



Kajian Pengembangan Pelabuhan Pangkal Balam Berdasarkan Demand Pull dan Supply Push ¹

Pangkal Balam Port Development Study Based on Demand Pull and Supply Push

Erika Buchari ^{a,2}, Melawati Agustien ^a, Edi Kadarsah ^a, Henny Fitriani ^a, Ormuz Firdaus ^b, Wilmar Jonris ^c

^a Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya, Jalan Raya Palembang – Indralaya, KM 32, Sumatera Selatan

^b Universitas Bangka Belitung, Jl. Kampus Peradaban Balunijuk, Bangka, Kep. Bangka Belitung

^c Pusat Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Kementerian Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Gambir, Jakarta Pusat, DKI Jakarta

ABSTRAK

Pelabuhan Pangkal Balam terletak di kota Pangkalpinang, Provinsi Bangka Belitung. Kondisi pelabuhan Pangkal Balam saat ini tidak tertata dengan baik dan terjadi sedimentasi disepanjang alur pelayaran masuk dan keluar pelabuhan. Sistem buka tutup (*bascule*) jembatan emas sangat menurunkan produktivitas Pelabuhan. Permasalahannya adalah bagaimana potensi Pangkal Balam setelah Pelabuhan Barang di pindah ke pantai Pasir Padi, bagaimana potensi tarikan kebutuhan (*Demand Pull*) dan bagaimana kajian tentang dorongan dan insentif untuk mengadakan fasilitas (*supply push*). Paper ini dimaksudkan untuk menganalisis potensi lain dari Pelabuhan Pangkal Balam, menganalisis tarikan baru dan menganalisis dorongan penyediaan fasilitas baru dari pelabuhan untuk menarik potensi *demand* baru. Hasil riset menunjukkan bahwa Pelabuhan Pangkal Balam dapat dikembangkan sebagai pelabuhan pariwisata dengan pengoperasian *mini cruise*. Tarikan baru yang dapat diciptakan untuk Pelabuhan Pangkal Balam, yaitu berupa potensi pariwisata dan wisata kuliner. Sedangkan penyediaan baru yang perlu dipersiapkan adalah *port of call* dengan *mini cruise* yang bekerjasama dengan *cruise* dan *mega cruise* internasional yang memiliki rute Singapura dan Malaysia.

Kata kunci: demand pull, supply push, wisata kuliner, kapal pesiar

ABSTRACT

Pangkal Balam Port is located in the city of Pangkalpinang, Bangka Belitung Province. The current condition of the Pangkal Balam port is not well ordered and there is sedimentation along the shipping lanes in and out of the port. The gold bridge bascule system greatly reduces Port productivity. The problem is how the potential of Pangkal Balam after the Port of Goods is moved to Pasir Padi beach, what is the potential for demand pull (Demand Pull) and how is the study of encouragement and incentives to provide facilities (supply push). This paper is intended to analyze other potentials of Pangkal Balam Port, analyze new attractions and analyze the impetus for the provision of new facilities from the port to attract new potential demand. The research results show that Pangkal Balam Port can be developed as a tourism port by operating a mini cruise. The new attraction that can be created for Pangkal Balam Port is tourism potential and culinary tourism. Meanwhile, the new provision that needs to be prepared is a port of call with a mini cruise in collaboration with international cruise and mega cruise which have routes from Singapore and Malaysia.

Keywords: demand pull, supply push, culinary tourism, mini cruise

¹ Info Artikel: Received: 7 Februari 2021, Accepted: 11 Februari 2021.

² Corresponding Author: erikabuchari@ft.unsri.ac.id (E. Buchari).

PENDAHULUAN

Pelabuhan Pangkal Balam yang terletak di Kota Pangkalpinang, Pulau Bangka, berlokasi di Jalan Yos Sudarso dan Jalan Ketapang, dan terletak pada 02° 15' 32" LS dan 106° 71' 54" BT. Pada bagian utara pelabuhan Pangkal Balam berbatasan langsung dengan sungai Batu Rusa, bagian timur berbatasan dengan kompleks industri Ketapang dan Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Ketapang, bagian selatan berbatasan langsung dengan kompleks perumahan penduduk, dan bagian barat berbatasan dengan silo minyak dan gas milik PT Pertamina. Pelabuhan Pangkal Balam memiliki fasilitas seperti terminal penumpang, kantor, parkir peralatan bongkar muat, kantin, area parkir kendaraan muatan Ro/Ro, area parkir kendaraan angkutan barang, gudang penyimpanan barang, pos keamanan, parkir kendaraan penumpang, tiga lapangan penumpukan peti kemas, dua lapangan penumpukan *cargo*, dermaga barang curah, dermaga penumpang dengan 1 tambatan, dermaga peti kemas dengan 2 tambatan, dermaga barang umum (*general cargo*) dengan 1 tambatan, dan dermaga ikan dengan 1 tambatan. Pada pelabuhan Pangkal Balam juga terdapat dermaga PT Timah dengan 1 tambatan, dermaga PT Baharindu dengan 1 tambatan, gedung karantina, terminal angkutan umum, kantor polisi keairan, dan silo minyak dan gas milik Pertamina. Kondisi pelabuhan Pangkal Balam saat ini mengalami persoalan sedimentasi disepanjang alur pelayaran masuk dan keluar pelabuhan, serta sistem buka tutup (*bascule*) jembatan emas yang sangat menurunkan produktivitas pelabuhan.

