

PEMANFAATAN PELABUHAN MALAHAYATI ACEH BESAR SEBAGAI TERMINAL BONGKAR MUAT ANGKUTAN BARANG

Signorina Kasvia¹, A. Wahab Abdi²

¹Mahasiswa Pendidikan Geografi FKIP Unsyiah

²Dosen Jurusan Pendidikan Geografi FKIP Unsyiah

Email: kasviasignorina@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemanfaatan Pelabuhan Malahayati sebagai terminal bongkar muat angkutan barang ditinjau dari fasilitas dan operasional pelabuhan. Sampel penelitian yang digunakan adalah informan yang representatif sehingga dapat memberikan informasi yang mendalam mengenai pemanfaatan pelabuhan. Sampel penelitian ini adalah manajemen operasional PT. Pelindo I dan Manajemen Operasional PT. SAU (Sarana Utama Aceh). Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, yaitu untuk mendapatkan informasi yang mendalam mengenai fenomena. Teknik pengumpulan data yang digunakan ialah wawancara, dokumentasi, dan observasi. Teknik pengolahan data yang digunakan ialah *data reduction*, *data display*, dan *verification*. Kemudian untuk pemeriksaan keabsahan data yang digunakan adalah triangulasi teknik, menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan pemanfaatan Pelabuhan Malahayati meliputi: 1) fasilitas yang tersedia untuk bongkar muat angkutan barang sudah memadai untuk saat ini akan tetapi untuk fasilitas pelabuhan secara umum masih kurang lengkap, karena tidak ada galangan kapal dan mercusuar, 2) a. jenis angkutan barang yang dapat dibongkar muat berupa *general cargo*, peti kemas, curah cair, dan curah kering, b. Waktu bongkar muat angkutan barang sesuai dengan kebutuhan pengguna layanan, c. Tarif bongkar muat tergantung banyak barang dan lamanya penumpukan, pemilihan dermaga dan negosiasi. d. Kendala yang dihadapi pelabuhan ialah kurangnya *hinterland* yang mendukung mobilitas pelabuhan, e. Saran untuk pelabuhan yaitu tingkatkan produksi Aceh dan pemerintah harus tanggap kepada fasilitas yang telah ada.

Kata Kunci : Pemanfaatan Pelabuhan, Fasilitas, Operasional Pelabuhan.

PENDAHULUAN

Transportasi adalah proses perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan prasarana dan sarana untuk tujuan tertentu dalam sebuah sistem. Dengan demikian transportasi meliputi perpindahan barang, orang, tempat, prasarana, sarana, tujuan, dan sistem. Transportasi itu sendiri meliputi transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut. Indonesia merupakan negara maritim yang mempunyai potensi sangat besar di sektor laut dalam hal perdagangan Internasional. Agar tercapainya Indonesia sebagai poros

maritim dunia maka Indonesia harus mempersiapkan dengan baik transportasi lautnya. Salah satu yang harus dipersiapkan adalah sarana dan prasarana transportasi laut yaitu pelabuhan.

Menurut Gunardo (2014:113) Pelabuhan adalah tempat berlabuhnya atau bertambatnya kapal laut atau kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang, serta merupakan daerah lingkungan kerja ekonomi. Pelabuhan berfungsi sebagai indikator untuk merangsang pertumbuhan industri. Pelabuhan Malahayati merupakan salah satu pelabuhan cabang Pelindo I yang berada di Provinsi Aceh tepatnya di Lamreh, Kecamatan Mesjid Raya, Kabupaten Aceh Besar berjarak 32,5 km dari Kota Banda Aceh. Pelabuhan Malahayati bersatus sebagai pelabuhan internasional. Hal ini sangat mendukung tercapainya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Pelabuhan Malahayati merupakan salah satu pelabuhan internasional dan pelabuhan utama di Provinsi Aceh sebagai terminal bongkar muat angkutan barang. Keberadaan Pelabuhan Malahayati diharapkan dapat melayani/membantu berputarnya roda perdagangan industri regional dan menyediakan fasilitas transit untuk daerah Aceh. Agar pelabuhan dapat dimanfaatkan dengan baik, maka pelabuhan harus menyediakan fasilitas yang memadai bagi penggunaannya, segala komponen pelabuhan harus dapat menunjang proses perkembangan industri. Komponen pelabuhan seperti fasilitas, sumber daya manusia, dan pelayanan sebagai sumber kelancaran pergerakan roda perindustrian harus disediakan oleh pelabuhan guna memenuhi kebutuhan pengguna pelabuhan.

