

# **STRATEGI PENINGKATAN PELAYANAN PELABUHAN DALAM MENDUKUNG SISTEM LOGISTIK NASIONAL**

## **STRATEGY FOR IMPROVEMENT THE PORT SERVICES IN ORDER TO SUPPORT THE NATIONAL LOGISTICS SYSTEM**

**Edward Marpaung**

Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat 10110  
*email: edpaung@yahoo.com*

Diterima: 7 November 2013, Revisi 1: 28 November 2013, Revisi 2: 9 Desember 2013, Disetujui: 20 Desember 2013

### **ABSTRAK**

Pelabuhan merupakan salah satu simpul transportasi dalam sistem logistik yang memiliki peranan strategis. Namun, kondisi pelabuhan di Indonesia saat ini masih jauh dari yang diharapkan, sehingga menyebabkan pelayanan pelabuhan belum memberikan dukungan yang optimal dalam menunjang Sistem Logistik Nasional. Hal ini, disebabkan oleh terbatasnya prasarana pelabuhan, rendahnya kualitas kinerja operasional pelabuhan, kurangnya keterpaduan penyelenggaraan transportasi antarmoda dan belum optimalnya kualitas sumber daya manusia. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan guna mendukung Sistem Logistik Nasional. Dengan pendekatan analisis data yang dilakukan secara komprehensif integral melalui pisau analisa, dapat ditemukan beberapa upaya untuk mengatasi permasalahan diatas, yakni; pembangunan pelabuhan baru dan modern termasuk pelabuhan hub internasional di Kuala Tanjung dan Bitung, serta menetapkan dokumen Tataran Tranportasi Wilayah (Pemerintahan Daerah Provinsi) dan Tataran Tranportasi Lokal (Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota) menjadi satu kesatuan dengan dokumen Sistem Transportasi Nasional untuk semua Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota, sehingga pembangunan transportasi laut dapat dilakukan secara terpadu, baik inter maupun antar moda transportasi lainnya.

**Kata kunci:** peningkatan pelayanan pelabuhan, logistik, Pelabuhan Kuala Tanjung

### **ABSTRACT**

*Port is one of the transportation nodes in the logistics system that has a strategic role. However, the condition of the port in Indonesia is still far from the expected, causing the port services doesn't provide optimal support for the development of National Logistics System. This, due to the limited of port infrastructure, poor quality of the port operational performance, lack of the integration of intermodal transport, and poor quality of the human resources. Therefore, efforts should be made to improve port services in order to develop the National Logistics System. By using the comprehensively analysis data, can be identified several attempts to overcome the problems above, such as: the development of new port and modern, including international hub port in Kuala Tanjung and Bitung, and set a Region Transportation Level of documents - Tatrawil (Provincial Government) and Local Transportation Level of documents -Tatralok (Government of Regency / City) into a single unit with the National Transportation System document - Sistranas for the whole Provincial Government and Regency / City, so the development of sea transportation can be done into an integrated transport system or intermodal transportation.*

**Keywords:** port services improvement, logistics, Port of Kuala Tanjung

## PENDAHULUAN

Didalam Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, telah ditetapkan visi logistik Indonesia 2025, yakni “terwujudnya sistem logistik nasional yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat”. Lebih lanjut, untuk mewujudkan visi tersebut, telah ditetapkan misi dan arah pengembangan sistem logistik nasional. Pengembangan Sistem Logistik Nasional bertumpu pada enam faktor penggerak utama yang saling terkait, yaitu: (1) komoditas penggerak utama, (2) pelaku dan penyedia jasa logistik, (3) infrastruktur transportasi, (4) teknologi informasi dan komunikasi, (5) manajemen sumber daya manusia, dan (6) regulasi dan kebijakan.

