

KAJIAN BIAYA PENANGANAN PETIKEMAS MELALUI TERMINAL PETIKEMAS TANJUNG PRIOK

Apri Yuliani *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRAK

The tremendous intensity of export/import activity using containers in Indonesia should be an opportunity to support economic development and improve public's welfare. In fact, it was hampered by the high logistics costs. This phenomenon's correctly proven by a periodic national logistics performance survey conducted by The World Bank, Logistics Performance Index (LPI). In 2010, World Bank ranked Indonesia in position 75 out of 155 countries, which is one of these performance considerations is the cost of shipping, that has put Indonesia at rank 80. Referring to the ESCAP model port tariff structure, the port tariff structure of Tg. Priok's divided into four sections. They are navigation, berth, cargo operations and other business. Compared to Port of Melbourne's tariff, Pelabuhan Tg. Priok even regulates a lower rate of tariff. Based on interviews and observations, the determinant factors causing high cost of logistics are: (i) illegal fees, mostly caused by inadequacy of infrastructure, red-tape bureaucracy, insufficient and less-regulated standard operating procedures, the absence of rotation mechanism and exclusive authority without supervision; (ii) the surcharge; and (iii) induced cost of unpredictability delivery process.

Keywords : Handling costs, Tariff, Container

PENDAHULUAN

Dengan berkembangnya teknologi di bidang transportasi, pengiriman barang melalui moda transportasi laut juga mengalami kemajuan. Sistem perpetikemasan merupakan salah satu dari kemajuan tersebut. Salah satu dampak positif yang ditimbulkan dari teknologi petikemas ini yaitu adanya peningkatan yang pesat dalam penanganan barang, dari 1 ton menjadi 30 ton.

Banyaknya keuntungan yang ditimbulkan dari penggunaan petikemas sebagai sarana pengiriman logistik, membawa peningkatan jumlah ekspor dan impor petikemas. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyatakan bahwa terjadi pertumbuhan jumlah kegiatan ekspor dan impor peti-

kemas sebesar 29,1% per tahun, berdasarkan data perkiraan kegiatan petikemas untuk empat pelabuhan utama di Indonesia sejak tahun 1995 – 2000. Kegiatan petikemas tertinggi terjadi di pelabuhan Tg. Priok, dimana kita ketahui bahwa Tg. Priok merupakan pintu gerbang kelancaran distribusi barang di Pulau Jawa.

Tingginya jumlah kegiatan logistik melalui perpetikemasan menjadi peluang bagi Indonesia untuk mendukung perkembangan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan negara. Peluang ini tentunya harus diimbangi dengan pelayanan jasa transportasi yang efisien, handal, berkualitas, aman dan harga terjangkau. Menekan biaya dan meningkatkan kualitas sistem logistik dan transportasi akan meningkatkan akses ke pasar internasional, yang akan berdampak

langsung pada peningkatan perdagangan, dan melalui hal ini, akan meningkatkan pendapatan dan berarti mengurangi tingkat kemiskinan secara signifikan.

Namun pada kenyataannya, total biaya logistik yang dibebankan kepada konsumen saat ini dinilai masih relatif tinggi.

Tingginya biaya logistik tersebut diduga disebabkan oleh kondisi kinerja sistem logistik nasional yang tidak efisien dan efektif. Kinerja tersebut terkait dengan kondisi infrastruktur transportasi, proses *clearance* (custom), pelayanan jasa logistik, biaya, dan lainnya.

Fenomena ini dipertegas dengan hasil survey yang dilakukan oleh Bank Dunia (*World Bank*) secara periodik terkait kinerja sektor logistik nasional, yang biasa dikenal dengan istilah *Logistics Performance Index* (LPI). Dalam surveynya di tahun 2010, Bank Dunia menempatkan Indonesia pada peringkat ke 75, dari 155 negara yang di survey. Peringkat tersebut menempatkan Indonesia berada di bawah Singapura, Malaysia dan Thailand, dimana salah satu pertimbangan kinerja tersebut adalah biaya pengapalan. Biaya pengapalan Indonesia berada di peringkat 80 dimana Singapura berada di peringkat teratas, Swedia dan Australia berada tepat dibawahnya.

Biaya pengapalan yang dimaksud adalah biaya-biaya yang timbul dalam rangka kegiatan logistik di pelabuhan, mencakup biaya bongkar muat petikemas dan biaya atas jasa pelayanan kapal.

Tingginya biaya penanganan petikemas dapat menjadi penghambat untuk mewujudkan cita-cita Indonesia untuk menjadikan Pelabuhan Tg. Priok sebagai *hub port*. Banyaknya implikasi dari permasalahan logistik yang timbul bagi perekonomian

Indonesia seharusnya menjadi prioritas pemerintah khususnya dan pelaku logistik pada umumnya untuk mencari solusi.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Struktur Biaya *Handling* Petikemas

1. Struktur Biaya Pelabuhan di Tg. Priok (Pelabuhan Indonesia II, 2007)

- Tarif jasa pelabuhan terhadap jasa pelayanan kapal meliputi tarif jasa labuh, tarif jasa tambat, tarif jasa pandu, tarif jasa tunda, dan tarif jasa pelayanan air kapal
- Jenis tarif yang diterapkan di dalam kegiatan bongkar muat petikemas meliputi tarif FCL (*Full Container Load*), tarif Petikemas OH/OW/OL, tarif *Transshipment*, tarif membuka dan menutup palka, tarif peti kemas shifting, tarif pelayanan jasa gerakan ekstra peti kemas, tarif pembatalan muat peti kemas, tarif penumpukan, tarif *lift on - lift off*, tarif jasa peti kemas *behandle*, tarif jasa peti kemas *reefer*.

