

2 Tahun Merger, Pelindo Multi Terminal Tanjungwangi Bidik Ekosistem Dry Port

Hariyono - WARTA.CO.ID

Sep 21, 2023 - 18:05



Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi

BANYUWANGI - Sebagai kabupaten paling ujung timur di Pulau Jawa, Banyuwangi menyimpan potensi maritim di sektor jasa transportasi. Sejumlah industri ekspor seperti lobster, perikanan, serta hortikultura menjadi peluang bisnis yang menjanjikan bagi pertumbuhan ekspor-impor. Keberadaan industri manufaktur seperti PT Industri Kereta Api (INKA) juga menjadi sektor yang sepatutnya disambut dengan tumbuhnya infrastruktur distribusi antarnegara.

Membaca peluang itu, PT Pelindo Multi Terminal (SPMT) cabang Banyuwangi mulai mempersiapkan infrastruktur penunjang fisik sembari mengkolaborasikan sistem bersama otoritas kepelabuhanan lainnya seperti KSOP, Bea Cukai, Balai

Karantina, dan Pemerintah Daerah.

Branch Manager PT Pelindo Multi Terminal Tanjung Wangi Tonny Hendra Cahyadi mengungkapkan dengan potensi yang ada, Banyuwangi sepatutnya memiliki pelabuhan darat atau dry port. Melalui dry port, pengurusan dokumen pelayaran bisa ditempuh dengan satu sistem sinergis dengan sejumlah otoritas kepelabuhanan lain dan Tanjung Wangi sebagai terminal pengumpulnya. "Saya sedang berpikir tentang dry port dengan one gate system dokumen pelayaran. Nanti barang-barang ekspor atau kiriman domestik bisa dikumpulkan di sini, peti kemasnya nanti dibawa ke negara atau pelabuhan tujuan," ujar Tonny, Kamis (21/9/2023).



Menurut Tonny, kapasitas Pelabuhan Tanjung Wangi dengan panjang dermaga 543 meter cukup memadai untuk sandar 2 hingga 3 kapal bersamaan. Kedalaman pelabuhan 14 meter dia nilai juga mampu menjadi landasan kapal yang aman. Belum lagi, Pelabuhan Tanjung Wangi telah dilengkapi comply ISPS Code yang merupakan standar Keamanan Internasional dan target bongkar muat curah kering dengan produktivitas mencapai 100 ton per jam sebagai salah satu bagian standardisasi sistem pelayanan pasca merger.

"Ini yang sekarang kami siapkan. Terkait produktivitas bongkar muat memang ada beberapa perubahan atau pola kerja yang kami terapkan. Dampaknya adalah peningkatan bongkar muat. Ini sebetulnya kami lakukan karena panjang dermaga yang kami miliki terbatas, yaitu 543 meter. Mau tidak mau untuk bisa menampung jumlah kunjungan kapal kami harus meningkatkan produktivitas," kata Tonny.

Untuk itu pula, pengembangan bisnis masa depan SPMT Tanjung Wangi membidik pasar peti kemas untuk pelabuhan darat. Sejumlah infrastruktur telah disiapkan, salah satunya pembangunan akses masuk kendaraan peti kemas, kelistrikan, dan lahan seluas 1,8 hektar dengan 2.400 meter sudah dalam keadaan paving.

Selain itu SPMT juga berencana mengeluarkan investasi untuk 1 unit crane

sebagai pendukung. Ini sesuai kajian sebagai solusi atas hambatan produktivitas akibat peralatan kapal pengangkut pupuk sebagai konsumen utama yang kurang memadai. "Itu rencana ke depan kami kaji, karena kondisi saat ini produktivitas kita sering tidak sampai target karena kapal-kapal yang bawa pupuk itu alat angkut kurang memadai hanya mampu 35.000 per jam. Sementara yang lain seperti minyak Pertamina, beras, kedelai itu sudah memadai semua," katanya.

Di sisi lain, nilai ekspor Banyuwangi dari Instansi Penerbit Surat Keterangan Asal (IPSKA) pada Agustus 2023 sebesar USD 31.560.647 dan non IPSDA sebesar USD 83.383.608 yang keseluruhan gerbang ekspor dikirim melalui Tanjung Perak.