Fasilitas pelabuhan yang baik dan lengkap disertai dengan suasana yang nyaman dapat menarik pemilik industri untuk menggunakan jasa layanan yang disediakan oleh PT. Pelindo I Pelabuhan Malahayati. Untuk mengetahui fasilitas pelabuhan yang sudah dimanfaatkan dan yang belum dimanfaatkan dengan optimal dapat dilihat dari banyaknya kapal-kapal yang menggunakan pelabuhan. Sesuai hasil observasi awal yang telah dilakukan di PT. Pelindo I Cabang Pelabuhan Malahayati terdapat beberapa fakta yang ditemukan. Pada umumnya komponen pelabuhan seperti fasilitas yang tersedia sudah memadai dan pelayanan Pelabuhan Malahayati berjalan dengan baik, akan tetapi kapal-kapal yang menggunakan Pelabuhan Malahayati terhitung hanya 1-2 kapal/bulan. Hal ini menunjukkan bahwa Pelabuhan belum dimanfaatkan secara optimal melihat kapal-kapal yang menggunakan Pelabuhan Malahayati masih minim padahal fasilitas dan pelayanannya ada.

Oleh karena itu, peneliti ingin mengetahui tentang “Pemanfaatan Pelabuhan Malahayati Aceh Besar sebagai Terminal Bongkar Muat Angkutan Barang.” Penelitian ini difokuskan pada fasilitas dan operasional pelabuhan yang disediakan oleh pelabuhan dan yang dimanfaatkan oleh pengguna layanan pelabuhan. Masalah penelitian ini adalah bagaimana pemanfaatan Pelabuhan Malahayati Aceh Besar sebagai terminal bongkar muat angkutan barang, ditinjau dari fasilitas pelabuhan dan operasional pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pemanfaatan Pelabuhan Malahayati Aceh Besar sebagai terminal bongkar muat angkutan barang ditinjau dari fasilitas dan operasional pelabuhan.

Hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan referensi dalam mengajar Geografi Transportasi, Geografi Industri dan Perencanaan dan Pengembangan Wilayah. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam membuat kebijakan bidang transportasi, industri, dan perencanaan wilayah. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan

referensi tambahan baik dalam melakukan penelitian atau penambah wawasan tentang Pelabuhan Malahayati.

METODE PENELITIAN

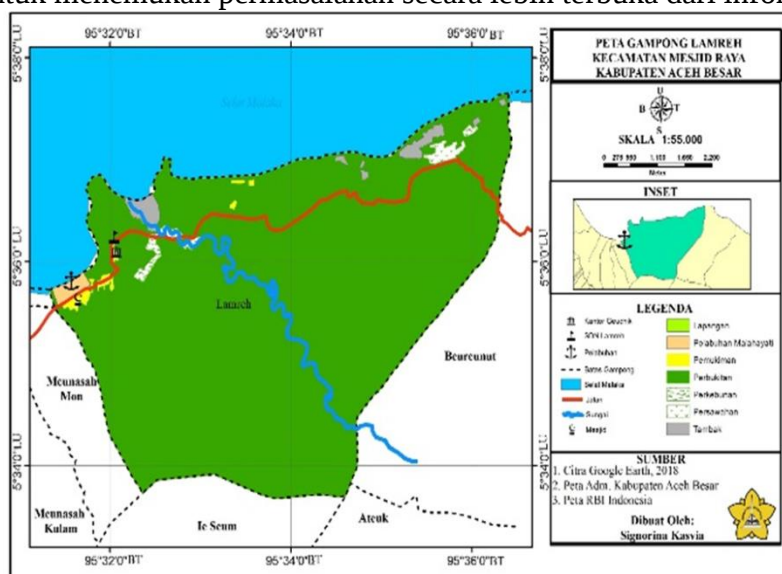
Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Perreault dan McCarthy (2006:176), mendefinisikan penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang berusaha menggali informasi secara mendalam. Penelitian ini mencoba untuk meminta orang-orang untuk mengungkapkan berbagai pikiran mereka tentang suatu topik tanpa memberi mereka banyak arahan atau pedoman bagaimana harus berkata apa. Menurut Moleong (2011: 6) Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain., secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Penelitian kualitatif bertujuan untuk menjelaskan fenomena dengan sedalam-dalamnya melalui pengumpulan data sedalam-dalamnya. Penelitian ini tidak mengutamakan besarnya populasi atau *sampling*, bahkan *sampling*nya sangat terbatas. Jika data yang terkumpul sudah mendalam dan bisa menjelaskan fenomena yang diteliti, maka tidak perlu mencari *sampling* lainnya. Penelitian kualitatif lebih menekan pada persoalan kedalaman (kualitas) data bukan banyaknya (kuantitas) data (Kriyantono, 2009:56).