Namun demikian selain beberapa persoalan yang ditemukan, terdapat potensi angkutan penumpang dari Pelabuhan Pangkal Balam saat ini. Kajian dalam penelitian ini dilakukan dengan menganalisis Potensi lain dari Pelabuhan Pangkal Balam setelah pelabuhan barang dipindah ke Muara sungai Batu Rusa, menganalisis tarikan baru dari Pelabuhan Pangkal Balam, dan menganalisis dorongan/insentif penyediaan fasilitas baru dari Pelabuhan Pangkal Balam lama untuk menarik potensi *demand* baru. di pelabuhan Pangkal Balam pada masa yang akan datang.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam melakukan kajian ini Undang Undang dan Peraturan perlu dikaji dengan merujuk kepada referensi antara lain Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional, Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 dan direvisi No.22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Santos et al (2019) membahas tentang Peran pelabuhan sebagai penentu dari keberlanjutan sosial ekonomi destinasi kapal pesiar (*cruise*). Keberlanjutan sosial budaya dan ekonomi mempunyai peran penting dalam industri *cruise*. Perhatian Utama meliputi kerjasama antara lokasi bersama dari pelabuhan pelabuhan terdekat demikian juga kualitas hidup penduduk, aksesibilitas ke rekreasi, pengelolaan infrastruktur local, angkutan umum dan kemacetan jalan, perlindungan terhadap warisan budaya kota, pengurangan dari penekanan pada wilayah atraksi utama melalui pelaksanaan bermacam pemilik, promosi ekonomi local (usaha kecil, makanan khas, pembuatan produk dll), dan kontrol dari harga pelayanan jasa (taxi, toko, restoran, museum, dll).

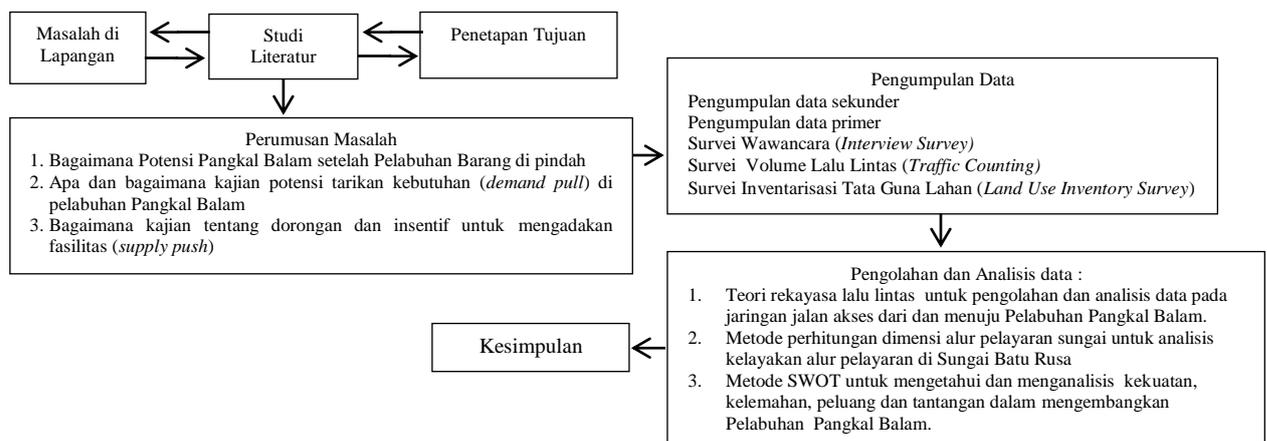
Pengelolaan angkutan umum dengan konsep multimoda akan mempermudah perjalanan baik untuk penduduk lokal, maupun turis. Angkutan umum multimoda adalah serangkaian perjalanan yang menggunakan dua atau lebih moda, yang terintegrasi, terhubung dengan transfer point, dan memiliki aturan sehingga perjalanan menggunakan transportasi umum dapat dipersingkat baik dari segi waktu dan maupun ongkos transportasi. Buchari (2009) telah merumuskan teori 6 elemen angkutan umum multimoda antara lain, moda penghubung, moda utama, jaringan multimoda (*multimodal network*), *transfer point*, *intermodal transfer point*, dan peraturan multimoda.

Marti (1990) dalam Santos (2019) mengklasifikasikan tiga jenis pelabuhan menurut posisinya dalam perjalanan cruise yang mana membutuhkan investasi berbeda, yaitu homeport (or turnaround), port of call (transitport), dan hybrid port. Sebuah *Port of Call* adalah pelabuhan antara dimana kapal2 biasanya stop untuk pemasokan, perbaikan atau peralihan Cargo. Karena ini berhubungan dengan industri kapal pesiar, sebuah Port of call adalah tujuan persinggahan yang termasuk dalam rencana perjalanan.

Dia Vaio (2012) dalam Santos (2019) untuk dipertimbangkan menjadi *port of call*, ada beberapa syarat seperti, adanya terminal *cruise* atau sebuah fasilitas *docking*, dermaga yang panjang, lebar dan dalamnya cukup (kapal cruise umumnya perlu kedalaman 8 dan 9 m untuk beroperasi aman), fasilitas dermaga seperti ruang penanganan bagasi, koridor, wilayah parkir, kawasan pabean, fasilitas tunggu, toilet, dan pusat informasi, dan penanganan darat profesional dan berkualitas seperti operator tur dan operator transportasi kedalam.

