semarang, Juni 2018

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi.....	iv
BAB I GAMBARAN UMUM PELABUHAN.....	1
BAB II PENGERTIAN PELABUHAN.....	3
BAB III PERAN PELABUHAN.....	5
A.PERAN PELABUHAN.....	5
B.FASILITAS PELABUHAN.....	8
BAB IV KINERJA PENGELOLAAN PELABUHAN DI INDONESIA.....	19
BAB V STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PELABUHAN INDONESIA.....	21
A. STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PELABUHAN INDONESIA .....	21
B. PENYELENGGARAAN PELABUHAN.....	23
C. WEWENANG PENYELENGGARA PELABUHAN.....	24
BAB VI TUGAS TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA PELABUHAN.....	27
Daftar Pustaka.....	32

## BAB I

### GAMBARAN UMUM PELABUHAN

#### GAMBARAN UMUM PELABUHAN

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang memiliki beribu-ribu pulau, yang mana sebagian besar Negara Indonesia dikelilingi oleh perairan. Sehingga untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut dibutuhkan sebuah moda transportasi yang dinamakan kapal, untuk kelancaran transportasi tersebut juga dibutuhkan sebuah tempat untuk menyandarkan dan untuk melakukan kegiatan naik turun penumpang, melakukan kegiatan bongkar muat dan sebagainya, atau sering disebut juga sebagai pelabuhan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan 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 antarmoda transportasi. Sehingga pelabuhan memegang peran yang sangat vital/penting terhadap perkembangan perekonomian bangsa.



Gambar 1. Pelabuhan

Dalam Tatanan Kepelabuhan Nasional memuat peran, fungsi, dan hierarki pelabuhan. Pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
  
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang;
- f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

## **BAB II**

### **PENGERTIAN PELABUHAN**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha 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 (UU No.17 Tahun 2008 Pelayaran).

Berdasarkan pengertian diatas, pelabuhan adalah :

1. Daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu
2. Tempat kegiatan pemerintahan (*government*) dan kegiatan pengusaha (*business*)
3. Tempat kapal bersandar,naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang
4. Fasilitas pelabuhan : terminal dan tempat berlabuh kapal
5. Didukung oleh kegiatan penunjang pelabuhan (usaha terkait di pelabuhan).

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan,dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (UU No.17 Tahun 2008 Pelayaran)

Berdasarkan pengertian kepelabuhanan, maka kepelabuhanan merupakan :

1. Kegiatan dalam melaksanakan fungsi pelabuhan.
2. Tujuan untuk kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang
3. Memperhatikan keselamatan dan keamanan berlayar
4. Tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda

#### **A. Fungsi Pelabuhan**

Fungsi dari pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan

5. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang
6. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara

Berdasarkan fungsi pelabuhan tersebut, pelabuhan adalah sangat strategis dan penting sebagai pintu gerbang dalam memasuki wilayah suatu negara dari sisi perairan. Pelabuhan mempunyai peran strategis salah satu indikator maju atau tidaknya suatu negara. Pelabuhan dengan tingkat produktifitas dan efisien yang tinggi , maka pelabuhan tersebut akan memberikan kontribusi terhadap biaya logistik yang kecil.

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

- UU N0.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan,
- PP No. 64 Tahun 2015 perubahan PP No.61 Tahun 2009.
- PP No.51 Tahun 2009 tentang penyelenggaraan pelabuhan laut

## **BAB III**

### **PERAN PELABUHAN**

#### **A. PERAN PELABUHAN**

Dilihat dari peran pelabuhan yang begitu kompleks sehingga pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan pengusaha. Pada dasarnya pelabuhan terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau.

Pelabuhan laut memiliki hierarki antara lain pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan (pengumpan regional dan pengumpan lokal).

##### **a. Pelabuhan utama**

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

Berdasarkan hierarkinya pelabuhan utama di Indonesia pada saat ini terdapat sebanyak 39 (tiga puluh sembilan) Pelabuhan Utama, termasuk di dalamnya 2 (dua) Pelabuhan Utama yang berfungsi sebagai hubungan internasional (Bitung dan Kuala Tanjung). Dalam menetapkan rencana lokasi pelabuhan untuk pelabuhan utama setidaknya dapat berpedoman pada:

1. Kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar internasional;
2. Kedekatan dengan jalur pelayaran internasional  $\pm$  500 mil dan jalur pelayaran nasional  $\pm$  50 mil;
3. Memiliki jarak dengan pelabuhan utama lainnya minimal 200 mil;
4. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
5. Kedalaman kolam pelabuhan minimal -9 mLWS;
6. Berperan sebagai tempat alih muat peti kemas/curah/general cargo/penumpang internasional;
7. Melayani angkutan petikemas sekitar 300.000 TEUs/tahun atau angkutan lain yang setara;
8. Memiliki dermaga peti kemas/curah/general cargo minimal 1 (satu) tambatan,

peralatan bongkarmuat petikemas/curah/general cargo serta lapangan penumpukan/gudang penyimpanan yang memadai.

9. Berperan sebagai pusat distribusi peti kemas/curah/general cargo/penumpang di tingkat nasional dan pelayanan angkutan petikemas internasional.

b. Pelabuhan pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

Pada saat ini terdapat sekurangnya sebanyak 240 (dua ratus empat puluh) pelabuhan yang merupakan pelabuhan pengumpul yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia.

Dalam menetapkan hierarki pelabuhan sebagai pelabuhan pengumpul setidaknya memperhatikan kriteria teknis sebagai berikut:

1. Kebijakan pemerintah yang meliputi pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah;
2. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpul lainnya setidaknya 50 mil;
3. Berada dekat dengan jalur pelayaran nasional  $\pm$  50 mil;
4. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
5. Berdekatan dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota provinsi dan kawasan pertumbuhannasional;
6. Kedalaman minimal -7 mLWS;
7. Memiliki dermaga serbaguna (*multipurpose*) minimal 1 (satu) tambatan dan peralatan bongkar muat;
8. Berperan sebagai pengumpul angkutan peti kemas/curah/general cargo/penumpang nasional;
9. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.

c. Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan

penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Berdasarkan hierarkinya pelabuhan pengumpan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu Pelabuhan Pengumpan Regional (PR) dan Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL), pada saat ini terdapat sekitar 235 Pengumpan Regional dan 726 Pengumpan Lokal.

