

PEMBAHASAN DRAFT NSPK (NORMA, STANDAR, PEDOMAN, KRITERIA/MANUAL) DERMAGA (MARINA BASIC)

Novi Andhi Setyo Purwono¹⁾, Citra Pradipta Hudoyo²⁾, Dwi Sri Wiyanti³⁾

^{1,2,3)} Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Wijayakusuma Purwokerto
Jl. Raya Beji Karangsalam No.25, Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah 53152
e-mail: novi.andhiugm@gmail.com¹⁾

Info Artikel

Kata Kunci:
NPSK; Marina;
Dermaga; Infrastruktur

Keywords:
NPSK; Marine; Port;
Infrastructure

Copyright © 2022 penulis

Abstrak

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil pembangunan. Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Pengabdian ini bertujuan untuk menyusun draft NSPK dermaga marina agar nantinya dapat digunakan sebagai acuan dalam pembangunan Pelabuhan. Dengan adanya perencanaan ini diharapkan adanya hasil perencanaan teknis pembangunan Pelabuhan wisata / dermaga wisata yang komprehensif baik ditinjau dari aspek arsitektural, aspek struktural, aspek lingkungan, aspek visual, maupun dari aspek ekonomis serta diperolehnya tahapan yang harus dilaksanakan dalam pelaksanaan kegiatan pembangunan. Metode pendekatan yang dilakukan dalam kegiatan pengabdian pada masyarakat pada Kementerian Kelautan dan Perikanan Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut adalah pendampingan langsung dengan memberikan masukan mengenai pembangunan marina di Indonesia. Dari kegiatan pengabdian pada masyarakat ini, ada beberapa hal yang dapat diambil kesimpulan bahwa perlu membangun marina di berbagai wilayah Indonesia dan dibutuhkannya Pedoman Teknis Pembangunan/Pendirian Dermaga Marina.

Abstract

The development of transportation is aimed at bridging regional disparities and promoting the equalization of development outcomes. Maritime transportation plays a crucial role in the smooth flow of trade as it has high economic value, including large carrying capacity and relatively low cost. This dedication aims to draft the National Standard for Marina Docks to be used as a reference in the development of Ports. With this planning, it is hoped that there will be a comprehensive technical planning result for the development of a tourist port/dock, both in terms of architectural, structural, environmental, visual aspects, and economic aspects, and obtaining the stages that must be carried out in the implementation of development activities. The approach method carried out in the community service activities at the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, the Directorate General of Ocean Space Management, is direct assistance by providing input on the development of marinas in Indonesia. From this community service activity, it can be concluded that there is a need to build marinas in various regions in Indonesia and the need for Technical Guidelines for the Development/Establishment of Marina Docks.

PENDAHULUAN

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil pembangunan. Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalulintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya (Kramadibrata, 1985).

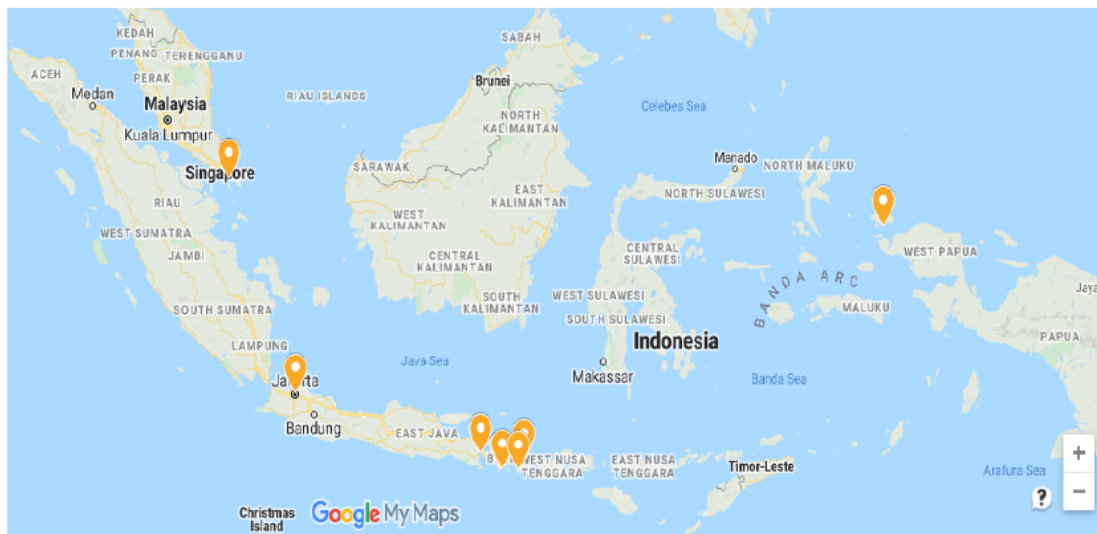
Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi laut, dengan adanya transportasi ini, jarak tempuh yang dibutuhkan akan terasa lebih cepat, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan cepat dan lancar. Selain itu pada bidang ekonomi, pelabuhan membawa dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan dengan baik.