2. Struktur Biaya *Port of Melbourne* (POMC, 2010)

- Wharfage Fees*, dikenakan per unit atau berat barang termasuk petikemas kosong yang dibongkar atau dimuat di Pelabuhan Melbourne. Untuk muatan *transshipment*, dikenakan tarif 50% dari tarif penuh.
- Channel Fees*, dibebankan untuk penyediaan *channel* (alur) yang digunakan oleh kapal di perairan pelabuhan Melbourne dan penyediaan layanan terkait. *Channel fees* dipungut berdasarkan besaran GT

kapal. Biaya tambahan berlaku untuk penggunaan *shared channel* (termasuk untuk kapal yang bertujuan ke Port of Geelong).

- c. *Berth hire*, dibebankan untuk penyediaan tempat bertambat kapal dalam rangka kegiatan bongkar dan muat barang atau tujuan lain atas persetujuan dari POMC. *Berth hire* tidak berlaku untuk Royal Australian Navy.
- d. *Wharf Access*, biaya atas penyediaan fasilitas lahan di 6 Yarraville dan F Appleton Dock untuk kegiatan bongkar dan muat muatan curah kering dari dan ke atas kendaraan.
- e. *Area Hire*, biaya yang dikenakan atas penyediaan fasilitas di dalam Pelabuhan Melbourne untuk penumpukan muatan yang akan dimuat atau telah dibongkar.
- f. *Security*, biaya keamanan wajib dibebankan untuk penyediaan keamanan yang berhubungan dengan jasa yang tertera pada *Port of Melbourne Maritime Security Plan*
- g. *Tanker Inspection*, dikenakan untuk pelayanan jasa keselamatan yang diperlukan atau wajib diadakannya pemeriksaan pada kapal tanker yang berlabuh di Holden Dock, Maribyrong No.1 dan 6 Yarraville.
- h. *Water Supply*, dikenakan atas jasa penyediaan air bersih.
- i. *Waste Removal*, dikenakan untuk sambungan, pemutusan, pembilasan selang dan pembuangan air limbah dari kapal yang tambat di *Inner West, Outer West* atau *Outer East Station Pier*.

B. ESCAP/UNDP Model Port Tariff Structure (ESCAP, 2002)

ESCAP/UNDP Model Port Tariff Service menggolongkan tarif ke dalam empat bagian, yaitu:

1. *Navigation*, meliputi seluruh layanan dan fasilitas yang dibutuhkan kapal untuk melakukan pergerakan dari laut terbuka atau dari satu lokasi di pelabuhan sampai ke satu daerah lain di kawasan pelabuhan.
2. *Berth*, meliputi seluruh jasa dan fasilitas yang tersedia atas jasa penggunaan dermaga, termasuk layanan tetap yang tersedia secara simultan di beberapa lokasi pelabuhan namun bukan jasa dan fasilitas yang dapat dimanfaatkan secara efektif oleh dermaga lain seperti *crane*.
3. *Cargo Operation*, meliputi layanan dan fasilitas yang digunakan untuk penanganan muatan di pelabuhan. Biaya ini termasuk *stevedoring* dan penanganan di dermaga.
4. *Other business*, meliputi seluruh jasa dan fasilitas yang belum termasuk ke dalam tiga kelompok diatas.

Untuk mempermudah dalam pencarian data dan penghitungan jumlah biaya di pelabuhan, dilakukan beberapa penyesuaian model struktur tarif pelabuhan yang ditetapkan oleh ESCAP dengan tarif yang berlaku di Indonesia. Perubahan tersebut ditampilkan pada tabel 1.

Tabel 1. Model struktur tarif pelabuhan ESCAP/UNDP-modifikasi

Kelompok Layanan	Komponen/ jenis layanan	Sistem Pengenaan Tarif			
		Basis	Unit	Pembayar	Penerima
Navigasi	Uang Tunda	Waktu	Etmal	SL	Pelindo II
		Ukuran Kapal	GRT		
	Uang Pandu	Ukuran Kapal	GRT	SL	Pelindo II
Tambat	Uang Kepil	Kunjungan		SL	Pelindo II
	Uang Tambat	Waktu di tambatan	Etmal	SL	Pelindo II
		Ukuran Kapal	GRT		
Operasi Muatan	Uang Labuh	Kunjungan		SL	Pelindo II
	Biaya bongkar muat	Volum	TEU	SL	TPK
	Pergerakan tambahan*	Volum	TEU	Cnee	TPK
	Penanganan muatan secara khusus*	Volum	TEU	Cnee	TPK
	Penumpukan	Waktu	TEU per days	Cnee	TPK
	Penyewaan Peralatan/Layanan/ Fasilitas*	Waktu pemakaian	Jam	Pengguna Jasa	Penyedia jasa
Lain-lain	Biaya lain-lain yang belum termasuk di atas seperti Uang Sampah dan Uang Air Bersih	Beraneka ragam	Beraneka ragam	Penyewa	Pelindo II

Ket : * jika ada permintaan khusus (tidak berlaku untuk semua petikemas)

C. Generalized Cost

Generalized cost dari proses pengiriman barang yaitu total biaya langsung dan *induced cost*. *Direct cost* merupakan total biaya bongkar atau muat yang dibebankan kepada pihak eksportir dan importir. *Induced cost* merupakan biaya tambahan yang ditanggung oleh pengimpor barang akibat ketidaktepatan waktu perkiraan pengiriman barang yang berpengaruh kepada *inventory* perusahaan. Salah satu biaya yang harus ditanggung pemilik barang yaitu kerugian akibat nilai waktu yang diperlukan dalam proses bongkar muat pada pergerakan multimoda dan antarmoda. Selain itu, biaya penumpukan di dalam pelabuhan juga akan meningkat. Total *induced cost* diperoleh melalui persamaan fungsi biaya frazila.