Dalam penetapannya harus memperhatikan kriteria teknis sebagai berikut:

1. Pelabuhan Pengumpan Regional

- a) Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antarprovinsi;
- b) Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
- c) Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi;
- d) Berperan sebagai pengumpan terhadap Pelabuhan Pengumpul dan Pelabuhan Utama;
- e) Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke Pelabuhan Pengumpul dan/atau Pelabuhan Pengumpan lainnya;
- f) Berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam provinsi;
- g) Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
- h) Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) provinsi;
- i) Berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau  $\pm 25$  mil;
- j) Kedalaman maksimal pelabuhan -7 m LWS;
- k) Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 m;
- l) Memiliki jarak dengan Pelabuhan Pengumpan Regional lainnya 20 – 50 mil.

2. Pelabuhan pengumpan lokal

- a) Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
- b) Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota;
- c) Memiliki luas daratan dan perairan tertentu dan terlindung dari gelombang;
- d) Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) kabupaten/kota;
- e) Berperan sebagai pengumpan terhadap Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan/atau Pelabuhan Pengumpan Regional;

- f) Berperan sebagai tempat pelayanan penumpang di daerah terpencil, terisolir, perbatasan, daerahterbatas yang hanya didukung oleh moda transportasi laut;
- g) Berperan sebagai tempat pelayanan moda transportasi laut untuk mendukung kehidupanmasyarakat dan berfungsi sebagai tempat multifungsi selain sebagai terminal untuk penunpangjuga untuk melayani bongkar muat kebutuhan hidup masyarakat disekitarnya.
- h) Berada pada lokasi yang tidak dilalui jalur transportasi laut regular kecuali keperintisan;
- i) Kedalaman maksimal pelabuhan -4 mLWS;
- j) Memiliki fasilitas tambat dan dermaga dengan panjang maksimal 70 m;
- k) Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan lokal lainnya 5-20mil.

## **B. FASILITAS PELABUHAN**

Dalam menunjang kelancaran kegiatan di suatu pelabuhan diperlukan fasilitas-fasilitas, fasilitas-fasilitas yang ada di suatu pelabuhan dapat menggambarkan baik atau buruknya pelabuhan tersebut. Fasilitas pelabuhan dapat dilihat dari peruntukan wilayahnya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015, rencana peruntukan wilayah dibagi menjadi 2 (dua) yaitu peruntukan wilayah daratan dan peruntukan wilayah perairan, yang mana tiap-tiap peruntukan wilayah terdapat fasilitas pokok dan fasilitas penunjang.

Adapun fasilitas-fasilitas tersebut antara lain:

### a. Peruntukan wilayah daratan

#### 1) Fasilitas pokok

##### a) Dermaga

Dalam melayani kapal-kapal yang masuk di pelabuhan dibutuhkan fasilitas berupa dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat sandar dan tambat guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat, naik turun penumpang, dan/atau kegiatan lainnya.



Gambar 2. Dermaga

b) Gudang lini I

Gudang lini 1 disebut juga *transit-shed* atau *deep-sea godown*. Barang-barang yang ada di dalamnya masih berada dalam pengawasan Bea dan cukai, karena belum menyelesaikan urusan Bea dan cukai atau persyaratan lainnya.



Gambar 3. Gudang Lini I

c) Lapangan penumpukan lini I

Lapangan penumpukan atau biasa disebut *open storage*, merupakan lapangan yang memiliki fungsi sama seperti gudang sebagai tempat untuk menyimpan/meletakkan muatan yang tahan terhadap perubahan cuaca, lapangan penumpukan lini 1 sama halnya seperti gudang lini 1, masih

berada dalam pengawasan Bea dan cukai dan belum menyelesaikan urusan bea dan cukai atas persyaratan lainnya.



Gambar 4. Lapangan penumpukan lini I

d) Terminal penumpang

Terminal penumpang merupakan terminal yang memiliki fungsi untuk melayani kegiatan naik turun penumpang. Sebagai contoh terminal penumpang di Surabaya ini yang memiliki fasilitas di terminal penumpangnya seperti fasilitas di bandar udara.



Gambar 5. Terminal penumpang

e) Terminal peti kemas

Terminal petikemas atau *container* terminal adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard (CY)*), serta peralatan

yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.



Gambar 6. Terminal peti kemas

f) Terminal curah cair

Terminal curah cair merupakan terminal yang dilakukan untuk kegiatan bongkar muat barang cair (*liquid cargo*), yang mana pada terminal curah cair biasanya dilengkapi dengan pipa-pipa dan selang sebagai alat bongkar muat dari dan/atau ke kapal.



Gambar 7. Terminal curah cair.

g) Terminal curah kering

Terminal curah kering adalah terminal untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang curah kering (seperti: beras, pupuk, kedelai, jagung, dll).



Gambar 8. Terminal curah kering

h) Terminal ro-ro

Terminal ro-ro (*roll on, roll-off*) merupakan terminal yang biasanya digunakan untuk kapal-kapal ro-ro, seperti kapal ferry dan kapal pengangkut mobil. Digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang yang berada di atas kendaraan beroda. Contoh terminal ro-ro seperti pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheni dan pelabuhan penyeberangan yang lainnya.



Gambar 9. Terminal Ro-ro

i) *Car terminal*

*Car terminal* merupakan terminal yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang yang berupa mobil. Kapal yang digunakan merupakan kapal khusus pengangkut mobil yang memiliki *rampdoor* (pintu) sebagai alat bongkar muat dari dan/atau ke kapal.



