

BAB I.

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Transportasi laut berperan penting serta strategis dalam menunjang kegiatan bongkar muat, mobilitas penumpang, dan jasa (Siging *et al.*, 2021). Hal ini sesuai dengan Indonesia yang dikenal sebagai negara maritim dengan memiliki ribuan pulau, sehingga memiliki potensi besar pada bidang kegiatan pelayaran seperti mobilisasi penumpang, bongkar muat barang, jasa, penjagaan pantai, dan hidrografi (Fitriani *et al.*, 2024). Transportasi laut memiliki peranan sangat krusial untuk kehidupan ekonomi, sosial, pemerintah, serta pertahanan dan keamanan (Hakim & Nurlaila, 2019). Pelabuhan merupakan fasilitas yang memiliki peran penting dalam transportasi laut untuk menghubungkan satu daerah dengan daerah lain di wilayah kepulauan seperti Indonesia dan menunjang kegiatan distribusi sehingga dapat mengurangi biaya logistik nasional (Kartini *et al.*, 2022). Pelabuhan memiliki peran strategis dalam mendukung kegiatan perdagangan untuk meningkatkan perekonomian sekitar, baik nasional maupun internasional (Syahrin, 2018).

Pelabuhan memiliki fungsi utama yakni sebagai pusat distribusi barang dan jasa, yang mencakup kegiatan ekspor dan impor, serta sebagai tempat transit dan pergudangan (Trinarita *et al.*, 2024). Berkaitan dengan hal tersebut pelabuhan juga menjadi pintu gerbang masuknya barang dan orang antar wilayah atau negara, yang mendukung mobilitas logistik dan pertumbuhan ekonomi (Ma'ruf *et al.*, 2024). Mengacu pada konteks pembangunan nasional, pelabuhan juga diharapkan dapat meningkatkan konektivitas maritim Indonesia yang dikenal negara kepulauan terbesar di dunia (Hidayat, 2017).

Peningkatan sektor perekonomian berkaitan dengan adanya pelabuhan yang memiliki peran penting dan strategis untuk menunjang kegiatan usaha sehingga dapat berkontribusi pada pertumbuhan industri perdagangan baik nasional maupun internasional (Darsono *et al.*, 2021). Berdasarkan kondisi eksisting tidak setiap pelabuhan umum dari sebuah wilayah memiliki fasilitas yang layak dan dapat melayani atau menunjang kegiatan usaha semua pihak. Sesuai ketentuan yang ada

untuk dapat menunjang aktivitas tersebut dengan fasilitas yang memadai, dapat dibangunnya Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang (Ginting *et al.*, 2024), selain itu terminal juga merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Usaha pokok tersebut antara lain kegiatan di bidang pertambangan, perindustrian, pertanian, perikanan, kehutanan, pariwisata, atau kegiatan lainnya yang dalam pelaksanaan kegiatan pokoknya memerlukan fasilitas dermaga.

Terminal Khusus dapat dibangun untuk menunjang kegiatan usaha pokok yang di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan, sedangkan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri berada di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan (Peraturan Pemerintah No 61, 2009). Beberapa pertimbangan lainnya Tersus atau TUKS dapat dibangun dan dioperasikan apabila dapat menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, dan dalam perhitungan ekonomis dan teknis operasional lebih efektif serta efisien (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52, 2021a). Berdasarkan pada Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi, standar yang memuat terkait dengan Pembangunan Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya seperti pertambangan dan penggalian merupakan kegiatan usaha pokok dapat dibangunnya Tersus atau TUKS (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12, 2021b).

Indonesia negara dengan kekayaan alam yang melimpah dan menjadi salah satu negara penghasil batubara terbesar di dunia (Nurchayaningsih *et al.*, 2022). Pulau Kalimantan salah satu pulau penghasil batubara terbesar di Indonesia. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Tengah terkait Produksi Batubara Tahun 2016-2018, Provinsi Kalimantan merupakan salah satu penghasil batubara terbesar di Indonesia. Periode 2016-2018, dengan total luas area pertambangan batubara di Kalimantan Tengah hampir mencapai 1 (satu) juta hektar, di tahun 2016 terdapat sekitar 944.043 hektar. Jumlah izin usaha

pertambangan (IUP) mencapai 246-259 IUP angka tersebut menunjukkan besarnya skala industri pertambangan di daerah tersebut. Terdapat 3 kabupaten dengan luasan area yang besar yaitu Barito Utara, Murung Raya, dan Kapuas. Melihat potensi tersebut menjadikan Kalimantan sebagai produsen batubara terbesar di Indonesia (*Badan Pusat Statistik, 2018*). Berdasarkan hal tersebut Provinsi Kalimantan Tengah menjadi salah satu penghasil batubara terbesar di Indonesia.

Perseroan Terbatas (PT) Union Perkasa Buana merupakan perusahaan yang menjalankan usaha dalam bidang jasa pertambangan, yaitu pengangkutan dan penjualan batubara. Berlokasi di Tenggarong Kabupaten Kutai Kartanegara. Pihak perusahaan guna mendukung menunjang kegiatan tersebut akan mengembangkan area Terminal Khusus sebagai salah satu fasilitas pendukung utama (Rencana Teknis Tersus PT UPB, 2024). Keberadaan Terminal Khusus tersebut merupakan fasilitas yang sangat penting sebagai sarana dan prasarana penunjang kegiatan dan pengiriman hasil Pertambangan Batubara. Berdasarkan hal tersebut PT Union Perkasa Buana dalam menunjang kegiatan usahanya memerlukan sebuah dermaga untuk fasilitas bongkar muat.

Rencana pembangunan terminal khusus PT UPB yang berlokasi di anak sungai napo guna menunjang kegiatan usaha pengangkutan dan penjualan batubara memerlukan keberadaan terminal khusus untuk mendukung kegiatan bongkar muat hasil pertambangan batubara (Rencana Teknis Tersus PT UPB, 2024). Terkait rencana pembangunan terminal khusus memperhatikan beberapa pertimbangan seperti lokasi, ekonomis, serta menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran (Peraturan Pemerintah Nomor 61, 2009). Lokasi menjadi aspek pertama yang harus diperhatikan untuk memetakan apakah di sekitar lokasi rencana pembangunan terminal khusus terdapat pelabuhan umum atau terminal khusus umum sementara, dan didukung dengan aksesibilitas yang memadai, sedangkan dari sisi ekonomis memprediksi untuk mencapai target pengapalan per bulannya dengan volume bongkar muat dan frekuensi kapal yang akan berlabuh.

Pembangunan dermaga akan memberikan dampak perubahan pada lingkungan perairan laut di lokasi kegiatan (Simatupang *et al.*, 2017). Informasi mengenai aspek bathimetri, pasang surut, alur pelayaran, dan rintangan navigasi suatu perairan sangat dibutuhkan dalam perencanaan dermaga ini. Terkait hal tersebut,

perlu untuk mengetahui aspek-aspek dalam bathimetri, pasang surut, alur pelayaran, dan rintangan navigasi sebagai indikator kelayakan pembangunan terminal khusus sehingga aman untuk kapal berlayar dan berlabuh, demi terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran. Berikut merupakan data jumlah investigasi kecelakaan pelayaran berdasarkan jenis kecelakaan tahun 2018-2022.

Tabel 1.1 Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022

No	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Tenggelam	10	6	3	5	5	29
2.	Terbakar/meledak	12	6	2	6	5	31
3.	Tubrukan	3	9	2	4	1	19
4.	Kandas	7	0	4	2	2	15
5.	Lain-lain	7	4	1	2	0	14
	Total	39	25	12	19	13	108

Sumber: (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2022)

Berdasarkan tabel 1.1 terdapat 15 kecelakaan pelayaran akibat kandas, hal ini menunjukkan pentingnya aspek hidro-oseanografi dalam menentukan spesifikasi dermaga dan rencana kapal yang akan sandar. Hal ini juga berpengaruh mengenai alur pelayaran dan juga rintangan navigasi saat operasional berlangsung.

berdasarkan hal tersebut maka instansi pemerintah terkait perlu melakukan evaluasi terhadap rencana pembangunan terminal khusus sebelum memberikan izin pembangunan terminal khusus tersebut. Hal tersebut mengacu dengan Keputusan Direktur Kepelabuhanan dalam standar evaluasi perizinan berusaha. Terdapat 9 standar evaluasi guna memastikan perizinan perencanaan pembangunan terminal khusus yang diajukan layak.

