

# **PENINGKATAN KINERJA PELABUHAN KRUENG GEUKUEH, LHOKSEUMAWE, PROVINSI NANGGROE ACEH DARUSSALAM**

**Melinda Tjeendra**  
Mahasiswa Program Sarjana  
Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jl. Ciumbuleuit 94 Bandung,  
Indonesia, 40141  
Telp: 62-22-2033691  
Fax: 62-22-2033692  
melindatjeendra@yahoo.com

**Tri Basuki Joewono**  
Staf Pengajar  
Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jl. Ciumbuleuit 94 Bandung,  
Indonesia, 40141  
Telp: 62-22-2033691  
Fax: 62-22-2033692  
vftribas@home.unpar.ac.id

**Wimpy Santosa**  
Guru Besar Ilmu Transportasi  
Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jl. Ciumbuleuit 94 Bandung,  
Indonesia, 40141  
Telp: 62-22-2033691  
Fax: 62-22-2033692  
wimpy@home.unpar.ac.id

## **Abstract**

Sea transportation sector comes to be one golden bridge for Indonesia to increase the economy activity. In this context, Nanggroe Aceh Darussalam Province is one of the strategic provinces, which acts as a gate to enter in western part of Indonesia. Being surrounded by sea, a harbor and sea transportation in NAD is a must. One of the most important harbour in NAD province is Krueng Geukueh Harbour. NAD has very strategic position, between Malaysia and Singapore, and potential conditions, e.g. closely related with central business district, the existence of abundance natural resources, and the availability of airport. The purpose of this study is to improve the performance of Krueng Geukueh Harbour. An improvement efforts suggested include, improving unity of intermodal and multimodal in this harbour, increasing harbour's capacity of facilities, increasing shipping safety, improving human resources quality and technology usage, and offering opportunities for investor.

**Keywords:** harbor's performance, intermodal transportation, multimodal transportation.

## **PENDAHULUAN**

Sebagai negara maritim, seharusnya sektor transportasi laut dapat menjadi jembatan emas bagi Indonesia untuk meningkatkan perekonomian. Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD) merupakan salah satu provinsi yang terletak di daerah strategis yang diapit Selat Malaka dan Samudera Indonesia, serta berdekatan dengan beberapa negara tetangga. Hal tersebut membuat Provinsi NAD dapat menjadi pintu gerbang perekonomian Indonesia di bagian barat. Suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien di Provinsi NAD akan dapat menjadi pemicu dan stimulus bagi peningkatan kegiatan ekonomi masyarakat di provinsi tersebut. Peningkatan kegiatan ekonomi masyarakat tersebut sangat dipengaruhi oleh adanya suatu sistem transportasi terpadu di Provinsi NAD, yang dapat berfungsi sebagai penggerak aktivitas masyarakat dan penarik investasi. Dengan pola sistem transportasi terpadu tersebut diharapkan biaya transportasi di Provinsi NAD menjadi lebih murah, sehingga produk yang dihasilkan oleh provinsi ini akan mampu bersaing di tingkat global.

Saat ini sistem transportasi maritim di Provinsi NAD dan di Sumatera Bagian Utara, belum dapat menyediakan pelayanan pengangkutan kargo yang memadai, tepat waktu, dan terjamin keamanannya. Untuk meningkatkan kinerja transportasi laut di Provinsi NAD, perlu dibuat suatu rencana sistem transportasi yang menyeluruh dan

berkesinambungan. Rencana tersebut harus mencakup aspek-aspek sarana dan prasarana dasar, yang meliputi jalan, pelabuhan laut/sungai, dan pelabuhan udara.

Pada studi ini dilakukan kajian untuk meningkatkan kinerja pelabuhan laut yang terdapat di Provinsi NAD, khususnya Pelabuhan Krueng Geukueh di Lhokseumawe. Peningkatan kinerja pelabuhan dipengaruhi oleh fasilitas yang tersedia di pelabuhan tersebut. Dari kajian ini dapat direkomendasikan perubahan status pelabuhan yang ada.

Masalah yang akan dibahas hanyalah kinerja pelabuhan laut yang ada di Provinsi NAD. Wilayah kajian terbatas pada wilayah Provinsi NAD, dan pelabuhan laut yang akan dianalisis difokuskan pada Pelabuhan Krueng Geukueh, di kota Lhokseumawe, di wilayah Kabupaten Aceh Utara.

