

**PENTINGNYA PELABUHAN TANJUNG PERAK
BAGI PEREKONOMIAN JAWA TIMUR
(Studi pada PT. PELINDO III Tanjung Perak Surabaya)**

**Muhammad Fauzy Syarifuddin
Mochammad Al Musadieg
Edy Yulianto**
Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya
Malang
E-mail: fauzys27@gmail.com

ABSTRACT

The theme of this research is the importance of the Port of Tanjung Perak for the Economy in East Java. The port is well aligned with the success of economic growth in a region. This thesis aims to determine (1) The importance of the port of Tanjung Perak in supporting economic growth in East Java. (2) Development of Tanjung Perak port facilities in supporting economic growth in East Java. These results indicate that the port of Tanjung Perak has significance for the economy of East Java, namely as a trade gateway and facilitator distribution of goods both for export and import and for the local. Facilities owned by the port of Tanjung Perak basically good because with the rapid flow of distribution, the Port of Tanjung Perak can be said to be still able to manage it. However, the Port of Tanjung Perak also 3 weakness, namely the location of the port of Tanjung Perak namely access around the area of the port, the port of Tanjung Perak bureaucracy is more complicated and relatively low quality of human resources. Need a long process to solve problems facing the port of Tanjung Perak.

Keywords: *The importance of the Port, Port of Tanjung Perak, Economy*

ABSTRAK

Penelitian ini mengangkat tema mengenai Pentingnya Pelabuhan Tanjung Perak bagi Perekonomian Jawa Timur. Pelabuhan memiliki keterkaitan yang erat dengan keberhasilan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Skripsi ini bertujuan untuk mengetahui (1) Arti Penting pelabuhan Tanjung Perak dalam menunjang pertumbuhan ekonomi Jawa Timur. (2) Pengembangan fasilitas pelabuhan Tanjung Perak dalam menunjang pertumbuhan ekonomi Jawa Timur. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelabuhan Tanjung Perak memiliki arti penting bagi perekonomian Jawa Timur, yaitu sebagai pintu gerbang perdagangan dan fasilitator distribusi barang baik untuk ekspor-impor maupun untuk lokal. Fasilitas yang dimiliki pelabuhan Tanjung Perak pada dasarnya sudah baik karena dengan derasnya arus distribusi, Pelabuhan Tanjung Perak dapat dikatakan masih mampu untuk mengelolanya. Namun, Pelabuhan Tanjung Perak juga 3 kelemahan, yaitu lokasi pelabuhan Tanjung Perak yaitu akses di sekitar area pelabuhan, birokrasi pelabuhan Tanjung Perak yang lebih rumit dan kualitas SDM yang relatif rendah. Perlu proses yang panjang untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi pelabuhan Tanjung Perak.

Kata Kunci: **Pentingnya Pelabuhan, Pelabuhan Tanjung Perak, Perekonomian**

PENDAHULUAN

Kondisi geografis Indonesia dikenal sebagai Negara Kepulauan. Transportasi laut menjadi sarana yang mendominasi dan penting guna mempermudah hubungan antar pulau di seluruh wilayah Indonesia. Hubungan sosial antar warga negara dan jalur distribusi juga dihubungkan oleh sarana transportasi laut. Jalur distribusi digunakan untuk memenuhi kebutuhan pokok yang bersifat konsumtif, produktif dan pembangunan.

Sarana transportasi laut membawa dampak positif bagi negara Indonesia, khususnya pada daerah-daerah yang memiliki pelabuhan. Pelabuhan telah mengalami pengembangan sesuai dengan kebutuhan manusia. Pelabuhan saat ini memiliki berbagai fungsi, yaitu sebagai pelabuhan penumpang, sebagai akses jalur perdagangan antar pulau (domestik) dan perdagangan luar negeri (internasional) serta kegiatan ekonomi lainnya.

Kondisi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya berupa lautan, maka Indonesia memerlukan pelabuhan sebagai gerbang penunjang pertumbuhan ekonomi wilayahnya melalui perdagangan. Saat ini Indonesia memiliki 5 pelabuhan utama penunjang perdagangan, yaitu pelabuhan Balawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Soekarno-Hatta (Makassar), dan Sorong (Sorong).