Gambar 10. *Car Terminal*

j) Terminal serba guna

Seperti namanya, terminal multipurpose merupakan terminal yang dapat digunakan untuk kegiatan bongkar/muat dari dan/atau ke kapal baik untuk general cargo, curah cair, curah kering, *container*, dll. Sehingga pada terminal tersebut terdapat alat bongkar muat berbagai jenis sesuai jenis dan kebutuhan untuk kegiatan bongkar muat.



Gambar 11. Terminal Serba Guna

k) Fasilitas penampungan dan pembuangan limbah

Fasilitas penampungan dan pengolahan limbah merupakan pusat pengelolaan limbah di pelabuhan dan dalam kawasan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan. Sesuai dengan ketentuan MARPOL 73/78 dan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No.PK.101/1/4/DJPL-13 tanggal 28 Maret 2013 bahwa setiap pelabuhan harus memiliki dan mulai mempersiapkan fasilitas penampungan limbah atau *Reception Facilities* (RF).



Gambar 11. Fasilitas penampungan dan pembuangan limbah.

l) Fasilitas *bunker*

Fasilitas *bunker* merupakan fasilitas yang disediakan untuk memberikan pelayanan pengisian bahan bakar minyak (BBM) ke kapal. Pengisian BBM bisa menggunakan kapal untuk melakukan pengisian pada kapal yang sedang berlabuh atau bisa menggunakan kendaraan darat seperti *truck* tangki pengisi bahan bakar.



Gambar 12. Fasilitas bunker

- m) Fasilitas pemadam kebakaran  
Fasilitas pemadam kebakaran juga dibutuhkan di pelabuhan bertujuan untuk melakukan pemadaman kebakaran yang timbul di areal pelabuhan, baik kebakaran yang terjadi di daratan maupun kebakaran di kapal yang berada di perairan.
  
  - n) Fasilitas gudang untuk Bahan/Barang Berbahaya dan Beracun (B3).  
Gudang untuk bahan/barang berbahaya dan beracun digunakan untuk menampung sementara muatan atau barang-barang yang menimbulkan bahaya kebakaran atau bahan-bahan zat kimia yang dapat membahayakan lingkungan sekitar. Tempat penampungan muatan berbahaya harus terlindung dan terpisah, dapat tertutup maupun terbuka tergantung dari jenis muatannya.
  
  - o) Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan fasilitas pelabuhan dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
  
  - p) Fasilitas pokok lainnya sesuai perkembangan teknologi.
- 2) Fasilitas penunjang
- a) Kawasan perkantoran  
Kawasan perkantoran dibutuhkan untuk mendukung kelancaran kegiatan kepelabuhanan baik dari sektor pemerintahan maupun dari sektor industri, dll.
  - b) Fasilitas pos dan telekomunikasi.
  - c) Fasilitas pariwisata dan perhotelan.
  - d) Jaringan jalan dan rel kereta api.  
Jaringan jalan dan rel kereta api sangat dibutuhkan dalam kelancaran arus keluar masuknya barang dari dan ke pelabuhan.
  - e) Instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi.

- f) Jaringan air limbah, drainase, dan sampah  
Fasilitas ini dibutuhkan untuk menjaga lokasi/areal pelabuhan tetap bersih dan terhindar dari genangan air akibat hujan.
  - g) Areal pengembangan pelabuhan.  
Areal ini sangat dibutuhkan untuk pengembangan pelabuhan pada sisi daratan yang akan datang baik pengembangan pelabuhan jangka pendek (5 tahun), jangka menengah (10 tahun), dan jangka panjang (20 tahun).
  - h) Tempat tunggu kendaraan bermotor  
Parkir perlu disediakan sesuai kebutuhan supaya tidak mengganggu arus lalu lintas lainnya karena banyaknya kendaraan yang parkir sembarangan.
  - i) Kawasan Industri.
  - j) Kawasan perdagangan.
  - k) Fasilitas umum lainnya antara lain tempat peribadatan, taman, tempat rekreasi, olahraga, jalur hijau, dan kesehatan.
- b. Peruntukan wilayah perairan.
- 1) Fasilitas pokok.
    - a) Alur pelayaran.  
Alur-pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang digunakan sebagai lintasan arus lalu lintas kapal dimana kedalaman, lebar, dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
    - b) Perairan tempat labuh.  
Perairan tempat labuh merupakan tempat dimana kapal diam menunggu waktu merapat ke dermaga.
    - c) Kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal.  
Kolam pelabuhan adalah lokasi di perairan pelabuhan yang merupakan tempat kapal berlabuh dan melakukan bongkar muat serta mengisi perbekalan dengan aman.
    - d) Perairan tempat alih muat kapal.  
Perairan tempat alih muat kapal diperuntukan untuk mengalihkan muatan dari kapal besar ke kapal yang lebih kecil atau sebaliknya. Alih muat kapal juga sering disebut sebagai *ship to ship*.
    - e) Perairan untuk kapal yang mengangkut Bahan/Barang Berbahaya dan

Beracun (B3).

Perairan ini dikhususkan untuk kapal-kapal yang mengangkut barang-barang berbahaya dan beracun.

f) Perairan untuk kegiatan karantina.

Perairan yang digunakan untuk kapal yang harus diperiksa lebih lanjut oleh petugas karantina pelabuhan.

g) Perairan alur penghubung intrapelabuhan.

h) Perairan pandu.

Wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.

i) Perairan untuk kapal pemerintah.

j) Terminal terapung.

## 2) Fasilitas penunjang

a) Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang.

Perairan ini dibutuhkan agar perencanaan pengembangan perairan kedepannya dapat terlaksana, perencanaan pengembangan dibagi menjadi 3 (tiga) tahap, jangka pendek (5 tahun), jangka menengah (10 tahun) jangka panjang (20 tahun).

b) Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal.

Areal kapal ini digunakan untuk perbaikan kapal-kapal yang rusak ditempatkan diluar alur, sehingga tidak mengganggu operasional pelabuhan.

c) Perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar)

Areal perairan ini digunakan untuk kegiatan uji coba kapal yang telah selesai melakukan perbaikan.

d) Perairan tempat kapal mati

Areal ini digunakan untuk menambatkan kapal-kapal mati yang kandas ditempatkan di luar alur pelayaran sehingga tidak mengganggu operasional pelabuhan.