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Malahayati yang bertempat di Krueng Raya, Kecamatan Mesjid Raya, Kabupaten Aceh Besar. Penelitian ini dilakukan selama satu bulan yaitu mulai tanggal 26 maret 2018 s/d 25 April 2018. Populasi adalah himpunan individu atau objek yang banyaknya terbatas atau tidak terbatas. Himpunan individu atau objek yang terbatas adalah himpunan individu atau objek yang dapat diketahui atau diukur dengan jelas jumlah maupun batasnya (Tika, 2005:24). Populasi penelitian ini adalah pengguna dan penyedia layanan bongkar muat barang Pelabuhan Malahayati. Sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti. Sampel dalam penelitian ini adalah PT. ABS, PT. SAU. Bulog, PT. Seasiline, PT. Semen Padang sebagai pengguna layanan dan pihak Manajemen Pelabuhan Malahayati sebagai penyedia layanan. Informan yang dijadikan sebagai sampel penelitian sebagai berikut: a) Manajer Operasional PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati; b) Teknisi Fasilitas PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati; c) Kinerja Operasional PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati; d) Manajer Operasional PT. SAU (Sarana Utama Aceh). Sampel di atas diambil berdasarkan ketersediaan informan untuk diwawancarai sedangkan dari pihak PT.ABS, BULOG, PT. Seasiline, dan PT. Semen Padang tidak bersedia untuk diwawancarai karena alasan tertentu.

Teknik pengumpulan data adalah teknik atau cara-cara yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain: observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala atau fenomena yang ada pada objek penelitian, sehingga penulis mendapatkan hasil penelitian langsung di lapangan. Teknik studi dokumentasi dilakukan dengan cara mencari data tentang deskripsi, transkrip, daftar, contoh, dan objek dari sistem informasi. Dalam hal ini penulis memperoleh data yang diperoleh dari

tempat penelitian yaitu Pelabuhan Malahayati. Wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara tanya jawab yang dikerjakan secara sistematis dan berlandaskan pada tujuan penelitian. (Tika, 2002:49). Teknik wawancara ini dilakukan oleh peneliti secara lisan untuk mendapatkan informasi dan untuk menyempurnakan data yang sudah ada. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur, yaitu membuat daftar pertanyaan terlebih dahulu namun wawancaranya lebih bebas dari wawancara terstruktur, tujuan dari penelitian ini untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka dari informan.



Gambar 1 Peta Desa Lamreh Krueng Raya

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mendapatkan informasi yang lebih dalam. Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu menjelaskan data yang telah diperoleh. Data yang diperoleh di lapangan jumlahnya cukup banyak untuk itu perlu dicatat secara teliti dan rinci. Untuk itu perlu dilakukan analisis data melalui reduksi data. Menurut Sugiono (2016:338) Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Dengan data yang telah direduksi ini akan memberikan gambaran yang jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Setelah melakukan reduksi data, maka langkah selanjutnya adalah mendisplay data. Dalam penelitian kualitatif penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya (Sugiono, 2016:341). Dengan mendisplay data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

