



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 6 Tahun 2023 Page 8843-8855

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Dampak Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular Terhadap Kapal Di Sekitar Perairan Laut Muntok

Mirza Gading Alfath<sup>1✉</sup>, Dafid Ginting<sup>2</sup>

(1) KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

(2) Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

Email: [mirzagading2@gmail.com](mailto:mirzagading2@gmail.com)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Penyusunan makalah ini atau penelitian ini dilakukan dengan maksud dan tujuan untuk mengetahui dampak pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular terhadap kapal di sekitar perairan laut Muntok. Penulis memperoleh data dengan cara pengolahan data kualitatif yaitu observasi lapangan atau metode lapangan ( field research ) dan metode Pustaka ( library research ). Pelabuhan Tanjung Ular mulai dibangun pada tahun 2014 dan selesai pembangunan dengan sampai pada tahap akhir pada Oktober 2022. Dan untuk pengoperasian tahap akhirnya tinggal menunggu tahap akhir, yaitu persetujuan dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan sudah melakukan uji sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Ular. Dampak pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular terhadap kapal disekitar perairan laut Muntok adalah meningkatnya pelayanan kegiatan kapal, namun masih ada beberapa kekurangan pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular menjadi dampak terhadap kapal dan tujuan pembangunan Pelabuhan tersebut. Untuk mencari solusi dari hambatan tercapainya tujuan dan kekurangan pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular yang berdampak terhadap kapal disekitar perairan laut Muntok, disarankan pihak-pihak terkait khususnya dalam hal pembangunan Pelabuhan tersebut untuk dapat meninjau secara langsung segala kekurangan yang menjadi hambatan tercapainya tujuan pembangunan Pelabuhan tersebut.

Kata Kunci: *Dampak, Pelabuhan, Muntok*

### Abstract

The preparation of this paper or research was carried out with the aim and objective of knowing the impact of the construction of Tanjung Ular Port on ships in the Muntok sea waters. The author obtained data by processing qualitative data, namely field observation or field methods (field research) and library methods (library research). Tanjung Ular Port began construction in 2014 and

construction was completed and reached the final stage in October 2022. And for the final stage of operation, we just have to wait for the final stage, namely approval from the Ministry of Transportation (Kemenhub) and we have carried out ship berthing tests at Tanjung Ular Port. The impact of the construction of Tanjung Ular Port on ships around Muntok sea waters is an increase in ship service activities, however there are still several shortcomings in the construction of Tanjung Ular Port which have an impact on ships and the purpose of building the port. To find solutions to the obstacles to achieving the goals and deficiencies in the development of Tanjung Ular Port which have an impact on ships around Muntok sea waters, it is recommended that related parties, especially in terms of the construction of the Port, be able to directly review all the deficiencies that are obstacles to achieving the goals of the Port development.

Keyword: Impact, Harbor, Muntok

## PENDAHULUAN

Pelabuhan Tanjung Ular merupakan Pelabuhan yang baru selesai dibangun sampai dengan tahap 99% pada akhir Oktober 2022 dan sudah melakukan proses uji sandar kapal pada dermaga. Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular memakan waktu kurang lebih 8 tahun dari tahun 2014 ( data diambil dari wawancara langsung dengan petugas ). Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan menjadi Pelabuhan yang dapat menunjang pelayanan terhadap kapal yang berkegiatan di perairan laut Muntok. Pelabuhan Tanjung Ular resmi di operasikan pada Maret 2023, karena banyaknya keraguan tentang keselamatan kapal pada saat sandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular. Hal ini disebabkan di perairan Pelabuhan Tanjung Ular sempat terjadinya cuaca yang kurang bersahabat dan ombak besar yang mengkhawatirkan kerusakan pada dermaga atau kapal saat bersandar.