Dinas Perhubungan Banyuwangi berharap Pelabuhan Tanjung Wangi mampu menjadi gerbang distribusi untuk komoditi ekspor Banyuwangi sehingga pertumbuhan ekonomi bisa lebih optimal dan ongkos distribusi terpengkas. "Kami berharap ada sinergi yang lebih baik lagi dengan Tanjung Wangi untuk bisa layani ekspor dan kesiapan terminal peti kemas kami siap bekerja sama menyiapkan lahan atau sharing investasi seperti Banara itu, demi tumbuh bersama," ungkap Tanto Sujono PLT Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Banyuwangi.

Potensi industri besar yang tampak di depan mata adalah keberadaan PT INKA di Kota Blambangan. Pengamat BUMN dari BUMN Institute Achmad Yunus menilai dalam 2 tahun merger ini Pelindo masih berfokus pada kelembagaan dan standardisasi sistem. Belum menyentuh persoalan dasar seperti mendorong produktivitas pelabuhan-pelabuhan kecil untuk turut memberi kontribusi optimal dengan membangun ekosistem, bukan hanya membangun infrastruktur fisik.

"PT INKA untuk mengirim gerbang-gerbang itu butuh pelabuhan dan Pelindo harus men-support itu. INKA bikin pabrik di sana, Pelindo bikin pendukung pelabuhannya, terus ekosistem untuk industri. Maka fokus industrinya apa di Banyuwangi? Kalau industrinya manufacturing, ya harus pindah semua ke Banyuwangi. Kita punya Barata Indonesia di Gresik. Karena Gresik itu sudah terlalu padat. Gresik dan Surabaya terlalu padat. Kenapa tidak dikanalisis infrastruktur manufaktur misalnya di Banyuwangi? Sehingga infrastruktur dalam rangka mendukung pengembangan BUMN manufaktur ini dibangun di Banyuwangi, pelabuhannya oleh Pelindo, kemudian INKA juga mengembangkan pabrik di sana. Pendukung INKA, supplier INKA seperti Barata KBB, juga bisa bangun di sana, sehingga ekosistem di sana terbentuk," lanjutnya.



Menurut Yunus, Pelindo sepatutnya membuka ruang komunikasi secara terbuka baik antar-BUMN maupun dengan pemerintah daerah atau stakeholder terkait. Ego sektoral harus diturunkan dan memulai menjalin sinergi intensif sehingga bisa mulai disiapkan ekosistem ekonomi yang terencana bersama dalam satu kawasan. "Buang ego sektoral, misal ada pupuk dan ada Pertamina di sana. Itu pelabuhan yang existing bisa dikelola oleh Pelindo. Jadi Pelindo yang operator dan maintenance kenapa tidak dikanalisis? Termasuk bisa mengoperasikan secara optimal pelabuhan Pelindo juga. Dengan pemerintah daerah digali potensi industrinya dan di satu kawasan dibuat ekosistemnya, kawasan ekonomi atau industri begitu, akhirnya tersinergi," tegasnya.

Yunus juga menyebut bahwa di sana sudah terbangun sistem National Logistic Ecosystem (NLE). Sistem itu perlu dijalankan tapi bukan sebagai sistem permanen yang tidak bisa dinamis atau disesuaikan dengan kebutuhan. Hal-hal yang buruk, menurutnya tidak perlu dipertahankan dan sistem tersebut perlu diuji, ditantang agar bisa terus berbenah.

"Harus di-challenge untuk bisa melakukan pembenahan sistem. Ini kan seolah-olah memberikan karpet merah untuk distribusi barang dan jasa di luar negeri dengan one gate system, tapi jangan sampai tidak memperhatikan bagaimana pengembangan kawasan terhadap pertumbuhan ekonomi lokal ekonomi regional. Itu belum pernah dilakukan analisa secara mendalam, oleh karena itu tugas Pelindo dan tugas BUMN yang lain sebenarnya kehadirannya dirasakan minimal oleh masyarakat sekitar sehingga sinergi antar BUMN dan Pemda bisa dioptimalkan demi menciptakan ekosistem bersama," pungkasnya.

Menandai dua tahun transformasi SPMT Tanjung Wangi sebagai Holding PT Pelabuhan Indonesia, SPMT Tanjung Wangi meningkatkan sistem pelayanan dengan menyiapkan investasi penguatan dermaga senilai Rp 37 miliar yang sedianya akan dimulai akhir 2023.