Untuk menghitung besaran biaya akibat kerugian nilai waktu, digunakan rumusan fungsi biaya frazila pada transfer dengan persamaan berikut (Frazila, 2009):

$$C_{t,g} = a_g \cdot T_t + C_i + C_l^a \dots \dots \dots (1)$$

di mana

$C_{t,g}$ = *Generalised cost* pada transfer *t* untuk produk *g*.

a_g = Nilai waktu produk *g*.

T_t = Waktu transit produk pada transfer *t*.

C_i = Biaya bongkar/ muat pada transfer *t*.

C_l^a = Biaya lain-lain.

Berdasarkan hasil penelitian Higuchi Naoto (2001) "*Study on Time Value Distribution of International Marine Container Cargo Movement*" dan Keputusan Menteri Keuangan RI No.: 942/KM.1/2010 mengenai informasi nilai Rupiah terhadap mata uang lain berlaku hingga tanggal 3 Oktober 2010, maka nilai waktu yang digunakan pada kajian ini sebagai berikut:

- 1,600 yen/hour TEU untuk petikemas ekspor atau sama dengan Rp 169.060/jam/TEU
- 1,200 yen/hour TEU untuk petikemas impor atau sama dengan Rp 126.795/jam/TEU

D. In-Depth Interview

(David, 1998) *in-depth interview* merupakan teknik penelitian kualitatif dengan cara wawancara individual secara mendalam dan detail dengan sejumlah kecil responden untuk mengeksplorasi perspektif mereka tentang ide, program, atau situasi.

(Carolyn, 2006) kelebihan utama dari *in-depth interview* dibanding dengan teknik pengumpulan data lainnya, seperti survey, yaitu kemampuan untuk mengumpulkan data secara detail. Selain itu, *in-depth interview* dapat menciptakan suasana yang lebih santai sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi responden dalam pengumpulan informasi.

Namun, teknik ini juga memiliki beberapa kekurangan, antara lain :

1. Rentan terhadap bias
2. Membutuhkan intensitas waktu yang tinggi
3. *Interviewer* harus terlatih dalam melakukan *in-depth interview*
4. Tidak mewakili keadaan yang sesungguhnya karena jumlah responden yang relatif sedikit dan tidak dapat diterapkan sistem acak.

METODE PENELITIAN

Kajian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif menurut (Moleong 2005) lebih menekankan pada cara pikir yang lebih positivis yang bertitik tolak dari fakta sosial yang ditarik dari realitas objektif, di samping asumsi teoritis lainnya. Jika dilihat dari tujuannya, jenis penelitian ini adalah penelitian eksploratif yaitu bertujuan untuk mengungkap secara luas dan mendalam tentang sebab-sebab dan hal-

hal yang mempengaruhi terjadinya sesuatu.

Data yang dibutuhkan terdiri dari dua bagian yaitu data sekunder dan data primer. Data primer berupa :

1. Informasi mengenai biaya-biaya yang timbul akibat kegiatan perpipetkemasan di pelabuhan Tg. Priok melalui kuesioner. Biaya yang timbul di lapangan berdasarkan jenis pungutan biaya terbagi menjadi dua, yaitu biaya resmi berdasarkan tarif yang berlaku dan biaya tidak resmi.
2. Informasi mengenai faktor-faktor penyebab dari tingginya biaya petikemas yang diperoleh dari *in-depth interview*

Pengumpulan data sekunder berupa studi literatur dan kebijakan-kebijakan terkait dengan tarif yang berlaku di Indonesia dan di Melbourne. Instansi yang terkait dengan pengumpulan informasi sekunder yaitu Kementerian Perhubungan dan PT. Persero Pelabuhan Indonesia II.

Analisa data yang dilakukan adalah deskriptif analitis terhadap data-data biaya dan faktor penyebab tingginya biaya logistik yang diperoleh dari hasil *in-depth interview*, kuesioner dan observasi. Menurut Nasir (1999), deskriptif analitis adalah penelitian yang ditujukan untuk menyelidiki secara terperinci aktivitas dan pekerjaan manusia, dan hasil penelitian tersebut dapat memberikan rekomendasi-rekomendasi untuk keperluan yang akan datang.

Tabel 2. Variabel penelitian dan cara pengumpulan

VARIABEL	INDIKATOR	STUDI PUSTAKA	OBSER VASI	ANG KET	WAWANCA RA
1. Kebijakan Tarif	• Besaran	?			
	• Paket Layanan	?			
2. Persepsi terhadap biaya resmi	• Tingkat kewajaran	?			?
3. Biaya tambahan di luar tarif resmi	• Jenis Biaya	?		?	?
	• Besaran	?		?	?
	• Pihak Yang Terlibat	?		?	?
	• Faktor Penyebab	?	?		?
4. Pelayanan jasa kapal	• Lingkup kegiatan	?			
	• Rangkaian alur kegiatan	?	?		?
	• Waktu yang dibutuhkan	?			?
5. Pelayanan Jasa Barang	• Lingkup kegiatan	?			
	• Rangkaian alur kegiatan	?	?		?
	• Waktu yang dibutuhkan	?			?