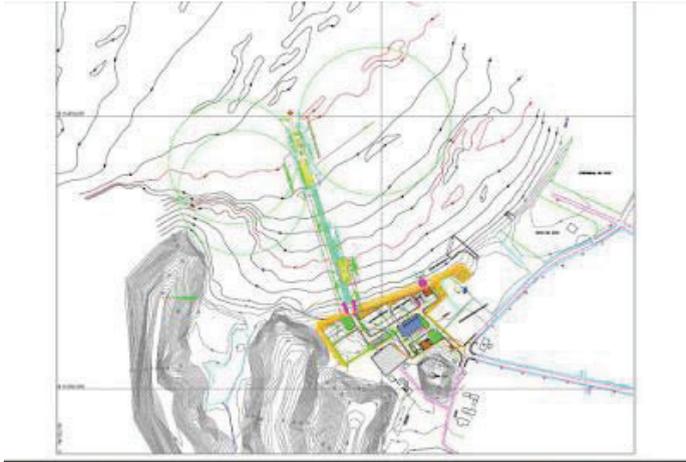
e) Perairan untuk keperluan darurat.

Areal ini dibutuhkan untuk kapal-kapal penolong untuk evakuasi, pemadam dan kegiatan penyelamatan lainnya pada saat terjadi kecelakaan

kapal.

f) Perairan untuk kegiatan kepariwisataan dan perhotelan.

Salah satu contoh peta peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan, fasilitas pokok dan fasilitas penunjang:



Gambar 13. Peta peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan

## BAB IV

### KINERJA PENGELOLAAN PELABUHAN DI INDONESIA

#### KINERJA PENGELOLAAN PELABUHAN DI INDONESIA

Pengelolaan pelabuhan di Indonesia bisa dikatakan masih belum menggembirakan, apalagi membanggakan. Masih banyak pengelolaan yang kurang profesional dari para pengelola pelabuhan, yang dalam hal ini adalah pemerintah. Masih banyak kekurangan yang bisa diidentifikasi oleh para *stakeholders* di bidang pelabuhan ini.

Disamping kekurangan-kekurangan tersebut, ada beberapa masalah-masalah umum yang kerap kali muncul dalam konteks pengelolaan pelabuhan. Masalah-masalah itu ialah antara lain:

- a. Lamanya proses bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia;
- b. Lamanya proses kepabeanan di Indonesia;
- c. Fasilitas pelabuhan yang berkualitas buruk;
- d. Lamanya waktu tunggu di pelabuhan-pelabuhan Indonesia;
- e. Kedalaman pelabuhan di Indonesia yang tidak memenuhi syarat.

Faktanya masih banyak masalah yang dapat diidentifikasi dari pengelolaan pelabuhan. Tetapi 5 masalah-masalah yang ada di atas merupakan masalah-masalah umum yang sering terjadi dalam hal pengelolaan pelabuhan di Indonesia.

Para pengusaha selaku pihak yang paling sering memanfaatkan jasa pelabuhan ini pun kerap kali mengeluh mengenai buruknya sarana dan prasarana dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Salah satu contohnya ialah pada Pelabuhan Tanjung Priok. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, para pengusaha yang barang-barangnya diangkut melalui kontainer melalui pelabuhan Tanjung Priok kerap kali menghadapi lamanya proses bongkar muat di pelabuhan ini. Akibat keterlambatan penanganan cargo, banyak kapal menghindari Tanjung Priok. Untuk keperluan ekspor dan impor, kapal-kapal asing memilih untuk berlabuh di Singapura dan Malaysia. Bank dunia pun mencatat, *system* dan efisiensi pelabuhan di Indonesia sangat buruk. Kondisi ini jelas memperburuk daya saing harga barang Indonesia. Akibatnya, potensi devisa pun menguap ke negara-negara lain yang bertetangga dengan Indonesia.

Masalah lain yang kerap muncul dalam hal pengelolaan pelabuhan di Indonesia adalah lamanya waktu kepengurusan kepabeanan di Indonesia. Hal ini menyebabkan rendahnya minat para investor yang sebagian besar aktivitasnya berhubungan dengan pelabuhan untuk masuk ke Indonesia. Mereka enggan untuk berurusan dengan birokrasi Indonesia yang sangat berbelit-belit. Alasan lainnya ialah karena mereka sadar, dengan birokrasi yang semakin berbelit-belit, hal itu akan mempengaruhi stabilitas dari produk mereka. Karena mereka mau tidak mau mereka pasti akan memperhitungkan biaya-biaya birokrasi Indonesia kedalam produk mereka, yang sudah pasti merupakan sebuah pemborosan dan tidak menambah nilai apa-apa kepada produk yang mereka jual.

Selain itu masalah masalah mengenai buruknya fasilitas-fasilitas yang tersedia di pelabuhan-pelabuhan Indonesia juga merupakan permasalahan umum yang sampai sekarang belum ada penyelesaiannya. Fasilitas-fasilitas pelabuhan di Indonesia banyak yang sudah tua dan juga kurang berfungsi dengan baik karena tidak di *maintain* dengan baik. Hal ini tentu saja sangat mempengaruhi operasional dan citra pelabuhan Indonesia. Jika dibandingkan dengan negara tetangga terdekat kita, Malaysia, Indonesia jauh tertinggal dalam hal ketersediaan fasilitas pelabuhan yang memadai.

Salah satu fasilitas pelabuhan yang kurang memadai adalah kedalaman pelabuhan atau yang ada di Indonesia. Sebagian besar pelabuhan di Indonesia tidak bisa menjaga tingkat kedalaman lautnya sampai 14 meter atau lebih sehingga tidak dapat memenuhi kriteria *deep sea port*. Akibatnya, pelabuhan-pelabuhan-pelabuhan di Indonesia hanya menjadi pengumpan bagi pelabuhan milik beberapa negara tetangga.