Menurut Sugiono (2016:345), Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak dikemukakan bukti-bukti yang kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan data bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang

dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

Dengan demikian kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti yang telah dikemukakan bahwa masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Dalam penelitian kualitatif, data yang telah diperoleh harus diperiksa keabsahannya. Dalam penelitian ini, validitas dan reabilitas data yang akan digunakan oleh peneliti adalah dengan menggunakan teknik sebagai berikut:

Menurut Sugiyono (2016:373), yang dimaksud triangulasi teknik adalah untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data yang diperoleh dengan wawancara lalu dicek dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner. Menurut Sugiyono (2016:375), yang dimaksud dengan bahan referensi adalah pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti. Sebagai contoh data hasil wawancara perlu didukung dengan adanya rekaman wawancara, foto-foto, atau dokumen untuk mendukung kredibilitas data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data hasil penelitian diperoleh dari teknik wawancara. Wawancara dilakukan terhadap beberapa orang informan yang dianggap representatif terhadap objek masalah dalam penelitian. Berikut data informan dalam penelitian ini.

1. Manajer Operasional PT. SAU (Sarana Aceh Utama)
2. Manajer Operasional PT. Pelindo 1 Cabang Pelabuhan Malahayati
3. Teknisi Fasilitas PT. Pelindo I Cabang Pelabuhan Malahayati
4. Kinerja Operasional PT. Pelindo I Cabang Pelabuhan Malahayati

Data yang diperoleh dari wawancara berupa jawaban informan yang dilakukan secara tatap muka langsung dengan informan. Hasil wawancara akan memberikan jawaban yang mempengaruhi keputusan dalam menjawab rumusan masalah. Hasil wawancara dari informan penelitian tersebut diuraikan dalam sub bab hasil penelitian berikut ini.

Hasil penelitian berupa kutipan wawancara yang menjelaskan jawaban informan mengenai fasilitas dan operasional Pelabuhan Malahayati. Hasil wawancara tersebut didasarkan pada fasilitas pelabuhan dan operasional pelabuhan (jenis angkutan barang, waktu bongkar muat angkutan barang, tarif bongkar muat angkutan barang, pelaksanaan layanan, kendala, dan saran). Berikut pembahasannya secara rinci.

Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan dapat dibagi menjadi 2 bagian, yaitu bagian fasilitas pelabuhan dan bagian sarana kapal antara sarana kapal dan fasilitas pelabuhan memiliki kaitan yang sangat erat. Gunardo, (2014: 114), fasilitas pelabuhan dapat dibedakan menjadi 2 bagian, yaitu: a) Infrastruktur adalah fasilitas dasar untuk kapal seperti: alat bantu navigasi, breakwater, pelayanan pandu, pelayanan tunda dan lainnya. b) Struktural adalah fasilitas yang disediakan di atas tanah seperti: gudang, lapangan penumpukan serta peralatan bongkar-muat.

Fasilitas pelabuhan merupakan penunjang terlaksananya sistem bongkar muat angkutan barang. Hasil wawancara dengan Manajer Operasional PT. SAU mengatakan bahwa fasilitas yang dimanfaatkan yaitu Dermaga Curah Cair, *Crane*, Tenaga pekerja PT. Pelindo I, dan Lahan PT. Pelindo I Pelabuhan Malahayati. Fasilitas-fasilitas Pelabuhan Malahayati menurut Manajer Operasional dan Teknisi Fasilitas PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati adalah Dermaga (dermaga BRR-MDF untuk curah cair dan curah kering, dermaga lama, tidak gunakan lagi dan akan diganti karena banyak yang amblas, dan dermaga baru, terminal bongkar muat barang), gudang tertutup, lampu penanda, buoy, lapangan penumpukan, *breakwater*, KD meter, pelayanan tunda, alur pelayaran, *crane* (70 ton (1 *crane*) dan 45 ton (2 *crane*)), galangan kapal tidak ada, tetapi jika kapal rusak akan dialihkan ke PT. Bahari Sabang untuk diperbaiki. 1 *reach stacker*, forklift berjumlah 13, untuk mengangkut container kosong 3-5 ton, flatbed truck 2, dan 2 head truck.