Untuk mempermudah penghitungan dan perbandingan biaya pelayanan jasa kapal dan *stevedoring*, diambil satu kasus kapal dengan standar spesifikasi sebagai berikut:

GRT	18.327 MT
NRT	10.431 MT
DWT	23.377 MT
LOA	175,52 meter
Designed Capacity	1.740 TEUS
Draft	10,9 meter

Tabel 3. Profil *Throughput* Petikemas Kapal

Container		Import	Export	Trans Shipment	Total
Size	Type				
20'	Full	653	369	94	1116
	Empty	-	132	-	132
	Reefer	2	2	-	4
	IMO	2	-	-	2
40'	Full	298	263	13	574
	Empty	-	9	-	9
	Reefer	-	2	-	2
	IMO	-	-	-	-
Total		955	777	107	1839

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisa Biaya Pelabuhan

1. Biaya Yang Timbul Dalam Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tg. Priok

Biaya-biaya yang timbul dalam pelayanan jasa kapal merupakan beban yang harus ditanggung oleh pihak pelayaran. Biaya tersebut mencakup biaya resmi yang telah ditetapkan regulator dan biaya tambahan lain yang bersifat tidak resmi atau pungutan liar (pungli).

a. Biaya Resmi

Biaya pelayanan jasa kapal dikenakan berdasarkan Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II No. HK.56/4/16/PI-II-07 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal dan Surat Keputusan Direksi No. HK.56/4/17/PI-II-07 tentang Ketentuan Pelaksanaan Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tg Priok.

b. Pungutan Liar Dalam Interaksi Kegiatan Penyandaran dan Keberangkatan Kapal

Banyaknya interaksi pihak pelayaran (*shipping line*) kepada pihak-pihak yang terlibat dalam pelayanan jasa kapal mengakibatkan adanya biaya-biaya tidak resmi atau biasa kita kenal dengan pungutan liar.

Total biaya pungli yang dikeluarkan perusahaan pelayaran dalam pengurusan pelayanan kapal sebesar Rp 835.000. Berdasarkan hasil wawancara, besaran tersebut sudah mengalami banyak penurunan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.

Tabel 4. Biaya pelayanan jasa kapal dan barang

Kelompok Pelayanan	Komponen/ Jenis Pelayanan	Jumlah
Navigasi	Uang Pandu	US\$ 956
	Uang Tunda	US\$ 6.289
	Uang Kepil	US\$ 46
Tambat	Uang Labuh	US\$ 1.686
	Uang Tambat	US\$ 2.795
Operasi Muatan	Uang Bongkar Muat	US\$ 171.866
Biaya Lain-lain	Uang Sampah	US\$ 30
Biaya Tambahan	Pungli	Rp 835.000

Sumber : Pengolahan Data

2. Biaya Pengurusan Petikemas

a. Biaya Pelayanan Jasa Peti Kemas

Perhitungan biaya resmi pelayanan jasa petikemas didasarkan pada Surat Keputusan Direksi Terminal Petikemas dan Surat Keputusan Direksi No. HK. 56/3/2/Pl.II-08 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas Pada Terminal Petikemas.

Tabel 5. Perbandingan biaya THC Tahun 2005
antar beberapa negara asia untuk petikemas 20 kaki

Pelabuhan	Stevedoring/ CHC (US\$)	Sur- Charge (US\$)	THC = CHC + Surcharge (US\$)
Indonesia	93	57	150
West Port (Malaysia)	52	18	70
North Port (Malaysia)	52	18	70
PTP (Tg.Pelepas/ Malaysia)	52	18	70
Laem Chabang (Thai)	45	18	63
Siracha Harbour	45	18	63
Bangkok Port	33	30	63

Sumber : Kantor Menko Ekuin, Oktober 2005

Dalam proses pelayanannya, biaya yang timbul tidak saja biaya yang telah ditentukan oleh pejabat pelabuhan, namun ada pula biaya tambahan atau pungli. Pungli timbul ketika adanya interaksi antara pengurus jasa petikemas seperti EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) dan *forwarder* dengan pihak penyedia jasa pelabuhan.

b. Pembebanan Biaya Terminal Handling Charge (THC)

Menurut Gurning (2005), ada satu alasan yang pernah dilansir diawal

tahun 2000 yang dikeluarkan oleh *far asia eastern shipping conference* menyatakan bahwa level THC yang tinggi khususnya ke dan dari Indonesia diakibatkan oleh proses *handling* dan rantai jasa penanganan barang di Indonesia yang dinilai tidak jelas, birokratif dan memakan waktu (*wasting-time*).

Pada 1 November 2005, pemerintah turut andil dalam penetapan besaran biaya THC dan mengkaji ulang kebijakan tersebut melalui Keputusan Menhub No. PR. 302/3/18-PHB 2008 per 1 November 2008, dengan menetapkan besaran THC yaitu US\$95 untuk petikemas 20 kaki dan US\$145 untuk petikemas 40 kaki.

Sebelumnya, tarif THC yaitu US\$117 untuk peti kemas 20 kaki, yang terdiri dari CHC US\$83, PPN US\$8,3, dan *surcharge* US\$ 25. THC untuk peti kemas 40 kaki dikenakan US\$177 dengan perincian CHC US\$124,5, PPN US\$12,4, dan *surcharge* US\$40. Jika kita membandingkan biaya THC yang berlaku di beberapa negara Asia pada tahun ini, maka besaran THC Indonesia sangat kompetitif dibandingkan negara lain. Namun, penetapan THC yang baru tidak begitu saja meredam protes dari pengguna jasa pelabuhan.