Pelabuhan Tanjung Perak menjadi pelabuhan terbesar dan tersibuk nomor dua di Indonesia setelah pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Hal tersebut dikarenakan, selain menjadi gerbang penghubung bagi Indonesia wilayah timur, juga dikarenakan meningkatnya pertumbuhan ekonomi di wilayah Propinsi Jawa Timur. Keadaan itu berimbas pada meningkatnya arus distribusi barang dari dan menuju wilayah Jawa Timur baik untuk barang dalam negeri maupun perdagangan internasional.

Kegiatan distribusi barang domestik ataupun internasional terus meningkat dari tahun ke tahun. Tercatat dalam periode tiga tahun, yaitu tahun 2010 hingga 2012 peningkatan arus petikemas yang melalui pelabuhan Tanjung Perak mencapai lebih dari 200,000 box setiap tahunnya. Pada 2010 arus petikemas mencapai angka 2.407.487 box. pada 2011 arus petikemas mengalami peningkatan 236.031 box menjadi 2.643.518 atau meningkat sebesar 9.8%. Peningkatan juga terjadi pada tahun 2012, tercatat arus petikemas sepanjang tahun 2012 sebesar 2.849.138 box. Peningkatan terjadi sebanyak 205.602 box dari tahun 2011 atau meningkat sebesar 7.7%. (www.tempo.com)

Tren peningkatan arus barang melalui Pelabuhan Tanjung Perak terus dilanjutkan pada tahun 2013. Arus barang pada tahun 2013 tercatat sebesar 2.993.931 box. Peningkatan yang terjadi pada tahun 2013 yaitu sebesar 144.793 box atau 5,08%. Arus barang pada tahun 2014 tercatat sebesar 3.105.827 box. Dibandingkan dengan arus barang tahun 2013, pada tahun 2014 peningkatan terjadi sebesar 111.896 box atau 3,74%. (<http://www.lensaindonesia.com/>)

Peningkatan jumlah arus barang tersebut tidak lepas dari peran pelabuhan dalam memfasilitasi kegiatan keluar masuknya barang. Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi pada wilayah sekitarnya. Namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan ekonomi, pelabuhan hanya mendukung tumbuh dan berkembangnya kegiatan ekonomi. Perekonomian juga meningkatkan peran pelabuhan yang pada dasarnya hanya menjadi tempat bersandarnya kapal-kapal, yang saat ini berkembang menjadi pusat kegiatan perekonomian.

Peristiwa tersebut tidak lepas dari pertumbuhan ekonomi Jawa Timur yang juga terus meningkat. Pada tahun 2011 hingga 2013 ekonomi Jawa Timur meningkat sebesar 7,22% pada tahun 2011 dan 7,27% pada tahun 2012. Angka tersebut lebih tinggi daripada pertumbuhan ekonomi nasional yang pada tahun 2011 hanya mencapai 6,46% dan 6,23% pada tahun 2012 (bisniskeuangan.kompas.com). berdasarkan berita pada <http://bnisecurities.co.id/> pada tahun 2013 pertumbuhan ekonomi jawa timur tumbuh sebesar 6,08% dan pada tahun 2014 menurun menjadi 5,86%. Angka tersebut masih lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya 5,58% pada tahun 2013 dan 5,02% pada tahun 2014. (<http://www.bps.go.id/>)

Berdasarkan pada tingginya peningkatan arus distribusi barang serta pertumbuhan ekonomi, diperlukan perhatian lebih dari pemerintah untuk turut mengoptimalkan pentingnya pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi. Peran pemerintah juga dibutuhkan untuk memfasilitasi kegiatan ekonomi melalui pelabuhan. Kurangnya fasilitas pelabuhan akan membawa dampak meningkatnya waktu tunggu kapal laut untuk sandar dan melakukan bongkar muat. Bersamaan dengan terjadinya kemacetan dan menumpuknya antrian distribusi yang biasa disebut dengan “*Bottle neck*” yaitu kondisi dimana pelabuhan tidak dapat mengimbangi derasnya arus distribusi yang

kemudian akan menimbulkan biaya-biaya ekstra. Pada akhirnya hal tersebut akan berakibat tersendatnya perekonomian suatu daerah.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penting Pelabuhan Tanjung Perak bagi Perekonomian Jawa Timur dan untuk mengetahui pengembangan fasilitas pelabuhan Tanjung Perak dalam menunjang pertumbuhan ekonomi Jawa Timur

KAJIAN PUSTAKA

Sistem Transportasi

Menurut Miro (2012:1) Sistem adalah suatu kesatuan, unit, atau integritas yang bersifat komperhensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama mengintegrasikan sistem tersebut. Dengan demikian kalau salah satu komponen rusak, maka rusak pula sistem tersebut.