Berdasarkan hasil wawancara, dokumentasi, dan observasi dapat diketahui bahwa ketersediaan fasilitas Pelabuhan Malahayati khusus untuk proses bongkar muat angkutan barang sudah memadai untuk saat ini. Untuk *transstainer crane* sendiri juga tidak ada karena *crane* 70 ton sudah cukup untuk kapasitas Pelabuhan Malahayati pada saat ini. Akan tetapi apabila dilihat dari ketersediaan fasilitas pelabuhan secara umum, Galangan kapal dan Mercusuar tidak ada. Apabila ada kerusakan, kapal masih bisa diarahkan ke galangan kapal yang ada di Pelabuhan Bahari Sabang. Mercusuar tidak ada namun sudah ada lampu penanda yang memiliki peran sama seperti Mercusuar. Dermaga lama tidak digunakan lagi karena kondisi kurang baik dan akan direnovasi.

Operasional Pelabuhan Malahayati

a. Waktu bongkar muat angkutan barang

Dalam melakukan bongkar muat barang tentu membutuhkan waktu. Informan pemanfaat layanan Manajer PT. SAU menyebutkan bahwa waktu bongkar muat curah cair (aspal sel) per 24 jam yaitu: 1000 ton = 1 x 24 jam. Waktu bongkar muat tergantung banyak barang yang akan dibongkar muat. Manager Operasional dan Kinerja Operasional PT. Pelindo 1 Cabang Pelabuhan Malahayati menjelaskan bahwa Semen dalam 1 jam dapat dibongkar muat sebanyak 625 ton, Curah cair 1 pipa kecepatan, Peti kemas 1 jam 12 box. Waktu bongkar muat tergantung banyak barang yang akan dibongkar muat. Berdasarkan hasil wawancara dari informan, dapat disimpulkan bahwa waktu yang diperlukan oleh pihak Pelabuhan Malahayati untuk melakukan proses bongkar muat angkutan barang sudah sesuai menurut kapasitas pelabuhan dan kebutuhan pengguna layanan pelabuhan.

b. Tarif bongkar muat angkutan barang

Tarif bongkar muat dibuat oleh pemerintah dengan maksud menunjang kebijaksanaan dalam meningkatkan kegiatan ekonomi dan untuk meniadakan diskriminasi tarif bongkar muat kapal asing dengan kapal nasional dan pupaya pelayanan jasa pelabuhan. Penerapan tarif bongkar muat peti kemas secara keseluruhan yaitu beberapa kegiatan kerja dalam penanganan digabungkan lebih murah dibandingkan dengan tarif yang tidak digabungkan atau sendiri-sendiri.

Tabel 1. Fasilitas Pelabuhan Malahayati

No	Fasilitas	Jumlah
1	2	3
1	Dermaga	
	a. Dermaga BRR-MDF (3.640 m ²), untuk curah cair dan curah kering.	1
	b. Dermaga lama (1.600 m ²), tidak gunakan lagi dan akan diganti karena banyak yang amblas	1
	c. Dermaga baru (2.240 m ²), terminal bongkar muat angkutan barang	1
2	Crane	
	a. Kapasitas 70 ton	1
	b. Kapasitas 45 ton	2
3	Break Water	
4	KD Meter	
5	Reach Staker	1
6	Forklift	13
7	Flatbed Truck	2
8	Head Truck	2
9	Kapal	1
10	Post Security	2
11	Jalan	
12	Terminal Penumpang	
13	Kantin	
14	Gedung Kantor	
15	Rumah Pompa Air	
16	Rumah Genset	
17	Mushalla	1
18	Garasi alat berat	
19	Tenaga Pekerja PT. Pelindo I	
20	Lahan PT. Pelindo I	
21	Lampu Penanda	1
22	Buoy	3
23	Gudang Tertutup (800,00 m ²)	1
24	Lapangan penumpukan	7
	a. Lapangan penumpukan BRR (5.000,00 m ²)	
	b. Lapangan penumpukan sekitar gudang (2.478,00 m ²)	
	c. Lapangan penumpukan belakang gudang (5.000,00 m ²)	
	d. Lapangan penumpukan lokasi rubhall samping gudang (5.000,00 m ²)	
	e. Lapangan penumpukan sekitar terminal penumpang (2.480,00 m ²)	
	f. Lapangan penumpukan container (6.980,00 m ²)	
	g. Lapangan penumpukan lokasi rubhall depan SAU (2.778,00 m ²)	