Selain besaran CHC lebih tinggi dibandingkan sebelumnya, pengguna jasa juga meminta pemerintah untuk menghapuskan *surcharge* di dalam biaya THC karena tidak memiliki struktur biaya yang jelas.

Berdasarkan hasil penghitungan di lapangan, maka biaya yang dibutuhkan

Tabel 6. Persentase pungli dan *surcharge* terhadap biaya petikemas di pelabuhan

Kegiatan	Size	Inefisiensi Biaya (%)
Ekspor	20'	14,02
	40'	13,42
Impor (<i>Behandle</i>)	20	18,58
	40'	16,26

Sumber : Hasil Pengolahan

Tabel 7. Biaya pengurusan petikemas ekspor dan impor di pelabuhan Tanjung Priok

Kegiatan	Ukuran	Proses Kegiatan	Besaran (Rp)
Ekspor	20'	Pengambilan Petikemas Kosong	115.000
		<i>Receiving</i>	290.000
		THC : (US\$83+US\$21)*Rp 9.052	859.940
		Pungli	80.000
		Jumlah	1.344.940
	40'	Pengambilan Petikemas Kosong	200.000
		<i>Receiving</i>	420.000
		THC (US\$124+US\$21)*Rp 9.052	1.312.540
		Pungli	80.000
		Jumlah	2.012.540
Impor (<i>Behandle</i>)	20'	Persiapan <i>Behandle</i>	1.151.000
		<i>Delivery</i>	650.000
		Pengembalian Petikemas Kosong	115.000
		THC : (US\$83+US\$21)*Rp 9.052	859.940
		Pungli	500.000
		Jumlah	3.275.940
	40'	Persiapan <i>Behandle</i>	1.546.000
		<i>Delivery</i>	1.200.000
		Pengembalian Petikemas Kosong	200.000
		THC (US\$124+US\$21)*Rp 9.052	1.312.540
		Pungli	600.000
		Jumlah	4.858.540

Sumber : Hasil Pengolahan Data

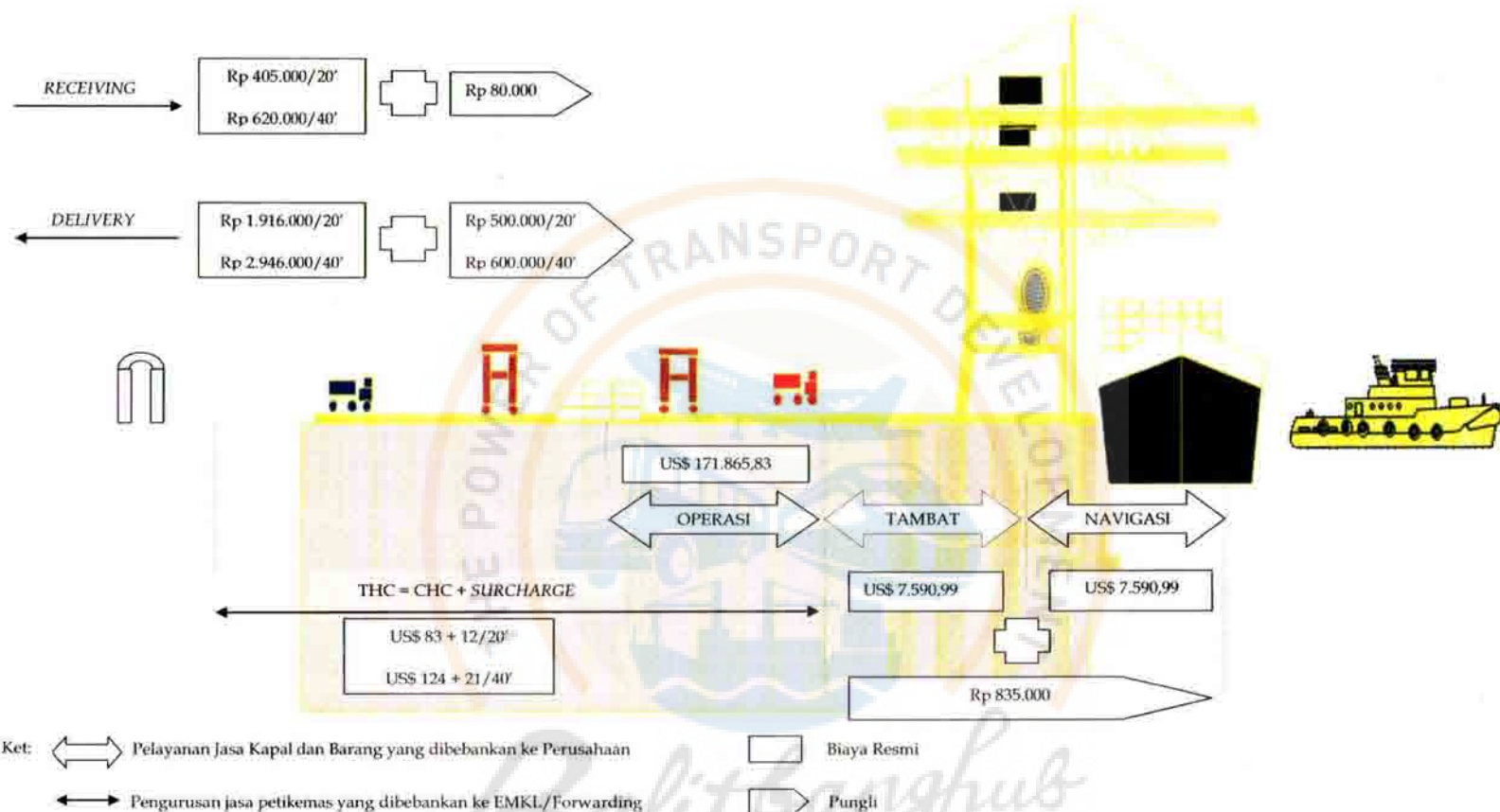
kan untuk pengurusan petikemas ekspor 20' dan 40' sebesar Rp 1.344.940,- dan Rp 2.012.540,-. Sedangkan untuk petikemas impor *behandle* 20' dan 40' sebesar Rp 3.275.940,- dan Rp 4.858.540,-. Biaya tersebut sudah termasuk biaya tidak resmi (dibaca : pungli).