## **PELABUHAN LAUT**

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas yang berada di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya (Wikipedia, 2008). Menurut Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan atau bongkar-muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar-moda transportasi. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri atas area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk mendukung proses bongkar-muat serta turun-naiknya penumpang, dari satu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya, dan sebaliknya.

Fungsi pelabuhan idealnya adalah tempat titik temu (*interface*), sebagai mata rantai transportasi (*link*), sebagai gerbang (*gateway*), dan sebagai kawasan industri (*industrial estate*) (Parikesit et al, 2005). Selain itu, pelabuhan juga dapat berfungsi sebagai sentra bisnis transportasi. Usaha kepelabuhan diharapkan dapat menjadi penggerak ekspor nasional yang efektif, dan hal ini dapat berjalan seiring adanya tuntutan untuk menciptakan bisnis yang profesional berdaya saing tinggi dan efisien. Usaha kepelabuhan sendiri telah berkembang seiring dengan adanya kemajuan teknologi, ukuran kapal, peningkatan jumlah, dan jenis barang.

### **Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia**

Pelabuhan internasional (utama sekunder), merupakan pelabuhan utama yang berperan dan berfungsi untuk melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dalam volume yang relatif besar karena kedekatan dengan pasar dan jalur pelayaran nasional dan internasional. Beberapa persyaratan yang harus ada bagi pelabuhan internasional adalah seperti yang tertera pada Tabel 1.

Pengelolaan pelabuhan laut di Indonesia dilakukan oleh BUMN, BUMD, dan swasta. Strategi nasional yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja dalam bidang kepelabuhanan adalah meningkatkan pelayanan kepelabuhanan nasional dan meningkatkan pembinaan perusahaan pelabuhan. Meningkatkan pelayanan kepelabuhanan terdiri atas peningkatan kualitas pelayanan, penyeimbangan peranan BUMN, BUMD, swasta, dan

koperasi, perawatan prasarana transportasi, optimalisasi penggunaan fasilitas yang ada, keterpaduan moda, pengembangan kapasitas pelabuhan, peningkatan pelayanan pada daerah tertinggal, peningkatan pelayanan pada kelompok masyarakat tertentu, dan peningkatan pelayanan pada keadaan darurat.

**Tabel 1** Persyaratan Pelabuhan Internasional

Aspek	Syarat Pelabuhan Internasional
Peran Pelabuhan	Sebagai pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional, dan sebagai tempat alih muat penumpang dan angkutan peti kemas
Pelayanan Angkutan Peti Kemas	1.500.000 TEUs/tahun atau angkutan lain yang setara
Jalur Pelayaran	Lebih dari 500 mil dengan jalur pelayaran internasional dan sekitar 50 mil dari jalur pelayaran nasional
Dermaga Peti Kemas	Panjang minimal 250 m
Fasilitas	Memiliki 2 crane dan lapangan penumpukan kontainer seluas 10 Ha
Jarak Dengan Pelabuhan Lain	200 - 500 mil dengan pelabuhan internasional lain

Peningkatan kualitas pelayanan terdiri atas usaha untuk meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan, menyempurnakan sistem informasi untuk kelancaran transportasi di pelabuhan, dan meningkatkan pelayanan transportasi laut internasional dalam rangka mengantisipasi perkembangan globalisasi. Penyeimbangan peranan BUMN, BUMD, swasta, dan koperasi terdiri atas usaha untuk mendorong koperasi dan swasta dalam menyediakan prasarana transportasi laut, rasionalisasi peran pemerintah dalam penyediaan fasilitas kepelabuhanan yang pada wilayah tersebut kegiatan operasionalnya belum dapat dilakukan secara komersial atau sektor swasta belum cukup berkembang, memantau dan menganalisis prospek dan implikasi privatisasi seluruh atau sebagian pelayanan jasa kepelabuhanan yang pada saat ini dilakukan oleh BUMN dan BUMD, meningkatkan peranan BUMN dan BUMD dalam penyediaan fasilitas kepelabuhanan, dan mengatur perusahaan jasa kepelabuhanan.