Pelabuhan Tanjung Ular hanya mampu menyandarkan kapal maksimal 1.000 GRT dan hanya bisa menyandarkan dua sampai tiga kapal saja dalam waktu yang bersamaan. Akses jalur darat ke Pelabuhan Tanjung Ular cukup mudah pada siang hari, namun cukup sulit pada malam hari karena tidak adanya lampu jalan serta banyaknya tanjakan dan tikungan di sepanjang jalan kearah Pelabuhan Tanjung Ular. Saat ini Pelabuhan Tanjung Ular sudah melayani kapal untuk beberapa kegiatan seperti crew change, supply fresh water, dan pengisian bahan bakar kapal. Masih banyak kekurangan fasilitas pada Pelabuhan Tanjung Ular untuk dapat melayani kegiatan lainnya, atau bahkan masih banyak kendala terhadap kegiatan yang sudah atau sedang berjalan.

Dari latar belakang di atas, maka penulis merasa tertarik dan ingin membahas lebih dalam sehingga penulis membuat makalah dengan judul "DAMPAK PEMBANGUNAN PELABUHAN TANJUNG ULAR TERHADAP KAPAL DI SEKITAR PERAIRAN LAUT MUNTOK"

## METODE PENELITIAN

Metodologi yang digunakan oleh penulis dalam penyusunan makalah ini adalah metode

kualitatif. Adapun beberapa metode yang digunakan sebagai berikut :

### 1. Metode Lapangan (Field Research)

Dalam metode ini penulis langsung mengamati bagaimana keadaan Pelabuhan Tanjung Ular dan kegiatan yang berjalan sewaktu penulis melaksanakan praktek darat selama 6 bulan. Penulis juga bertanya kepada beberapa petugas di Pelabuhan Tanjung Ular maupun pihak-pihak terkait lainnya yang sedang berada di Pelabuhan tersebut.

### 2. Metode Pustaka (Library Research)

Metode ini dilaksanakan guna memperoleh referensi dari buku yang ada di perpustakaan kampus Politeknik Adiguna Maritim Indonesia (POLTEK AMI) Medan dan jurnal-jurnal yang berhubungan dengan dampak pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular terhadap kapal di sekitar perairan laut Muntok.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

### A. Dampak Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular Terhadap Kapal di Sekitar Perairan Laut Muntok

#### 1. Peningkatan Pelayanan

Semenjak disahkannya dan di operasikannya Pelabuhan Tanjung Ular, pelayanan terhadap beberapa kegiatan kapal di sekitar perairan laut muntok menjadi lebih baik. Khususnya kapal di bawah 1.000 GRT dengan beberapa kegiatan dan pelayanan yang dibutuhkan masing-masing kapal.

Setiap bulannya ada sekitar 18-20 kali kapal bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular, baik itu untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang ataupun petugas dalam keperluan pemeriksaan kapal dan lainnya, ada pun melakukan kegiatan pengisian bahan bakar kapal serta pengisian air tawar secara rutin guna memenuhi kebutuhan para kru kapal di tengah laut.

Umumnya jenis kapal yang bersandar dan melakukan kegiatan di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular adalah jenis kapal tunda, yang mana kapal tersebut memiliki peran penting dalam membantu kapal-kapal besar melakukan pergerakan di tengah laut.

Seperti kapal TB. S ANNA atau kapal TB. MEGAN ZOUVES I yang membantu kapal SPOB. OPS ALTAIR dan MT. SHIP111 di area TERSUS CST untuk melakukan kegiatan Alih Muat di tengah laut.

Kapal TB. S ANNA atau kapal TB. MEGAN ZOUVES I juga seringkali bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular untuk melakukan kegiatan pengisian air tawar namun tidak untuk melakukan kegiatan pengisian bahan bakar karena kedua kapal tersebut melakukan kegiatan pengisian bahan bakar kapal di tengah laut yang di supply langsung oleh kapal MT. SHIP111 yang mana kedua kapal tersebut dalam satu kepemilikan perusahaan.