Masalah-masalah di atas menyebabkan pengelolaan pelabuhan menjadi tidak efektif. Hal ini berujung pada lamanya waktu tunggu bagi kapal-kapal untuk bersandar di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Pemerintah saat ini dituntut untuk segera memperbaiki masalah ini. Karena pelabuhan mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting dalam pergerakan dan pertumbuhan perekonomian suatu negara.

## BAB V

### STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PELABUHAN INDONESIA

#### A. STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PELABUHAN INDONESIA

Untuk meningkatkan kinerja dari pelabuhan, pemerintah perlu untuk sesegera mungkin mengambil langkah nyata dalam hal penyelesaian masalah-masalah yang dihadapi oleh pelabuhan Indonesia. Ada beberapa cara yang dapat dijadikan sebagai alternatif untuk menyelesaikan permasalahan ini. Namun sebelumnya kita harus menentukan terlebih dahulu prioritas pengembangan pelabuhan yang ada sekarang ini.

Dari semua masalah yang telah disebutkan diatas, masalah yang paling penting untuk diselesaikan terlebih dahulu adalah perbaikan fasilitas yang ada pada pelabuhan. Langkah pertama ialah merevitalisasi pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia. Sedikitnya, pemerintah harus serius mengembangkan 10 pelabuhan utama seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Bitung, Pontianak, Pangkalan Bun, Panjang, dan beberapa pelabuhan yang memiliki posisi strategis. Dengan kedalaman hanya sekitar 13,5 meter, Pelabuhan Tanjung Priok hanya mampu disandari kapal-kapal kecil-menengah. Kapal-kapal itu umumnya merupakan kapal *feeder* dari pelabuhan di Singapura, Malaysia, dan Hongkong. Selama ini, 80-90% kegiatan ekspor-impor melalui pelabuhan di negara lain.

Dengan perbaikan fasilitas-fasilitas pada 10 pelabuhan utama tersebut, diharapkan potensi ekonomi dari pelabuhan Indonesia tidak “menguap” ke negara-negara tetangga lainnya. Tentu hal ini perlu didukung dengan modal besar. Untuk mengembangkan pelabuhan Tanjung Priok, sebagai pengelola, PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II mengaku membutuhkan investasi sekitar Rp. 22 triliun. Dana sebesar itu dibutuhkan untuk memperlebar terminal yang akan dilakukan dalam tiga tahap. Namun nilai investasi itu terbilang kecil dibanding manfaat yang bakal diperoleh kedepan. Angka ini jauh lebih kecil ketimbang defisit neraca pembayaran Indonesia dari sektor pelayaran yang mencapai US\$ 13 miliar per tahun.

Dalam hal perbaikan fasilitas pelabuhan, dalam hal ini kolam pelabuhan, para pengusaha pelayaran mengusulkan kepada pemerintah agar memperdalam kolam pelabuhan di Indonesia hingga 16 meter. Dengan demikian, pelabuhan ini mampu

menampung kapal-kapal bermuatan 6.000 TEUs. Dengan adanya perbaikan kolam pelabuhan tersebut, para pengusaha yakin jika pengelola pelabuhan dapat meningkatkan produktivitas bongkar muat menjadi 20-25 boks kontainer per jam per *crane*. Jika perbaikan (kolam pelabuhan) dapat dilaksanakan merata pada 10 pelabuhan utama di Indonesia, dapat dipastikan produktivitas pelabuhan Indonesia juga akan meningkat.

Masalah lain yang perlu untuk ditangani secara teknis adalah lamanya kepengurusan kepabeanan di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Indonesia memang identik dengan birokrasinya yang berbelit-belit, yang membuka peluang untuk praktek-praktek yang tidak etis seperti korupsi dan pungli.

Hal-hal ini sungguh telah mengurangi nilai tambah bagi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Dengan adanya hal ini, para pengusaha (terutama investor) lebih memilih untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia sebagai tempat untuk kapal-kapal *feeder* mereka. Mereka lebih memilih untuk menempatkan kapal utamanya di pelabuhan-pelabuhan di negara-negara seperti Singapura, Malaysia karena kepengurusan administrasi disana jauh lebih efisien dan efektif. Sudah saatnya Indonesia memanfaatkan potensi ekonomi yang seharusnya menjadi miliknya tersebut.

Langkah yang perlu diambil untuk menyelesaikan permasalahan ini adalah dengan mengubah sistem administrasi pada pelabuhan di Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kinerja yang lambat dari segi administrasi karena terlalu banyak berkas-berkas dan juga birokrat yang harus sebelum sistem dijalankan.

Permasalahan ini dapat diatasi dengan melengkapi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dengan sistem informasi yang memadai. Kemudian perlu dilakukan evaluasi terhadap proporsionalitas dari manajemen di pelabuhan. Jika kita ingin mempercepat jalannya suatu sistem, salah satu caranya ialah menyederhanakan proses dari sistem tersebut tanpa mengesampingkan esensinya. Oleh karena itu praktek-praktek birokratif harus segera dihilangkan guna meningkatkan kinerja pelabuhan dari segi pengelolaan waktu. Tetapi hal yang paling penting untuk diperhatikan adalah pengembangan sumber daya manusia di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

Hal ini penting karena, jangan sampai perampangan angkatan kerja pada pelabuhan justru menurunkan tingkat produktivitas dari pelabuhan itu sendiri. Maka

dari itu diperlukan tenaga-tenaga kerja yang terampil, dalam jumlah yang sesuai kebutuhan, untuk melaksanakan fungsi dan tugas dari pengelolaan pelabuhan. Tentu saja pengembangan keterampilan dalam hal penggunaan teknologi berbasis informasi dan juga yang sifatnya teknikal merupakan prioritas. Karena hal inilah yang mampu mendorong produktivitas.

Namun masalah pelabuhan di Indonesia adalah suatu hal yang kompleks. Diperlukan kesungguhan dari tiap-tiap *stakeholders* yang ada untuk memperbaiki kinerja pelabuhan. Selain itu diperlukan pengukuran yang presisi terhadap tiap strategi yang di terapkan. Agar modal yang besar yang digunakan untuk membangun pelabuhan dapat dipertanggungjawabkan nantinya.