Analisis SWOT adalah sebuah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang terjadi dalam proyek atau usaha bisnis, atau mengevaluasi lini-lini produk sendiri maupun pesaing. Salim (2009) Untuk melakukan analisis, ditentukan tujuan usaha atau mengidentifikasi obyek yang akan dianalisis. Menurut Rangkuti (2008 :19), kinerja pengembangan ataupun organisasi dapat ditentukan oleh kombinasi faktor internal dan eksternal. Kekuatan dan kelemahan dikelompokkan ke dalam faktor internal, sedangkan peluang dan ancaman diidentifikasi sebagai faktor eksternal. Analisis ini didasarkan pada asumsi bahwa suatu strategi yang efektif akan memaksimalkan kekuatan dan peluang meminimalkan kelemahan dan ancaman. Bila diterapkan secara akurat, asumsi sederhana ini mempunyai dampak yang sangat besar atas rancangan suatu strategik yang berhasil.

METODOLOGI



Gambar 1. Bagan alir metodologi kajian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengumpulan Data Sekunder

Hasil pengumpulan data sekunder menggambarkan kondisi dan produktivitas serta komoditas yang melalui pelabuhan saat ini.

Lokasi Kajian

Pangkalpinang mempunyai rentang ketinggian antara 0 sampai 70 meter dari permukaan laut. Ketinggian ini dapat dikelompokkan menjadi lima kelas yaitu 0-5 m, 5-15 m, 15-30 m, 30-45 m, dan 45-79 m dari permukaan laut. Bukit Jurumudi merupakan tempat yang paling tinggi yaitu 69 m DPL. Berikut ini di sajikan lokasi penelitian dan kondisi eksisting Pelabuhan Pangkal Balam. (Kota Pangkalpinang Dalam Angka Tahun 2020)



Gambar 2. Lokasi kajian

Berdasarkan sumber BPS Kota Pangkalpinang (2020), Kota Pangkalpinang terbagi menjadi 7 kecamatan dan 42 desa/kel., jumlah kelurahan/desa masing-masing kecamatan yaitu: Kec. Bukit Intan sebanyak 7, Kec. Gabek sebanyak 6, Kec. Gerunggang sebanyak 6, Kec. Girimaya sebanyak 5, Kec. Pangkal Balam sebanyak 5, Kec. Rangkui sebanyak 8, Kec. Taman Sari sebanyak 5

Populasi

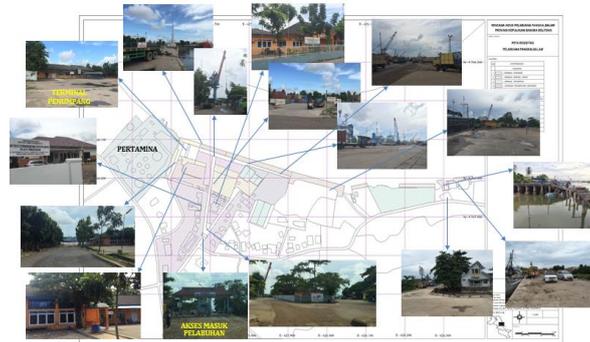
Jumlah masyarakat Kota Pangkalpinang terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Berikut adalah proyeksi data jumlah penduduk Kota Pangkalpinang dari tahun 2014 hingga ke 2020 berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Pangkalpinang.

Tabel 1. Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Berdasarkan Kecamatan (Jiwa)

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Berdasarkan Kecamatan (Jiwa)						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Rangkui	36.902	37.719	28.519	39.311	40.102	40.924	41.729
2.	Bukit Intan	35.188	35.960	36.708	37.450	38.211	38.982	39.738
3.	Girimaya	19.447	19.881	20.301	20.714	21.141	21.576	22.001
4.	Pangkal Balam	20.887	21.338	21.787	22.232	22.684	23.138	23.588
5.	Gabek	24.192	24.719	25.245	25.763	26.284	26.804	27.331
6.	Tamansari	21.679	22.159	22.632	23.096	23.555	24.032	24.509
7.	Gerunggang	33.699	34.426	35.134	35.826	36.543	37.271	37.997

Kondisi Eksisting Pelabuhan Pangkal Balam

Gambar berikut menunjukkan kondisi eksisting Pelabuhan Pangkal Balam dengan berbagai infrastruktur yang ada pada pelabuhan tersebut. Fasilitas yang ada di pelabuhan tersebut, diantaranya alur, kolam, dermaga, gudang dan lapangan penumpukan.



Gambar 3. Kondisi Eksisting Pelabuhan Pangkal Balam

Jumlah Container dan komoditas

Jumlah container pertahun di Pelabuhan Pangkal Balam dalam kurun 3 tahun terakhir tercatat 55.570 teus pada tahun 2018, sebanyak 52.258 teus pada 2019, serta sebanyak 37.975 teus pada tahun 2020. Untuk komoditas Lada turun dari 27560ton tahun 2018 menjadi 12435 tahun 2020. Sedangkan komoditas karet turun dari 21901ton tahun 2018 menjadi 10445 ton tahun 2020. Komoditas Cangkang turun sedikit dari 56594 ton tahun 2018 menjadi 44785 ton tahun 2020. Hanya timah yang naik, dari 4992 ton tahun 2018 menjadi 52475 ton tahun 2020.