Peran infrastruktur transportasi dalam sistem logistik nasional adalah memperlancar pergerakan arus barang secara efektif dan efisien serta dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang mempunyai kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional dan sebagai wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia. Oleh karena itu, ketersediaan jaringan infrastruktur transportasi yang memadai merupakan faktor penting untuk mewujudkan konektivitas lokal, nasional dan global. Hal lain adalah, pengembangan sistem logistik nasional akan berlandaskan kepada konsep wilayah depan dan wilayah dalam, agar menjadi lompatan strategis disektor logistik dan menjadi dorongan transformasi pelabuhan hub internasional menjadi *logistics port*.

Meskipun Pemerintah telah berusaha meningkatkan peran Sistem Logistik Nasional namun pada kenyataannya, ranking Indonesia dalam *Logistic Performance Indeks* (LPI) pada tahun 2011 hanya berada pada urutan 75 dari 155 negara, jauh berada dibawah ranking Singapura (2), Malaysia (29), Thailand (35), Filipina (44), dan Vietnam (53). Salah satu faktor penyebab rendahnya LPI Indonesia disebabkan masih buruknya kualitas pelayanan transportasi laut khususnya kinerja pelayanan pelabuhan. Dampak yang dirasakan adalah tingginya biaya logistik terhadap pendapatan nasional bruto, yakni 30 %, yang berarti transportasi laut belum mampu mendukung terciptanya daya saing komoditi dan barang hasil industri nasional.

Pokok permasalahan di dalam tulisan ini adalah bagaimana meningkatkan pelayanan pelabuhan guna mendukung Sistem Logistik Nasional.

## TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhan berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat didefinisikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Kemudian, Angkutan Multimoda merupakan angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.

Sebagai salah satu simpul dalam kegiatan logistik, transportasi laut atau lazim disebut dengan Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>2</sup> Transportasi laut mempunyai peranan yang sangat penting dalam kegiatan perekonomian, terutama dalam kegiatan produksi, transaksi, distribusi atau konsumsi terlebih bagi negara seperti Indonesia yang berbentuk kepulauan. Manfaat ekonomi dari transportasi laut yang dapat dilihat secara nyata, antara lain: (1) transportasi laut yang lancar dan didukung oleh prasarana yang cukup akan dapat memperluas pasar, (2) transportasi laut yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil, (3) transportasi laut yang lancar akan mendorong keterhubungan dan kerjasama antar daerah.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, yaitu deskriptif analisis. Proses pencarian dan pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik studi kepustakaan (data sekunder), yaitu dengan mengumpulkan dan menganalisa berbagai tulisan akademis berupa arsip, artikel ilmiah baik *on line* maupun *off line* dan buku-buku yang menjelaskan tentang pendapat, teori, dalil-dalil, hukum dan lain-lain yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Sedangkan, pendekatan analisis data dilakukan secara komprehensif integral

melalui pisau analisa, yakni dengan meliput berbagai perspektif yang dapat dirujuk untuk mengoptimalkan peningkatan pelayanan pelabuhan guna mendukung Sistem Logistik Nasional.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Kondisi Pelayanan Pelabuhan Saat ini

Kondisi pelayanan pelabuhan dapat dilihat dari beberapa aspek, yakni ketersediaan prasarana pelabuhan, kinerja operasional pelabuhan, keterpaduan jaringan antarmoda, serta sumber daya manusia di bidang kepelabuhanan.

#### 1. Prasarana Pelabuhan

Dalam menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas kapal, penumpang dan barang, tersedia sebanyak 2.654 pelabuhan laut, terdiri dari 1.240 pelabuhan umum dan 1.414 terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri. Dilihat dari hirarki pelabuhan umum diatas, 33 pelabuhan diantaranya merupakan pelabuhan utama, 217 pelabuhan pengumpul, 249 pelabuhan pengumpan regional dan 741 pelabuhan pengumpan lokal. Sedangkan dilihat dari aspek perusahaan, 110 pelabuhan umum diantaranya merupakan pelabuhan yang diusahakan, dan 14 pelabuhan telah dilengkapi dengan Terminal Peti Kemas. Disamping itu, dari sejumlah pelabuhan umum diatas, 70 pelabuhan diantaranya merupakan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri.