Permerintah tentu saja memegang peran penting untuk hal ini. Pemerintah harus berperan sebagai penyelia yang secara berkala memantau penerapan dari semua strategi yang telah disepakati dan diterapkan. Karena pada umumnya meskipun telah dirumuskan dengan sangat baik, tiap strategi yang ada menjadi kacau saat diimplementasikan. Hal ini tentu saja karena kurangnya koordinasi. Diharapkan pemerintah dapat menjalankan peran ini dengan baik, bukan malah semakin memperburuknya.

## **B. PENYELENGGARAAN PELABUHAN**

Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;

1. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;
2. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
3. Penyediaan dan/pelayanan jasa kepelabuhan;
4. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan;
5. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan;
6. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
7. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
8. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; dan

9. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Penyelenggaraan pertemuan dalam rangka sosialisasi pelabuhan sehat yang di gagas oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Banjarmasin adalah suatu kegiatan yang positif yang ditujukan untuk mewujudkan kondisi pelabuhan yang dapat mencegah segala potensi risiko penyebaran penyakit, gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat pelabuhan yang dinamis sehingga terwujud pelabuhan yang aman, nyaman bersih dan sehat. Oleh karena itu, pelabuhan sebagai pintu masuk negara dalam melakukan aktivitasnya, pelabuhan perlu memperhatikan pengelolaan lingkungan yang bersih dan sehat agar tumbuh dan berkembang rasa aman, nyaman, tertib dan sehat yang merupakan bentuk pelayanan prima sebagai kawasan pusat pertumbuhan ekonomi, yang mengacu pada konsep *ECO port* sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Dari aspek kesehatan masyarakat, media lingkungan (fisik, kimia dan biologis) perlu mendapat perhatian dalam mewujudkan kualitas lingkungan pelabuhan yang sehat sebagai upaya untuk mengawasi agen penyebaran penyakit, media perantara (air, udara, makanan/minuman, faktor penyakit, sampah, limbah dan manusia beserta perilakunya), pengamatan penyakit dan keluhan masyarakat yang terkakit dengan kegiatan di pelabuhan. Hal ini sejalan dengan diberlakukannya *International Health Regulation (IHR) 2005*, dimana Indonesia telah sepakat untuk melaksanakan secara penuh pada Tahun 2014 melalui kegiatan pengawasan/pengamatan penyakit di pelabuhan agar penyakit menular potensial wabah tidak berkembang menjadi kedaruratan kesehatan masyarakat yang meresahkan dunia (*Public Health Emergency of International Concern*).

#### Bahan bacaan

<http://www.kkpbanjarmasin.or.id/index.php/81-berita-slide/127-sosialisasi-penyelenggaraan-pelabuhan-sehat-di-pelabuhan-trisakti-banjarmasin-tahun-2014>  
<http://kanpelkarimunjawa.blogspot.co.id/2011/04/tugas-pokok-fungsi.html>

### C. WEWENANG PENYELENGGARA PELABUHAN

UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, secara gamblang disebutkan syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan

tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan UU untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Sesuai pasal 209 UU No. 17/ 2008 tentang Pelayaran. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang dipimpin oleh seorang kepala mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bertindak selaku Syahbandar sebagai penyelenggara fungsi koordinasi tertinggi di pelabuhan.

Adapun wewenang penyelenggara pelabuhan

1. Mengatur;
2. Mengendalikan;
3. Mengawasi kegiatan kepelabuhanan;
4. Keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan.

Syahbandar memiliki kewenangan, yaitu mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan, memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan, melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, menahan kapal atas perintah pengadilan, dan melaksanakan sijil Awak Kapal, kewenangan itu, setidaknya ada empat kewenangan syahbandar yang tidak diakomodir dalam PP No.61/2009. Kewenangan tersebut meliputi kewenangan pemeriksaan kapal, penerbitan persetujuan berlayar, menahan kapal dan melaksanakan sijil awak kapal.

"Penghapusan sejumlah substansi kewenangan syahbandar itu tergambar jelas dalam PP Kepelabuhanan dengan hanya menyiapkan dua pasal untuk kewenangan syahbandar. Padahal dalam UU No.17/2008, DPR telah menetapkan satu bab khusus dengan 18 pasal yang secara detail mengatur kewenangan, tugas dan fungsi seorang syahbandar.

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Syahbandar ditugaskan memeriksa kapal yang akan berlayar dari pelabuhan perikanan setelah memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran. Syahbandar juga harus memeriksa ulang kapal dan alat tangkap, guna memastikan kapal laik tangkap dan simpan.

#### Bahan bacaan

1. <https://pelabuhansiwabangsalae.wordpress.com/tag/tupoksi-kupp-kelas-iii-siwa/>
2. <https://pelabuhansiwabangsalae.wordpress.com/tag/tupoksi-kupp-kelas-iii-siwa/>

#### Tugas

1. Mencari artikel tentang wewenang penyelenggara pelabuhan.
2. Mempresentasikan tugas tersebut.

## BAB VI

### TUGAS TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA PELABUHAN

#### TUGAS TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA PELABUHAN

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bertindak selaku Syahbandar sebagai penyelenggara fungsi koordinasi tertinggi di pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana telah diuraikan diatas, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;
2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;
3. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
4. Penyediaan dan/pelayanan jasa kepelabuhan;
5. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan;
6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan;
7. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
10. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan konsesi tertentu (PP Nomor 61 bab 1 pasal 1 ayat 30). Reklamasi menurut Permen Kelautan dan Perikanan Indonesia No 17, yaitu kegiatan yang meningkatkan manfaat sumber daya lahan, ditinjau dari sudut lingkungan dan sosial ekonomi, dengan cara pengurugan, pengeringan lahan atau drainase.

5 poin berikut merupakan rangkuman proses reklamasi yang harus diperhatikan:

- a. Kajian ilmiah dan komprehensif lahan reklamasi.

