KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN PANJANG PROVINSI LAMPUNG

Farid Adam¹, Pradono² & Muhammad Zainal Ibad¹

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sumatera
Jl. Terusan Ryacudu, Way Huwi, Kec. Jati Agung, Kab. Lampung Selatan

²Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung
Gedung Labtek IX-A, Jl. Ganesha No 10, Bandung 40132, Indonesia

Email: faridadam1224@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia is a maritime region that has the potential to be the main driving force for the development of Indonesia's territory, however, in reality the performance of the national logistics system is still not optimal. the cause is still high export-import services and the existence of operational barriers to port services. One of the ports that can describe the condition of ports in Indonesia is Panjang Port, because Panjang Port is the main port that serves as a support for domestic and foreign export-import activities. Therefore this study aims to improve the operational service performance of Panjang Port in Lampung Province. There are three objectives to achieve the research objectives, namely: 1. Identification of the existing conditions of Panjang Port as the main port; 2. Identification of the operational service performance of Panjang port; The formulation of a strategy to improve the operational service performance of Panjang Port. The method used in this study is the method of field data collection and interviews (in-depth interview). Based on the results of the analysis and interviews conducted, it is known that the operational service performance of Panjang Port in Lampung Province is generally good, but the focus of the problem is the achievement of effective time compared to berth time (ET: BT) at the container terminal and dry bulk which does not meet the standard values so there is a need to optimize infrastructure, superstructure and human resources at Panjang

Port.Keywords: Port Performance, Port, Effective Time, Berth Time.

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan wilayah maritim yang berpotensi menjadi penggerak pengembangan wilayah, dengan memiliki kekayaan alam yang melimpah Indonesia seharusnya mampu menjadi “*supply side*” yang dapat memasok dunia dengan kekayaan alam yang dimilikinya. Namun kenyataannya kinerja logistik nasional belum optimal dikarenakan beberapa hal antaranya adalah masih rendahnya penyediaan tingkat penyediaan infrastruktur baik kualitas

maupun kuantitas (Cetak Biru Sistem Logistik Nasional, 2012).

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting dalam dan menjadi *backbone* transportasi nasional karena sangat menentukan kelancaran arus barang dan biaya logistik. Oleh itu untuk meningkatkan kinerja logistik nasional perlu peran transportasi laut yang bekerja secara efektif dan efisien. Salah satu transportasi laut yang dapat mendukung kinerja logistik adalah Pelabuhan (PM Perhubla RI No. 51 Tahun 2015).

Di Indonesia terdapat banyak Pelabuhan besar yang telah beroperasi sejak lama yang dibangun untuk memberikan kontribusi terbaik sebagai penunjang aktifitas ekonomi dan perdagangan dalam negeri (*domestic*) maupun Internasional. Pelabuhan Panjang merupakan pintu gerbang pulau Sumatera yang memiliki peran sebagai pelabuhan dan memiliki fungsi sebagai untuk menunjang kegiatan ekspor – impor dalam maupun luar negeri (RTRW Provinsi Lampung Tahun 2009 – 2029). Kinerja pelayanan pelabuhan adalah alat ukur untuk mengetahui tingkat keberhasilan penyelenggaraan transportasi laut. Menurut Triadmojo (2010), kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan memberikan pelayanan yang baik. Sehingga diharapkan dapat menciptakan efisiensi dari penggunaan transportasi laut serta dapat menunjang kinerja logistik nasional.

2. METODE PENELITIAN

- a. Metodologi Pengumpulan Data
Metode pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer melalui observasi serta wawancara dan diskusi searah. Sedangkan pengumpulan data sekunder melalui studi literatur dan data eksisting kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Panjang.
- b. Metodologi Pengolahan Data
Metode pengolahan data menggunakan analisis kinerja pelayanan operasional pelabuhan yaitu membandingkan data eksisting kinerja pelayanan operasional pelabuhan dengan standar yang ada serta menggunakan analisis SWOT.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. ANALISIS KARAKTERISTIK PELABUHAN PANJANG

Analisis karakteristik Pelabuhan Panjang berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubla No. HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Operasional

Pelabuhan diketahui karakteristik pelabuhan terdiri dari 3 indikator yaitu kinerja operasional kapal, kinerja operasional barang dan kinerja utilitas fasilitas pelabuhan.