Bongkar Muat Barang Dalam Negeri

Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, diketahui jumlah bongkar/muat barang dalam 3 tahun terakhir. Rata rata persentase jumlah bongkar barang (masuk) dari 2018-2020 naik 6,79% dan muat barang (keluar) turun 12,41%.

Untuk kegiatan ekspor/impor di Pelabuhan Pangkal Balam, diketahui untuk kegiatan ekspor/impor dari tahun 2018-2020 mengalami penurunan rata-rata hingga 238,74%. Persentase rata-rata kenaikan jumlah penumpang pertahun mulai tahun 2006 hingga tahun 2014 adalah sebanyak 6,06% pertahun. Berdasarkan data jumlah penumpang naik dan turun dari tahun 2018-2019 mengalami kenaikan sebesar 50,43%, namun dari tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan hingga 334,28%. Hal merupakan dampak adanya pandemi Covid 19 seperti yang terjadi pada moda angkutan lainnya baik di Indonesia maupun negara lainnya.

Alur Pelayaran

Kedalaman yang dibutuhkan oleh kapal penumpang untuk berlayar di Alur Pelayaran Sungai Batu Rusa sebesar 4,1378 meter atau mendekati 4,15 meter. Bila kedalaman sungai paling dangkal pada saat air surut terendah 3,5 meter, maka kapal akan beresiko kandas. Untuk itu dicoba kapal dengan data-data yang sama dengan kapal penumpang sebelumnya, tetapi draft lebih kecil, yaitu 2,4 meter. Draft kapal 2,4 meter membutuhkan kedalaman alur pelayaran paling tidak 3,55 meter.. Apabila kapal penumpang mengurangi

kecepatannya dan hanya berlayar dengan kecepatan dibawah 12 knot, maka kapal dengan draft yang lebih kecil dari 2,4 meter masih dapat berlayar dengan aman pada kedalaman yang kurang dari 3,5 meter (perhitungan kedalaman yang dibutuhkan sama dengan metode diatas). Perbedaan kecepatan berlayar pada alur pelayaran sungai mempengaruhi kedalaman yang dibutuhkan oleh kapal agar dapat berlayar dengan aman dan efisien walaupun draft dan panjang kapal sama. Namun demikian perlu pula diketahui kedalaman kolam Pelabuhan pada saat surut terendah. Bila kedalaman kolam pelabuhan pada saat surut terendah dibawah 3,5 meter, maka harus dilakukan pengerukan atau kapal dengan draft 2, 4 meter tidak dapat berlabuh sepanjang tahun, hanya pada saat pasang saja.

Berdasarkan dari perhitungan perhitungan diatas diketahui Alur Pelayaran Sungai Batu Rusa dapat dilayari sepanjang tahun selama 24 jam oleh kapal kapal penumpang dengan draft maksimum 2,4 meter bila kedalaman pada saat air surut terendah 3,5 meter (kecepatan kapal ≤ 12 knot). Kedalaman yang dibutuhkan oleh kapal terbesar 1 untuk berlayar di Alur Pelayaran Sungai Batu Rusa sebesar 6,32 meter atau mendekati 6,5 meter.

Data Kedalaman yang Dibutuhkan oleh Kapal Penumpang Terbesar

Kedalaman yang dibutuhkan oleh kapal penumpang terbesar untuk berlayar di Alur Pelayaran Sungai Batu Rusa sebesar 5,53 meter atau mendekati 5.5 meter. Data kedalaman Alur Pelayaran Sungai Batu Rusa pada saat air surut terendah ditetapkan 3,5 meter lebih kecil daripada kedalaman yang dibutuhkan kapal dengan draft > 3 meter untuk berlayar. Hal ini menunjukkan bahwa kapal -kapal tersebut tersebut tidak dapat berlayar selama 24 jam sepanjang tahun. Kapal- kapal tersebut hanya dapat berlayar pada saat air pasang dimana ada penambahan tinggi permukaan air sehingga kedalaman cukup aman untuk dilayari tanpa kandas.

Tinggi Ruang Bebas Diatas Kapal

Tinggi ruang bebas di bawah bangunan atau instalasi yang melintas di atas alur pelayaran sungai adalah jarak yang diukur dari bagian tertinggi konstruksi kapal dengan bagian bawah bangunan pada kondisi air pasang tertinggi (HWS). Tinggi ruang bebas di bawah bangunan dapat ditentukan melalui persamaan:

$$t = T + Tsf \quad (1)$$

dimana:

t = tinggi ruang bebas di bawah bangunan yang melintas di atas alur sungai (meter)

T = tinggi puncak atau bangunan tertinggi bagian kapal

Tsf = toleransi ketinggian bangunan (safety factor) yang melintas diatas alur pelayaran.

Ditentukan sebesar 2 sampai dengan 5 meter dari titik tertinggi kapal.

Jembatan emas sepanjang 785 meter yang membentang megah di atas Sungai Batu Rusa.