Termasuk beberapa pertimbangan dalam proses reklamasi, seperti:

- 1) Perubahan kelompok hidrodinamika yang diakibatkan perubahan pola arus dan gelombang pada pelaksanaan reklamasi, sehingga dapat mengakibatkan turbiditas perairan.
  - 2) Perubahan kelompok transportasi sedimen yang terjadi karena terganggunya littoral transport yang mengakibatkan adanya erosi di salah satu sisi, dan sedimentasi di sisi lain.
  - 3) Perubahan kelompok air tanah yang terjadi saat penimbunan material reklamasi basah dari laut, hingga air laut yang terperangkap dapat mencemari akuifer air tanah di pesisir.
  - 4) Perubahan kelompok tata air di kawasan daratan yang diakibatkan adanya reklamasi, maka gangguan yang terjadi mengakibatkan bertambah panjangnya lintasan pematasan air, atau penurunan gradien hidraulik aliran air yang ada yang dapat menurunkan kapasitas drainase yang ada sehingga menimbulkan potensi banjir.
- b. Proses reklamasi pada areal berlumpur.

Area ini memerlukan perhatian khusus untuk menghindari beberapa hal berikut:

- 1) Gelombang atau luapan lumpur (*mud wave/mud explosion*), yaitu areal yang mempunyai daya dukung yang rendah karena material dasarnya adalah lumpur.
- 2) Penurunan lahan yang tidak merata yang diakibatkan karena ketebalan lumpur yang tidak sama atau tidak merata.
- 3) Terjadinya likuifaksi yaitu tanah pasir yang kehilangan daya dukung akibat sistem pemadatan yang tidak sempurna, sehingga apabila terjadi getaran atau guncangan misalnya yang diakibatkan oleh gempa, maka lahan reklamasi dapat terbenam dalam tanah. Likuifaksi adalah proses atau kejadian berkurangnya tekanan efektif tanah secara drastis pada pasir halus seragam tidak padat yang terendam air, akibat beban sesaat seperti gempa atau getaran ringan. Beban sesaat tersebut menimbulkan kenaikan tekanan air pori tanah yang cukup besar, tekanan efektif tanah turun (jika mencapai nol, butiran tanah akan melayang) mengakibatkan kapasitas dukung tanah menurun sehingga tidak mampu lagi mendukung beban di atasnya dengan baik. Parameter yang mempengaruhi terjadinya proses likuifaksi adalah jenis

tanah dan gradasi butir (pasir halus, sedang, seragam), tingkat kepadatan (tidak padat), kondisi lingkungan (terendam air), beban sesaat (gempa atau getaran).

c. Tahapan pengerjaan reklamasi.

Dalam proses reklamasi, terdapat beberapa tahapan yang harus mendapat perhatian khusus. Tahapan yang dimaksud antara lain:

- 1) Analisa pengaruh timbunan terhadap keseimbangan hidrologis kawasan.
- 2) Pembuangan lapisan organik yang ada.
- 3) Transportasi material reklamasi.
- 4) Sistem pemadatan.

d. Bangunan pelindung untuk area yang telah direklamasi.

Area yang telah direklamasi membutuhkan pelindung yang baik, mengingat kondisi alam yang terkadang sulit diperkirakan. Beberapa poin yang harus diperhatikan untuk melindungi area reklamasi adalah sebagai berikut.

- 1) Sistem drainase lahan.
- 2) Tembok atau tanggul yang harus berdiri kuat di atas tanah timbunan yang diperkuat dengan konstruksi *steel sheet pile*, *concrete sheet pile* atau sejenis.
- 3) Talud (plengsengan) atau *revetment rip-rap*.

e. Perizinan Reklamasi

Sebelum memulai proses reklamasi, hal penting lainnya adalah perizinan dan undang-undang yang mengatur reklamasi pantai. Menurut Permen Kelautan dan Perikanan Indonesia Nomor 17 bab 2 ayat 2, pemerintah, pemerintah daerah, dan setiap orang yang akan melaksanakan reklamasi di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil wajib memiliki izin lokasi dan izin pelaksanaan reklamasi. Izin lokasi tersebut terdiri atas izin lokasi reklamasi dan izin lokasi sumber material reklamasi.

Proses reklamasi di Indonesia harus mengacu pada berbagai pedoman dan undang-undang yang mengatur reklamasi pantai, antara lain:

- 1) Pedoman perencanaan tata ruang kawasan reklamasi pantai (Peraturan Menteri PU No. 4/PRT/M/2007) yang mencakup penjelasan tentang faktor-

faktor yang harus diperhatikan dalam tahapan-tahapan pelaksanaan kegiatan reklamasi, yaitu aspek fisik, ekologi, sosial ekonomi dan budaya, tata lingkungan dan hukum, aspek kelayakan, perencanaan dan metode yang digunakan. Pedoman ini juga memberikan batasan, persyaratan dan ketentuan teknis yang harus dipenuhi agar suatu wilayah dapat melakukan reklamasi pantai.

- 2) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang memberi wewenang kepada daerah untuk mengelola wilayah laut dengan memanfaatkan sumber daya alam secara optimal.
- 3) Undang-undang No 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- 4) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang yang merupakan *guide line* bagi daerah untuk mengatur, mengendalikan dan menata wilayahnya dalam satu-kesatuan matra ekosistem
- 5) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil yang mengamankan wilayah pesisir diatur secara komprehensif mulai dari perencanaan, pengelolaan, pengawasan dan pengendalian.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana yang mengatur tentang perlindungan terhadap aset baik berupa jiwa, raga, harta sehingga ancaman bencana yang ada di wilayah pesisir dapat diminimalisir.