Tabel 1
Kinerja Operasional Kapal Pelabuhan Panjang

Kinerja Operasional Kapal Pelabuhan Panjang	WT (Jam)	AT (Jam)	ET:BT (%)
a. Terminal Multipurpose	0.36	0.54	57.76
b. Terminal Petikemas	0.41	0.52	72.9
c. Terminal Curah Kering	0.39	0.7	67.9

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II Cab. Panjang

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui kinerja operasional kapal pada terminal multipurpose yaitu variabel *waiting time* (WT) memiliki capaian 0.36 jam, *approach time* memiliki capaian 0.54 jam, dan variabel *effective time* dibanding *berth time* ET:BT memiliki capaian sebesar 57.76%. Terminal petikemas pada variabel WT memiliki capaian 0.41 jam, variabel AT 0.52 jam, dan variabel ET:BT sebesar 72.9%. Terminal curah kering dengan variabel WT memiliki capaian 0.39 jam, variabel AT 0.7 jam, dan variabel ET:BT memiliki capaian sebesar 67.9%.

Tabel 2
Kinerja Bongkar Muat Barang Non Petikemas

Kinerja Bongkar Muat Barang Non Petikemas	GC	BC	CC	CK
	(T/G/J)	(T/G/J)	(T/J)	(T/J)
a. Terminal Multipurpose	107.49	47.39	149.89	75.59
b. Terminal Curah Kering				155.93

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II Cab. Panjang

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui kinerja bongkar muat barang non petikemas di Pelabuhan Panjang Provinsi

Lampung. Terminal multipurpose memiliki capaian kinerja bongkar muat barang *general cargo* (GC) sebanyak 107.49 (T/G/J), bongkar muat *bag cargo* (BC) sebanyak 47.39 (T/G/J), bongkar muat curah kering sebanyak 149.89 (T/J), dan bongkar muat curah kering sebanyak 75.59 (T/J). Pada terminal curah kering capaian kinerja bongkar muat curah kering sebanyak 155.93 (T/J).

Tabel 3
Kinerja Bongkar Muat Petikemas dan Receiving Delivery

Kinerja Bongkar Muat Petikemas dan Receiving/Delivery	Terminal Petikemas		Receiving	Delivery
	B/C/H	B/S/H	Menit	Menit
Terminal Petikemas	25.13	38.56	17.25	23.11

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II Cab. Panjang

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui kinerja bongkar muat pada terminal petikemas yang ada di Pelabuhan Panjang. Capaian kinerja bongkar muat petikemas pada menggunakan crane yaitu sebesar 25.13 B/C/H, capaian bongkar muat barang dalam satu kapal adalah 38.56 B/S/H dan receiving/ delivery pada terminal petikemas memiliki capaian sebesar 17.25 menit/ 23.11 menit

Tabel 4
Kinerja Utiltas dan Fasilitas Pelabuhan

Utilitas Fasilitas dan Kesiapan Operasi Peralatan	Utilisasi Fasilitas			Kesiapan Operasi Peralatan
	BOR	SOR	YOR	
	%	%	%	%
a. Terminal Multipurpose	48.82	51.15	13.22	54.46
b. Terminal Petikemas	26.49		17.79	29.62
c. Terminal Curah Kering	62.36			70.48

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II Cab. Panjang

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui capaian kinerja utilitas dan fasilitas pada Pelabuhan Panjang. Pada terminal multipurpose tingkat penggunaan dermaga (BOR) sebesar 48.82%, tingkat penggunaan gudang (SOR) sebesar 51.15%, dan tingkat penggunaan lapangan (YOR) sebesar 13.22% sedangkan kesiapan operasi peralatan pada terminal multipurpose sebesar 54.46%.

Terminal petikemas memiliki jumlah penggunaan dermaga sebesar 26.49%, tingkat penggunaan lapangan sebesar 17.79% dan kesiapan operasi peralatan sebesar 29.62%. Terminal curah kering memiliki jumlah penggunaan dermaga sebesar 63.36% dan kesiapa operasi peralatan sebesar 70.48%.