Sementara itu Jinca (2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. Fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan.

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka isolasi wilayah, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat kesuksesan pembangunan pertanian dan sektor-sektor lainnya

Pembangunan infrastruktur suatu wilayah dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi (Sudaryadi, 2007). Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Keberadaan pelabuhan memberikan dampak pada pembangunan ekonomi di sekitar wilayah pelabuhan, sehingga keberhasilan pelabuhan tidak hanya memberikan keuntungan bagi para investornya tetapi juga pada pemerintah melalui eksternalitas yang menyebar pada perekonomian kawasan (Ho dan Ho, 2006).



Sumber: Google Maps

Gambar 1. Lokasi *Existing* Marina di Indonesia

Permasalahan utamanya adalah belum maksimalnya manfaat ekonomi yang diterima Indonesia dari kunjungan kapal wisata (*yacht*). Hal ini dikarenakan minimnya infrastruktur marina / dermaga wisata yang mampu mengakomodir kebutuhan kunjungan *yatch* (gambar 1).

Tabel 1 Perbandingan Marina di 5 Negara ASEAN

Negara	Panjang garis pantai (KM)	Jumlah Marina	Rata-rata ketersediaan marina (KM/marina)
Indonesia	108.000	8	13.500
Filipina	36.289	4	9.072,2
Malaysia	4.675	21	222,6
Singapura	193	5	38,6
Thailand	3.219	9	357,6

Sumber: *The World Factbook*

Dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya, Indonesia memiliki wilayah perairan yang luas (garis pantai terpanjang ke-2 di dunia), namun tidak diimbangi dengan jumlah marina yang ada (gambar 2). Berdasarkan data bahwa rata-rata jarak antara marina di Indonesia adalah 13.500 Km dibandingkan Singapura yang jarak antar marinanya hanya 38,6 Km.

Tujuan utamanya adalah membangun marina di berbagai wilayah Indonesia untuk dapat menambah waktu tinggal dan pengeluaran para wisatawan yang datang menggunakan *yatch*, sehingga memberikan manfaat ekonomi yang merata di berbagai daerah. Pengabdian ini bertujuan untuk menyusun draft NSPK dermaga marina agar nantinya dapat digunakan sebagai acuan dalam pembangunan Pelabuhan. Dengan adanya perencanaan ini diharapkan adanya hasil perencanaan teknis pembangunan Pelabuhan wisata / dermaga wisata yang komprehensif baik ditinjau dari aspek arsitektural, aspek struktural, aspek lingkungan, aspek visual, maupun dari aspek ekonomis serta diperolehnya tahapan yang harus dilaksanakan dalam pelaksanaan kegiatan pembangunan. Dan dengan hasil yang baik serta terkoneksi terhadap *design area* keseluruhan untuk pembangunan dan perencanaan yang ada agar dapat diaplikasikan dengan baik dan tepat guna sehingga mendukung tercapainya pelaksanaan fisik yang tepat waktu, struktur yang berkualitas, berfungsi baik, dan dapat dipertanggungjawabkan baik biaya maupun teknis, serta dapat dirasakan manfaatnya bagi masyarakat.