Menurut Miro (2012:1) transportasi merupakan sebuah pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi asal ke lokasi tujuan. Hal itu dilakukan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.

Berdasarkan pengertian tersebut, transportasi memiliki 3 dimensi, yaitu: lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi), dan keperluan (tujuan). Dimana ketika salah satu dari dimensi tersebut terlepas atau tidak ada, hal tersebut tidak dapat disebut dengan transportasi.

Kepelabuhanan

Auwjong (2005:16) menyatakan “pelabuhan adalah sebidang laut yang tenang airnya. Sebuah wilayah yang memungkinkan bagi kapal memuat atau membongkar muatannya dekat dengan dermaga (kade)”. Triatmojo (2009:3) “menyatakan pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, atau bahkan antar negara, benua dan bangsa. Pelabuhan memiliki daerah pengaruh (*hinterland*), yaitu daerah yang memiliki kepentingan hubungan ekonomi, sosial, dan lainnya dengan pelabuhan tersebut.”

Menurut Triatmojo (2009:374) kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik. Waktu pelayanan kapal dapat

dibedakan menjadi dua bagian yaitu pada waktu kapal berada diperairan dan ketika kapal bersandar di tambatan.

Menurut Triatmojo (2009:376) kinerja pelabuhan ditunjukkan oleh *Berth Occupancy Ratio* (BOR) atau tingkat pemakaian dermaga. Yaitu perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap dermaga yang tersedia dibandingkan dengan jumlah yang tersedia selama periode (hari/bulan) tertentu yang dinyatakan dalam persentase. BOR dihitung untuk masing-masing dermaga, dan nilainya tergantung pada beberapa parameter berikut ini.

- 1) Jenis Barang yang Ditangani di Dermaga
- 2) Ukuran Kapal
- 3) Produktivitas Kerja untuk Bongkar/Muat
- 4) Jumlah Gang yang bekerja
- 5) Jam Kerja dan Jumlah Shift Kerja
- 6) Panjang Tambatan
- 7) Hari Kerja Efektif per Tahun

Sistem Distribusi

Kegiatan ekonomi tidak hanya terdiri atas kegiatan konsumsi dan produksi, tetapi juga meliputi kegiatan distribusi. Distribusi adalah kegiatan yang berhubungan dengan usaha menyalurkan barang atau jasa dari tangan produsen menuju konsumen. (Waluyo 2008:207-208)

Menurut Kardiman (2006:52) barang dan jasa akan lebih berguna dan lebih bermanfaat bila telah sampai pada konsumen dan dapat dinikmati. Sebaik apa pun kualitas barang atau jasa tidak ada nilai gunanya bagi konsumen apabila tidak dapat dinikmati. Sebab barang/jasa dapat terasa manfaatnya dan semakin meningkat apabila barang/jasa tersebut telah sampai kepada konsumen dan dapat dinikmati sebagai alat pemuas kebutuhan. Sehingga, kegiatan distribusi dapat juga diartikan sebagai usaha manusia untuk meningkatkan nilai guna barang dan jasa.

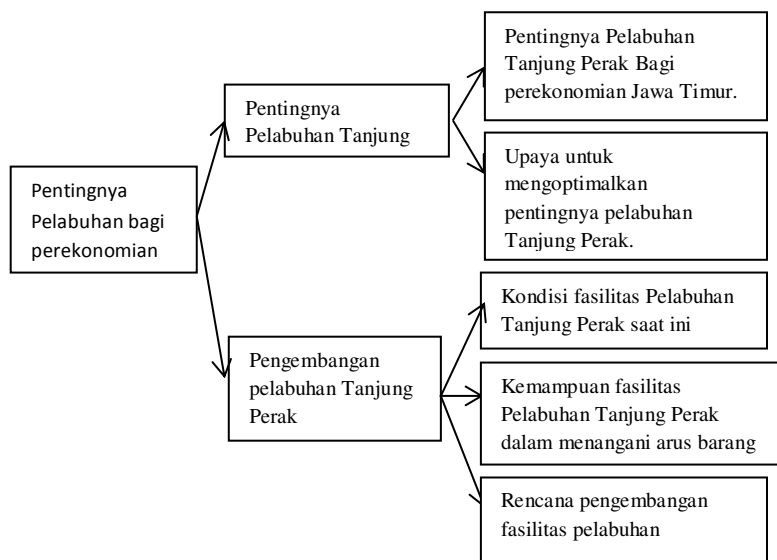
Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi adalah kondisi dimana terjadi suatu peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) dari suatu negara atau daerah. Pertumbuhan ekonomi dikatakan meningkat apabila persentase kenaikan Produk Domestik Bruto (PDB) pada suatu periode lebih besar dari periode sebelumnya. Kenaikan PDB tersebut tidak disertai perhitungan persentasenya terhadap tingkat pertumbuhan penduduk. Jadi pertumbuhan ekonomi adalah suatu keadaan dimana terjadi