B. ANALISIS KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN PANJANG

Analisis kinerja operasional Pelabuhan Panjang untuk mengukur capaian dari kinerja pelayanan Pelabuhan Panjang dengan cara membandingkan data eksisting kinerja pelayanan pelabuhan dengan standar yaitu peraturan dirjen perhubla No. HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

Tabel 5
Capaian Kinerja Operasional Kapal

Kinerja Operasional Kapal Pelabuhan Panjang	WT (Jam)	AT (Jam)	ET: BT (%)
	Standar		
a. Terminal Multipurpose	1	1.5	60
b. Terminal Petikemas	1	1.5	60
c. Terminal Curah Kering	1	1.5	60

Sumber: Hasil Analisis, 2020

¹Farid Adam, ²Pradono dan ¹Muhammad Zainal Ibad, Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung

Kinerja Operasional Kapal Pelabuhan Panjang	WT (Jam)	AT (Jam)	ET:BT (%)
	Eksisting		
a. Terminal Multipurpose	0.36	0.54	57.76
b. Terminal Petikemas	0.41	0.52	72.9
c. Terminal Curah Kering	0.39	0.7	67.9

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Keterangan:

- a. Eksisting = $\leq$ Standar = **Pelayanan Baik.**
- b. Eksisting = $\geq$ 0% - 10% Standar = **Pelayanan Cukup Baik.**
- c. Eksisting = $\geq$ 10% Standar = **Pelayanan Kurang Baik.**

Sumber: Peraturan DJPL No. HK.103/2/18/DJPL-16

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui hasil dari perbandingan capaian dengan standar. Pada terminal multipurpose diketahui capaian variabel WT sudah baik yaitu capaian dibawah nilai standar, capaian variabel AT memiliki capaian dibawah nilai standar, dan ET:BT memiliki capaian yang baik karena nilai capaian di bawah nilai standar.

Terminal petikemas memiliki capaian variabel WT dibawah nilai standar sehingga dapat dikatakan pelayanan baik, capaian variabel AT dibawah nilai standar dan pelayanan dinyatakan baik sedangkan capaian jumlah ET:BT memiliki capaian melebihi 10% dari nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan kurang baik.

Terminal curah kering memiliki capaian pada variabel WT dibawah nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan baik dan variabel AT memiliki capaian dibawah nilai standar sehingga pelayanan dikatakan baik sedangkan variabel ET:BT memiliki capaian 10% melebihi nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan kurang baik.

Tabel 6
Capaian Kinerja Bongkar Muat Barang Non Petikemas

Kinerja Bongkar Muat Barang Non Petikemas	GC	BC	C	C
	(T/G/J)	(T/G/J)	(T/J)	(T/J)
Standar				
a. Terminal Multipurpose	40	30	135	50
b. Terminal Curah Kering				120

Kinerja Bongkar Muat Barang Non Petikemas	GC	BC	CC	CK
	(T/G/J)	(T/G/J)	(T/J)	(T/J)
Eksisting				
a. Terminal Multipurpose	107.49	47.39	149.89	75.59
b. Terminal Curah Kering				155.93

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Keterangan:

- a) Eksisting = $\geq$ Standar = **Pelayanan Baik.**
- b) Eksisting = 90% - 100% Standar = **Pelayanan Cukup Baik.**
- c) Eksisting = $\leq$ 90% Standar = **Pelayanan Kurang Baik.**

Sumber: Peraturan DJPL No. HK.103/2/18/DJPL-16

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui capaian kinerja bongkar muat non petikemas. Pada terminal multipurpose memiliki capaian bongkar muat barang GC diatas nilai standar sehingga capaian dinyatakan baik, bongkar muat bag cargo memiliki capaian diatas nilai standar sehingga dinyatakan pelayanan baik, bongkar muat curah kering memiliki capaian diatas nilai standar sehingga dinyatakan pelayanan baik, dan bongkar muat curah cair pada terminal multipurpose memiliki capaian diatas nilai standar sehingga dinyatakan pelayanan baik. Pada terminal curah kering memiliki capaian bongkar muat curah kering diatas nilai standar sehingga pelayanan bongkar muat curah kering pada terminal curah kering dinyatakan baik.

Tabel 7
Capaian Kinerja Bongkar Muat
Barang Petikemas

Kinerja Bongkar Muat Petikemas dan Receiving/Delivery	Terminal Petikemas		Receiving	Delivery
	Standar			
	B/C/H	B/S/H	Menit	Menit
Terminal Petikemas	22	24	45	60

Kinerja Bongkar Muat Petikemas dan Receiving/Delivery	Terminal Petikemas		Receiving	Delivery
	Eksisting			
	B/C/H	B/S/H	Menit	Menit
Terminal Petikemas	25.13	38.56	17.25	23.11

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Keterangan:

Bongkar Muat Petikemas:

- Eksisting = $\geq$ Standar = **Pelayanan Baik**.
- Eksisting = 90% - 100% Standar = **Pelayanan Cukup Baik**.
- Eksisting = $\leq$ 90% Standar = **Pelayanan Kurang Baik**.