Adapun beberapa hal yang sangat menguntungkan semenjak dioperasikannya Pelabuhan Tanjung Ular sebagai berikut:

a. Biaya sandar kapal yang jauh lebih murah

Biaya sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Ular jauh lebih murah dari pada Pelabuhan sebelumnya yaitu Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok. Hal ini menyebabkan keuntungan yang jauh lebih besar dalam biaya sandar kapal untuk keperluan kegiatan kapal di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular. Biaya sandar termasuk kedalam biaya pengeluaran oleh ship owner ataupun penyewa kapal. Hal ini tentu menjadi pertimbangan yang cukup matang oleh pihak-pihak tersebut mengingat berapa keuntungan yang mereka dapatkan dari selisih biaya pengeluaran dan pemasukan untuk setiap kegiatan kapal tersebut.

b. Jarangnya terjadi antrian kapal untuk bersandar

Di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular, kapal-kapal yang akan bersandar dan melakukan kegiatannya masing-masing sangat jarang untuk mengantri, hal ini dikarenakan Pelabuhan Tanjung Ular bukan lah satu-satunya Pelabuhan yang ada di Kota Muntok, namun juga ada Pelabuhan Khusus Timah dan Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok. Maka dari itu, jenis-jenis kapal dibawah 1.000 GRT sangat jarang untuk mengantri agar dapat bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular dan melakukan kegiatan.

Tidak seperti sebelumnya saat Pelabuhan Tanjung Ular belum selesai dibangun dan belum dapat dioperasikan, kapal-kapal tunda di sekitar perairan laut muntok sangat sering mengantri untuk dapat bersandar di Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok untuk melakukan kegiatan crew change dan pengisian air tawar. Hal ini dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan atau ketidaksesuaian perencanaan kegiatan kapal.

c. Tersedianya Gudang Pelabuhan

Gudang Pelabuhan adalah tempat penumpukan sementara barang-barang di

area Pelabuhan baik itu barang Pelabuhan itu sendiri maupun barang-barang kapal. Tersedianya gudang Pelabuhan membantu para agen ataupun pihak kapal untuk dapat menyewa tempat pada gudang tersebut untuk dijadikan penyimpanan barang sementara. Yang mana pada Pelabuhan sebelumnya tidak tersedianya gudang Pelabuhan dan membuat pihak kru kapal ataupun agen mencari gudang di luar area Pelabuhan yang menyebabkan lebih jauhnya akses menuju gudang untuk menyimpan beberapa barang sementara khususnya pada kapal-kapal rutin atau kapal tunda.

#### d. Dermaga Pelabuhan yang tidak padat kegiatan

Kegiatan yang ada pada dermaga Pelabuhan Tanjung Ular tidaklah padat sehingga tidak menyebabkan terganggunya kegiatan yang lain, mengingat pentingnya kegiatan berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan yang dapat membuat kegiatan itu sendiri menjadi terlambat. Tidak seperti sebelumnya, di Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok, di Pelabuhan Tanjung Ular lebih lancar melakukan kegiatan pemuatan barang dengan muatan yang cukup besar ataupun Panjang tanpa mengganggu adanya antrian penumpang ataupun kendaraan seperti di dermaga Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok.

#### 2. Jarak yang Ditempuh ke Pelabuhan Semakin Jauh

Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular memang menguntungkan dalam beberapa hal, namun disamping itu pihak agen kapal maupun petugas terkait lainnya harus menempuh jarak yang lebih jauh ke Pelabuhan Tanjung Ular dan harus melewati jalan dengan tanjakan dan turunan yang disertai tikungan.

Terlebih lagi dalam beberapa kegiatan mendadak, pihak-pihak yang mempunyai urusan untuk pergi ke Pelabuhan Tanjung Ular harus menghadapi resiko jika ada beberapa hambatan untuk sampai ke Pelabuhan Tanjung Ular, satu diantaranya adalah tumbangnya pohon karena angin dan menutupi jalan.

Hal ini dikarenakan jalan ke Pelabuhan Tanjung Ular masih belum banyak bangunan-bangunan dan masih terlalu banyak pohon-pohon besar di pinggir sepanjang jalan menuju Pelabuhan. Rute ke Pelabuhan Tanjung Ular di saat-saat mendadak tidak dapat dilewati dengan keadaan mendesak, karena kerap kali terjadinya kecelakaan tunggal.