Pengaturan perusahaan jasa kepelabuhanan terdiri atas usaha untuk menata dan menyederhanakan perijinan pengelolaan pelabuhan dengan tujuan melindungi kepentingan pengguna jasa, melindungi prasarana umum, melestarikan fungsi lingkungan, dan mencegah dominasi swasta tunggal secara berlebihan, memberikan kemudahan untuk mengelola pelabuhan sebagai bagian dari usaha pokoknya (*own-account transport*), menyederhanakan perijinan untuk pelayanan dari pintu ke pintu/antar-moda. Perawatan prasarana transportasi laut terdiri atas memberikan prioritas pada perawatan prasarana transportasi laut yang masih dibutuhkan dalam bentuk rehabilitasi dan perawatan preventif, menyempurnakan pedoman teknis, standar teknis, dan desain prasarana transportasi laut sebagai pedoman perawatan bagi segenap instansi yang terlibat. Optimalisasi penggunaan fasilitas yang ada terdiri atas penggunaan manajemen dan teknik transportasi untuk meningkatkan kinerja dan kapasitas, memberikan insentif bagi penyediaan jasa kepelabuhanan yang efektif dan efisien, pemilihan teknologi tambahan untuk meningkatkan produktivitas fasilitas pelabuhan yang ada, meningkatkan penggunaan teknik penjadwalan dan pengendalian canggih dalam pengelolaan pelabuhan, menerapkan sistem tarif khusus pada saat lalulintas puncak untuk mengoptimalkan pemanfaatan

prasarana, dan standardisasi fasilitas kepelabuhanan serta fasilitas penunjangnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku baik nasional maupun internasional.

Keterpaduan antar-moda terdiri atas menciptakan iklim yang kondusif bagi Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam memadukan sistem transportasi yang bersifat nasional, wilayah lokal serta prioritas pendanaannya, memperkuat kemitraan antara swasta, pemerintah, BUMN, BUMD, dan koperasi dalam rangka merencanakan, mendesain, dan membangun fasilitas alih muat antar-moda transportasi. Upaya untuk mengembangkan kapasitas pelabuhan terdiri atas kegiatan-kegiatan yang mendorong Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota, BUMN, BUMD, koperasi, dan swasta untuk mengembangkan pelabuhan pada daerah yang masih rendah tingkat aksesibilitasnya, merencanakan peruntukan lahan untuk pengembangan kapasitas transportasi laut di masa mendatang, meningkatkan kinerja pelabuhan yang diarahkan untuk penyelenggaraan transportasi antar-moda atau multimoda, melalui evaluasi secara menyeluruh dan berkesinambungan, menetapkan kriteria investasi bagi proyek-proyek pembangunan fasilitas pelabuhan yang dibiayai dari dana pemerintah, menentukan klasifikasi prioritas pembangunan pelabuhan yang dapat memberikan manfaat ganda, rencana pengembangan dan program pendanaan yang dipersiapkan oleh pemerintah dan BUMN/BUMD pada bidang kepelabuhanan agar memperhitungkan biaya operasional dan perawatan, mengalokasikan sumber investasi, prioritas diberikan pada penyelesaian pembangunan yang sedang berjalan, dan pada pemasangan/penggunaan fasilitas yang sudah tersedia.

### **Ukuran Kinerja Pelabuhan**

Definisi kinerja sendiri menurut Wikipedia, merupakan jawaban dari berhasil atau tidaknya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapan, pengalaman dan kesungguhan, serta waktu (Hasibuan, 2001). Pengertian lain dari kinerja adalah pelaksanaan fungsi-fungsi yang dituntut dari seseorang atau suatu perbuatan, suatu prestasi, suatu pameran umum keterampilan (Whitmore, 1997).

Kinerja pelabuhan yang baik diperlukan untuk mengembangkan kepelabuhanan di masa depan. Tetapi banyak dijumpai kendala dalam memperoleh data, terutama arus bongkar-muat dan tingkat pemanfaatan kapasitas pelabuhan. Hal ini berhubungan dengan makin beragamnya jenis pelabuhan dan jumlah pelabuhan, kebijakan desentralisasi, dan kemudahan bagi perusahaan pelayaran untuk menetapkan rute pelayaran. Tingkat pemanfaatan kapasitas pelabuhan (*Berth Occupancy Ratio*, BOR) untuk pelabuhan-pelabuhan yang dikelola Unit Pelaksana Teknis (UPT) umumnya masih rendah, yakni kurang dari 30%. Pelabuhan yang dikelola BUMN rata-rata mempunyai BOR lebih dari 50%. Tingkat pelayanan jasa dalam *global liner service* sangat ditentukan oleh kondisi dan kapasitas armada serta ketangguhan manajemen operasional. Selain itu, faktor-faktor penting lain yang menentukan kinerja pelabuhan terlihat pada Tabel 2.