Keseluruhan rangkaian kegiatan logistik di pelabuhan beserta besaran biaya operasionalnya, dari kapal memasuki kolam pelabuhan hingga

petikemas keluar dari terminal petikemas atau sebaliknya, ditampilkan pada gambar 1.

B. Perbandingan Besaran Biaya Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tg. Priok dan Port of Melbourne

Biaya pelayanan jasa kapal di Port of Melbourne dihitung berdasarkan *Reference Tariff Schedule, Port of Melbourne Corporation*, 2010. Dengan asumsi bahwa kapal hanya bertambat di Pelabuhan Melbourne.



Catatan : Biaya di atas tidak mencakup biaya yang timbul di luar gate terminal petikemas.

Gambar 1. Ilustasi biaya logistik di Pelabuhan Tanjung Priok

Sama halnya dengan komponen biaya di Pelabuhan Tg. Priok, biaya pelayanan jasa kapal di Pelabuhan Melbourne terdiri dari navigasi dan tambat. Perbandingan biaya di Pelabuhan Tg. Priok dan port of Melbourne tertera pada tabel 8.

Berdasarkan hasil perhitungan biaya pelayanan jasa kapal dan barang di Pelabuhan Tg. Priok dan Port of Melbourne, tidak terdapat perbedaan biaya yang signifikan di kedua pelabuhan tersebut, sekalipun keduanya memiliki tingkatan logistik performansi yang berbeda. Menurut survey World bank, LPI

Tabel 8. Perbandingan besaran biaya di Pelabuhan Tg. Priok dan Port of Melbourne

Kelompok Layanan	Jumlah	
	Tg. Priok	POM
Navigasi	US\$ 7.591	US\$ 7.635
Tambat	US\$ 4.481	US\$ 5.940
Operasi Muatan	US\$ 171.866	US\$ 175.716

Sumber: Hasil Pengolahan

Australia berada di peringkat ke-18 dan Indonesia ke-75 dalam hal performansi logistik. Sementara dari sisi biaya, LPI Australia menempati posisi ke tiga dan Indonesia di peringkat ke delapan puluh. Hal ini berarti, kebijakan tarif bukan merupakan faktor mutlak penyumbang tingginya biaya logistik di pelabuhan Indonesia.

C. Faktor-faktor Penyumbang Tingginya Biaya di Pelabuhan

1. Pungutan Liar

Pungutan liar atau pungli adalah pengenaan biaya di tempat yang tidak seharusnya biaya dikenakan atau dipungut. Pungutan liar ini dapat meningkatkan jumlah biaya operasional perusahaan ekspedisi barang yang berakibat pada tingginya *freight* yang ditawarkan perusahaan ekspedisi ke eksportir dan importir.

Secara umum pungli pelabuhan terjadi karena beberapa faktor penyebab.

a. Infrastruktur

Untuk menghindari kemungkinan terjadinya stagnansi akibat infrastruktur, para pengguna jasa memilih untuk mencari jalan singkat dengan melakukan lobi ilegal dengan petugas yang terkait. Kondisi ini jelas menjadi celah para oknum untuk mendukung praktek pungli.

b. Prosedur birokrasi yang panjang (*Red-Tape Bureaucration*)

Instansi masih menekankan kepada pentingnya prosedur dibandingkan dengan kelancaran arus barang. Sementara itu, rantai birokrasi di Indonesia terlalu panjang dan dinilai tidak efisien. Menurut hasil survei *World Economic Forum*, ketidakefisienan birokrasi terkenal sebagai faktor penghambat utama dalam kelancaran dunia bisnis di Indonesia. Guna mempercepat proses ekspor atau impor di pelabuhan, pengguna jasa menggunakan uang pelicin untuk memangkas birokrasi yang ada.

c. Ketidakbakuan *standard operating procedure* (SOP)

Standar operasi dan prosedur, menjadi satu-satunya "penjamin" dari efektif dan efisiensi berjalannya *business process*, yang praktisnya perlu disosialisasikan kepada semua pihak, baik internal maupun eksternal. Dalam lingkup pelayanan kepelabuhanan, sosialisasi eksternal yang belum dijalankan secara konsisten oleh penyedia jasa.

Bentuk-bentuk sosialisasi eksternal ini sebenarnya perlu dijalankan

untuk menghindari pengurusan pelayanan jasa dari meja ke meja.

d. Mekanisme rotasi

Struktur organisasi dengan anggotanya yang tetap, lama kelamaan akan menciptakan lingkungan yang korup. Anggota menjadi lebih pandai memahami sistem yang berlaku dan menemukan kelemahan-kelemahan yang mengarah ke praktik penyimpangan termasuk pungli.

e. Kewenangan tanpa pengawasan

Penyerahan kewenangan kepada sekelompok orang atau lembaga institusi tanpa pengawasan yang ketat cenderung menimbulkan lingkungan kerja yang korup. Kondisi ini pula disadari penuh oleh Eropa Timur, asosiasi pengusaha bekerja sama dengan pemerintah untuk mengawasi prosedur bea cukai dalam pembayaran informal di berbagai pelabuhan utama. Langkah ini jelas mendorong terjadinya penurunan praktik pungli.