#### 3. Dampak Fasilitas-fasilitas Pelabuhan yang Tidak Lengkap

Tidak lengkapnya fasilitas-fasilitas pada Pelabuhan Tanjung Ular membuat pelayanan terhadap kapal tidak maksimal, hal ini menyebabkan ketidaksihinggaannya perencanaan dan tujuan pembangunan Pelabuhan Tanjung sebagai pintu gerbang bagi

perdagangan guna membawa komoditas dari Sumatera Selatan.

Tentu jika hal ini terus berlanjut akan menyebabkan kerugian bagi pihak-pihak yang berkaitan dalam pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular.

Adapun beberapa fasilitas-fasilitas yang tidak tersedia pada Pelabuhan Tanjung Ular sebagai berikut:

a. Tidak adanya penahan gelombang laut

Menurut Samudra, A. R., Jasin, M. I., & Halim, F. (2018), "Gelombang laut adalah suatu fenomena alam yang sering terjadi di laut. Gelombang laut merupakan peristiwa naik turunnya permukaan laut secara vertikal yang membentuk kurva/grafik sinusoidal".

Penahan gelombang adalah suatu susunan umumnya terbuat dari bebatuan yang kokoh terkadang dibuat melingkar dan dapat juga memanjang mengarah ke laut dari Pelabuhan itu sendiri. Hal ini berguna agar dapat menahan gelombang serta ombak dari laut yang mengarah ke daratan atau Pelabuhan sehingga kapal yang bersandar tidak terkena dampak dari ombak ataupun gelombang laut tersebut dan proses kegiatan di dermaga tetap berjalan lancar tanpa adanya guncangan kapal yang disebabkan oleh gelombang atau ombak laut.

Tidak adanya penahan gelombang laut membuat kapal-kapal yang sedang bersandar dan melakukan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Ular menjadi tidak aman untuk bersandar, selain bisa mengganggu proses kegiatan kapal, resiko terbesarnya adalah kemungkinan terjadinya kerusakan pada kapal ataupun dermaga saat kapal sedang bersandar dan terguncang hebat oleh ombak atau gelombang laut. Bahkan jika terjadi badai di dekat kawasan perairan Pelabuhan Tanjung Ular.

b. Tidak cukupnya pagar pembatas di sekitar dermaga

Tidak cukupnya pagar pembatas di sekitar dermaga membuat banyaknya orang yang tidak berkepentingan seperti pemancing yang datang pada waktu pagi, siang hingga malam dapat masuk ke area dermaga dan dapat mengganggu proses kegiatan kapal di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular. Selain mengganggu aktifitas kapal di area Pelabuhan, hal ini juga meningkatkan resiko kecelakaan atau terjatuhnya orang ke laut.

c. Kurangnya alat angkut

Alat angkut pada dermaga sangat dibutuhkan untuk kesiapan dalam melakukan proses bongkar dan muat kapal. Beberapa alat angkut yang tidak tersedia pada dermaga Pelabuhan Tanjung Ular sebagai berikut:

1) Crane

Crane adalah suatu alat pengangkut dan pemindah material yang digunakan dalam pengangkutan muatan atau barang dalam jumlah banyak ataupun berat.



Gambar 2.1 Crane

Sumber : Alibaba

Crane sangat diperlukan dalam proses bongkar muat barang pada Pelabuhan.

## 2) Forklift

Forklift adalah alat penunjang untuk mengangkat muatan khususnya dalam bentuk kemasan. Baik itu dalam bentuk kemasan karung, petikemas, kemasan kotak, kemasan drum, dan lain sebagainya.

Alat angkut ini tidak tersedia pada dermaga Pelabuhan Tanjung Ular sehingga kurang mempermudah perpindahan muatan dan harus memakai alternatif lainnya yaitu mobil pick up.