Menurut Nasution, (2010:291) Jenis tarif yang diterapkan di dalam kegiatan bongkar muat peti kemas terdiri,

- (1) Tarif FCL (*Full Container Loaded*) dikenakan jasa pekerjaan untuk, mendorong peti kemas isi atau dari kapal, mengangkut, menurunkan, dan menyusun di lapangan penumpukan untuk diserahkan kepada pemilik atau penerima di lingkungan kerja pelabuhan dan memuat peti kemas isi atau kosong ke kapal dengan kegiatan yang merupakan kebalikan sebagaimana dimaksud tersebut di atas.

- (2) Tarif LCL (*Less Than Container Loaded*) membongkar peti kemas isi dari kapal, mengangkut dan menurunkan langsung penyusunan di lapangan penumpukan, mengangkut ke CFS, mengeluarkan dan menyusun barang di tempat penumpukan untuk diserahkan pada penerima/ pemilik, kemudian menentukan peti kemas kosong ke lapangan penumpukan di lingkungan kerja pelabuhan, tidak termasuk biaya penyerahan atas alat penerima yang disediakan oleh penerima/ pemilik barang. Memuat peti kemas ke kapal.
- (3) Tarif *stevedoring* peti kemas, dikenakan atas jasa pekerja bongkar muat peti kemas ke kapal/ dari dermaga ke kapal dengan menggunakan *crane* dan tarif kegiatan mengikat serta melepas peti kemas di lapangan kapal.
- (4) Tarif *liff on/liff off* peti kemas, dikenakan atas jasa pekerja pengangkatan dari chasis ke chasis lain atau dari chasis ke tempat penumpukan atau dari tempat penumpukan ke chasis.
- (5) Tarif *truckhing* dikenakan atas jasa mengangkat peti kemas dengan menggunakan trailer dalam daerah kerja pelabuhan dari lambung kapal ke lapangan penumpukan peti kemas atau sebaliknya atau dari gudang ke lapangan penumpukan atau sebaliknya.
- (6) Tarif angsuran dikenakan atas jasa memindahkan peti kemas dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu lapangan penumpukan peti kemas tanpa menggunakan trailer/chasis dalam daerah kerja pelabuhan.
- (7) Tarif *stripping* dikenakan biaya dari jasa bongkar muat barang dari dalam gudang penumpukan (CFS) atau truk. Tarif *stuffing* dikenakan jasa memuat barang dari dalam gudang penumpukan (FCS) atau dari truk sampai disusun dalam peti kemas.
- (8) Tarif *Shifting* dikenakan biaya pemindahan peti kemas dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu petak kapal atau kepetak kapal yang lain dalam kapal dermaga dan kemudian menempatkan kembali ke dalam petak kapal yang sama.
- (9) Tarif bongkar muat pelabuhan terbagi atas tarif bongkar muat barang muatan umum (*general cargo*) perhitungannya hanya merupakan doman saja sehingga penetapan besar tarif sangat bergantung pada negosiasi. Tarif bongkar muat peti kemas (*container*) adalah tarif yang diberlakukan khusus terminal peti kemas. Untuk tarif bongkar muat barang di terminal konvensional tarif cenderung berfluktuasi sesuai dengan permintaan pasar. Dan tarif berbeda di dermaga khusus peti kemas bisa menggunakan dolar dan dan rupiah sesuai standar dan stabil.