kenaikan PDB suatu negara tanpa memandang tingkat pertumbuhan penduduk. (Alam,2007:25)
 Beberapa faktor yang dipandang oleh ahli ekonomi sebagai hal-hal yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. (Alam, 2007:30)

- 1) Tanah dan kekayaan alam
- 2) Kuantitas dan kualitas penduduk dan tenaga kerja
- 3) Kepemilikan barang modal dan penguasaan teknologi
- 4) Sistem sosial dan sikap masyarakat

Kerangka Pikiran



Gambar 1. Kerangka Pikiran

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat dicapai dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau dengan cara kuantifikasi lainnya (Wibowo,2013).

Fokus Penelitian

1. Pentingnya Pelabuhan Tanjung Perak
 - a. Pentingnya Pelabuhan Tanjung Perak Bagi perekonomian Jawa Timur.
 - b. Upaya untuk mengoptimalkan pentingnya pelabuhan Tanjung Perak.
2. Pengembangan pelabuhan Tanjung Perak
 - a. Kondisi fasilitas Pelabuhan Tanjung Perak saat ini.
 - b. Kemampuan fasilitas Pelabuhan Tanjung Perak dalam menangani arus barang.
3. Rencana pengembangan fasilitas pelabuhan.

Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Data yang muncul berupa kata-kata dan bukan rangkaian angka. Data dari hasil wawancara dan observasi akan ditranskrip ke dalam bentuk tulisan dan kemudian diinterpretasikan serta dikaitkan dengan teori.

Tahap analisis data yang digunakan dalam penelitian ini juga mengacu pada tahap analisis yang dikemukakan oleh (Siddel dalam Moleong, 2004:256) yang menyusun langkah analisis data kualitatif sebagai berikut:

1. Mencatat yang menghasilkan catatan lapangan, dengan hal itu diberi kode agar sumber datanya tetap dapat ditelusuri
2. Mengumpulkan, memilah-milah, mengklasifikasikan, mensintesiskan, membuat ikhtisar, dan membuat indeksinya.
3. Berpikir dengan jalan membuat kategori daya itu mempunyai makna, mencari, menemukan pola, hubungan-hubungan, dan membuat temuan-temuan baru.

Penelitian ini merupakan penelitian tentang Pentingnya pelabuhan Tanjung Perak Bagi Perekonomian Jawa Timur. Kategorisasi yang dilakukan peneliti terbagi dalam beberapa hal meliputi sejauh mana pentingnya pelabuhan Tanjung Perak bagi perekonomian Jawa Timur dan bagaimana pengembangan pelabuhan Tanjung Perak.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pentingnya Pelabuhan Tanjung Perak

Saat ini distribusi barang merupakan suatu hal yang sangat penting, dimana dengan adanya distribusi maka perkembangan bisnis akan semakin meluas. Jaman dahulu tren bisnis yang terjadi adalah suatu negara mengoptimalkan hasil alam mereka (keunggulan absolut) yang kemudian dijual ke berbagai negara. Sementara saat ini tren lebih kompleks, dimana suatu produsen di suatu negara mengimpor bahan baku yang dibutuhkan, kemudian bahan baku tersebut diolah hingga menjadi barang jadi atau bahkan setengah jadi, kemudian dijual ke berbagai negara. Terlihat dari lebih kompleksnya tren yang ada, maka distribusi barang akan semakin di perlukan.

Berdasarkan yang sudah peneliti bahas bahwa terdapat 3 alternatif transportasi untuk proses distribusi, yaitu transportasi darat, laut dan udara. Berdasarkan kondisi geografis Indonesia dan tren proses distribusi saat ini

mayoritas melalui transportasi laut. Sehingga pelabuhan sangat diperlukan untuk proses distribusi.