Gambar 4. Jembatan Emas Pangkal Pinang

Perlu dipertimbangkan lebar antar tiang jembatan yang bagian atas bisa terbuka atau mengangkat. Berdasarkan gambar di atas, lebar alur pelayaran antar tiang lebih kecil 40 meter, maka lebar dengan kapal 5 meter masih beresiko untuk melalui alur diantara kedua tiang karena kapal cenderung berlayar mengembara di sepanjang jalur akibat gelombang. Jalur sempit ini sangat pendek dan dapat dilalui secara bergantian oleh kapal-kapal, namun demikian kapal kapal harus dikemudikan oleh nakhoda yang kompeten dan bila diperlukan dipandu melalui alur yang sempit tersebut.

Data Inventarasi Tata Guna Lahan

Berdasarkan RTRWK 2011-2030, arahan Tataguna lahan disajikan sebagai berikut;

1. Kawasan Perumahan dan Permukiman
Tingkat kepadatan perumahan dan permukiman di Kota Pangkalpinang dibagi menjadi Kawasan perumahan dan permukiman kepadatan tinggi, sedang dan rendah. Ternyata Pangkal Balam terletak di Kawasan perumahan dan permukiman dengan kepadatan sedang, meliputi kawasan sebagian Kecamatan Bukit Intan, sebagian Gabek, sebagian Girimaya, sebagian Pangkal Balam, dan sebagian Gerunggang.
2. Kawasan Perdagangan dan jasa
Pengembangan kawasan perdangan dan jasa di Kota Pangkalpinang direncanakan berdasarkan skala pelayanannya, yang secara umum terdiri dari kawasan perdagangan dan jasa skala regional, jasa skala kota dan jasa skala kecamatan, Pangkal Balam termasuk kawasan perdagangan dan jasa skala rendah, yaitu Pasar Rumput di kelurahan Ketapang, kecamatan Pangkal Balam, Kawasan Pasar Parit Lalang, Kecamatan Rangkui, dan pasar pasar kecamatan di Kecamatan Bukit Intan, Girimaya, Gerunggang, dan Gabek.
3. Kawasan Perkantoran Pemerintah
Perkembangan perkantoran swasta dan jasa komersial di arahkan pada kawasan perdagangan dan jasa di kawasan sekitar kantor Gubernur Provinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kelurahan Air Itam dan Sinar Bulan, Kecamatan Bukit Intan dan kantor-kantor di lingkungan Pemerintah Kota Pangkalpinang di kawasan sekitar kantor Walikota Pangkalpinang di Kelurahan Sriwijaya dan Kelurahan Batu Intan, Kecamatan Girimaya.
4. Kawasan Peruntukan Industri
Kegiatan industri yang ada saat ini di Kota Pangkalpinang tersebar di berbagai kelurahan yang sebagaian berada pada kawasan perumahan dan permukiman. Untuk pengembangan lebih lanjut kegiatan di Kota Pangkalpinang dipusatkan di Kawasan Peruntukan Industri Ketapang Kecamatan Pangkal Balam seluas 825 ha.
5. Kawasan Pergudangan
Berdasarkan pertimbangan aspek aksesibilitas terhadap kawasan pelabuhan dan industri, maka kawasan pergudangan di wilayah Kota Pangkalpinang akan diarahkan pengembangannya di Kecamatan Gabek serta sebagian di Kecamatan Pangkal Balam yang merupakan salah satu kawasan strategis di Kota Pangkalpinang.
6. Kawasan Pelabuhan
Kawasan Pelabuhan di Kota Pangkalpiang akan di arahkan pengembangannya di sekitar Pelabuhan Pangkal Balam, Muara Sungai Baturusa, Kawasan PPP Baturusa serta Kawasan Reklamasi Water Front City Pasir Padi. Sedangkan Pelabuhan perikanan terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan sistem bisnis perikanan.

7. Kawasan pariwisata

Pengembangan kawasan pariwisata ditujukan untuk menyelenggarakan jasa pariwisata atau mengusahakan obyek daya Tarik wisata, usaha sarana pariwisata, serta usaha lain yang terkait di bidang tersebut. Rencana pengembangan kawasan pariwisata di Kota Pangkalpinang ditetapkan sebagai berikut:

- a. Kawasan pariwisata budaya, yang akan dikembangkan di ruang cagar budaya.
- b. Kawasan pariwisata alam (Pantai Tanjung Bunga dan Pantai Pasir Padi, Hutan Kota).
- c. kawasan pariwisata buatan yang akan dikembangkan pada ATM (Alun-Alun Taman Merdeka) di Kecamatan Tamansari, BBG (Bangka *Botanical Garden*) di Kecamatan Bukit Intan, Wisata Air di Kolam Retensi Kacang Pedang, Kecamatan Gerundang, Wisata Kolong Teluk Bayur, Kolong Kepuh, Kolong Akit, Lapangan golf Girimaya, Kecamatan Girimaya, Stadion Aquatic di Kecamatan Gerunggung, dan Wisata Kuliner Pasar mambo di Kecamatan Rangkui.

