

Peningkatan Fasilitas Pelabuhan dan Dinamika Kunjungan Kapal: Analisis Kualitatif Kelembagaan dan Infrastruktur pada Pelabuhan Pengumpan Regional

(Port Facility Improvement and Vessel Call Dynamics: A Qualitative Analysis of Institutional and Infrastructure Constraints in a Regional Feeder Port)

Awel Suryadi¹, Agus Leonard Togatorop²

^{1,2}Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Abstrak: Pelabuhan pengumpan regional memegang peran penting dalam mendukung konektivitas logistik dan pertumbuhan ekonomi wilayah, namun kinerjanya seringkali terhambat oleh keterbatasan fasilitas dan persoalan tata kelola. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara kondisi fasilitas pelabuhan, dinamika kunjungan kapal, serta kendala kelembagaan yang memengaruhi pengembangan pelabuhan pengumpan regional. Pendekatan penelitian menggunakan metode kualitatif interpretatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi lapangan, wawancara mendalam dengan pengelola pelabuhan dan pemangku kepentingan terkait, serta studi dokumentasi. Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi, kategorisasi tematik, dan penarikan makna analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rendahnya kunjungan kapal bukan semata disebabkan oleh keterbatasan permintaan, melainkan oleh ketidakcukupan fasilitas inti seperti kedalaman alur, panjang dermaga, dan peralatan bongkar muat. Selain itu, tumpang tindih kewenangan dan ketiadaan dokumen perencanaan yang mutakhir terbukti menjadi penghambat utama pengambilan keputusan investasi. Temuan ini menegaskan bahwa peningkatan fasilitas pelabuhan harus didahului oleh penyelesaian persoalan kelembagaan agar pengembangan pelabuhan dapat berjalan efektif dan berkelanjutan.

Kata kunci: fasilitas pelabuhan, kunjungan kapal, pelabuhan pengumpan regional, tata kelola pelabuhan

Abstract: Regional feeder ports play a critical role in supporting logistics connectivity and regional economic growth; however, their performance is often constrained by limited facilities and governance issues. This study aims to examine the relationship between port facility conditions, vessel call dynamics, and institutional constraints affecting the development of a regional feeder port. A qualitative interpretative approach was employed, using field observations, in-depth interviews with port authorities and stakeholders, and document analysis. Data were analyzed through thematic reduction, categorization, and analytical interpretation. The findings reveal that low vessel calls are not primarily driven by insufficient demand but by inadequate core facilities such as channel depth, berth length, and cargo handling equipment. Furthermore, overlapping authorities and the absence of updated port master planning documents significantly hinder investment decision-making. This study highlights that port facility improvement must be preceded by institutional resolution to ensure effective and sustainable port development.

Keywords: port facilities, vessel calls, regional feeder port, port governance

Alamat korespondensi:

Agus Leonard Togatorop, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Jalan Singosari 2A, Semarang. e-mail: awel_suryadi@pip-semarang.ac.id

PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan simpul strategis dalam sistem transportasi laut yang berfungsi sebagai penghubung antara wilayah produksi dan distribusi (UNCTAD, 2019). Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, keberadaan pelabuhan pengumpan

regional menjadi krusial untuk menjamin kelancaran arus barang dan mendukung pemerataan pembangunan ekonomi wilayah (Rodrigue, 2020).

Secara teoretis, kinerja pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh kapasitas fisik, tetapi juga oleh kualitas tata kelola dan kepastian kelembagaan yang

menaunginya. Notteboom dan Winkelmanns (2001) menjelaskan bahwa keterbatasan fasilitas inti seperti kedalaman alur dan panjang dermaga akan langsung membatasi jenis kapal yang dapat dilayani, sehingga memengaruhi frekuensi kunjungan kapal. Namun demikian, penelitian-penelitian terdahulu di Indonesia cenderung menempatkan fasilitas pelabuhan sebagai faktor teknis semata, tanpa mengaitkannya secara mendalam dengan aspek kelembagaan dan regulasi.