Receiving/ Delivery:

- Eksisting = $\leq$ Standar = **Pelayanan Baik**.
- Eksisting = $\geq$ 0% - 10% Standar = **Pelayanan Cukup Baik**.
- Eksisting = $\geq$ 10% Standar = **Pelayanan Kurang Baik**.

Sumber: Peraturan DJPL No. HK.103/2/18/DJPL-16

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui capaian dari kinerja pelayanan bongkar muat barang petikemas. Terminal petikemas memiliki capaian bongkar muat satu crane yang memiliki nilai melebihi standar sehingga pelayanan dinyatakan baik, dan capaian bongkar muat barang dalam satu kapal memiliki nilai capaian diatas nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan baik. Capaian receiving/ delivery pada terminal petikemas memiliki nilai capaian yang sudah memenuhi standar yaitu nilai capaian kurang dari nilai standar sehingga dapat dinyatakan pelayanan baik.

Tabel 8
Capaian Kinerja Utilitas Fasilitas
Pelabuhan

Utilitas Fasilitas dan Kesiapan Operasi Peralatan	Utilisasi Fasilitas			Kesiapan Operasi Peralatan
	BO	SO	YO	
	R	R	R	
	%	%	%	%
	Selisih			
a. Terminal Multipurpose	21.18	18.85	51.78	25.54
b. Terminal Petikemas	43.51		47.21	50.38
c. Terminal Curah Kering	7.64			9.52

Utilitas Fasilitas dan Kesiapan Operasi Peralatan	Utilisasi Fasilitas			Kesiapan Operasi Peralatan
	BO	SO	YO	
	R	R	R	
	%	%	%	%
	Eksisting			
a. Terminal Multipurpose	48.82	51.15	13.22	54.46
b. Terminal Petikemas	26.49		17.79	29.62
c. Terminal Curah Kering	62.36			70.48

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Keterangan:

- Eksisting = $\leq$ Standar = **Pelayanan Baik**.
- Eksisting = $\geq$ 0% - 10% Standar = **Pelayanan Cukup Baik**.
- Eksisting = $\geq$ 10% Standar = **Pelayanan Kurang Baik**.

Sumber: Peraturan DJPL No. HK.103/2/18/DJPL-16

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui pada terminal multipurpose nilai penggunaan dermaga kurang dari nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan baik, nilai capaian penggunaan gudang dibawah nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan baik, dan nilai capaian penggunaan lapangan dibawah nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan pelayanan baik. Pada terminal petikemas capaian tingkat penggunaan dermaga dibawah nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan baik, dan tingkat penggunaan lapangan memiliki nilai capaian dibawah standar

sehingga pelayanan dinyatakan baik. Pada terminal curah kering tingkat penggunaan dermaga memiliki capaian dibawah nilai standar sehingga kinerja pelayanan dinyatakan baik.

Kesiapan operasi peralatan pada ketiga terminal yang ada di Pelabuhan Panjang yaitu multipurpose, petikemas, curah kering memiliki capaian kinerja dibawah nilai standar sehingga kesiapan operasi peralatan di Pelabuhan Panjang dinyatakan pelayanan baik.

C. ANALISIS KEBIJAKAN PENGEMBANGAN PELABUHAN PANJANG

Berdasarkan analisis kinerja pelayanan Pelabuhan Panjang diketahui capaian kinerja yang tidak memenuhi nilai standar yang ada sehingga hal tersebut menjadi permasalahan/hambatan dalam meningkatkan kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Panjang. Permasalahan yang ditemukan adalah kinerja pelayanan operasional kapal dengan variabel ET:BT, menurut bapak Drajar Sulistyو selaku *general manager* PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang menyatakannya bahwa permasalahan ini dikarenakan belum optimalnya kapasitas sumber daya manusia dan kondisi infrastruktur yang belum maksimal (PP – 10.10), oleh karena itu pihak pelabuhan sudah menyiapkan strategi sendiri untuk menyelesaikan hal tersebut antara lain dengan cara:

1. Mengoptimalkan infrastruktur pelabuhan.
2. Meningkatkan infrastruktur pelabuhan.
3. Mengklusterkan pengelolaan pelabuhan.

Namun dalam mewujudkan strategi diatas Pelabuhan Panjang membutuhkan waktu sampai tahun 2021(PP – 01.03).