**Tabel 2** Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan

Aspek	Keterangan
Sumber Daya Manusia	Harus handal
Modal	Memadai agar dapat menerapkan teknologi terbaru per
Sistem Kepalabuhanan	Menjadi pusat pelayanan bongkar muat barang dan fasilitator untuk mengirim barang sampai tujuan akhir
Tarif	Ada kepastian tarif dan reduksi tarif yang tinggi

Untuk mencapai tujuan ini perlu dibentuk suatu sistem informasi muatan yang terkait dengan instansi/pihak yang berhubungan dengan angkutan domestik maupun ekspor-impor. Perencanaan dan pembangunan fasilitas dan sarana dalam rangka menunjang kinerja pelabuhan harus dilakukan secara bersama oleh semua pihak yang berkepentingan. Pemanfaatan teknologi baru di bidang sarana angkutan laut dan fasilitas bongkar muat di kapal maupun di pelabuhan bertujuan untuk meningkatkan efisiensi di segala aspek..

Kondisi yang diharapkan dari meningkatnya kinerja pelabuhan adalah adanya upaya untuk meningkatkan keterpaduan pelayanan intramoda dan antar-moda/multimoda di pelabuhan yang akan membuat perpindahan barang dan penumpang menjadi semakin efektif dan efisien. Kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut perlu ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan melalui efektivitas perencanaan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi laut. Tarif yang diberlakukan hendaknya dapat menutupi biaya pelayanan (*cost recovery*) dengan tingkat efisiensi yang tinggi. Peningkatan efisiensi untuk mengoptimalkan penggunaan sarana dan prasarana transportasi laut dimaksudkan supaya armada nasional mampu bersaing dengan armada asing. Supaya dapat tercipta keselamatan pelayaran dan kelancaran angkutan laut perlu dilakukan peningkatan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran yang sesuai dengan ketentuan internasional baik di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) maupun di alur pelayaran lainnya.

Pelayanan kapal, barang, dan penumpang di pelabuhan harus lancar untuk menekan biaya agar tidak tinggi. Keamanan di pelabuhan, di kapal, dan di laut perlu ditingkatkan sehingga dapat memenuhi ketentuan *International Shipping and Port Security (ISPS) Code*. Kemudahan masyarakat serta penyelenggara angkutan dalam memperoleh informasi mengenai transportasi laut melalui berbagai macam media yang ada dan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan harus sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan perlu selalu ditingkatkan.

Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kinerja pelabuhan memiliki kendala-kendala yang menghambat peningkatan kinerja tersebut. Sebagai contoh adalah adanya hambatan kelembagaan yang kurang mendukung perkembangan sistem transportasi antar-moda/multimoda. Masalah transportasi yang seringkali diserahkan kepada daerah dalam pengelolaannya memungkinkan timbulnya pengkotakan pelayanan transportasi jika tidak disertai dengan adanya kesamaan persepsi dan prioritas kepentingan.

Wilayah Indonesia yang berbentuk kepulauan luas memerlukan investasi yang besar dalam pembangunan transportasi. Krisis multi dimensi yang melanda Indonesia membuat investasi dalam bidang transportasi semakin rendah. Keterbatasan dalam

penggunaan teknologi pada pelayanan transportasi disebabkan karena keterbatasan dana serta kualitas sumber daya manusia yang masih rendah. Selain itu, manajemen pengelolaan kegiatan transportasi masih kurang baik karena rendahnya kualitas sumber daya manusia yang ada. Oleh karena itu berbagai upaya peningkatan harus memperhitungkan kendala-kendala tersebut.

## **WILAYAH STUDI**

Provinsi NAD terletak antara 2° – 6° LU dan 95° – 98° LS dengan ketinggian rata-rata 125 meter di atas permukaan laut. Sebelah utara berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah selatan berbatasan langsung dengan Provinsi Sumatera Utara, dan sebelah barat dengan Samudera Indonesia. Satu-satunya hubungan darat Provinsi NAD hanyalah dengan Provinsi Sumatera Utara, sehingga Provinsi NAD memiliki ketergantungan yang cukup tinggi dengan Provinsi Sumatera Utara. Provinsi NAD memiliki luas wilayah administrasi 56.500,51 km<sup>2</sup>, yang terdiri atas 17 Kabupaten, 4 Kota, 241 Kecamatan, dan 112 Kelurahan. Penduduk Provinsi NAD, berdasarkan sensus pada tahun 2005 adalah sebanyak 4.031.589 jiwa (BPS Provinsi NAD, 2007). Ibukota Provinsi ini adalah Banda Aceh.