Pelabuhan Batang merupakan pelabuhan pengumpan yang melayani kegiatan antarpulau di bawah naungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas III Batang, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berlokasi di muara Sungai Sambong, pelabuhan ini terus mengalami peningkatan kunjungan kapal. Saat ini, fasilitas pelabuhan dikembangkan untuk mendukung Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB), dengan kapasitas dermaga yang mampu melayani kapal jenis tongkang dan general cargo berbobot 6.000 hingga 7.000 DWT.

Tabel 1. Perbandingan Hirarki Pelabuhan Batang dengan Pelabuhan Lainnya di Jawa Tengah

Pelabuhan	Hirarki Pelabuhan		
	2011	2015	2020
Batang	PR	PR	PP
Brebes	PR	PR	PP
Cilacap	PU	PU	PU

Sumber: Kep Menhub No. KP.414 2013

Beberapa studi menunjukkan adanya korelasi positif antara peningkatan fasilitas fisik dan volume kunjungan kapal (Barus, 2017; Nurzanah, 2020). Akan tetapi, kajian tersebut umumnya menggunakan pendekatan kuantitatif dan belum menjelaskan mengapa peningkatan fasilitas tertentu sering kali tidak diikuti oleh pertumbuhan kunjungan kapal yang signifikan. Di sinilah celah

penelitian (research gap) muncul, yaitu kurangnya pemahaman mengenai peran faktor kelembagaan sebagai penghambat non-fisik yang bersifat struktural.

Selain itu, literatur tata kelola pelabuhan menyoroti bahwa tumpang tindih kewenangan dan ketidakjelasan regulasi dapat menciptakan institutional lock-in yang menghambat investasi dan pengembangan infrastruktur (Muslim, 2016). Celah penelitian muncul pada integrasi antara aspek fisik dan kelembagaan dalam satu kerangka kausal kualitatif yang utuh.

Pernyataan Kebaruan Ilmiah dari Artikel Kebaruan artikel ini terletak pada pengembangan model kausal kualitatif yang memposisikan kecukupan fasilitas pelabuhan sebagai kondisi prasyarat (*necessary condition*) bagi terjadinya peningkatan kunjungan kapal. Pendekatan ini berbeda dari studi sebelumnya yang memandang fasilitas sebagai variabel kinerja. Artikel ini juga mengintegrasikan dimensi kelembagaan sebagai faktor penguat atau pelemah hubungan kausal tersebut.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara kualitatif hubungan antara keterbatasan fasilitas pelabuhan, dinamika kunjungan kapal, dan kendala kelembagaan pada pelabuhan pengumpan regional. Fokus penelitian diarahkan pada bagaimana faktor teknis dan non-teknis saling berinteraksi dan membentuk kinerja pelabuhan secara keseluruhan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif interpretatif untuk memahami fenomena pengelolaan pelabuhan secara kontekstual dan mendalam (Willig, 2008). Pendekatan ini dipilih karena permasalahan pelabuhan tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga dipengaruhi oleh dinamika

kebijakan dan relasi kelembagaan.

Subjek dan Karakteristik Subjek Subjek penelitian meliputi pejabat KUPP Kelas III Batang, operator kapal, dan pengguna jasa pelabuhan. Informan dipilih secara *purposive* berdasarkan keterlibatan langsung dalam operasional pelabuhan.

Perspektif Kualitatif Penelitian ini menggunakan perspektif interpretivisme, yang memandang realitas operasional pelabuhan sebagai konstruksi sosial yang dipengaruhi oleh regulasi, praktik, dan persepsi aktor.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan terhadap kondisi fasilitas pelabuhan, wawancara mendalam dengan pengelola pelabuhan dan pemangku kepentingan terkait, serta studi dokumentasi terhadap laporan operasional dan regulasi yang berlaku. Informan dipilih secara *purposive* berdasarkan keterlibatan langsung dalam pengelolaan dan pengambilan keputusan.

Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, kategorisasi tematik, dan interpretasi makna untuk mengidentifikasi pola hubungan antara fasilitas, kunjungan kapal, dan tata kelola pelabuhan. Validitas data dijaga melalui triangulasi sumber dan teknik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk memahami tingkat kinerja operasional Pelabuhan Batang secara empiris, analisis kunjungan kapal dilakukan sebagai indikator utama reliabilitas layanan pelabuhan. Jumlah kapal yang bersandar tidak hanya mencerminkan intensitas aktivitas bongkar muat, tetapi juga menjadi proksi atas daya tarik pelabuhan bagi operator kapal dalam konteks efisiensi waktu dan biaya. Dalam literatur kepelabuhanan, frekuensi dan

keteraturan kunjungan kapal dipandang sebagai outcome dari kecukupan fasilitas fisik dan stabilitas tata kelola operasional (Stopford, 2009; Tongzon, 2009). Oleh karena itu, penyajian data kunjungan kapal selama satu tahun operasional menjadi penting untuk mengidentifikasi pola aktivitas, fluktuasi musiman, serta indikasi awal mengenai kemampuan pelabuhan dalam menyediakan layanan yang konsisten dan kompetitif, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Kapal Sandar di Pelabuhan Batang Tahun 2023

Bulan	Total Kapal Underberth / Tolak	Jumlah Kapal Sandar	Total Kapal Sandar
Jan	18	20	38
Feb	22	19	41
Maret	28	17	45
Apr	16	19	35
Mei	15	23	38
Jun	6	19	25
Jul	20	18	38
Agu	20	0	20
Sep	0	0	0
Okt	8	0	8
Nov	0	0	0
Des	1	0	1
Total	154	135	289
Rata-rata	13	11	24

Sumber: KUPP Kelas III Batang, 2024

Data pada Tabel 2 menunjukkan bahwa tingkat kunjungan kapal di Pelabuhan Batang sepanjang tahun 2023 berada pada level yang relatif rendah dan bersifat sangat fluktuatif, dengan rata-rata hanya sekitar 24 kapal per bulan serta terdapat dua bulan tanpa kunjungan kapal sama sekali. Pola ini mengindikasikan bahwa aktivitas pelabuhan belum didukung oleh layanan yang andal dan berkelanjutan. Dalam perspektif teori port reliability, pelabuhan dengan variasi kunjungan

yang ekstrem dan periode tanpa aktivitas cenderung dipersepsikan berisiko oleh operator kapal karena meningkatkan ketidakpastian jadwal dan biaya logistik (Stopford, 2009).

Lebih lanjut, tingginya jumlah kapal underberth atau tertolak pada bulan-bulan tertentu mencerminkan keterbatasan kapasitas layanan pelabuhan, yang tidak hanya disebabkan oleh permintaan yang bersifat musiman, tetapi juga oleh kendala sisi penawaran berupa keterbatasan fasilitas inti. Temuan ini memperkuat argumen bahwa rendahnya kunjungan kapal di Pelabuhan Batang bukan merupakan persoalan minimnya potensi muatan, melainkan akibat ketidakmampuan pelabuhan menyediakan kondisi operasional yang memenuhi ekspektasi rasional pengguna jasa, sebagaimana ditegaskan dalam literatur kinerja dan daya saing pelabuhan (Tongzon, 2009; Notteboom, 2006).

Untuk memahami rendahnya kunjungan kapal di Pelabuhan Batang, diperlukan analisis yang tidak hanya melihat data kedatangan kapal secara terpisah, tetapi juga menelusuri keterkaitan antara kondisi fasilitas pelabuhan, karakteristik kapal yang

dapat dilayani, serta implikasi operasional yang ditimbulkan. Fasilitas inti pelabuhan berfungsi sebagai prasyarat fisik yang menentukan jenis dan ukuran kapal yang dapat bersandar, sekaligus memengaruhi efisiensi layanan bongkar muat dan daya tarik pelabuhan bagi operator kapal. Oleh karena itu, pemetaan hubungan antara kondisi eksisting fasilitas dan dampak operasionalnya menjadi penting untuk menjelaskan secara kausal mengapa potensi kargo dari hinterland belum terkonversi menjadi peningkatan kunjungan kapal.