Dalam pelayanan kapal dan barang, pengusaha pelayaran masih sering mengeluhkan karena kualitas pelayanan pelabuhan masih rendah, sebagai akibat keterbatasan fasilitas dan peralatan serta belum mampu menangani kapal besar generasi terbaru. Menurut Ketua Umum *National Indonesia Shipowners Association* (INSA), sebagian besar kolam pelabuhan di Indonesia, rata-rata berada dibawah 12 meter LWS, sehingga kapal generasi ketiga dengan kapasitas 3.000 *Twenty Foot Equivalent Units* (TEUs) hanya dapat sandar di pelabuhan tertentu, karena kapasitas kapal tersebut membutuhkan draft 12-14 meter. (Pelindomarine, 2013). Sampai saat ini, hanya Terminal Peti Kemas (TPK) Koja di Pelabuhan Tanjung Priok yang memiliki kedalaman kolam hingga 12 meter LWS, sedangkan terminal peti kemas lainnya, seperti: Pelabuhan Belawan hanya memiliki kedalaman kolam 9,5 meter LWS, Pelabuhan Tanjung Perak hanya 8 meter LWS, selebihnya kedalaman fasilitas kolam di pelabuhan lainnya jauh dibawahnya. Permasalahan lain yang paling utama, adalah kapasitas terminal peti kemas

di Indonesia seperti Pelabuhan Tanjung Priok baru mampu menampung 4,7 juta TEUs per tahunnya. ( Bambang Susantono, 2013, hlm 171).

Apabila dibandingkan dengan kapasitas pelabuhan di tiga negara anggota ASEAN jauh ketinggalan, seperti: pelabuhan Singapura kapasitasnya telah mencapai 29,9 juta TEUs dengan kedalaman kolam pelabuhan 16 meter LWS sehingga mampu menangani kapal-kapal generasi terbaru *ultra large container vessel* (ULCV), kapasitas Pelabuhan Laem Chabang Thailand mencapai 10,5 juta TEUs dengan kedalaman kolam pelabuhan mencapai 16 meter LWS sehingga mampu menangani kapal generasi terbaru ULCV, dan kapasitas pelabuhan Port Klang 8,4 juta TEUs, dengan kedalaman kolam pelabuhan 15 meter LWS sehingga mampu menangani kapal generasi New Panamax. Keadaan inilah yang menyebabkan pelabuhan Indonesia selalu menjadi *feederport* pelabuhan Singapura.

Masyarakat pengguna jasa pelabuhan masih mengeluhkan maraknya berbagai pungutan resmi dan tidak resmi di dalam dan menuju pelabuhan. Biaya *terminal handling charge* (THC) diberbagai pelabuhan nasional dianggap sangat mahal dan adanya *surcharge* yang dikenakan perusahaan pelayaran asing terhadap barang ekspor nasional, turut serta menimbulkan tingginya biaya logistik nasional.

#### 2. Kinerja operasional pelayanan pelabuhan.

Dilihat dari kondisi geografi Indonesia, terutama dari luasnya wilayah perairan nasional dan memiliki 17.504 pulau membutuhkan pelabuhan yang relatif banyak terutama pelabuhan non komersial, sementara dana pembangunan Pemerintah sangat terbatas. Faktor lain yang menjadi permasalahan didalam peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan, adalah penyelenggaraan pelabuhan termasuk salah satu tanggung jawab Pemerintah Provinsi dan Kabupaten / Kota, sesuai dengan desentralisasi pemerintahan, namun Pemerintah Daerah kurang memberikan perhatian dan anggaran untuk membangun pelabuhan di pulau-pulau kecil dan terpencil yang menjadi tanggung jawabnya.

Rendahnya kualitas pelayanan pelabuhan tercermin pada kinerja pelayanan operasional kapal dan barang diberbagai pelabuhan nasional yang masih rendah, antara lain: dilihat dari indikator pelayanan waktu tunggu sandar (*waiting for berth/WT*), lama kapal di dermaga (*berthing time/BT*), *Idle time* (IT) dan *non operating time* (NOT).