Berdasarkan analisis diatas, terlihat bahwa pelabuhan memiliki kaitan yang sangat erat untuk pertumbuhan ekonomi. Karena semakin baik sebuah pelabuhan maka akan semakin baik proses distribusi barang produksi hinterland-nya. Kemudian semakin baik distribusi, maka akan semakin luas pula bisnis yang dapat dilakukan, dan semakin luas bisnis yang dilakukan maka akan semakin cepat pertumbuhan ekonomi.

Pentingnya pelabuhan juga terlihat dari contoh kasus yang diutarakan oleh bapak Dhani. Hanya karena isu dari organda yang mengancam akan berhenti beroperasi selama satu jam akibat kenaikan BBM. Meskipun hal tersebut hanya isu, kejadian itu berdampak pada terhentinya perputaran uang di Jawa Timur sebesar 24 Miliar rupiah. Aksi organda merangsang adanya reaksi dari beberapa pihak, terutama para pelaku bisnis baik eksportir dan importir. Para pelaku bisnis pada saat kejadian tersebut mengambil langkah untuk menunda aktifitas distribusi barang mereka. Karena apabila pelaku bisnis tetap melakukan distribusi, ada kemungkinan ketika barang mereka terjebak didalam aksi organda yang dapat berakibat lebih buruk bagi mereka. Resiko yang dialami para pelaku bisnis dengan adanya kejadian tersebut adalah membengkaknya biaya-biaya operasional mereka seperti biaya penumpukan barang dan sebagainya.

Pelaku bisnis bukan satu-satunya pihak yang dirugikan akibat ancaman organda tersebut. pelabuhan juga terkena imbasnya. mayoritas para eksportir dan importir menunda pengiriman barang mereka, sehingga pada saat itu perusahaan pelayaran banyak meminta untuk mengatur ulang jadwal bongkar muat kapal mereka karena muatan mereka juga tersendat. Sehingga terjadi kekacauan pada jadwal pelayaran. Banyaknya kapal yang menunda kegiatan mereka mengakibatkan menumpuknya antrian kapal di kemudian hari. Berdasarkan informasi dari bapak Dhani, untuk mengurai antrian kapal tersebut pelindo memerlukan 1-2 bulan untuk kembali normal. Sehingga dapat dikatakan pertumbuhan ekonomi juga terganggu selama 1-2 bulan tersebut.

2. Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Tanjung Perak

Secara garis besar fasilitas dan peralatan yang dimiliki, pelabuhan Tanjung Perak sudah memenuhi kebutuhan. Terlihat dari CY yang dimiliki TPS, TPS memiliki kapasitas 1,7 BOX sementara saat ini yang terpakai hanya 1,4 BOX. Kecepatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak juga memiliki SOP (Standar Operasional Prosedur) yang cukup tinggi dan selama ini memenuhi SOP itu.

Kekurangan yang terlihat dari pelabuhan Tanjung Perak adalah mengenai Waiting Time. Sepeerti yang telah peneliti singgung sebelumnya bahwa Waiting Time adalah waktu ketika kapal yang akan masuk ke pelabuhan harus menunggu bantuan pandu dan kapal tunda. Ada berbagai kemungkinan faktor yang dapat mempengaruhi cepat dan lambatnya Waiting Time. Kemungkinan pertama adalah kecepatan dari kapal pandu itu sendiri. Kemungkinan kedua adalah kecepatan bongkar muat atau Bert Time suatu kapal yang terlalu lama sehingga dermaga yang penuh mengakibatkan kapal yang harus mengantri. Serta yang ketiga adalah kurangnya dermaga yang dimiliki oleh pelabuhan. Berdasarkan ketiga kemungkinan yang ada, kemungkinan terbesar ada pada Bert Time suatu kapal yang terlalu lama. Karena pelabuhan Tanjung Perak memiliki SOP bongkar muat yang cukup efisien. Sementara untuk kemungkinan pertama dan ketiga, Pelabuhan Tanjung Perak memiliki fasilitas yang cukup untuk menanganinya. Terlebih lagi tren yang berkembang adalah seiring dengan kemajuan teknologi, kapal yang berkunjung menuju Tanjung Perak memiliki panjang dan lebar kapal yang semakin besar. Sehingga jumlah kunjungan kapal semakin menurun tanpa mengurangi jumlah barang yang dibongkar-muat. Sehingga beban kapal pandu semakin rendah dengan menurunnya jumlah kapal yang berkunjung.