2. *Surcharge*

Penetapan *surcharge* selama ini dinilai tidak transparan karena tidak merinci komponen biaya apa saja yang dipungut. Alasan perusahaan pelayaran asing mengenakan biaya *surcharge* yaitu keharusan untuk mereposisi petikemas kosong dari luar negeri karena ketidakseimbangan kebutuhan petikemas untuk impor dan ekspor. Seharusnya, *surcharge* tersebut sudah termasuk ke dalam *Ocean Freight* yang ditagihkan pihak pelayaran kepada pengguna jasa.

Menurut *Manual on Freight Forwarding* oleh UNESCAP, tanggung jawab

perusahaan pelayaran sebagai *carrier* yaitu

"The carrier is responsible for the container from the time he receives it at the container yard or port terminal. He is responsible for loading the container on to the ship. At the destination port he is responsible for discharging the container from the ship and transporting it to his container yard or other port terminal at his cost. The carrier's responsibility usually ends when he delivers the container to the consignee at the yard or the port terminal"

Jelas disini bahwa perusahaan pelayaran bertanggungjawab dalam pengiriman petikemas dari CY to CY atas biayanya. *Ocean Freight* merupakan beban yang dibayar pemilik barang atas jasa layanan tersebut.

3. *Induced Cost*

Yang membedakan antara negara berformansi logistik baik dan rendah adalah besaran dari *induced cost*. *Induced cost* di suatu negara dengan performansi logistik yang rendah cenderung akan lebih tinggi dibandingkan negara berformansi logistik tinggi.

Induced cost berkaitan dengan keandalan dari performansi logistik. Keandalan logistik tersebut dapat diukur melalui tingkat ketepatan perkiraan barang diterima oleh pemilik barang. Keandalan dari perkiraan pengiriman barang ini terkait erat dengan proses *delivery* barang di dalam pelabuhan (*custom clearance*) dan kondisi infrastruktur transportasi dari pelabuhan sampai lokasi tujuan pengiriman. Menurut survey LPI World Bank, proses *custom clearance* di

Indonesia menempati peringkat ke-73 dari 155 negara. Berdasarkan pengamatan, proses pemeriksaan masih dinilai kurang efektif karena panjangnya deretan birokrasi yang harus dilewati.

D. Generalized Cost

Pada petikemas ekspor tidak ditemukan kasus keterlambatan pengangkutan barang yang menyebabkan petikemas tertahan di terminal petikemas dan menyebabkan kerugian akibat waktu. Kerugian waktu pada petikemas ekspor seringkali diakibatkan oleh infrastruktur dari gudang pemilik barang menuju ke pelabuhan. Sementara untuk petikemas impor, kerugian nilai waktu diakibatkan oleh ketidakefektifan proses *delivery*.

Untuk menghitung *generalised cost* petikemas impor, maka digunakan formula fungsi biaya bongkar muat. Berdasarkan hasil survey, eksportir membutuhkan waktu rata-rata dua hari untuk proses pengiriman petikemas ke pelabuhan. Sedangkan importir, membutuhkan waktu rata-rata enam hari untuk penyelesaian pengeluaran peti-kemas (*delivery*) dari terminal petikemas.

Dari hasil perhitungan, diperoleh *generalised cost* petikemas ekspor 20 kaki sebesar Rp 9.459.820 dan 40 kaki sebesar Rp 18.242.300. Sedangkan untuk petikemas impor, *generalized cost* 20 kaki sebesar Rp 21.534.420 dan petikemas impor 40 kaki sebesar Rp 37.829.500. Besaran tersebut merupakan biaya logistik yang ditanggung eksportir dan importir di satu link, yaitu pelabuhan. Biaya tersebut belum termasuk biaya yang timbul di luar pelabuhan seperti biaya di gudang pemilik barang, biaya transfer dari atau ke gudang pemilik barang dan biaya lain-lainnya.

KESIMPULAN

1. Struktur biaya pelayanan jasa kapal di Pelabuhan Tg. Priok terdiri dari biaya navigasi, tambat, operasi muatan, biaya lain-lain dan biaya tambahan. Sedangkan biaya pengurusan peti-kemas terdiri dari biaya pengambilan petikemas kosong, *delivery/receiving*, THC dan pungli.
2. Dari hasil perbandingan dengan Pelabuhan Melbourne, dapat disimpulkan bahwa kebijakan tarif yang diberlakukan di Pelabuhan Tg. Priok masih dalam batas yang rasional.
3. Faktor penyebab tingginya biaya logistik di Pelabuhan Tg. Priok, yaitu:
 - a. Pungutan liar yang timbul akibat rendahnya kuantitas dan kualitas infrastruktur, panjangnya prosedur birokrasi, ketidakbakuan SOP, tidak tersedianya mekanisme rotasi dan kewenangan tanpa pengawasan.
 - b. Komponen *surcharge* di dalam THC
Jika kedua komponen biaya tersebut (pungli dan *surcharge*) dapat dihapus, maka eksportir dan importir dapat menghemat biaya sekitar 13% s.d 18% dari total biaya pengurusan petikemas di pelabuhan.
 - c. *Induced cost* akibat ketidakandalan dalam proses pengiriman, yang berakibat pada kerugian akibat nilai waktu. Jika nilai tersebut dimasukkan ke dalam komponen biaya pelabuhan, maka diperoleh besaran *generalized cost* di pelabuhan untuk petikemas ekspor 20 kaki sebesar Rp 9.459.820 dan 40 kaki sebesar Rp 18.242.300. Sedangkan untuk petikemas impor, *generalized cost* 20 kaki sebesar Rp 21.534.420 dan petikemas impor 40 kaki sebesar Rp 37.829.500.