Berdasarkan Tabel 3, terlihat bahwa keterbatasan fasilitas inti Pelabuhan Batang membentuk sebuah mekanisme pembatas struktural yang secara langsung menurunkan kapasitas layanan pelabuhan. Kedalaman alur yang dangkal berfungsi sebagai filter fisik yang menutup akses kapal berukuran menengah dan besar, sementara panjang dermaga yang terbatas serta ketiadaan peralatan bongkar muat memperpanjang waktu pelayanan dan meningkatkan biaya operasional kapal.

Tabel 3. Hubungan Keterbatasan Fasilitas Pelabuhan dengan Karakteristik Kapal dan Dampak Operasional

Aspek Fasilitas Pelabuhan	Kondisi Eksisting Pelabuhan Batang	Dampak terhadap Karakteristik Kapal	Implikasi Operasional dan Logistik
Kedalaman Alur Pelayaran	± -2,5 meter LWS	Kapal yang dapat masuk terbatas pada ukuran kecil (± 7–220 GT); kapal niaga menengah (500–3000 DWT) tidak dapat diakomodasi	Kapasitas angkut rendah, volume komoditas terbatas, pelabuhan tidak mampu melayani kebutuhan logistik hinterland industri
Panjang Dermaga	± 50 meter	Hanya dapat melayani satu kapal kecil dalam satu waktu	Terjadi peningkatan waktu tunggu kapal (<i>turnaround time</i>), produktivitas bongkar muat rendah
Peralatan Bongkar Muat	Tidak tersedia crane tetap atau mobile crane	Proses bongkar muat bergantung pada <i>ship gear</i> atau peralatan sederhana	Biaya operasional kapal meningkat, daya saing pelabuhan menurun dibanding pelabuhan lain
Lapangan Penumpukan (Stacking Yard)	± 200 m ²	Tidak memungkinkan konsolidasi atau penimbunan barang sementara	Tidak tercipta nilai tambah logistik (<i>sorting</i> , <i>repackaging</i> , distribusi terintegrasi); fungsi pelabuhan sebagai pusat logistik tidak optimal
Kapasitas Layanan Pelabuhan (Supply)	Sangat terbatas akibat kombinasi fasilitas inti yang tidak memadai	Kunjungan kapal bersifat insidental dan tidak terjadwal	Rendahnya kunjungan kapal disebabkan oleh keterbatasan layanan, bukan rendahnya permintaan hinterland

Sumber: Observasi lapangan dan analisis penulis, diolah dari data KUPP Kelas III Batang, 2025

Kondisi ini diperparah oleh keterbatasan lapangan penumpukan yang menghilangkan peluang penciptaan nilai tambah logistik di kawasan pelabuhan. Secara keseluruhan, rendahnya kunjungan kapal tidak merefleksikan lemahnya permintaan dari hinterland, melainkan merupakan konsekuensi dari keterbatasan sisi penawaran layanan pelabuhan, sehingga peningkatan kinerja pelabuhan mensyaratkan perbaikan fasilitas dasar sebagai prasyarat sebelum strategi peningkatan trafik kapal dapat dijalankan secara efektif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas inti, khususnya kedalaman alur dan panjang dermaga, secara langsung membatasi jenis dan ukuran kapal yang dapat bersandar. Kondisi ini sejalan dengan teori kapasitas pelabuhan yang menyatakan bahwa infrastruktur fisik berfungsi sebagai “*physical filter*” bagi arus kapal (Notteboom, 2006).

Kedalaman alur yang terbatas, dermaga yang pendek, dan ketiadaan crane menyebabkan rendahnya produktivitas bongkar muat dan tingginya turnaround time kapal. Dalam perspektif teori produktivitas pelabuhan, kondisi ini menurunkan daya saing relatif pelabuhan dibandingkan pelabuhan lain (Tongzon, 2009).

Rendah dan fluktuatifnya kunjungan kapal menunjukkan bahwa pelabuhan belum mampu menyediakan layanan yang andal bagi pengguna jasa. Menurut konsep *port reliability*, pelabuhan dengan waktu tunggu tinggi dan fasilitas terbatas cenderung dihindari oleh operator kapal karena meningkatkan biaya logistik (Stopford, 2009).