Bencana alam tsunami yang terjadi pada tahun 2004 telah membuat Provinsi NAD menjadi porak-poranda, dengan berbagai sarana prasarana transportasi rusak dan tidak sedikit yang hancur total. Diperlukan upaya untuk mengembalikan berbagai sarana dan prasarana yang ada, sehingga pemulihan wilayah NAD dapat terjadi, tidak hanya di sektor transportasi melainkan di semua sektor karena semuanya memiliki keterkaitan satu sama lain. Upaya peningkatan sektor perekonomian Provinsi NAD akan sangat bergantung pada berbagai fasilitas sektor transportasi yang ada, sehingga pelabuhan, sebagai salah satu prasarana transportasi harus dapat menunjang perekonomian.

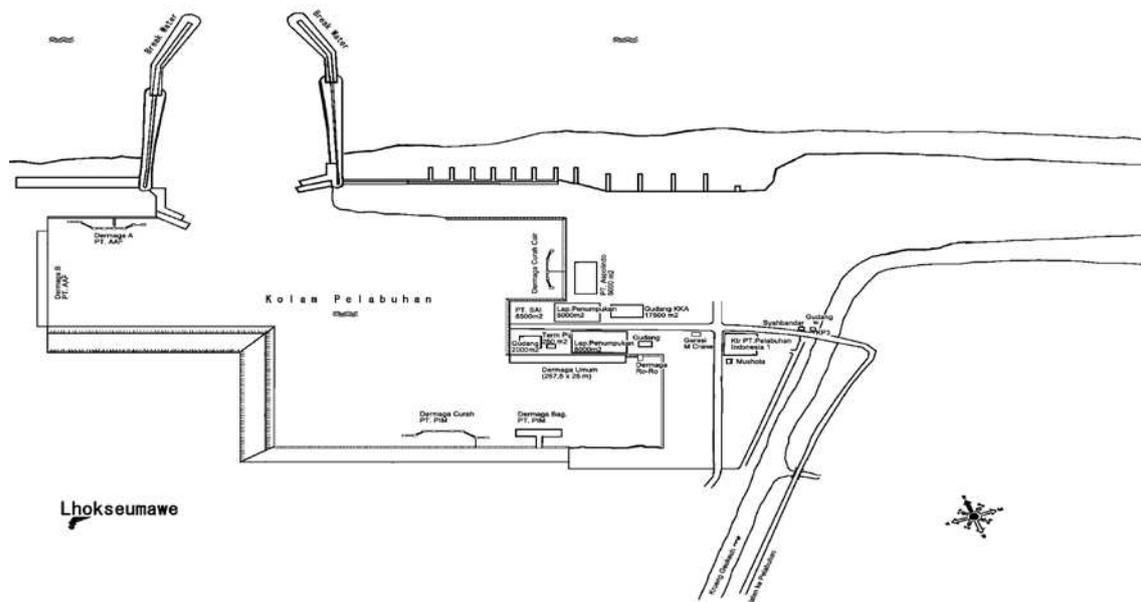
Infrastruktur dan jasa transportasi menjadi salah satu daya tarik bagi para investor yang dapat menjadi penentu dalam kaitan dengan penentuan harga yang bersaing bagi produk daerah, baik untuk didistribusikan di pasar lokal, nasional, maupun internasional. Sebagai salah satu tempat terjadinya proses ekonomi, keberadaan pelabuhan tentu menjadi sangat penting dan krusial, apalagi mengingat Provinsi NAD merupakan salah satu provinsi yang memiliki transportasi laut yang sangat besar jumlahnya. Hal tersebut menjadi sangat esensial, karena sebagian besar kegiatan perekonomian provinsi ini sangat bergantung pada keberadaan pelabuhan. Aktivitas pelabuhan laut di Provinsi NAD pada saat ini masih didominasi oleh pola pergerakan bongkar dibandingkan dengan muat barang. Angkutan barang di Provinsi NAD belum mengoptimalkan penggunaan pelabuhan laut sebagai prasarana transportasinya. Pelabuhan laut yang mempunyai aktivitas muat yang tinggi pada saat ini adalah Pelabuhan Krueng Geukueh, yang terletak di Kota Lhokseumawe.