SARAN

1. Berdasarkan kesimpulan di atas, maka usaha-usaha yang perlu dilakukan untuk mengefisiensikan biaya yaitu:

a. Penekanan praktik pungli dengan cara

1) Memperhatikan ketersediaan dan kecukupan infrastruktur bongkar muat di pelabuhan, terutama RTG. Operator terminal petikemas perlu memperhatikan kembali persentase *availability* dan *utility* peralatan bongkar muat sebagai bahan evaluasi performansi alat. Selain RTG, performansi lapangan penumpukan juga perlu mendapatkan perhatian. Pihak operator perlu mengambil tindakan ketika persentase *yard occupancy ratio* (YOR) diatas 70% pada hari normal.

2) Mengevaluasi ulang rantai birokrasi di pelabuhan dalam pengurusan barang dan kapal di pelabuhan. Selama ini, pengurusan kegiatan petikemas melalui beberapa tahapan yang seharusnya bisa dipersingkat.

3) Sosialisasi eksternal SOP kegiatan pelayanan jasa kepelabuhan berupa penyediaan manual pelayanan yang berisi jenis, lingkup, prosedur beserta besaran pengenaan tarifnya yang diterbitkan setiap satu tahun sekali untuk mengantisipasi adanya perubahan tarif. Untuk mendukung ketertiban pelaksanaan SOP, perlu disediakan skema kanalisasi pengaduan berupa loket-loket

pengaduan atau penyediaan angket dan box yang dievaluasi setiap minggunya. Pelaksanaan SOP ini perlu didukung dengan *law-enforcement* yang tegas terhadap para pelanggarnya serta pendirian lembaga audit mutu layanan kepelabuhanan.

4) Untuk bagian-bagian yang bersentuhan langsung dengan pengguna jasa perlu dilakukan rotasi pekerjaan dalam jangka waktu minimal 4 tahun sekali.

5) Pengusulan pembentukan badan khusus untuk mengawasi lembaga-lembaga yang memiliki eksklusifitas kewenangan seperti Bea Cukai dan Syahbandar.

b. Evaluasi kebijakan penetapan *surcharge* di dalam komponen biaya THC. *Surcharge* tersebut seharusnya sudah termasuk di dalam *ocean freight*.

c. Peningkatan pemanfaatan teknologi informasi berupa sistem *on-line* yang dapat mengintegrasikan seluruh pihak penyedia jasa guna mengefisiensikan waktu proses pengurusan ekspor dan impor di pelabuhan.

d. Perbaikan pelabuhan harus didukung pula dengan perbaikan infrastruktur transportasi jalan raya yang ada saat ini dari dan ke pelabuhan guna kelancaran proses pengiriman barang. Pemerintah perlu mempertimbangkan ketersediaan rel kereta api di dalam area pelabuhan untuk mengefisiensikan waktu dan sumber daya.

2. Perbaikan pelabuhan secara menyeluruh guna mendukung persiapan Pelabuhan Tg. Priok sebagai *hub port*, yang diyakini dapat menghemat biaya pelayanan *feeder* sebesar 40 persen.

DAFTAR PUSTAKA

- Aaker, David A., Kumar, V., and Day, George S. 1998 *Individual In-Depth Interview, Marketing Research*, 6th ed., John Wiley
- Boyce, Carolyn & Palena Neale. 2006 *Conducting In-depth Interviews : A Guide for Designing and Conducting In-depth Interviews for Evaluation Input, Pathfinder International Tool Series, Pathfinder*.
- Gurning, Saut. 2004 *Penelitian Pemetaan Besaran Biaya Tambahan di Pelabuhan Tg. Perak*, Fakultas Teknologi Kelautan ITS, Surabaya
- M., Nasir 1999 *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Moleong. 2005 *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung
- Naoto, Higuchi, Watanabe Tomihiro & Morikawa Masayuki. 2001 *Study on Time Value Distribution of International Marine Container Cargo Movement, Technical Note of the Port and Harbour Research Institute, Ministry of Land, Infrastructure and Transport*, Vol. 987, 27.
- Pelabuhan Indonesia II. 2007 Surat Keputusan Direksi No. HK.56/4/16/PI-II-07 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.
- Pelabuhan Indonesia II. 2007 Surat Keputusan Direksi No. HK.56/4/17/PI-II-07 Tentang Ketentuan Pelaksanaan Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.
- Pelabuhan Indonesia II 2008 Surat Keputusan Direksi No. HK. 56/3/2/PI-II-08 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas Pada Terminal Petikemas di Lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, Jakarta
- R.,P. Suyono. 2001 *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta.
- Russ, Bona Frazila, Sofyan M. Saleh, Ade Syarifudin & Ofyar Z. Tamin. 2009, *Kebijakan Sistem Transportasi Barang Multimoda*, Simposium XII FSTPT, Universitas Kristen Petra Surabaya, 13-14 Nopember 2009, Surabaya.
- World Bank. 2007 *The Logistic Performance Index and Its Indicator, Connecting To Compete Trade Logistics in The Global Economy*. Washington DC
- *) Lahir di Bandar Lampung, 3 April 1985. Sarjana Manajemen Transportasi Laut - STIE KU dan Program Magister Sistem Teknik Transportasi - UGM, Calon Peneliti Transportasi Laut Litbang Perhubungan.