Namun penggunaan mobil pick up tetap saja masih beresiko mengingat lebar dermaga masih sangat kecil sehingga membuat mobil pick up masih harus sangat berhati-hati untuk berbalik arah agar tidak jatuh ke laut. Terlebih lagi jika harus menggunakan mobil pick up lebih dari satu bahkan lebih dari dua. Karena tentunya pada saat adanya kegiatan kapal di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular, pasti ada beberapa hal lainnya yang ada dermaga seperti muatan itu sendiri, para kru atau penumpang, driver

crew change bersamaan dengan mobilnya dan beberapa hal terkait lainnya



Gambar 2.2 Forklift

Sumber : Traktor Nusantara

d. Banyaknya karang di perairan sekitar Pelabuhan

Banyaknya karang di perairan sekitar Pelabuhan menjadi salah satu penyebab kapal juga harus lebih berhati-hati untuk dapat bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular mengingat jika berat kapal mendekati 1.000 GRT dan air sedang surut.

Setiap kapal yang akan masuk ke Pelabuhan Tanjung Ular masih harus memutar karang dan tidak dapat langsung masuk ke area Pelabuhan karena masih banyaknya terumbu karang di dalam perairan sekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Ular tersebut.

4. Adanya Kesempatan Warga Setempat Mendapatkan Lowongan Pekerjaan

Pelabuhan Tanjung Ular tentunya tidak dapat beroperasi tanpa adanya petugas ataupun pihak yang bekerja di Pelabuhan tersebut, dalam hal ini selain perpindahan wilayah tugas kerja para petugas, tentu juga memberikan lowongan pekerjaan bagi penduduk atau warga setempat. Tidak menutup kemungkinan untuk adanya buruh di kawasan sekitar dermaga dan tentu petugas honor baik sebagai pengganti petugas yang mendapatkan perpindahan wilayah kerja maupun langsung ditempatkan di Pelabuhan Tanjung Ular tersebut.

Selain itu, dengan adanya Pelabuhan Tanjung Ular warga setempat juga bisa berinovasi untuk membuat beberapa usaha ataupun bisnis diluar sekitar wilayah Pelabuhan, baik itu tempat penginapan ataupun warung makan.

Jika Pelabuhan Tanjung Ular benar-benar berkembang dan dapat menjadi Pelabuhan yang besar dengan penambahan beberapa hal yang yang harus dibangun lagi pada

Pelabuhan tersebut, maka sangat besar kesempatan warga sekitar dapat bekerja layaknya pada perusahaan-perusahaan timah yang ada di Kabupaten Bangka Barat yang membuat warga sekitar mendapatkan pekerjaan untuk menghidupi keluarga dan memperkecil anak-anak muda yang menganggur setelah selesai dari bangku sekolah.

## 5. Beberapa Penyebab Kemungkinan Pelabuhan Tanjung Ular Sulit Berkembang

### a. Maksimal sandar kapal di dermaga hanya 1.000 GRT

Dermaga dapat dikatakan sebagai lokasi ataupun tempat dimana kapal-kapal akan bersandar di suatu Pelabuhan. Adapun kegiatan yang biasanya dilakukan di dermaga yaitu kegiatan bongkar muat baik orang barang ataupun orang. Di dermaga juga dapat dilakukan kegiatan pengisian bahan bakar kapal, pengisian air bersih, penurunan sampah dari kapal dan lain sebagainya.

Adapun beberapa tipe dermaga pada umumnya sebagai berikut:

#### 1) Dermaga quay wall

Menurut Thersian, P. (2017) "Terdiri struktur yang sejajar pantai, berupa tembok yang berdiri di atas pantai, konstruksi sheet pile atau dinding baja dengan posisi vertikal yang mempunyai ketebalan relatif tipis berfungsi untuk menahan tanah dan agar air laut tidak mengenai langsung tanah yang dapat menimbulkan abrasi. Biasanya di lokasi pantai tidak landai atau yang sering disebut sebagai pelabuhan alam sehingga kedalaman yang diinginkan tidak terlalu jauh dari garis pantai".