Tarif adalah pungutan yang dikenakan terhadap barang ketika masuk atau keluar, biasanya berhubungan dengan kebijakan ekonomi. Manajer Operasional PT. SAU mengatakan mengenai tarif yang lebih tahu pihak pusat dan PT. Pelindonya sendiri. Manajer Operasional PT. Pelindo 1 Cabang Pelabuhan Malahayati mengatakan bahwa tarif yang berlaku untuk curah kering, jasa kapal rata-rata Rp. 10.000.000,- per call, jasa barang rata-rata Rp. 17.000.000,- per call. Peti kemas, Rp. 314.000.000,- per call. Curah cair, jasa kapal Rp. 40.000.000,- per call, jasa barang Rp. 16.000.000,-. Tarif ditentukan oleh pemilihan jenis angkutan barang, banyaknya jasa yang digunakan oleh pemilik barang, lamanya waktu penumpukan barang di pelabuhan, jenis dermaga yang dipakai. Tarif tidak mutlak seperti yang ditetapkan akan tetapi ada negosiasi dan kesepakatan.

Berdasarkan hasil wawancara, dapat disimpulkan bahwa tarif barang yang berlaku di PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati tergantung pada berapa banyak jasa yang digunakan oleh pengirim barang atau penerima barang, dapat dinegosiasi dengan pihak pelabuhan, dermaga yang digunakan apabila dermaga konvensional maka tarifnya berfluktuasi sesuai harga pasar dan apabila menggunakan dermaga khusus peti kemas maka tarifnya lebih stabil. Tarif juga ditentukan oleh lamanya barang yang berada di pelabuhan. Hal ini sesuai dengan pendapat Nasution (2010:291) Tarif bongkar muat pelabuhan terbagi atas tarif bongkar muat barang muatan umum (*general cargo*) perhitungannya hanya merupakan doman saja sehingga penetapan besar tarif sangat bergantung pada negosiasi. Tarif bongkar muat peti kemas (*container*) adalah tarif yang diberlakukan khusus terminal peti kemas. Untuk tarif bongkar muat barang di terminal konvensional tarif cenderung berfluktuasi sesuai dengan permintaan pasar. Dan tarif berbeda di dermaga khusus peti kemas bisa menggunakan dolar dan rupiah sesuai standar dan stabil. Tarif juga ditentukan oleh banyaknya jasa layanan yang digunakan oleh pemilik barang jika banyak jasa layanan yang digunakan dan lamanya barang di pelabuhan maka tarif pun akan semakin mahal.

c. Pelaksanaan layanan

Pelabuhan Malahayati sudah memiliki fasilitas yang memadai dalam melaksanakan fungsinya sebagai terminal bongkar muat angkutan barang. Mengenai pelaksanaan layanan pelabuhan Manajer Operasional PT. SAU sebagai pengguna layanan mengatakan bahwa pelaksanaan layanan sudah bagus dan lancar. Pernyataan tersebut sama yang dikemukakan oleh Manajer Operasional PT. Pelindo 1 Cabang Pelabuhan Malahayati sebagai penyedia layanan dari Pelabuhan Malahayati mengatakan bahwa pelaksanaan pelayanan bongkar muat sudah berjalan sesuai dengan prosedur kerja. Berdasarkan jawaban informan, dapat diketahui bahwa pelaksanaan layanan dari PT. Pelindo I cabang Pelabuhan Malahayati sebagai terminal bongkar muat angkutan barang sudah berjalan dengan baik sesuai dengan ketersediaan fasilitas yang ada.

d. Kendala yang dihadapi

Selama menggunakan Pelabuhan Malahayati sebagai terminal bongkar muat angkutan barang PT. SAU tidak mendapatkan kendala. Semua proses bongkar muat angkutan barang berjalan lancar sesuai dengan prosedur yang telah ada. Menurut Manajer Operasional PT. Pelindo I Cabang Pelabuhan Malahayati mengatakan tidak ada kendala yang dihadapi oleh pihak pelabuhan saat bongkar muat angkutan barang. Namun terdapat kendala dari Pelabuhan Malahayati yakni kurangnya *hinterland* sehingga mengakibatkan kurangnya kapal yang datang ke pelabuhan dan hampir tidak ada kapal dari Aceh sendiri yang membawa barang keluar, dan juga dari luar ke dalam. Barang yang terbatas karena tidak adanya industri. Industri sawit tidak mengirim barang lewat Pelabuhan Malahayati karena jarak yang jauh serta masih banyak menggunakan Pelabuhan Belawan karena sudah terbiasa mengirim barang lewat pelabuhan ini sehingga mengakibatkan Pelabuhan Malahayati sepi. Berdasarkan hasil wawancara kedua informan tersebut, dapat diketahui bahwa pemanfaat pelabuhan mengatakan tidak ada kendala dalam memanfaatkan fasilitas Pelabuhan. Tetapi dari pihak Pelabuhan Malahayati sendiri mengalami kendala dari segi kurangnya *hinterland* yang