Potensi Pariwisata Kapal Pesiar

Pada tahun 2013 jumlah obyek wisata di Kota pangkalpinang mengalami peningkatan, dari 36 meningkat menjadi 45 obyek wisata. Namun pengelolaan obyek wisatanya masih belum optimal, sehingga minat masyarakat untuk berkunjung juga relatif rendah. Hal ini berpengaruh terhadap kontribusi pariwisata terhadap pendapatan domestic regional bruto (PDRB). Tahun 2013 kontribusi sektor pariwisata mencapai 2,29%, namun tahun 2017 menurun jadi sebesar 1,33%.

Kekuatan Kawasan Wisata di Pulau Bangka

Untuk mendukung potensi Wisata dan kuliner di Pangkal Balam, digambarkan dukungan wisata di Pulau Bangka secara keseluruhan sebagai berikut.



Gambar 5. Potensi Wisata dan Kuliner di Pulau Bangka

Pengumpulan Data Primer

Hasil Survey Lalu lintas

Survei lalu lintas kendaraan (*traffic counting*) dilakukan untuk mengetahui jumlah potensi pergerakan di Kota Pangkal Pinang. Adapun lokasi titik jalan yang di survei meliputi ruas jalan yang terakses atau terhubung ke Pelabuhan Pangkal Balam dari dan menuju wilayah Kabupaten/Kota meliputi ruas jalan Pangkalpinang–Sungailiat, ruas jalan Pangkal Pinang – Muntok dan ruas jalan Pangkal Pinang – Koba – Toboali. Hasil Survei *Counting* yang dilakukan di ruas jalan utama di Kota Pangkal Pinang yang terakses dengan Kabupaten/Kota terdekat, akses hinterland dan ruas jalan akses keluar masuk Pelabuhan Pangkal Balam disajikan sebagai berikut.

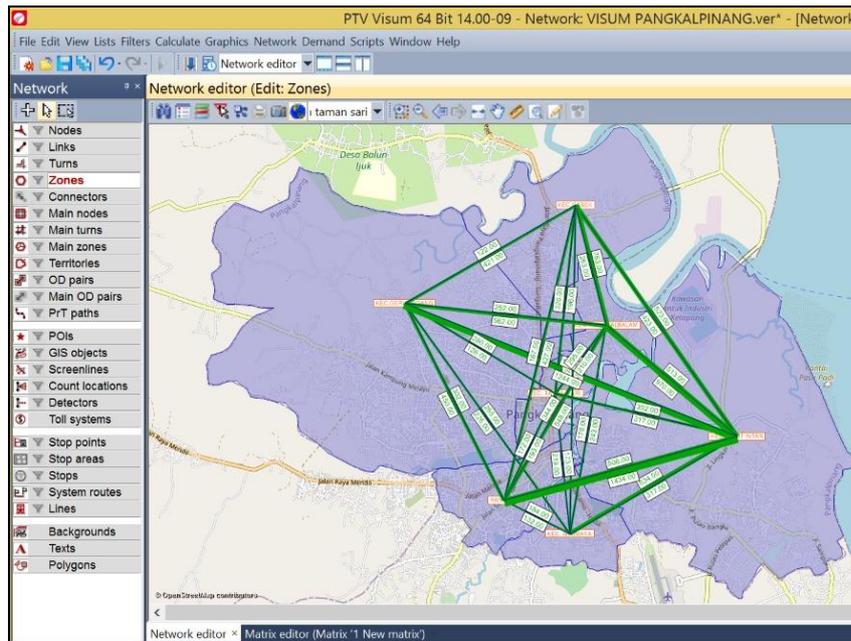
Tabel 2. Hasil survey volume lalu lintas ruas jalan utama Kota Pangkal Pinang

No.	Jenis Kendaraan	Ruas Jl. Sudirman (akses jalan penghubung Pangkalpinang – Sungailiat)		Ruas Jl. Muntok (akses jalan penghubung Pangkalpinang – Muntok)		Jl. Soekarno Hatta (akses jalan penghubung Pangkalpinang – Koba – Toboali)	
		Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1.	Sepeda Motor	7217	61,37	5175	62,52	8050	58,13
2.	Mobil Pribadi	3666	31,18	2092	25,27	4960	35,82
3.	Angkutan Umum	251	2,13	260	3,14	104	0,75
4.	Pick Up	482	4,10	328	3,96	589	4,25
5.	Bus Pendek	32	0,27	27	0,33	31	0,22
6.	Bus Panjang	10	0,09	23	0,28	19	0,14
7.	Truk Engkel	46	0,39	191	2,31	74	0,53
8.	Truk Fuso	21	0,18	68	0,82	14	0,10
9.	Truk Tronton	9	0,08	63	0,76	7	0,05
10.	Sepeda	25	0,21	50	0,60	0	0,00
11.	Becak	2	0,02	0	0,00	0	0,00
Total		117	100	8277	100	13848	100

Berdasarkan Metode MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) 1997, diperoleh tingkat layanan ruas jalan Jl.Sudirman dan Jl.Muntok tingkat layanannya adalah B sedangkan untuk Jl. Soekarno Hatta tingkat layanannya adalah C. Tingkat layanan B menunjukkan arus stabil sedangkan tingkat layanan C menunjukkan arus stabil namun jika terdapat hambatan maka akan terjadi antrian dan kemacetan.

Hasil Survei Wawancara (Interview Survey) Kebutuhan Angkutan umum

Survey wawancara angkutan umum membutuhkan pola perjalanan sebagaimana digambarkan pada *desire lines* diagram gambar 6 berikut ini.