Tabel 9
Matriks SWOT

IFAS	STRENGTHS (S)	WEAKNESSES (W)
	<p>Umum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pelabuhan panjang sudah menerapkan sistem digitalisasi dalam setiap pengelolaannya sehingga ketika ada kendala dalam pengelolaan, maka akan diketahui apa penyebabnya sehingga dapat langsung diperbaiki (PP – 01.18). • Pelabuhan Panjang merupakan Pelabuhan yang berfungsi sebagai Pelabuhan utama yang melayani kapal luar/ dalam negeri (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung). • Pelabuhan panjang merupakan 1 dari 3 pelabuhan yang 	<p>Operasional Kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waktu efektifitas bongkat muat belum memenuhi standar (Hasil Analisis, 2020). • Kondisi Alat yang kurang memadai (PP – 01.10). • Kinerja operasional pelayanan kapal masih jauh dibandingkan dengan Pelabuhan Singapura (Hasil Analisis, 2020). <p>Operasional Barang</p> <ul style="list-style-type: none"> • SDM belum optimal (PP – 01.10). <p>Operasional Utilitas Fasilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas gudang dan lapangan penumpukan yang belum maksimal

¹Farid Adam, ²Pradono dan ¹Muhammad Zainal Ibad, Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung

<p>IFES</p>	<p>memiliki terminal yang lengkap dan sudah tekluster (PP - 01.02).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokasi Pelabuhan sangat strategi. (<i>Directory Port of Panjang</i>). Operasional Utilitas Fasilitas • Alat bongkar muat yang lengkap dengan availability mencapai 90% (PP - 01.18). • Telah melayani angkutan alih muat (transhipment) petikemas nasional dan internasional (PP - 01.05). 	<p>(PP - 01.10).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidak semua kolam pada terminal yang ada di Pelabuhan Panjang dapat melayani kapal <i>vessel mother</i> (<i>Director y Port of Panjang</i>). 	<p>dapat memaksimalkan waktu pengiriman (PP - 01.15).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pelabuhan akan menjadi hub regional dan langkah tersebut dapat menjembatani agar Pelabuhan Panjang menjadi hub internasional (PP - 01.05). • Dukungan pemerintah dengan membuat regulasi tentang kemudahan perizinan dalam berinvestasi terutama untuk membangun pabrik sehingga dapat menciptakan hinterland yang dapat menopang peolabuhan Panjang (PP - 01.13). • Potensi wilayah Lampung memiliki beragam komodis Unggul/ 		
<p>OPPORTUNITY (O) Umum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adanya pembangunan jalan tol trans sumatera (JTTS) menciptakan terintegrasi moda transportasi laut dan darat sehingga 	<p>STRATEGI SO</p> <p>Strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang</p>	<p>STRATEGI WO</p> <p>Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang</p>			

<p>Eksport (PP – 01. 12).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Program Integrated Industrial Port (PP – 01. 11). <p>Operasional Kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dengan adanya program integrated industrial port maka kegiatan industri dan kegiatan Pelabuhan akan menjadi satu kesatuan sehingga dapat mengurangi <i>cost logistic</i> (PP – 01. 11). 		
<p>TREATHS (T)</p> <p>Umum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membutuhkan waktu untuk mendeliver infrastruktur sampai tahun 2021 (PP – 01. 03). • Banyak barang asal provinsi lampung melakukan bongkar muat barang menggunakan jasa Pelabuhan lain (PP – 01. 12). 	<p>STRATEGI ST</p> <p>Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman</p>	<p>STRATEGI WT</p> <p>Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman</p>

<p>Operasional Utilitas Fasilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gudang milik swasta diluar wilayah Pelabuhan tidak memiliki waktu operasional yang sesuai sehingga akan menurunkan nilai efektifitas bongkar muat barang (PP – 01. 10). 		
--	--	--

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Berdasarkan matriks SWOT diatas maka dapat dirumuskan beberapa strategi yaitu strategi SO adalah Strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang, strategi ST adalah Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman dan strategi WO/WT adalah Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang Strategi/ yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Strategi SO

- Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan utama yang melayani bongkar muat dalam/ luar negeri serta sudah didukung dengan sistem digitalisasi sehingga dengan mengoptimalkan sistem digitalisasi dapat mendukung/ mewujudkan Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan hub regional yang akan menjembatani pelabuhan menjadi pelabuhan hub internasional.