Untuk mendapatkan izin pekerjaan proses reklamasi, pemohon wajib mengajukan permohonan secara tertulis kepada Menteri Perhubungan yang dilimpahkan kewenangannya pada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan melampirkan persyaratan, sebagai berikut:

- a. Surat permohonan yang mencakup maksud dan tujuan pekerjaan pengerukan.
- b. Salinan penetapan lokasi areal reklamasi.
- c. Metode atau sistem dan volume pekerjaan reklamasi.
- d. Rekomendasi PEMDA yang berkaitan dengan RUTR.
- e. Peta *survey* hidrologi.
- f. Kondisi dan jenis tanah dasar pada areal yang akan dikeruk.
- g. Studi analisa dampak lingkungan atau sejenis sesuai ketentuan hukum yang berlaku yang telah disahkan oleh institusi yang berwenang.

- h. Rekomendasi Kantor syahbandar dan Otorita Pelabuhan Atau Unit penyelenggara Pelabuhan (KSOP/UPP) setempat berkaitan dengan keselamatan pelayaran selama berlangsungnya pekerjaan reklamasi.

Untuk mendapatkan izin pekerjaan proses reklamasi, pemohon wajib mengajukan permohonan secara tertulis kepada Menteri Perhubungan yang dilimpahkan kewenangannya pada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan melampirkan persyaratan, sebagai berikut:

- a. Surat permohonan yang mencakup maksud dan tujuan pekerjaan pengerukan.
- b. Salinan penetapan lokasi areal reklamasi.
- c. Metode atau sistem dan volume pekerjaan reklamasi.
- d. Rekomendasi PEMDA yang berkaitan dengan RUTR.
- e. Peta *survey* hidrologi.
- f. Kondisi dan jenis tanah dasar pada areal yang akan dikeruk.
- g. Studi analisa dampak lingkungan atau sejenis sesuai ketentuan hukum yang berlaku yang telah disahkan oleh institusi yang berwenang.

Rekomendasi KSOP/UPP setempat berkaitan dengan keselamatan pelayaran selama berlangsungnya pekerjaan reklamasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Gurning, R.O., Garina, dan Budiyanto, E.H., 2007, *Manajemen bisnis pelabuhan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Hasibuan, Malayu, 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Indraputra, T., Sutrisna, E., 2013, *Disiplin, Motivasi, Budaya Kerja, dan Kinerja*, *Jurnal Administrasi Pembangunan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kosasih, Engkos, dan Soewedo, Hananto, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, *Manajemen Kepelabuhanan*, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, *Manajemen Muatan*, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Triatmodjo, Bambang, 2008, *Pelabuhan*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

## PROFIL PENULIS

Andi Prasetiawan, S.Si.T, lahir di Tegal pada tanggal 3 Januari 1981. Saat ini penulis aktif sebagai Dosen program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Penulis menempuh pendidikan Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Atas di Tegal. Menempuh program D-1 di Politeknik Negeri Semarang, lulus tahun 2000 kemudian melanjutkan jenjang D-4 di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, lulus pada tahun 2004 jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Pendidikan Pascasarjananya berhasil diselesaikan pada tahun 2010 jurusan Marketing manajemen di Institut Bisnis Informatika Indonesia, Jakarta. Saat ini selain aktif sebagai Dosen, penulis juga merupakan Penyusun Kegiatan Belajar Mengajar Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



## PROFIL PENULIS

Dr. Winarno, S.S.T., M.H. lahir di Jogjakarta 8 Februari tahun 1976, tamat pendidikan Diploma IV Balai Pendidikan Latihan Pelayaran (BPLP) sekarang Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang pada tahun 2001, kemudian melanjutkan ke Pasca Sarjana S2 Magister Ilmu Hukum/MIH pada Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang lulus pada tahun 2006, dan lulus Program Doktor Ilmu Hukum/PDIH (S3) UNISSULA Semarang pada bulan April tahun 2016. Sebagai PNS fungsional Dosen pada Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDM) Kementerian Perhubungan RI, selain itu juga mengajar pada Akademi Maritim Yogyakarta (AMY) dan Pasca Sarjana (S2) Magister Sumber Daya Pantai (MSDP) pada Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan (FPIK) Universitas Diponegoro (UNDIP) Semarang.



Beberapa Pelatihan dan seminar yang diikuti antara lain *Port and Shipping Summer Course* di Hochsculle Bremen Jerman, Pelatihan jurnal internasional di International Islamic University Malaysia (IIUM), Studi Banding di *Singapore Maritime Academy, Integrated Simulation Centre of Singapore*, Pekerti dan AA di Universitas Negeri Semarang (UNNES), Diklat Pengasuh Taruna Bagi Taruna BPSDM Perhubungan di Akademi Militer Magelang, Pelatihan Auditor QSS, TOT IMO Model Course 609, TOT IMO 312, Sertifikasi Ahli Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah di LAN RI, Diklat Kepemimpinan Tingkat IV Kementerian Perhubungan di Pusat Pengembangan Aparatur Perhubungan Bogor, Asesor Kompetensi Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), Pelatihan Penerapan Manajemen Mutu LSP di BNSP, *Academic World International Conference* di Singapore, *ICMET International Conference* di PIP Semarang, dan lain-lain.

Buku-buku karangan yang sudah ber ISBN antara lain adalah Keimigrasian Bagi Pelayaran Niaga dan Dasar-Dasar Kepabeanaan Bagi Pelayaran Niaga.

## PROFIL PENULIS

Nur Rohmah, SE., MM, merupakan salah satu Dosen program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Penulis lahir di Boyolali pada tanggal 18 Maret 1975. Pendidikan Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Atas ditempuh di Boyolali. Pendidikan D-3 ditempuh di BPLP Semarang, lulus tahun 1996. Pada tahun 2009 berhasil menamatkan pendidikan S-1 di Universitas Semarang jurusan Ekonomi Manajemen. Kemudian di tahun 2011 berhasil menamatkan pendidikan S2 di universitas yang sama, jurusan Magister Manajemen. Saat ini penulis merupakan Lektor merangkap Sekretaris Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.





# DASAR-DASAR KEPELABUHANAN



**Penerbit Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**  
Jl. Singosari 2A Semarang  
Telp. 024-8311527 (ext.230)  
Email : [pipperpustakaan@gmail.com](mailto:pipperpustakaan@gmail.com)