## **DATA DAN ANALISIS**

Pelabuhan Krueng Geukueh di Kota Lhokseumawe termasuk dalam 25 pelabuhan strategis Indonesia. Selain itu, kesepakatan untuk membuka jalur angkutan laut dari

Pelabuhan Pulau Pinang, Malaysia, ke Pelabuhan Krueng Geukueh, Aceh Utara, oleh para pengusaha Aceh di Malaysia yang tergabung dalam Aceh World Trade Centre (AWTC) dengan pihak ASDP (Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan) Malaysia, menjadikan pelabuhan ini salah satu pelabuhan penting di Provinsi NAD. Pelabuhan ini terletak antara 05' 10' 15" Lintang Utara dan 07' 09' 27" Bujur Timur, dan merupakan pelabuhan umum dengan kelas II (dua) yang berjenis konvensional.

Pelabuhan Krueng Geukueh memiliki beberapa fasilitas yang dapat menunjang segala proses kegiatan yang terjadi di pelabuhan tersebut. Fasilitas-fasilitas tersebut di antaranya adalah kolam pelabuhan, dermaga umum, dermaga ro-ro, dermaga curah cair, gudang, lapangan penumpukan, dan lain-lain. Potensi yang ada di daerah *hinterland*, antara lain, adalah kelapa sawit, karet, dan CPO (*Crude Palm Oil*). Pelabuhan ini menjadi Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri (DUKS) PT. Pupuk Iskandar Muda, PT. Hagu, PT. Blang Lancang, dan PT. Humpus. Tata letak berbagai fasilitas yang ada di Pelabuhan Krueng Geukueh ini dapat terlihat jelas pada Gambar 1.



**Gambar 1** Tata Letak Pelabuhan Krueng Geukueh (Dephub, 2008)

Sebagai salah satu pelabuhan yang terletak di kawasan strategis, Pelabuhan Krueng Geukueh memiliki aktivitas yang tinggi, terutama dalam hal bongkar-muat barang, baik dari dalam maupun ke luar Provinsi NAD. Oleh karena itu, kinerja pelabuhan tentu akan sangat mempengaruhi segala proses yang terjadi setiap hari di pelabuhan ini dan akan berdampak pada lama waktu pengiriman barang dari atau ke luar Kabupaten Aceh Utara atau Provinsi NAD. Hal ini pada akhirnya akan mempengaruhi biaya pengiriman yang juga akan mempengaruhi harga barang yang masuk atau keluar melalui pelabuhan ini. Pada Tabel 3 terlihat bahwa aktivitas bongkar-muat barang pada tahun 2007 lebih tinggi

daripada aktivitas naik-turun penumpang, sedangkan pada tahun 2002-2006 tidak terjadi aktivitas naik-turun penumpang, seperti terlihat pada Tabel 4. Selain itu, aktivitas bongkar-muat mengalami penurunan sejak tahun 2004, yang kemungkinan disebabkan oleh peristiwa tsunami yang melanda kawasan Provinsi NAD dan sebagian Sumatera Utara. Berbagai upaya peningkatan kinerja pelabuhan dapat disampaikan seperti disajikan pada Tabel 5.

**Tabel 3** Data Operasional Pelabuhan Krueng Geukueh Tahun 2007 (BAPPENAS, 2007)

Muat Barang (Ton)	Ekspor	247.912
	Interinsuler	216.657
Penumpang (Orang)	Naik	414
	Turun	451

**Tabel 4** Data Operasional Pelabuhan Krueng Geukueh (PT. Pelabuhan Indonesia I, 2007)

Kegiatan	Satuan	Tahun				
		2002	2003	2004	2005	2006
Kapal	Call	719	643	494	478	468
	Grt	14.148.439	13.978.051	12.445.642	9.658.509	9.875.632
	Total	14.149.158	13.978.694	12.446.136	9.658.987	9.876.100
Ekspor	Ton	15.562.802	15.757.418	14.329.774	10.362.319	12.325.658
Impor	Ton	60.024	55.720	724	212.493	235.654
	Total	15.622.826	15.813.138	14.330.498	10.574.812	12.561.312
Bongkar	Ton	166.451	234.060	313.435	143.264	152.326
Muat	Ton	390.093	435.485	283.900	282.332	252.362
	Total	556.544	669.545	597.335	425.596	404.688