Penghambat lain berada di sekitaran pelabuhan, yaitu akses kendaraan menuju tol. Hanya pelabuhan Tanjung Perak yang dikelola oleh PT TPS yang memiliki akses langsung dengan jalan tol. Sementara yang lainnya masih perlu melalui jalan umum. Tidak jarang ketika ada bongkar barang dari kapal yang dilakukan di Tanjung Perak membuat jalan umum menjadi macet. Kemacetan yang ditimbulkan ketika ada kapal yang sedang bongkar bukan hanya karena

meningkatkan volume kendaraan di jalan umum, namun juga truk mengantri mulai dari dalam wilayah pelabuhan hingga di jalan umum. Terlebih ketika truk melalui jalan umum memiliki kemungkinan meningkatnya angka kecelakaan.

Faktor penghambat yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Perak yang kedua adalah birokrasi yang terlalu rumit. Untuk pengurusan dokumen kelengkapan ekspor dan impor, pelaku bisnis di Indonesia perlu mengunjungi beberapa tempat dan beberapa tempat justru jauh dari pelabuhan. Pelaku bisnis selalu mengantri di setiap tempat pengurusan dokumen kelengkapannya. Sehingga terlihat pengurusan dokumen ekspor dan impor di Indonesia sangat tidak efisien terhadap waktu. Sementara di Singapura, pengurusan dokumen kelengkapan ekspor dan impor hanya perlu menuju satu tempat yaitu MPA sehingga dapat dikatakan jauh lebih efisien waktu.

Faktor penghambat yang ketiga adalah kualitas SDM yang dimiliki pelabuhan Tanjung Perak. SDM sedikit banyak dapat mempengaruhi kecepatan proses bongkar muat, kecepatan kepengurusan dokumen, dan sebagainya. Karena meskipun kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan dengan bantuan alat, namun tetap masih membutuhkan tenaga manusia.

SDM di Indonesia khususnya SDM yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Perak dapat dikatakan memiliki kualitas yang relatif rendah. menurut bapak Dhani di Pelabuhan Tanjung Perak masih kurang efisien. Sebagai contohnya, untuk mengisi ulang air galon yang seharusnya dapat dilakukan hanya dengan satu orang, justru menggunakan 3-4 orang. Di pelabuhan jumlah orang dalam satu gang lebih banyak dari yang seharusnya dibutuhkan. Di sisi lain, dengan jumlah orang yang bekerja dalam satu gang juga tidak meningkatkan kecepatan bongkar-muat maupun yang lainnya. Peneliti melihat adanya pemborosan penggunaan tenaga kerja, karena terlalu banyak orang dalam satu gang namun tidak meningkatkan produktifitasnya. Peneliti berpendapat bahwa SDM yang dimiliki masih kurang bersungguh-sungguh dalam melakukan pekerjaan mereka dan cenderung malas.

Peneliti melihat bahwa sebuah langkah yang tepat pemerintah pada akhirnya mengambil keputusan untuk mengembangkan pelabuhan di wilayah baru, yaitu Teluk Lamong

dan JIPE. Peneliti melihat bahwa akan sangat sulit untuk mengembangkan pelabuhan yang ada. Karena seperti yang disebutkan oleh bapak Dhani bahwa beberapa struktur dermaga yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Perak tidak mampu menampung peralatan modern yang sangat berat. Pelabuhan juga tidak memungkinkan untuk membongkar paksa lahan pelabuhan yang sudah dipergunakan untuk umum (perumahan dan perkantoran). Karena apabila dilakukan maka beban sosial yang akan diterima oleh pelabuhan akan sangat berat. Pandangan masyarakat terhadap pelabuhan Tanjung Perak akan buruk. Pelabuhan juga masih memiliki kendala mengenai aksesibilitas di sekitar pelabuhan. Sehingga jika pemerintah memaksa untuk membuka lahan yang dimiliki, antara keuntungan yang didapat dengan kerugian yang ditanggung oleh pelabuhan dapat dikatakan tidak sebanding. Karena resiko yang ditanggung akan sangat besar sementara masih belum mengatasi kekurangan yang dihadapi pelabuhan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki arti yang cukup penting bagi perekonomian Jawa Timur. Pentingnya Pelabuhan Tanjung Perak dalam pertumbuhan ekonomi Jawa Timur merupakan sebagai gerbang perdagangan dan fasilitator distribusi barang baik untuk ekspor-impor maupun untuk lokal. kelancaran proses distribusi barang akan memperlancar perputaran uang yang terjadi di Jawa Timur dan akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Jawa Timur.
2. Fasilitas yang dimiliki pelabuhan Tanjung Perak pada dasarnya sudah baik karena dengan derasnya arus distribusi, Pelabuhan Tanjung Perak dapat dikatakan masih mampu untuk mengelolanya. Lapangan penumpukan mereka juga masih cukup untuk menampung barang distribusinya. Hanya saja *waiting time* kapal masih terlalu lama. Fasilitas pendukung di sekitar pelabuhan juga masih kurang mendukung proses distribusi. Akses dari pelabuhan menuju jalan tol masih terlalu jauh. Sehingga harus melalui jalan umum yang mengakibatkan kemacetan. Struktur bangunan pelabuhan Tanjung Perak sudah dapat dikatakan rapuh. Dermaga yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Perak masih

