

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan ekonomi suatu negara atau wilayah bertujuan untuk mencapai kemakmuran masyarakat melalui pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Pertumbuhan ekonomi merupakan pertumbuhan output yang dibentuk oleh berbagai sektor ekonomi yang dapat mengGrafikkan kemajuan atau kemunduran pada periode tertentu. Selain itu, pertumbuhan ekonomi juga menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian akan menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu (Rahman dan Chamelia, 2015)

Infrastruktur, menurut *American Public Works Association* (Stone, 1974 dalam Kodoatie, R.J., 2005) infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Berdasarkan pengertian infrastruktur tersebut maka infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Secara teknik, pengertian infrastruktur dijelaskan sebagai aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting. Oleh karena itu, infrastruktur merupakan bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain yang didefinisikan dalam suatu sistem.

Pengertian Infrastruktur, 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.

Pembangunan Infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri juga dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi yang positif akan mendorong peningkatan kebutuhan akan berbagai infrastruktur. Perannya sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai *multiplier* dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

Dalam pembangunan ekonomi akan memberikan dampak pada pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup. Pertumbuhan ekonomi sendiri akan berpengaruh terhadap investasi. Sedangkan peningkatan kualitas hidup akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat, karena dengan pembangunan infrastruktur dapat mengurangi kemiskinan dan jumlah pengangguran suatu negara.

Sebagai penunjang kesejahteraan masyarakat dan investasi pembangunan diperlukan berbagai infrastruktur. Antara lain jaringan jalan, jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, air bersih, dsb. Dorongan peningkatan pada subsektor listrik, subsektor jalan, subsektor transportasi dan subsektor komunikasi tersebut disebabkan karena tingkat permintaan dari subsektor tersebut terus mengalami peningkatan. Disamping itu, respon permintaan yang terus meningkat terhadap subsektor-subsektor tersebut diimbangi dengan banyaknya investasi pembangunan infrastruktur di subsektor-subsektor tersebut.

Pembangunan infrastruktur terus didorong oleh pemerintah Indonesia sejak negara kita merdeka pada tahun 1945. Survei *World Competitiveness Yearbook (WCY) 2021* yang dilakukan oleh *Institute Management Development (IMD)* menempatkan daya saing Indonesia pada peringkat 37 dari total 64 negara yang didata. Peringkat Indonesia di 2021 sedikit mengalami peningkatan dari posisi tahun 2019 di peringkat 40. Peningkatan peringkat Indonesia bukan sepenuhnya disebabkan oleh peningkatan daya saing nasional tetapi juga penurunan daya saing negara lain terutama akibat pandemi Covid-19.

Berdasarkan Penetapan Hasil Penilaian Kinerja Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Kinerja Percepatan Pelayanan Berusaha Pemerintah Daerah tahun 2021, sebagaimana tertuang dalam SK Menteri Investasi/BKPM RI nomor 139 tahun 2021, kinerja PTSP Pemprov Maluku mendapat skor nilai rata-rata 37,148. Angka ini menempatkan Maluku berada di urutan terakhir dari 34 Provinsi di Indonesia. Mirisnya lagi, Maluku berada di bawah Provinsi Papua yang berada urutan 33.

Sementara di tingkat kabupaten, dari 415 Kabupaten, PTSP Halmahera Utara berada di peringkat ke 258 dengan nilai 53,523. Disusul Kepulauan Sula di urutan ke 320 dengan nilai 43,886. Halmahera Timur berada di peringkat ke 343 dengan nilai 39,631. Kemudian Pulau Morotai berada di urutan 365 dengan nilai 34,683, Halmahera Tengah (Halteng) di urutan 388 dengan nilai 24,366, Halmahera Selatan (Halsel) di urutan ke 389 dengan nilai 23,806.

Lalu, Halmahera Barat (Halbar) di urutan ke 391, dengan nilai 22,598, dan PTSP Pulau Taliabu berada di urutan 395 dengan nilai 20,398. Sedangkan dari PTSP 93 Kota, Kota Ternate urutan 76 dengan nilai 54,842, dan Kota Tidore Kepulauan, urutan terakhir karena memiliki nilai 20,718.

Pelabuhan merupakan salah satu bagian dari infrastruktur transportasi yang dapat membangkitkan aktivitas perekonomian suatu wilayah karena menjadi bagian dari mata rantai dari sistem transportasi dan logistik. Yang terpenting adalah mengupayakan pelabuhan selain sebagai mata rantai, juga sebagai tempat pengintegrasian beberapa moda transportasi demi tercapainya sistem logistik yang optimal. Hal ini tentunya terkait dengan menciptakan keseimbangan sistem transportasi sehingga yang diutamakan adalah penyediaan sarana transportasi yang terintegrasi (Bambang Susantono, 2014)