Strategi ST

- Dalam mengoptimalkan penggunaan gudang maka pihak Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang menjalin kerja sama dan mengkoordinasikan

waktu operasional penggunaan pelabuhan menjadi 24 jam/ 7 hari, sehingga menciptakan penggunaan utilitas pelabuhan menjadi maksimal, pengoptimalan penggunaan gudang juga akan mengoptimalkan waktu bongkar muat barang.

- Selain itu untuk menunjang agar semua terminal dapat melayani kapal dari luar negeri salah satunya adalah vessel mother perlu melakukan pengerukan kolam pada setiap terminal sampai kedalaman -15 MLWS sehingga semua terminal dapat melayani kapal – kapal besar.
- Melakukan pengecekan berkala/ pengawasan terhadap alat – alat bongkar muat pada terminal petikemas dan curah kering.
- Modernisasi pada alat – alat penunjang bongkar muat barang pada terminal petikemas (crane dan mobil pengangkut).
- Melatih tenaga kerja sesuai kemampuan sehingga menciptakan tenaga kerja yang handal dan professional.

Strategi WT/ WO

- Jika pengembangan Pelabuhan serta peningkatan kinerja pelayanan operasional Pelabuhan memiliki kelemahan didalam serta ancaman serius dari luar maka dapat dikatakan berada pada kondisi yang tidak menguntungkan, akan tetapi dalam pengembangannya dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang dapat dilakukan adalah bekerjasama dengan pemerintah provinsi dalam meningkatkan pembangunan pelabuhan dengan membuat kebijakan untuk menghimbau penggunaan jasa Pelabuhan khususnya kepada pihak pengelola komoditas yang berasal dari Provinsi Lampung, selain itu perlu adanya koordinasi dengan pemerintah pusat untuk mempercepat waktu pengiriman infrastruktur pendukung (peralatan bongkar muat barang).

4. KESIMPULAN

Berdasarkan temuan studi yang ada dalam penelitian ini, dapat disimpulkan secara umum kinerja pelayanan operasional Pelabuhan sudah memenuhi standar yang ada yaitu peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersil. Akan tetapi dalam ada beberapa masalah yang ditemukan oleh peneliti ketika mengidentifikasi kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Panjang yaitu kinerja operasional kapal dengan indikator effective time (ET:BT) yaitu waktu efektif yang dibutuhkan untuk melakukan bongkar muat pada satu kapal dalam periode tertentu pada terminal petikemas dan terminal curah kering yang belum memenuhi standar yang ada. Permasalahan tersebut diakibatkan karena kurang memadainya kapasitas dari efektifitas peralatan dan fasilitas di Pelabuhan Panjang. Untuk meningkatkan kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Panjang maka disusun strategi untuk menyelesaikan masalah tersebut antara lain dengan cara mengoptimalkan infrastruktur, suprastruktur dan sumberdaya manusia.

Dari strategi yang sudah didapatkan maka diharapkan kinerja pelayanan operasional Pelabuhan menjadi lebih baik lagi. Jika kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Panjang meningkat maka akan menciptakan tersedianya jaringan infrastruktur transportasi yang memadai dan handal serta beroperasi secara efisien. Pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kelancaran arus barang untuk mendukung efisiesnsi dan efektifitas kinerja sistem logistik nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Arnita, Devi .2014. “Strategi Pelabuhan Tanjung Priok Sebagai Internasional Hub Port: Studi Banding dengan Pelabuhan Singapura”. Bogor: Institut Pertanian Bogor.

¹Farid Adam, ²Pradono dan ¹Muhammad Zainal Ibad, Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung

- Astija, Siti., dkk. 2017. "Pengaruh Pelabuhan Sebagai Simpul Pertumbuhan Terhadap Pengembangan Wilayah Studi Kasus: Pelabuhan Paelangkuta Nusantara Raha." Semarang: Universitas Islam Sultan Agung.
- Buku Direktori Pelabuhan Panjang (*Directory Port of Panjang*) Provinsi Lampung
- Madsari., dkk. 2017. "Analisis Kebijakan Ekonomi Pengembangan Pelabuhan di Provinsi Aceh." Bogor: Jurnal Ekonomi Pembangunan Indonesia.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/18/DJPL-16 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No.26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.
- Peraturan Daerah Provinsi Lampung No. 1 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung Tahun 2009 Sampai dengan Tahun 2029.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua. Bandung: Penerbit ITB.
- Triatmodjo, Bambang. 2009. Perencanaan Pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset.