

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di berlakukannya kesepakatan AFTA pada tahun 2003 dalam wilayah negara-negara ASEAN dan APEC pada tahun 2010 dalam kawasan regional Asia Pasific adalah sebagai wujud perdagangan bebas dan globalisasi ekonomi, maka tidak ada pilihan lain untuk mempertahankan perekonomian bangsa Indonesia selain meningkatkan daya saing industri dalam negeri disegala sektor dan lini dengan kemampuan bersaing berskala Internasional. Ciri persaingan usaha dimasa depan adalah persaingan yang padat ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) dan didukung oleh sumber daya manusia (SDM) yang memiliki kemampuan prima secara individual dalam bidang keahlian masing-masing.

Berkaitan dengan itu, maka langkah strategis yang diambil pemerintah pusat didalam mempertahankan perekonomian Nasional dan mengantisipasi keadaan diatas adalah dengan cara memberikan kewenangan Otonomi daerah. Kebijakan otonomi daerah dimana didalamnya mengatur mengenai perimbangan keuangan pusat dan daerah yang tertuang dalam Undang-undang no 22 dan 25 tahun 1999 telah membuka wacana daerah untuk mengoptimalkan peluang sumber-sumber pendapatan dan potensi daerahnya. Kewenangan sepenuhnya merupakan persoalan yang perlu dikaji sehubungan dengan sumber daya alam, manajemen dan sumber daya manusia di daerah guna meningkatkan perekonomian melalui pertumbuhan industri-industri yang dapat dikembangkan di daerah tersebut.

Industri dan perdagangan yang merupakan sentra perekonomian nasional secara otomatis memerlukan sarana dan prasarana transportasi dalam mendistribusikan hasil-hasil produksi ke seluruh daerah baik antar pulau maupun antar negara. Sarana dan prasarana transportasi tersebut dapat berupa jalur darat, udara, maupun laut.

Oleh karena itu, salah satu kebijakan pemerintah pusat yang dapat mendukung pemberdayaan daerah adalah terbentuknya Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan dengan harapan dapat mengoptimalkan potensi sumber daya laut yang selama ini terabaikan. Sebagai negara maritim yang berbasis kepulauan sektor kelautan dan perikanan adalah merupakan salahsatu prioritas pemerintah dalam kebijakan pembangunan nasional, karena sektor ini menyimpan kekayaan alam yang sangat besar nilainya baik kandungan lautnya maupun sisi bisnis kelautan, seperti pelayanan pelayaran perdagangan antar pulau atau negara. Dengan demikian, pelabuhan memegang peranan penting dalam pendistribusian barang dan mobilitas penumpang.

Banten, provinsi termuda yang dibentuk berdasarkan Undang-undang nomor 23 tahun 2000, meliputi wilayah kabupaten Tangerang, kota Tangerang, kabupaten Serang, kabupaten Pandeglang, kabupaten Lebak, dan kota Cilegon, telah memproklamkan sebagai kota perdagangan dan jasa. Guna mendukung pengembangan tersebut maka diperlukan pengelolaan sektor-sektor pembangunan vital penunjang aktivitas perdagangan. Salah satunya adalah keberadaan Pelabuhan Karangantu, terletak di ibukota provinsi Banten yang selama ini tampak belum maksimal utilisasinya baik oleh pemerintah maupun swasta. Secara geografis, provinsi Banten mempunyai letak yang strategis bagi lalu lintas perdagangan, khususnya melalui lintas transportasi laut, karena terdapat pintu masuk dari pulau Sumatera (Pelabuhan Merak) dan Pelabuhan antar pulau lainnya (Pelabuhan Ciwandan, Karangantu, Bojonegara, dan Kronjo).

Pelabuhan sebagai jaringan transportasi laut berfungsi untuk membuka daerah terisolasi, melayani daerah dan pulau terpencil, merangsang pertumbuhan daerah terbelakang dan desa tertinggal serta melayani daerah perbatasan dan daerah transmigrasi, di samping itu juga pelabuhan merupakan fasilitas pelayanan umum (*public service*) yang sangat dibutuhkan. Khususnya seperti Pelabuhan Karangantu, kabupaten Serang yang merupakan salah satu lintas perdagangan dan menjadi pusat pelayanan

arus barang yang dibawa oleh Armada Pelra (Pelayaran Rakyat) dan arus penumpang dari dan atau keluar dari Kabupaten Serang. cakupan Pelabuhan Karangantu saat ini meliputi penyeberangan antar kota, pelayaran antar pulau, dan pelayaran samudera.

Berdasarkan klasifikasinya, Pelabuhan Karangantu termasuk Pelabuhan kelas IV yang berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan lokal yaitu Pelabuhan untuk melayani perdagangan intra regional. Sebagaimana kriteria yang digariskan dalam sistem transportasi nasional, Pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan pengumpan lokal untuk melayani perdagangan intra regional, kondisinya saat ini belum memenuhi persyaratan suatu pelabuhan yang dilengkapi fasilitas secukupnya, dalam artian pelabuhan yang memberikan daya dukung guna menciptakan penyelenggaraan transportasi laut yang terpadu, tertib, cepat, tepat, aman, dan biaya terjangkau. Padahal dari data kunjungan kapal dan bongkar muat pelabuhan Karangantu sudah seharusnya mendapat prioritas untuk dikembangkan secara baik.

Kegiatan kepelabuhan yang paling dominan dipelabuhan Karangantu adalah bongkar muat kayu dari luar pulau Jawa (ex Kalimantan dan Sumatera serta pulau-pulau disekitarnya) yang diangkut oleh armada Pelra (Pelayaran Rakyat) untuk memenuhi kebutuhan produsen pengolah kayu ekspor dikawasan DKI Jakarta, Jawa Barat dan Jawa Tengah, disamping itu juga untuk memenuhi kebutuhan konsumen bahan lokal diwilayah Jabotabek dan wilayah pembangunan Banten. Banyaknya permintaan terhadap bahan baku kayu di wilayah Banten dapat ditandai dengan meningkatnya jumlah industri pengelolaan kayu/hasil hutan yang mencapai 101 (seratus satu) perusahaan, 61 diantaranya berorientasi ekspor dan sisanya adalah permintaan lokal. Jika melihat keadaan diatas, maka Pelayaran rakyat (Pelra) memiliki peran serta yang sangat tinggi didalam menjalankan roda perdagangan di Pelabuhan Karangantu guna memenuhi permintaan pasar. Akan tetapi potensi pasar tersebut tidak diimbangi dengan kualitas pelayanan yang baik, dimana biaya untuk melakukan Bongkar Muat di Pelabuhan Karangantu sangat tinggi yang diakibatkan adanya duplikasi kegiatan operasional kapal pengangkut

kayu yang berukuran 100 M3 tidak dapat merapat ke dermaga Pelabuhan yang berfungsi sebagai link perpindahan moda transportasi laut dan darat, kapal-kapal yang berukuran besar hanya bisa melakukan lego jangkar dan selanjutnya barang angkutan diangkut dengan kapal berukuran 50 M3 atau disebut juga dengan tongkang dan dibawa ke dermaga pinggiran. Untuk itu kondisi diatas sangatlah memprihatinkan bagi sebuah pelabuhan yang memiliki nilai historis dan pernah menjadi pelabuhan perdagangan internasional di jamannya, maka sudah sepantasnya Pelabuhan Karangantu berbenah diri dalam meningkatkan pelayanannya menjadi lebih baik, sesuai dengan klasifikasinya dilintas jaringan transportasi laut sebagai wahana didalam memberdayakan Pelra (Pelayaran Rakyat) yang merupakan satu-satunya Armada perintis perjuangan bangsa indonesia, hal ini seiring dengan adanya kebijakan otonomi daerah.

Berpangkal tolak dari hal-hal mengenai pentingnya peran serta didalam meningkatkan kualitas pelayanan Pelabuhan Karangantu yang berkaitan erat dengan faktor-faktor kepuasan dan pemberdayaan Pelayaran Rakyat (Pelra) sebagai aktivitas yang paling dominan dalam menggerakkan roda ekonomi terutama disekitar pelabuhan, maka penulis tertarik untuk mencoba membahas masalah ini dengan memilih judul "Analisis Kepuasan Pelayaran Rakyat atas Kualitas Pelayanan Pelabuhan Karangantu Kabupaten Serang". Studi kasus di wilayah Pelabuhan Karangantu Banten.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian thesis ini adalah untuk mengetahui

- a. Kinerja pelayanan Pelabuhan Karangantu Kabupaten Serang selama ini, dan Kinerja pelayanan yang diharapkan oleh Pelayaran Rakyat.
- b. Faktor-faktor yang menentukan kepuasan Pelayaran Rakyat sehubungan dengan kualitas pelayanan yang diberikan Pelabuhan Karangantu. Kabupaten Serang.