**Tabel 5** Upaya Peningkatan Kinerja Pelabuhan Krueng Geukueh

Aspek	Syarat Kinerja Pelabuhan Internasional	Kondisi Saat Ini	Upaya Peningkatan Kinerja
Peran Pelabuhan	Sebagai pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional, dan sebagai tempat alih muat penunjang dan angkutan peti kemas	Pusat pengapalan komoditi hasil pertanian, pelabuhan ekspor-impor, dan pelabuhan transit	Menjalankan kebijakan pemerintah yang telah menja dik an pelabuhan ini sebagai pusat pengapalan hasil komo ditas, dan menghidupkan pelabuhan ini sebagai pelabuhan ekspor-impor dan pelabuhan transit
Pelayanan Angkutan Peti Kemas	1.500.000 TEUs/tahun atau angkutan lain yang setara	10.000.000 Ton/Tahun pada tahun 2002-2006	Sudah memenuhi persyaratan, namun masih memerlukan peningkatan dengan menghidupkan kegiatan ekspor-impor, mempermudah proses perijinan, dan lain-lain.
Jalur Pelayaran	Lebih dari 500 mil dengan jalur pelayaran internasional dan sekitar 50 mil dan jalur pelayaran nasional	Berada dekat dengan jalur pelayaran internasional dan jalur pelayaran nasional	Sudah memenuhi persyaratan
Kedalaman Pelabuhan Dermaga Peti Kemas	Minimal 9 MLWS Panjang minimal 250 m	Kedalaman pelabuhan 10 MLWS Memiliki dermaga peti kemas dengan panjang 268 m Memiliki satu buah <i>crane</i>	Sudah memenuhi persyaratan Sudah memenuhi persyaratan
Fasilitas	Memiliki dua buah <i>crane</i> lapangan penumpukan kontainer seluas 10 Ha	Memiliki satu buah <i>crane</i> Memiliki lapangan penumpukan kontainer seluas 20.158 m <sup>2</sup>	Menambah minimal satu buah <i>crane</i> lagi agar sesuai dengan jumlah yang disyaratkan Memperluas lapangan penumpukan lagi agar sesuai dengan luas yang disyaratkan
Jarak Dengan Pelabuhan Lain	200 - 500 mil dengan pelabuhan internasional lain	Memiliki jarak sekitar 384 mil dan Pelabuhan Internasional Penang, Malaysia	Sudah memenuhi persyaratan

## KESIMPULAN

Rencana meningkatkan status Pelabuhan Krueng Geukueh sebagai pelabuhan internasional tentu bukan hal yang mustahil untuk dicapai. Namun diperlukan kerjasama dari berbagai pihak terkait untuk dapat merealisasikan rencana ini. Posisi strategis yang dimiliki oleh pelabuhan ini, selain itu kebijakan yang telah diambil oleh pemerintah setempat, untuk menggunakan pelabuhan ini sebagai tempat pengkapalan komoditi hasil pertanian yang akan diekspor serta dengan menghidupkan lagi pelabuhan ini sebagai pelabuhan ekspor-impor dan pelabuhan transit, menjadi salah satu faktor pendukung untuk menjadikan Pelabuhan Krueng Geukueh berstatus sebagai pelabuhan internasional. Prioritas pengembangan pelabuhan yang ada di Provinsi NAD dilakukan berdasarkan beberapa kriteria, yang meliputi parameter kewilayahan, jumlah pergerakan barang, interkoneksi dan dukungan dengan prasarana lain, serta potensi pertumbuhan pergerakan.

Aktivitas pelabuhan laut di Provinsi NAD masih didominasi oleh pola pergerakan bongkar dibandingkan dengan muat, yang berarti potensi angkutan barang di Provinsi NAD belum mengoptimalkan penggunaan pelabuhan laut sebagai sarana transportasinya. Pelabuhan laut yang mempunyai aktivitas muat paling tinggi saat ini adalah Pelabuhan Krueng Geukueh di Lhokseumawe. Pengembangan sistem transportasi terpadu di Provinsi NAD perlu diarahkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pergerakan transportasi. Rencana pengembangan untuk jangka pendek adalah perbaikan jaringan jalan dari lokasi potensi angkutan barang ke simpul pelabuhan. Sedangkan untuk jangka menengah adalah perbaikan sarana dan prasarana pelabuhan yang dapat memberikan penghematan waktu tunggu pelabuhan, dan untuk jangka panjang adalah perbaikan jalan antar-wilayah.