Standar evaluasi yang ditentukan harus bisa dipenuhi oleh pihak perusahaan, dalam hal ini perusahaan tentunya harus mengenali kekuatan-kekuatan yang menimbulkan keunggulan agar perencanaan yang diajukan dikatakan layak serta menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, lalu kelemahan-kelemahan yang dapat membuat perencanaan pembangunan terminal khusus tidak memenuhi aspek-aspek kelayakan. Berkaitan hal tersebut akan sangat membantu dalam mengetahui

kemampuan sebuah perusahaan, memanfaatkan setiap peluang yang datang, serta menghindari atau meminimalisir risiko.

Berkaitan dengan tersebut peneliti menentukan analisis yang tepat dalam menganalisis perencanaan pembangunan terminal khusus, terkait strategi untuk pemenuhan evaluasi, penulis menggunakan analisis SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, threats*), karena analisis SWOT mampu mengenali kelemahan serta mampu menciptakan sebuah peluang dari kombinasi-kombinasi strategi yang ada hal ini sependapat dengan Analisis SWOT adalah proses metodelis untuk mengidentifikasi berbagai aspek guna mengembangkan strategi perusahaan.

Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana evaluasi terhadap perencanaan terminal khusus PT Union Perkasa Buana dan aspek yang terdapat pada kelayakan pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana, serta pemenuhan yang terhadap rencana pembangunan terminal khusus, maka dari itu peneliti melakukan penelitian tentang “Analisis Kelayakan Pembangunan Terminal Khusus (Studi Kasus: PT Union Perkasa Buana)” guna menganalisis kelayakan rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

1.2. Rumusan Masalah

Beberapa rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perencanaan pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana?
2. Bagaimana aspek keselamatan dan keamanan pelayaran terkait rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana?
3. Strategi pemenuhan evaluasi apa yang dapat diterapkan terhadap rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian ini bertujuan:

1. Mengidentifikasi rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana.
2. Menganalisis aspek keselamatan dan keamanan pelayaran terkait rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana.

3. Merumuskan strategi dan rekomendasi pemenuhan evaluasi terhadap rencana pembangunan terminal khusus PT Union Perkasa Buana.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan mampu dijadikan sumber informasi dalam perencanaan pembangunan terminal khusus guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah

Diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah pusat dan daerah yaitu Direktorat Kepelabuhanan, Syahbandar dan Distrik Navigasi sehingga dapat dijadikan acuan dalam mengevaluasi kelayakan pembangunan terminal khusus

- b. Bagi PT Union Perkasa Buana

Diharapkan penelitian ini dapat membantu perusahaan dalam melakukan pemenuhan kekurangan terhadap aspek-aspek kelayakan dalam rencana pembangunan terminal khusus.

- c. Bagi peneliti

Penelitian ini memberikan wawasan baru yang bermanfaat bagi peneliti terkait kelayakan rencana pembangunan terminal khusus.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini melakukan analisis terhadap kelayakan pembangunan Terminal Khusus PT Union Perkasa Buana sebagai bahan evaluasi untuk dasar pengajuan izin pengoperasian di masa mendatang, dengan menganalisis beberapa aspek seperti kelayakan lokasi, ekonomis seperti volume bongkar muat dan frekuensi kunjungan kapal, dan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran dilihat dari spesifikasi dermaga, bathimetri, pasang surut, alur pelayaran, dan rintangan navigasi.