Dengan demikian akan tercipta pergerakan barang yang lancar, dan pertukaran hasil produksi antar pulau berdasarkan keunggulan komparatif setiap daerah akan meningkatkan kemakmuran seluruh rakyat, serta dapat mengatasi keterisolasian karena letak geografisnya (Basri, 2009). Namun demikian perlu efisiensi pengelolaan transportasi dalam rangka mencapai

distribusi komoditas, mobilitas modal dan persaingan usaha semakin tinggi. Efisiensi dalam sistem distribusi dan logistik pada sistem perdagangan nasional maupun internasional memungkinkan untuk dapat dicapai melalui pengembangan teknologi sistem transportasi yang terpadu antar moda (Jinca M.Y et.al., 2012)

Secara umum pelabuhan adalah tempat untuk kapal berlabuh dengan aman dan melakukan kegiatan bongkar muat barang dan/atau naik turun penumpang. Oleh karena itu, maka perencanaan pelabuhan memegang peran kunci dalam mengoperasikan kapal sehingga banyak ahli mengemukakan bahwa pembangunan pelabuhan perlu mempertimbangkan kecenderungan teknologi perkapalan agar biaya yang ditimbulkan tidak merugikan operator pelayaran (Leedy, 1997). Persentase biaya operasional kapal yang tertinggi adalah saat kapal berada di pelabuhan (John A.W and Donald J.D, 2010). Hal yang sama tentunya juga berlaku untuk pelabuhan di Indonesia yang perlu mengupayakan agar operasional kapal di pelabuhan tidak menimbulkan biaya tinggi.

Salah satu pelabuhan yang menjadi fokus penelitian ini adalah Pelabuhan Tobelo a sebagai salah satu pelabuhan besar di Propinsi Maluku Utara karena merupakan pelabuhan bongkar muat barang hasil pertambangan dari PT. Nusa Halmahera Minerals. hingga saat ini masih digunakan sebagai pelabuhan bongkar muat untuk *general cargo* antar pulau dan sebagian real pelabuhan telah lama dimanfaatkan sebagai tempat bogkar muat barang yang diangkut oleh kapal tradisional. Peran kapal tradisional ini j uga perlu diupayakan agar tidak punah karena ternyata mampu mengambil bagian dalam mendistribusikan barang kebutuhan masyarakat hingga ke tempat yang sulit dijangkau oleh armada angkutan laut lainnya dan dalam perspektif ketahanan nasional dapat juga difungsikan sebagai alat pertahanan (Marihot Manurung. 2009),

Pelabuhan Tobelo letaknya sangat strategis di Propinsi Maluku Utara sebagai penghubung dengan Propinsi Sulawesi Utara dan masih menjadi tumpuan harapan bagi kapal-kapal

tradisional/ pelayaran rakyat. Banyak tempat/lokasi yang strategis di wilayah perairan Indonesia yang sesungguhnya terutama di Pulau Halmahera yang dapat dikembangkan sebagai areal pelabuhan.

Pelabuhan Tobelo memiliki tiga dermaga yaitu dermaga kapal penumpang sepanjang 50M lebar 8M kedalaman -5 sd -7 LWS, dermaga kapal cargo rakyat sepanjang 85M lebar 8M dan kedalaman -5 sd -7 LWS, dermaga kapal multipurpose sepanjang 170M lebar 10M kedalaman -9 sd -12 LWS. Selain itu Pelabuhan Tobelo memiliki lapangan penumpukan general cargo seluas 1.000M² dan juga memiliki lapangan multipurpose seluas 25.000M². Pelabuhan Tobelo juga memiliki terminal penumpang ukuran 40x10M² , gudang CYC lini 1 yaitu 55 x 25M², gudang luar pelabuhan 40 x10M², dan gudang logistic 10x 10M².

Berdasarkan data bahwa pada Pelabuhan Tobelo pada tahun 2020 ramai dikunjungi berbagai jenis kapal yaitu kapal cargo umum, kapal peti kemas, kapal tol laut bahkan kapal asing. Kapal cargo umum sebanyak 506x kunjungan, kapal peti kemas sebanyak 60 kali kunjungan, kapal tol laut sebanyak 6 kali kunjungan dan kapal luar negeri sebanyak 2 kali kunjungan. Pada kapal cargo umum telah melakukan bongkar muat penumpang turun sebanyak 9.821 dan penumpang naik sebanyak 8.295, sereta jumlah barang bongkar sebanyak 66.337 M³ dan barang muat sebanyak 38.304M³. Untuk kapal peti kemas telah melakukan bongkar barang sebanyak 61.102M³ dan muat barang sebanyak 60.600M³. Untuk kapal tol laut telah melakukan bongkar barang sebanyak 3.018M³ dan muat sebanyak 935M³. Sedangkan kapal asing telah melakukan bongkar barang sebanyak 3.306M³ tanpa adanya pemuatan barang.

Peningkatan kunjungan kapal ini menunjukkan meningkatnya kinerja pelayanan kapal akan tetapi perlu dibarengi dengan peningkatan pelayanan pelabuhan agar kepercayaan para pengguna jasa terus bertambah sehingga dengan demikian sekaligus menunjukkan adanya peningkatan aktivitas bongkar muat di lingkungan pelabuhan. Peningkatan produktivitas kinerja

pelayanan kapal antara lain dapat dipengaruhi oleh beberapa indikator seperti waktu pelayanan di perairan dan waktu pelayanan diatas tambatan.