METODE

Metode pendekatan yang dilakukan dalam kegiatan pengabdian pada masyarakat pada Kementerian Kelautan dan Perikanan Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut adalah pendampingan langsung dengan memberikan masukan mengenai pembangunan marina di Indonesia. Kegiatan pengabdian pada masyarakat dilaksanakan di Hotel Luminor Pecenongan, Jalan Pecenongan No. 35 RT.02/03 Gambir, Jakarta Pusat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Universitas Wijayakusuma yang mempunyai visi menjadi Lembaga Pendidikan Tinggi unggulan dalam pelaksanaan Tri Dharma Perguruan Tinggi, mempunyai misi antara lain meningkatkan dan terjalinnya hubungan kerjasama yang baik dengan lembaga pemerintah dan lembaga masyarakat lainnya. Visi dan misi tersebut merupakan salah satu modal utama dalam menjalin kerjasama tersebut di atas.

Pengabdian pada Masyarakat yang dilakukan oleh Tim Pengabdian dan Fakultas Teknik UNWIKU ini, melibatkan beberapa unsur yaitu masyarakat, dinas terkait dan konsultan perencana. Dengan tim yang solid dan kerjasama yang baik antar semua unsur yang terlibat merupakan metode yang tepat untuk mewujudkan pelatihan yang sesuai hasil yang diharapkan.

Kegiatan pengabdian pada masyarakat, diawali dengan diskusi yang dilakukan baik secara internal dengan sesama tim pengabdian, maupun eksternal dengan Kementerian terkait, guna menemukan langkah atau metode yang tepat dalam melaksanakan kegiatan pengabdian. Untuk menyusun materi rancangan pedoman dilakukan pengumpulan data, selanjutnya dilakukan diskusi internal antar tim pengabdian demi memperoleh data dan sekaligus menyusun materi untuk dipaparkan pada saat presentasi.

Pemaparan materi dan pembahasan dilaksanakan pada tanggal 06-07 Oktober 2022 pukul 09.00 WIB, bertempat di Hotel Luminor Pecenongan, Jalan Pecenongan No. 35 RT.02/03 Gambir, Jakarta Pusat.



Sumber: Dokumentasi

Gambar 3. Pembahasan Draft NSPK Marina



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 4. Pembahasan Draft NSPK Marina

KESIMPULAN

Keberhasilan dari program kegiatan pengabdian masyarakat tidak dapat dilihat dalam waktu singkat, namun bila dilihat dari respon positif yang didapatkan maka kegiatan ini dapat dikatakan berhasil. Selain itu data yang dihasilkan pada kegiatan pengabdian ini akan digunakan oleh Instansi terkait sebagai acuan untuk membuat Rancangan Pedoman Pembangunan Dermaga Marina juga merupakan bukti bahwa kegiatan pengabdian masyarakat ini berhasil.

Dari kegiatan pengabdian pada masyarakat dengan judul “Rapat Penyusunan *Draft* NPSK Dermaga Marina” di Indonesia, ada beberapa hal yang dapat diambil kesimpulan bahwa perlu membangun marina di berbagai wilayah Indonesia dan dibutuhkannya Pedoman Teknis Pembangunan/Pendirian Dermaga Marina.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum. (2006). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Badan Penerbit Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Ho, H.W., Ho, K.H. (2006). *Risk Management in Large Physical Infrastructure Investment: The Context of Seaport Infrastructure Development and Investment*. Maritime Economics and Logistics.
- Jinca, Y.N. (2011). *Transportasi Laut Indonesia, Analisis dan Studi Kasus*. Brilian Internasional. Surabaya
- Kramadibrata,S. (1985). *Perencanaan Pelabuhan*. Ganeca Exact. Bandung.
- Sudaryadi. (2007). *Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah* (Tesis), Prodi Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan. UNDIP.