merupakan bangunan peninggalan jaman Belanda. Dermaga yang saat ini tidak dapat menahan beban peralatan bongkar-muat yang sangat berat. Pelabuhan Tanjung Perak sementara ini mensiasatinya dengan *mobile crane* yang cenderung lebih ringan. Namun hal itu mengurangi kecepatan bongkar-muatnya. Sehingga PELINDO III perlu mengambil langkah untuk membangun pelabuhan yang baru yaitu Terminal Teluk Lamong dan JIPE. Kekurangan yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Perak adalah birokrasi yang terlalu panjang. Perlu tindakan dari petinggi pemerintahan untuk mengkoordinasikan kementerian yang berkepentingan di pelabuhan guna mencari dan mengaplikasikan solusi terbaik untuk mengatasi permasalahan ini. Perlu toleransi dari masing-masing kementerian dan menurunkan ego pula untuk membentuk pola yang efisien dalam proses pengurusan dokumen ekspor-impor. Kekurangan lainnya adalah kualitas SDM yang dimiliki pelabuhan Tanjung Perak. SDM sedikit banyak dapat mempengaruhi kecepatan proses bongkar muat, kecepatan kepengurusan dokumen, dan sebagainya. Pelindo perlu meningkatkan kualitas dari SDM yang dimiliki agar lebih produktif.

Saran

1. Pemerintah perlu memperhatikan dan meningkatkan kualitas dari pelabuhan Tanjung Perak yang dimiliki guna memfasilitasi pertumbuhan ekonomi Jawa Timur. Sehingga diharapkan pertumbuhan ekonomi Jawa Timur tidak akan tersendat karena pelabuhan yang kurang siap.
2. Pelabuhan Tanjung Perak memerlukan solusi untuk mengatasi *waiting time* yang masih terlalu lama. Salah satu jalan yang dapat di ambil adalah mempercepat penyelesaian proyek Terminal Teluk Lamong dan JIPE.
3. Pemerintah perlu mengkoordinasi kementerian terkait untuk menciptakan sistem baru yang lebih efisien. Pelabuhan Tanjung Perak perlu meningkatkan standar kerja dan standar kualitas SDM-nya. Salah satunya dengan cara memberikan pelatihan dan memberikan motivasi lebih.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Alam, S. 2007. *Ekonomi 2*. Jakarta : Erlangga.
- Auwjong, Peng Koen & Sugiantoro, R. B. 2005. *Perang Eropa, vol 3*. Jakarta: Buku Kompas
- Meleong, L. J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Triatmojo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Waluyo, dkk. 2008. *Ilmu Pengetahuan Sosial*. Jakarta; Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Nasional.

Internet

- <http://www.tempo.co/read/news/2013/05/27/090483429/Arus-Peti-Kemas-Domestik-Terus-Mendominasi> diakses pada maret 30, 2015 03:10
- <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/03/07/19105561/pertumbuhan.ekonomi.jatim.melampau.nasional> diakses pada Maret 30 2015 04:00
- <http://www.lensaIndonesia.com/2015/07/28/arus-peti-kemas-tanjung-perak-capai-12-juta-boks-lebih.html> diakses pada 3 agustus 2015 09:04
- <http://bnisecurities.co.id/2015/02/pertumbuhan-ekonomi-jatim-di-2014-capai-586-persen/> diakses pada 3 agustus 2015 09:20
- <http://jatim.bps.go.id/index.php/publikasi/79> diakses pada 26 Januari 2016 15:27