Untuk dapat meningkatkan kinerja Pelabuhan Krueng Geukueh diperlukan upaya-upaya yang mencakup keterpaduan antar-moda dan multimoda di pelabuhan ini. Dengan demikian perpindahan barang dan penumpang menjadi semakin efektif dan efisien, serta terjadi efisiensi kinerja sistem jaringan transportasi yang akan memberikan pengaruh signifikan pada pergerakan masyarakat, kegiatan ekonomi dan industri, serta distribusi orang dan barang sebagai elemen dalam pengembangan wilayah sekitar pelabuhan. Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana pelabuhan diharapkan dapat memenuhi kebutuhan yang ada. Penambahan berbagai fasilitas pelabuhan, seperti memperbaiki terminal penumpang yang terpadu dengan *Custom, Imigration, Quarantine, and Port Authority (CIQP)*, administrasi pelabuhan, bea cukai, imigrasi, kantor kesehatan pelabuhan, dan lapangan penumpukan diharapkan dapat menekan biaya.

Peningkatan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, seperti pemberlakuan *ISPS Code*, dimaksudkan agar tercipta keselamatan pelayaran dan kelancaran angkutan laut. Peningkatan kualitas sumber daya manusia dan penggunaan teknologi, diperlukan agar pelayanan jasa pelabuhan dapat lebih ditingkatkan, ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan dapat sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan, serta masyarakat dan pengguna jasa pelabuhan memperoleh informasi mengenai pelabuhan dengan mudah.

Upaya yang dapat dilakukan oleh Pelabuhan Krueng Geukueh untuk memenuhi kriteria sebagai pelabuhan bertaraf internasional adalah dengan meningkatkan sarana dan prasarana pelabuhan yang sudah ada, seperti mengoptimalkan dermaga peti kemas, lapangan penumpukan, dan gudang, sehingga diharapkan dapat lebih meningkatkan pelayanan bongkar-muat barang yang melalui pelabuhan ini. Selain itu, diperlukan

penambahan beberapa peralatan, seperti *crane*, karena salah satu syarat pelabuhan internasional adalah memiliki dua buah *crane*, sedangkan pelabuhan ini saat ini hanya memiliki satu buah *crane*, dan penerapan pemberlakuan ISPS Code, yang juga merupakan salah satu syarat yang harus ada bagi pelabuhan internasional. Peningkatan penggunaan teknologi yang perlu dilakukan terkait dengan berbagai prosedur bongkar-muat barang dan data serta informasi tentang pelabuhan yang dapat diakses dengan menggunakan fasilitas internet, sehingga memudahkan para pengguna jasa pelabuhan untuk dapat menggunakan fasilitas pelabuhan. Modernisasi berbagai fasilitas pelabuhan juga perlu dilakukan untuk lebih meningkatkan pelayanan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Rehabilitasi dan Konstruksi NAD-Nias. 2007. *Studi Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah Terpadu di Provinsi NAD (Paket-07)*. Banda Aceh.
- Departemen Perhubungan. 2006. *Cetak Biru (Blue Print) Pembangunan Transportasi Laut*. Jakarta.
- Dikun, S. 2003. *Infrastruktur Indonesia*. BAPPENAS, Jakarta.
- Flicker, J. D and Robert K. W. 2004. *Fundamentals of Transportation Engineering (A Multimodal systems Approach)*. New Jersey: Pearson Education Inc.
- Hennes, G. R and Martin I. E. 1955. *Fundamentals of Transportation Engineering*. McGraw-Hill. New York.
- Kutz, M. 2004. *Handbook of Transportation Engineering*. McGraw-Hill. New York.
- Paquette, R. J., Norman J. A and Paul, H. W. 1982. *Transportation Engineering*. New York: John Wiley and Sons Inc.
- Parikesit, D., Susantono, B., Sutomo, H., Nanang, M dan Prasetya, S. W. 2005. *1-2-3 Langkah Kecil Yang Kita Lakukan Menuju Transportasi Yang Berkelanjutan*. Jakarta: Penerbit Masyarakat Transportasi Indonesia.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1992. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2005 Tentang Rencana Induk Rehabilitasi dan Rekonstruksi Wilayah dan Kehidupan Masyarakat Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam dan Kepulauan Nias Provinsi Sumatera Utara*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 62 Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2006 Tentang Pemerintahan Aceh*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhan*. Jakarta.

- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2006 Tentang Pemerintahan Aceh*. Jakarta.
- Salim, H. A. A. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Penerbit Raja Grafindo Persada.