mendukung mobilitas laut daerah Aceh sehingga pelabuhan sepi serta banyak juga pengirim yang masih menggunakan Pelabuhan Belawan Medan.

PENUTUP

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan Pelabuhan Malahayati sudah dimanfaatkan. Fasilitas yang ada di Pelabuhan Malahayati sudah memadai untuk proses bongkar muat angkutan barang. Namun, fasilitas pelabuhan secara umum masih kurang, belum ada mercusuar, galangan kapal, dan Traineter *crane*. Apabila kapal rusak maka akan dialihkan ke pelabuhan terdekat di PT. Bahari Sabang sedangkan untuk mercusuar belum ada hanya ada menara lampu penanda sebagai pengisyarat kapal. Transtainer *crane* sendiri juga tidak ada karena *crane* 70 ton sudah cukup untuk kapasitas Pelabuhan Malahayati pada saat ini.

Dari segi operasional pelabuhan jenis angkutan barang yang dibongkar muat di Pelabuhan Malahayati sudah sesuai dengan standar pelabuhan barang yakni, peti kemas, *general cargo*, curah cair, dan curah kering. Waktu yang dibutuhkan untuk membongkar muat angkutan barang ditentukan oleh banyaknya muatan barang dan lamanya penumpukan. Tarif yang dibutuhkan untuk membongkar muat angkutan barang ditentukan oleh jenis dermaga yang digunakan, lamanya barang di gudang penumpukan, banyaknya layanan jasa yang digunakan. Tarif tidak mutlak seperti yang ditetapkan akan tetapi ada negosiasi dan kesepakatan. Pelaksanaan bongkar muat yang berjalan baik dan sesuai dengan prosedur kerja. Kendala yang dihadapi Pelabuhan adalah kurangnya *hinterland* yang mendukung mobilitas pelabuhan terhadap fasilitas yang telah ada, serta masih banyak konsumen menggunakan jasa pelabuhan lain seperti Pelabuhan Belawan dan sebagainya.

Kurangnya kapal-kapal dan barang-barang yang keluar masuk melalui Pelabuhan Malahayati disebabkan karena kurangnya *hinterland* dari daerah Aceh yang mendukung mobilitas pelabuhan. Apabila produksi Aceh banyak tentu banyak angkutan barang, ketika angkutan barang banyak maka akan menambah kapasitas kapal dan fasilitas pelabuhan. Dari pihak PT. SAU menyarankan untuk meningkatkan produksi daerah Aceh yang melalui Pelabuhan Malahayati agar pelabuhan menjadi ramai dan terus maju dan pihak Pelabuhan Malahayati sendiri memberi saran agar pelabuhan tetap ramai dikunjungi kapal maka pemerintah harus tanggap kepada fasilitas yang sudah ada dengan cara memperbanyak industri yang bisa menunjang pemanfaatan pelabuhan lebih maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Gunardo R.B. 2014. Geografi Transportasi. Yogyakarta: PT. Ombak
Kriyantono, Rachmat. 2009. Teknik Praktis Riset Komunikasi. Jakarta: Kencana
Meleong, Lexy. J. 2011. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
Nasution, M.N. 2010. Manajemen Transportasi Edisi Ketiga. Bogor: PT. Ghalia Indonesia.
Sugiono. 2016. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: PT. Alfabeta
Tika, Moh. 2002. Metode Penelitian Geografi. Jakarta: PT. Bumi Aksara
Pelindo 1. Data Fasilitas Pelabuhan Malahayati. PT. Pelindo 1 Cabang Malahayati