Waktu tunggu kapal untuk bisa sandar di pelabuhan

utama mayoritas berkisar antara 60 sampai dengan 82 jam, dan *berthing time* tertinggi 83 jam di dermaga pelabuhan Belawan, disusul Tanjung Pinang 78 jam, Lhokseumawe 67 jam, Samarinda 66 jam, dan terendah di Jayapura 15 jam. Sedangkan *non operating time* juga masih tinggi, terutama di Pelabuhan Tanjung Pinang 60 jam, Belawan 49 jam, dan Pekanbaru 48 jam. Tingginya waktu tunggu kapal dapat disebabkan keterbatasan dermaga yang tersedia, tetapi dapat pula belum selesainya pengurusan *clearance* dari unit kerja pemerintahan lain. Di Pelabuhan Singapura dan Tanjung Pelepas (Malaysia) waktu tunggu kapal maksimum 1 jam bahkan sebagian besar *zero waiting time*.

Produktivitas bongkar muat masih rendah, juga menyebabkan tingginya waktu gilir kapal (*turn round time*) di pelabuhan. Produktivitas bongkar muat di terminal peti kemas tertinggi terjadi di Makassar sebesar 25 *Box/Crane/Hour* (B/C/H), disusul Tanjung Priok dan Tanjung Perak masing-masing 23 B/C/H. Di pelabuhan Singapura dan Tanjung Pelepas (Malaysia), produktivitas bongkar muat peti kemas dapat mencapai 35 sampai dengan 40 B/C/H. Kondisi kinerja pelayanan kapal dan barang di beberapa pelabuhan utama dapat dilihat dalam tabel berikut.

Rendahnya kinerja pelayanan kapal dan barang diberbagai pelabuhan, juga tidak terlepas dari kondisi infrastruktur dan suprastruktur yang kurang memadai. Pada umumnya, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kedalaman kolam yang dangkal, panjang dermaga relatif pendek dan fasilitas pelabuhan, termasuk alat bongkar muat sudah ketinggalan zaman. (Bambang Susantono op.cit, hlm 155, 2013).

Terbatasnya penggunaan teknologi informasi, dan beragamnya sistem dan prosedur berbagai instansi di pelabuhan dalam pelayanan kapal dan barang, turut menjadi penyebab rendahnya kualitas kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Demikian halnya, kualitas tenaga kerja bongkar muat yang rendah dan sikap mental para operator pelabuhan turut memberikan andil terhadap rendahnya kualitas pelayanan pelabuhan nasional.

Aksesibilitas transportasi laut diukur dari ketersediaan simpul pelabuhan dibandingkan dengan luas wilayah perairan dan garis pantai, relatif cukup memadai. Pada tahun 2012, dari setiap 10.000 km<sup>2</sup> wilayah daratan nasional telah dilayani oleh 14 pelabuhan atau dari setiap 50 km garis pantai telah terbangun satu pelabuhan. Dan setiap 10.000 km<sup>2</sup>