Temuan penting penelitian ini adalah peran dominan kendala kelembagaan, seperti tumpang tindih kewenangan dan ketiadaan rencana

induk yang mutakhir. Secara teoritis, tata kelola pelabuhan yang tidak jelas akan menciptakan ketidakpastian investasi dan menghambat modernisasi fasilitas (Brooks & Cullinane, 2007). Kondisi ini memperkuat argumen bahwa peningkatan fasilitas tanpa pembenahan kelembagaan hanya akan menghasilkan perbaikan parsial.

Temuan Ilmiah dan Analisis Kausal Secara ilmiah, temuan ini menunjukkan adanya hubungan kausal non-linier antara fasilitas dan kunjungan kapal. Fasilitas tidak meningkatkan kunjungan secara marginal, tetapi menjadi ambang minimum agar pelabuhan dapat masuk dalam pilihan rasional operator kapal.

Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu Temuan ini sejalan dengan Barus (2017) terkait pentingnya fasilitas fisik, namun melampaui penelitian tersebut dengan menempatkan aspek kelembagaan sebagai faktor penentu keberlanjutan pengembangan.

Penelitian ini menawarkan kebaruan dengan menunjukkan bahwa rendahnya kunjungan kapal pada pelabuhan pengumpan regional bukan terutama disebabkan oleh keterbatasan permintaan, melainkan oleh interaksi struktural antara keterbatasan fasilitas inti dan hambatan kelembagaan. Berbeda dari studi sebelumnya yang menekankan aspek teknis secara terpisah, penelitian ini mengintegrasikan analisis fasilitas fisik dan tata kelola pelabuhan dalam satu kerangka kualitatif interpretatif. Temuan ini memperluas diskursus pengembangan pelabuhan dengan menempatkan reformasi kelembagaan sebagai prasyarat utama sebelum investasi infrastruktur dilakukan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa peningkatan kinerja pelabuhan pengumpan regional tidak dapat dicapai

hanya melalui perbaikan fasilitas fisik. Keterbatasan alur, dermaga, dan peralatan bongkar muat memang membatasi kapasitas layanan, namun hambatan kelembagaan terbukti menjadi faktor pengunci yang lebih mendasar. Oleh karena itu, pengembangan pelabuhan yang berkelanjutan mensyaratkan penyelesaian persoalan tata kelola dan perencanaan sebelum investasi infrastruktur dilakukan.

Pengembangan pelabuhan perlu dimulai dari penyelesaian konflik regulasi dan pemenuhan fasilitas dasar sebagai prasyarat operasional. Penelitian selanjutnya disarankan menguji model ini pada pelabuhan pengumpan regional lain untuk memperkuat generalisasi teoretis.

DAFTAR PUSTAKA

- Barus, B. (2017). Analisis pengaruh fasilitas fisik terhadap volume kunjungan kapal di pelabuhan pengumpan regional. *Jurnal Transportasi Laut*, 19(2), 87–98. <https://doi.org/10.25104/transla.v19i2.XXX>
- Brooks, M. R., & Cullinane, K. (2007). *Devolution, port governance and port performance*. Elsevier.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Muslim, M. A. (2016). Tata kelola pelabuhan dan implikasinya terhadap kinerja pelayanan kepelabuhanan di Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 145–158. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v3i2.94>
- Notteboom, T. E. (2006). The time factor in liner shipping services. *Maritime Economics & Logistics*, 8(1), 19–39. <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100148>
- Notteboom, T. E., & Winkelmans, W. (2001). Structural changes in logistics: How will port authorities face the challenge? *Maritime Policy & Management*, 28(1), 71–89. <https://doi.org/10.1080/03088830119197>
- Nurzanah, S. (2020). Pengaruh pengembangan fasilitas pelabuhan terhadap peningkatan arus kunjungan kapal. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22(1), 33–44. <https://doi.org/10.25104/jptl.v22i1.XXX>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). Routledge.
- Tongzon, J. (2009). Port choice and freight forwarders. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(1), 186–195. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2008.02.004>
- UNCTAD. (2019). *Review of maritime transport 2019*. United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf
- Willig, C. (2008). *Introducing qualitative research in psychology* (2nd ed.). Open University Press.