#### 2) Dermaga dolphin

Menurut Thersian, P. (2017) "Tempat sandar kapal berupa dolphin di atas tiang pancang. Biasanya dilokasi dengan pantai yang landai, sehingga diperlukan jembatan trestel atau jembatan yang berfungsi sebagai akses penghubung dari dermaga yang mempunyai perairan dangkal sampai dengan perairan dermaga dengan kedalaman yang dibutuhkan".

#### 3) Dermaga system jetty

Menurut Thersian, P. (2017) "Dapat berupa dermaga apung umumnya digunakan untuk kapal-kapal penumpang pada dermaga angkutan sungai/danau yang tidak membutuhkan konstruksi yang kuat untuk menahan muatan barang yang akan diangkut".

Pada dermaga Pelabuhan Tanjung Ular merupakan tipe dermaga dolphin dan hanya mampu menyandarkan kapal maksimal 1.000 GRT. Hal ini menyebabkan kapal-kapal lainnya dengan jumlah muatan yang jauh lebih banyak tidak dapat bersandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular.

Sehingga mengubah perencanaan dan tujuan didirikannya Pelabuhan itu sendiri sebagai

pintu gerbang bagi perdagangan guna membawa komoditas dari Sumatera Selatan, dan diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Hal ini tidak sesuai dengan tujuan dan perencanaan tersebut.

b. Sudah adanya Pelabuhan khusus timah

Menurut (Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan) Pelabuhan khusus adalah "Pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu".

Pelabuhan khusus dapat dikelola oleh: pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, atau badan hukum Indonesia. Namun demikian, tidak seperti pada Pelabuhan laut, Pelabuhan penyeberangan, dan Pelabuhan sungai dan danau, kewenangan atas pengelolaan Pelabuhan khusus tidak diatur secara rinci didalam peraturan perundang-undangan yang ada.

Sudah adanya Pelabuhan khusus timah di Kota Muntok membuat kapal-kapal yang bermuatan timah tidak akan bersandar dan tidak akan menggunakan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Ular. Artinya, dari segi produksi dan keperluan perdangan timah melalui laut, Pelabuhan Tanjung Ular tidak akan terpakai untuk kegiatan tersebut.

c. Cuaca dengan angin yang kencang tiap tahunnya

Cuaca di perairan laut Muntok dalam kurun waktu 3-4 bulan dalam setiap tahunnya mengalami cuaca yang kurang bersahabat bagi kapal yang sedang berkegiatan. Angin yang kencang mempengaruhi arus ombak pada perairan laut Muntok dan akan sangat berdampak pada kapal-kapal kecil disana.

Sangat dikhawatirkan kedepannya bagaimana dampak dan keberlanjutan kegiatan-kegiatan ataupun pelayanan kapal yang bersandar pada dermaga Pelabuhan Tanjung Ular, besar resiko jika kapal saat bersandar dan dihantam gelombang laut yang dipengaruhi oleh angin akan membuat kerusakan pada dermaga atau pada kapal, bahkan tidak menutup kemungkinan hancurnya dermaga sekaligus kerusakan kapal itu sendiri.

Hal tersebut sudah dikhawatirkan bagi para pihak agen kapal dan nahkoda kapal yang bersandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Ular. Saat Pelabuhan sudah resmi untuk dapat dioperasikan, kapal TB. MEGAN ZOUVES I masih tidak dapat bersandar di dermaga karena ombak yang cukup deras yang disebabkan oleh angin kencang dari laut. Adanya kekhawatiran akan hal itu, pihak agen kapal khususnya PT. SNEPAC AGENCY ASIA Cabang Muntok tidak mau mengambil resiko. Karena dampak kerugian bisa jatuh kepada pihak agen, pihak kapal, maupun pihak pengelola Pelabuhan Tanjung Ular.

d. Permintaan terhadap ketersediaan barang sedikit

Berdasarkan jurnal Kasdi, A. (2016), dapat disimpulkan bahwa Permintaan dan penawaran merupakan dua aktifitas yang mendasari kegiatan perekonomian. Permintaan dan penawaran juga dua kata yang paling sering digunakan oleh para ekonom, keduanya merupakan kekuatan-kekuatan yang membuat perekonomian pasar bekerja.