**Tabel 1.** Kinerja Pelayanan Kapal dan Barang Di Beberapa Pelabuhan Utama

| Pelabuhan      | Pelayanan Kapal (Jam) |    |      |      | Produktivitas Bongkar Muat |         | Utilisasi BOR (%) |
|----------------|-----------------------|----|------|------|----------------------------|---------|-------------------|
|                | WT                    | BT | IT   | NOT  | Peti Kemas                 | Gencar  |                   |
|                |                       |    |      |      | (B/C/H)                    | (T/G/H) |                   |
| Belawan        | 111                   | 83 | 0,5  | 49,6 | 20                         | 32,85   | 74,06             |
| Teluk Bayur    | 80                    | 65 | 12,6 | 11,8 | 6                          | 38,26   | 74,67             |
| Panjang        | 61                    | 53 | 4,2  | 15,2 | 18,42                      | 30,74   | 79,25             |
| Palembang      | 65                    | 49 | 0,27 | 27,7 | 23,61                      | 59,21   | 56,73             |
| Dumai          | 88                    | 55 | 7,2  | 11   | -                          | 25,99   | 81,38             |
| Lhokseuma we   | 82                    | 67 | 2    | 22   | -                          | -       | 39,74             |
| Pekanbaru      | 24-30                 | 45 | 8,5  | 48   | 13                         | 55,10   | 67,63             |
| Tanjung Pinang | 80                    | 78 | 1,5  | 60   | -                          | 29,53   | 76,80             |
| Tanjung Priok  | 39                    | 36 | 2,2  | 3    | 23                         | 63,44   | 65,45             |
| Banten         | 60                    | 58 | 10,5 | 2,8  | -                          | 26,79   | 29,10             |
| Tanjung Emas   | 63                    | 39 | 2,7  | 7,4  | -                          | 49,97   | 66,00             |
| Tanjung Perak  | 35-45                 | 36 | 2,9  | 3,7  | 23                         | 61      | 74,00             |
| Pontianak      | 120-140               | 45 | 9,4  | 15,5 | 14,11                      | 24,53   | 62,60             |
| Banjarmasin    | 77                    | 26 | 3,6  | 21,6 | 14                         | 22      | 61,00             |
| Balikpapan     | 22                    | 19 | 3    | 3    | 10                         | 14      | 64,67             |
| Samarinda      | 72                    | 66 | 1,7  | 21,7 | 7                          | 19      | 71,75             |
| Makassar       | 50                    | 47 | 3,1  | 3,8  | 25                         | 22      | 47,38             |
| Bitung         | 24-36                 | 53 | 1,4  | 18,3 | 22                         | 22      | 71,72             |
| Ambon          | 18                    | 18 | 1,45 | 7,8  | -                          | 18      | 68,37             |
| Jayapura       | 21                    | 15 | 2    | 1,5  | -                          | 18      | 69,83             |

Sumber: INSA & Buku Fasilitas dan Kinerja Operasional Pelabuhan, 2012

luas wilayah daratan dilayani 6 pelabuhan umum atau setiap 100 km garis pantai terdapat satu pelabuhan umum, dibandingkan dengan Jepang, setiap 60 km garis pantainya terdapat satu pelabuhan umum. Lebih lanjut, jika dibandingkan dengan jumlah pulau yang berpenghuni di Indonesia, maka setiap satu pulau yang berpenghuni, tersedia satu pelabuhan. Akan tetapi kondisinya tidak demikian, karena sebagian besar pelabuhan terkonsentrasi di pulau-pulau besar, sehingga hanya sedikit pulau-pulau kecil yang memiliki pelabuhan umum. Idealnya di setiap pulau yang berpenghuni, dilayani minimal satu pelabuhan umum.

### 3. Keterpaduan jaringan prasarana antarmoda

Keterpaduan penyelenggaraan pelayanan pelabuhan antara berbagai *Stakeholder* dirasakan belum berjalan sebagaimana yang diharapkan, terutama terkait dengan pelaksanaan otonomi daerah. Kegiatan pembangunan, pengusahaan, pemberian perizinan dan pengawasan sarana, prasarana dan kegiatan operasional belum terlaksana secara terpadu, mulai dari kegiatan perencanaan sampai pelaksanaan. Hal ini disebabkan, belum tersusunnya berbagai dokumen Tataran Transportasi sebagai penjabaran dari dokumen Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

Adanya pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota, seharusnya masing-masing unit penyelenggara pemerintahan tersebut menyusun penjabaran lanjut dokumen Sistem Transportasi Nasional, berupa dokumen Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) oleh Kementerian Perhubungan, dokumen Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) oleh Pemerintahan Daerah Provinsi, dan dokumen Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) oleh Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota. Sampai saat ini, hanya sebagian kecil Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota yang telah menyusun dokumen tersebut, dan hampir semuanya belum mendapat pengesahan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Dokumen tataran transportasi tersebut, berisi tentang kebijakan, strategi dan upaya yang harus dilakukan untuk mengembangkan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana seluruh moda transportasi secara terpadu di setiap wilayah.