Gambar 6. Desire Lines Asal dan Tujuan Perjalanan di Kota Pangkalpinang

Sementara Angkutan umum sangat diperlukan sekali oleh penduduk local maupun pengunjung/wisatawan, namun hal ini tidak dapat dipenuhi. Turis pada umumnya dan khususnya *back packers* tidak suka naik mobil taxi atau carteran. Mereka lebih menyukai angkutan umum yang terinformasi dengan baik atau sewa sepeda. Oleh sebab itu perlu perbaikan konektivitas angkutan umum dari pelabuhan, hotel dan tempat tempat wisata.

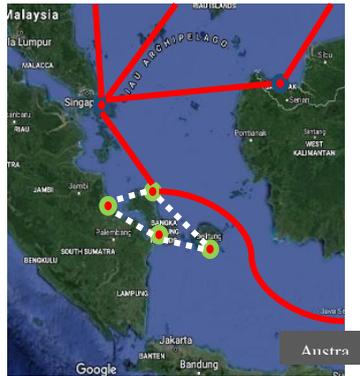
Pembahasan

Kajian Demand Pull

Berdasarkan hasil pengumpulan dan pengolahan data, diketahui bahwa *demand* untuk Pelabuhan Pangkal Balam, masih cukup tinggi, namun keterbatasan lahan dan adanya Jembatan Emas membuat produktivitas pelabuhan terkendala. Akhirnya pemerintah mengalihkan fungsi Pelabuhan khususnya kontainer ke arah Pasir Padi. Data-data yang dikumpulkan juga menunjukkan bahwa satu satunya jalan mengembangkan potensi pelabuhan dengan tidak terganggu oleh adanya Jembatan Emas adalah mengembangkan wisata *cruise* dan wisata kuliner. Inilah yang harus dijadikan *demand pull*. Kebutuhan wisata *cruise* harus ditarik dengan menyediakan Kapal kapal Cruise dan fasilitasnya.

Potensi Pengembangan Industri Kapal Pesiar

Provinsi Bangka Belitung terdapat delapan pelabuhan, terdiri dari tiga pelabuhan khusus barang dan lima pelabuhan penumpang sekaligus barang. Sebanyak enam dari delapan pelabuhan tersebut berada di Pulau Bangka, dua lainnya di Pulau Belitung. Transportasi air yang bergerak di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung antara lain perusahaan PELNI dan perusahaan swasta. Pelabuhan yang aktif beroperasi melayani perputaran barang dan jasa di Provinsi Bangka Belitung adalah Pelabuhan Muntok, Pelabuhan Tanjung Pandan Pelabuhan Tanjung Gudang Belinyu, Pelabuhan Tanjung Batu. Pelabuhan Sadai. Dari letak pelabuhan yang berdekatan, dapat digambarkan potensi Pangsa pasar kapal pesiar pada Gambar 7 berikut ini.



Gambar 7 Pangsa pasar kapal pesiar di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

Potensi Pengembangan Wisata Kuliner dan Kerajinan khas Bangka

Perlu kajian UMKM untuk Pasar Terbuka (*hall*), yang memfasilitasi penjualan pakaian, perhiasan, karya souvenir khas bangka, makanan, minuman, restoran, dan juga yang didatangkan dari sekitarnya seperti Palembang, Jambi, Bengkulu dan Belitung.

Kajian Supply Push

Melihat kenyataan bahwa kebutuhan wisata kapal pesiar dapat menjadi tarikan maka perlu didorong dengan penyediaan supply nya. Berapa kemampuan Pangkal Balam menyediakan fasilitasnya tentunya tidak terlepas dari jiwa *entrepreneurship* pemimpinnya. Perlu disamakan visi dulu mengapa perlu perencanaan Kapal pesiar.

1. Ingin menjadi Tujuan Kapal Pesiar (*cruise*) dan akan memahami penampilannya dan kapasitas untuk melakukannya
2. Ingin mengembangkan kapasitas dan Infrastruktur untuk kapal pesiar atau mengembangkan jenis baru dari pemakaian kapal pesiar misalnya ekspedisi, kemewahan (*luxury*), maskapai pelayaran lautan.
3. Ingin meningkatkan daya tarik *cruise*, penampilan dan kemampuan

Untuk membuat perencanaan penyediaan kapal pesiar perlu diperhatikan hal hal sebagai berikut:



Gambar 8. Tahapan perencanaan penyediaan kapal pesiar

Selanjutnya perlu dibuat *masterplan* meliputi,

1. Pemilihan Lokasi (*site selection*)
2. Analisis Pasar dari *cruise*
3. Pengembangan dari rencana pemasaran yang fokus kepada pertumbuhan lalu lintas *cruise*
4. Identifikasi dari Rancangan *cruise ships* untuk terminal yang akan digunakan
5. Identifikasi dan Mitigasi dari Dampak Lingkungan Terminal
6. Estimasi dari Dampak Ekonomi Terminal dan Pengembangan Kasus Bisnis Terminal.

Analisis SWOT

Perhitungan SWOT untuk mengetahui potensi demand pariwisata pelabuhan Pangkal Balam dijelaskan pada tabel-tabel berikut.