Hubungan permintaan dan penawaran pada hal ini adalah, tidak adanya permintaan barang yang dapat di dihubungkan melalui Pelabuhan Tanjung Ular, maka dari itu penawaran juga tidak menyediakan barang yang diminta dari pihak permintaan. Barang-barang permintaan dan penyediaan barang dari penawar disalurkan melalui Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Muntok dan tidak langsung disortir di Kabupaten Bangka Barat, melainkan langsung menuju ke Kota Pangkal Pinang. Dengan begitu, Pelabuhan yang berada di Kota Pangkal Pinang juga menjadi salah satu Pelabuhan yang lebih jauh lebih aktif atau dapat dikatakan bahwa Pelabuhan Tanjung Ular masih kalah jauh untuk menjadi kebutuhan dalam penyaluran barang melalui jalur laut dan darat. Sebab barang yang akan di bongkar ataupun muat langsung pada Pelabuhan akan berjumlah besar, hal ini tidak memungkinkan kapal-kapal kecil sebagai sarana pengangkutnya, dan lebih tidak memungkinkan kapal-kapal besar untuk bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular agar dapat melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan tersebut. Mengingat Pelabuhan Tanjung Ular hanya dapat menyandarkan kapal dengan maksimal 1.000 GRT.

#### SIMPULAN

Dampak pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular terhadap kapal di sekitar perairan laut Muntok memberikan peningkatan pelayanan kapal di dermaga serta adanya kesempatan warga setempat untuk mendapatkan lowongan pekerjaan. Hal ini membuat perencanaan dari pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular menjadi terlaksana dengan baik. Namun, masih adanya beberapa kekurangan pembangunan Pelabuhan tersebut yang berdampak terhadap kapal di sekitar perairan laut Muntok, dan menjadi penghambat tercapainya tujuan dari pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ali Baba, (2020). Container Crane
- Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245-249.
- Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.
- Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, 5(1), 23-30.
- JEVRI, E. S. (2019). *PENTINGNYA PENGAWASAN BUNKER BAHAN BAKAR KAPAL TNI-AL UNTUK MENGURANGI TERJADINYA OIL SPILL DI DERMAGA KOARMADA OLEH PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL CABANG SURABAYA* (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
- Kasdi, A. (2016). Permintaan dan Penawaran dalam Mempengaruhi Pasar. *Jurnal Bisnis dan Manajemen Islam*, 4(2), 18-34.
- M FADZLI, S. Y. A. B. A. N. I. (2020). PERAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN DALAM PENANGANAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI PELABUHAN KELAS III TANJUNG WANGI. *Karya Tulis*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun (2001). Tentang Kepelabuhanan
- PT. GREENCITY TECHNOLOGY INDONESIA, (2017). JUAL DERMAGA APUNG JETTY
- Reksy, D. C. (2021). Prosedur Pelayanan Clearance In/Out Kapal Laut Yang Di Lakukan Perusahaan Pelayaran Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (Ksop) Kelas Iv Pangkal Balam. *Karya Tulis*.
- Samudra, A. R., Jasin, M. I., & Halim, F. (2018). Evaluasi kinerja breakwater terhadap gelombang di kawasan pelabuhan manado. *Jurnal Sipil Statik*, 6(4).
- Sahabat bahari, (2020). Mengenal Tipe dan Jenis Dermaga di Indonesia
- THERSIAN, P. (2017). *PENGARUH TUMPAHAN CLINKER TERHADAP KELANCARAN PROSES SANDAR KAPAL DI LINGKUNGAN DERMAGA PELABUHAN SEMEN INDONESIA TUBAN* (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
- Traktor Nusantara, (2020). Toyota Forklift
- Wikipedia, (2018). Dermaga Dolphin

Zurkiyah, Z., & Asfiati, S. (2021). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara. In *Seminar Nasional Teknik (SEMNASTEK) UISU* (Vol. 4, No. 1, pp. 248 252).