Berdasarkan keputusan direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Keputusan Dirjen Hublaut No.UM.002/38/18/DJM.11 telah ditetapkan Indikator Kinerja pelayanan yang terkait dengan pelabuhan pada poin 9, yaitu :

a. Waktu Tunggu Kapal (Waiting Time/WT) Waiting time atau waktu tunggu pelayanan pemanduan, yang dihitung sejak permintaan pemanduan oleh pihak perusahaan pelayanan sampai dengan petugas pandu naik kapal

b. Waktu Pelayanan Pemanduan (Approach Time/AT) yaitu jumlah jam yang digunakan oleh pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

c. Waktu Effektif (Effective Time/ET) yaitu jumlah jam bagi suatu kapal yang benar-benar di gunakan untuk bongkar muat selama kapal di tambatan.

d. Berth Time (BT) yaitu jumlah waktu siap operasi di tambatan untuk melayani kapal

e. Receiving /Delivery peti kemas yaitu kecepatan pelayanan penyerahan/ penerimaan di terminal peti kemas yang dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatata di pintu masuk/keluar.

f. Tingkat Penggunaan Dermaga (Berth Occupancy Ration/BOR) yaitu perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam priode waktu waktu tertentu yang dinyatakan dalam presentase.

Dalam pengembangan bidang ekonomi, pelabuhan memiliki beberapa fungsi yang sama-sama dapat meningkatkan ekonomi suatu negara. Pelabuhan bukan hanya digunakan sebagai tempat merapat bagi sebuah kapal melainkan juga dapat berfungsi untuk tempat penyimpanan cadangan minyak dan petikemas (container), karena biasanya selain sebagai prasarana transportasi manusia pelabuhan juga kerap menjadi prasarana transportasi untuk barang-

barang. Dalam segi kepentingan suatu daerah pelabuhan memiliki arti ekonomis yaitu karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan. Dengan adanya kegiatan di pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi dapat langsung dirasakan adalah terbukanya banyak lapangan kerja.

Pendapatan pelabuhan merupakan segala aktivitas dimana yang mengakibatkan adanya aliran masuk ataupun menciptakan peningkatan pada aktiva oleh suatu bidang usaha khususnya pelabuhan. Tarif pelayanan jasa pelabuhan terdiri dari tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang, tarif pelayanan jasa alat, dan tarif pelayanan jasa kepelabuhan lainnya. (Christina Menuk, 2016)

Tarif jasa pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan/menyediakan pelayanan (oleh penyelenggara pelabuhan) oleh sebab itu tarif harus jelas besarannya, jenis pelayanan yang diberikan/disediakan dan bagaimana pemberlakuannya. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (interface) dua moda angkutan atau lebih serta interface berbagai kepentingan yang saling terkait.

Pemberian tarif jasa pelabuhan ini diharapkan dapat meningkatkan pendapatan pelabuhan karena tarif jasa pelabuhan merupakan jantung bagi kelangsungan hidup pelabuhan, sebagai alat pengendali untuk menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara optimal menjamin pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan dan kepastian berusaha

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Kinerja Operasional Pelabuhan di Pelabuhan Tobelo Kabupaten Halmahera Utara?

2. Berapa besar pengaruh BOR (Berth Occupancy Ratio) tingkat pemakaian dermaga, Ton/Gang/Hour (T/G/H) jumlah ton barang yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap Gang buruh (TBKM) atau alat bongkar muat terhadap pendapatan pelabuhan untuk di Pelabuhan Tobelo?

1.3 Tujuan Penelitian

Secara khusus tujuan penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis Kinerja Operasional Pelabuhan Tobelo di Kabupaten Halmahera Utara
2. Menganalisis pengaruh BOR (Berth Occupancy Ratio) tingkat pemakaian dermaga, Ton/Gang/Hour (T/G/H) jumlah ton barang yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap Gang buruh (TBKM) atau alat bongkar muat terhadap pendapatan pelabuhan di Kabupaten Halmahera Utara baik secara bersama-sama maupun parsial

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat bagi dunia akademik (teoritis) yaitu sebagai tambahan referensi untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang Ekonomi Pembangunan khususnya efek infrastruktur terhadap tujuan pembangunan ekonomi.
2. Manfaat Praktif yaitu bagi masyarakat memberikan informasi Kinerja Operasional Pelabuhan Tobelo yang diselenggarakan oleh pihak pelabuhanh kepada masyarakat untuk mencapai tujuan pembangunan ekonomi. Juga akan dapat digunakan oleh para praktisi dalam mengembangkan model Kinerja Operasional Pelabuhan Tobelo di Kabupaten Halmahera Utara.
3. Manfaat bagi pemerintah yaitu menjadi bahan masukan dalam mengambil kebijakan guna mendorong meningkatkan infrastruktur pelabuhan terhadap tujuan pembangunan

ekonomi yang berpengaruh terhadap kesejahteraan di masyarakat pada umumnya di Maluku Utara dan pada khususnya di Kabupaten Halmahera Utara.

4. Manfaat bagi peneliti pelanjut, yaitu menjadi pembandingan bagi penelitian selanjutnya terkait topik yang serupa