Tabel 3. Perhitungan faktor internal kekuatan dan kelemahan pengembangan demand wisata di Pelabuhan Pangkal Balam

	Faktor Strategis	Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor
Strength	Jumlah wisatawan di Pulau Bangka	3	0.133	4	0.533
	Jumlah obyek wisata di Pulau Bangka	3	0.133	4	0.533
	Infrastruktur transportasi	3	0.133	3.5	0.467
	Infrastruktur hotel serta pelayanan umum lainnya	2.5	0.111	3	0.333
Weakness	Belum dilakukan promosi secara meluas dan berkala	3	0.133	2	0.267
	Teknologi informasi promosi wisata belum optimal	2.5	0.111	2	0.222
	Teknologi informasi pelayanan wisata belum optimal	2.5	0.111	1.5	0.167
	Bencana	3	0.133	1.5	0.200
	Jumlah	22.5	1.000		2.722

Keterangan untuk table 6 dan 7: Tingkat Signifikan : (1) Signifikan, (2) Sedang, (3) Sangat Signifikan

Tabel 4. Perhitungan faktor eksternal kekuatan dan kelemahan pengembangan demand wisata di Pelabuhan Pangkal Balam

	Faktor Strategis	Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor
Opportunity	Promosi tiket pesawat murah	2	0.093	4	0.372
	Peningkatan infrastruktur transportasi berbagai moda	3	0.140	3.5	0.488
	Peningkatan infrastruktur pelayanan masyarakat (hotel, rumah nakan, rumah ibadah, obyek wusata dll)	3	0.140	3.5	0.488
	Peningkatan teknologi informai untuk promosi	2.5	0.116	3	0.349
	Peningkatan teknologi informai untuk pelayanan masyarakat	2.5	0.116	3	0.349
	Peningkatan teknologi informai untuk pelayanan transportasi	3	0.140	3	0.419
Threat	Pandemi Covid 19	3	0.140	1	0.140
	Ketersediaan dana	3	0.140	1.5	0.209
	Kesiapan sumber daya manusia	2	0.093	2	0.186
	Kondisi lingkungan	2.5	0.116	2	0.233
	Jumlah	21.5	1.000		2.372

Berdasarkan hasil perhitungan diketahui nilai skor untuk faktor internal yang dapat dikendalikan oleh pemerintah daerah dan masyarakat sekitar masih lebih tinggi dari pada faktor eksternal yang tidak dapat di kontrol oleh pemerintah daerah dan masyarakat sekitar

sehingga peluang untuk meningkatkan potensi demand pariwisata di Pulau Bangka khususnya di Pelabuhan Pangkal Balam masih cukup besar.

KESIMPULAN

1. Hasil analisis Potensi pelabuhan Pangkal Balam setelah sebagian pelabuhan dipindah ke Pelabuhan Pangkal Balam Baru di Pasir Padi, berdasarkan hasil perhitungan SWOT diketahui nilai skor untuk faktor internal yang dapat dikendalikan oleh pemerintah daerah dan masyarakat sekitar masih lebih tinggi dari pada faktor eksternal yang tidak dapat di kontrol oleh pemerintah daerah dan masyarakat sekitar sehingga peluang untuk meningkatkan potensi demand pariwisata di Pulau Bangka khususnya di Pelabuhan Pangkal Balam masih cukup besar.
2. Dari hasil analisis menunjukkan bahwa ada demand (tarikan) baru yang dapat diciptakan untuk Pelabuhan Pangkal Balam, yaitu berupa potensi pariwisata dan wisata kuliner.
3. *Supply push* untuk fasilitas Pelabuhan Pangkal Balam dalam menarik kebutuhan (*demand pull*) pada masa yang akan datang perlu memperhatikan dan melihat kenyataan bahwa Demand wisata kapal pesiar dapat diciptakan untuk menjadi tarikan baru. Untuk itu Pelabuhan *Mini Cruise* dan fasilitas pendukungnya di pelabuhan Pangkal Balam perlu disediakan dan diperlukan juga jiwa enterpreneurship pemimpinya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih ini disampaikan untuk Pusat Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

REFERENCES

- , Kota Pangkalpinang Dalam Angka Tahun 2020, Penyediaan Data Untuk Perencanaan Pembangunan, Nomor Publikasi: 19710.2001, ISSN/ISBN 978-602-1040-83-6.
- , Dokumen Dinas PUPR Kota Pangkal Pinang, Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang tahun 2011-2030
- Buchari, E., 'A Multimodal Public Transport Planning Guidance for Sustainable Transport in Developing Countries', *International Journal of Environment and Sustainable Development*, 8 (2009), 263–85
- Dia Vaio, A.; D'Amore, G. Governance of Italian cruise terminals for the management of Mediterranean passenger flows. *Int. J. Euro Mediterr. Stud.* (2012), 4, 119–137.
- Marti, B. Geography and the cruise ship port selection process. *Marit. Policy Manag.* (1990), 17, 157–164.
- Rangkuti, Freddy, Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, (2005) Gramedia, Jakarta
- Salim, Siswanto, Analisis SWOT Dengan Metode Kuesioner, (2019), Pilar Nusantara, Semarang
- Santos, Maria, Elena Radicchi, and Patrizia Zagnoli, 'Port ' s Role as a Determinant of Cruise Destination Socio-Economic Sustainability', (2019), 1–20