

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari hasil evaluasi dan pembahasan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Formulasi yang ditetapkan oleh pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia untuk mengukur kinerja operasional sebuah pelabuhan sudah cukup baik dan memadai digunakan untuk mengukur kinerja operasional sebuah pelabuhan.

Formulasi ini dikelompokkan dalam tiga jenis indikator, yaitu :

- a. Indikator Hasil / *Output Indicator* merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya lalu lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas di pelabuhan dalam suatu periode tertentu.
 - Pada tahun 2008 produktivitas kapal sebesar 383 ton/hari dan rata-rata gang outputnya sebesar 0,46 t/g/j, nilai yang semestinya bisa dicapai adalah 1050 ton/hari untuk produktivitas kapal, dan 18 t/g/j untuk gang output.
 - Sedangkan pada tahun 2009 produktivitas kapal sebesar 364 ton/hari dan rata-rata gang outputnya sebesar 0,71 t/g/j, nilai yang semestinya bisa dicapai adalah 1200 ton/hari untuk produktivitas kapal, dan 22 t/g/j untuk gang output.
 - Nilai aktual tersebut menunjukkan bahwa kinerja operasional Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo belum optimal.
- b. Indikator Pelayanan / *Service Indicator* merupakan indikator yang erat kaitannya dengan berbagai informasi mengenai lamanya waktu pelayanan yang di berikan pelabuhan kepada pengguna jasa kepelabuhanan dalam daerah lingkungan kerjanya.
 - Dapat dilihat nilai *Fraction of Time Berthed Ship Worked* / FOTBSW pada tahun 2008 adalah sebesar 8,24 %, sedangkan pada tahun 2009 sebesar 7,54 %.
 - Angka tersebut berada dibawah 50 %, hal ini menunjukkan bahwa kinerja operasional Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo masih rendah karena waktu kapal di tambatan belum berhasil dimanfaatkan dengan baik.
- c. Indikator Penggunaan / *Utility Indicator* merupakan indikator yang dipakai untuk mengetahui sejauh mana fasilitas dermaga dan sarana penunjang lainnya dimanfaatkan secara optimal.

- Pada tahun 2008 didapat nilai BOR sebesar 22,37 %, nilai OSOR sebesar 4,49%, sedangkan pada tahun 2009 didapat nilai BOR sebesar 17,33 %, nilai OSOR sebesar 4,73 %.
 - Kedua nilai tersebut masih jauh di bawah 50 %, dan ini menunjukkan bahwa kinerja penggunaan fasilitas dermaga dan kinerja pemanfaatan fasilitas lapangan penumpukan di Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo masih sangat rendah, jumlah fasilitas yang tersedia mampu dan lebih dari cukup untuk melayani kegiatan yang ada.
2. Pada kondisi existing rata-rata kunjungan kapal secara keseluruhan pada tahun 2008 adalah 0,919 kapal/hari, sedangkan pada bulan Januari sampai dengan bulan Oktober 2009 adalah 0,554 kapal/hari. Untuk kapal kargo dalam satu bulan jumlah kapal kargo yang datang rata-rata sekitar 5 unit.
 3. Di Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo dengan adanya kegiatan promosi jumlah arus barang di pelabuhan tersebut meningkat pada tahun 2010 sebesar 64,776 ton, $276,179 m^3$, ini berarti terjadi kenaikan sebesar 20% setelah ada kegiatan promosi.
 4. Setelah dilakukan perhitungan regresi dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 jumlah kapal kargo dan kapal tongkang mengalami kenaikan dalam setiap tahunnya, sedangkan untuk kapal KLM/PLM mengalami penurunan jumlah.
 5. Dari perhitungan regresi untuk indikator pelayanan nilai IT, NOT, ET, BT, dan TRT dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 mengalami kenaikan pada setiap tahunnya, dan nilai FOTBSW mengalami penurunan pada setiap tahunnya, untuk indikator hasil nilai BTP, OSTP, TSHP, TGG, dan TGN dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 mengalami kenaikan pada setiap tahunnya, sedangkan untuk indikator penggunaan nilai BOR mengalami penurunan, dan nilai OSOR mengalami kenaikan pada setiap tahun.

6.2. Saran

1. Pihak operator Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo harus terus memperbaiki manajemen dan birokrasinya dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna jasa yang menggunakan jasa kepelabuhannya. Selain itu juga perlu meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak terkait seperti pemilik kapal, operator kapal, Tenaga Kerja Bongkar Muat guna meningkatkan produktivitasnya.
2. Perlu dilakukan input data yang lebih rapi dan terkoordinasi untuk dijadikan dasar bagi evaluasi yang lebih komprehensif tentang seluruh kinerja dan dasar pertimbangan bagi

pengembangan Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo dimasa yang akan datang.

3. Diperlukan adanya penambahan dermaga untuk kapal-kapal besar, kapal kargo, dan baiknya tingkat penggunaan fasilitas yang telah ada sekarang ini lebih dioptimalkan.
4. Perlu adanya peningkatan teknologi, baik dalam teknologi penanganan dan peralatan bongkar muat maupun teknologi informasi dan telekomunikasi untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat.
5. Pihak operator pelabuhan perlu terus meningkatkan produktivitas bongkar muatnya, selain itu juga perlu untuk meningkatkan produktivitas buruh dan tenaga tata usaha, karena produktivitas Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo masih jauh dari standart yang ada.
6. Diperlukan adanya program promosi dan peningkatan pelayanan yang harus terus dilakukan dengan terencana dan teratur untuk menarik lebih banyak lagi kapal yang bersandar dan melakukan aktivitas di Pelabuhan Umum Tanjung Tembaga Probolinggo.
7. Hampir seluruh pabrik yang ada di Jawa Timur harus mengeluarkan biaya tinggi dalam segi pengiriman barang melalui transportasi darat akibat semburan lumpur PT. Lapindo, pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo akan menjadi alternatif prasarana transportasi.
8. Pengembangan Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo salah satunya bermanfaat untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat terutama masyarakat kota Probolinggo.