Hal lain yang menjadi permasalahan, sebagian besar jalan akses dari pusat produksi menuju pelabuhan belum memiliki kualitas yang memadai, sebagai contoh: kondisi jalan akses dari Cikarang menuju Pelabuhan Tanjung Priok yang begitu semrawut,

mengakibatkan waktu tempuh kendaraan truk, dengan jarak hanya 55,4 km, dapat mencapai 3-4 jam. Dalam jarak yang hampir sama, yakni: Cikarang-Tanjung Priok (55,4 km) dan Pasir Gudang - Tanjung Pelepas di Malaysia (56,4 km), terjadi perbedaan besarnya biaya logistik. Di Indonesia, biaya logistik pada rute diatas mencapai USD 750, dan di Malaysia hanya sebesar USD 450. (Henry Sandee, 2012). Rendahnya kualitas infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan nasional menimbulkan biaya ekonomi tinggi dalam sistem logistik nasional.

### 4. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia yang mendukung penyelenggaraan pelayanan pelabuhan kurang optimal, sehingga membawa dampak rendahnya kualitas kinerja operasional pelabuhan. Pelayanan kapal dan barang, seperti: tenaga kerja bongkar muat, dan aparat pengelola pelabuhan yang terlibat langsung dalam pelayanan kapal dan barang belum memiliki kualitas yang optimal. Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan didukung oleh ketersediaan 42.602 tenaga kerja bongkar muat (TKBM), dikelola oleh Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat. Dilihat dari usia, diantaranya 35% berada pada usia kurang produktif (41-50 tahun) dan 14% non produktif (51-55 tahun), sehingga ketahanan fisiknya kurang dapat mendukung proses bongkar muat. Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) kurang memberikan pelatihan keterampilan sesuai dengan perkembangan teknologi, fasilitas dan peralatan bongkar muat di pelabuhan. (INKOP TKBM, 2012). Disamping hal tersebut, sebagian besar aparat pengelola pelabuhan ataupun aparatur pemerintah lainnya belum menerapkan *good governance* dan *good corporate governance* sehingga turut serta menurunkan kinerja pelayanan transportasi laut.

### B. Perkembangan Lingkungan Strategis

Globalisasi ekonomi semakin meningkatkan persaingan dalam bidang ekonomi dan perdagangan, termasuk dalam kegiatan dibidang penyediaan jasa kepelabuhanan sehingga setiap operator atau penyedia jasa kepelabuhanan akan berusaha meningkatkan kemampuannya menghadapi berbagai tantangan dan permasalahan pasar bebas.

Indonesia sebagai salah satu negara anggota yang turut serta menandatangani berbagai kesepakatan dalam *World Trade Organization* (WTO) dan *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) serta kerjasama multilateral lainnya, akan memberikan pengaruh

terhadap penyelenggaraan pelabuhan. *General Agreement on Trade in Services* (GATS) merupakan salah satu bentuk persetujuan internasional dibidang perdagangan dan jasa yang telah disepakati antara negara-negara anggota *World Trade Organization*, memaksa para anggotanya terikat terhadap komitmen yang telah ditetapkan.

Disamping kerjasama global diatas, Indonesia termasuk bagian dari negara yang menyepakati kerjasama ekonomi dari negara-negara Asia Tenggara yang tergabung dalam Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara, atau yang lebih populer dengan sebutan *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), telah menyepakati liberalisasi dibidang perdagangan, jasa, investasi dan lain sebagainya. Liberalisasi perdagangan pada tingkat ASEAN lebih luas dibandingkan liberalisasi perdagangan yang disepakati negara ASEAN pada *World Trade Organization*.

Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah telah menindaklanjuti kesepakatan global dan regional diatas dengan menetapkan berbagai ketentuan yang mengatur perdagangan jasa angkutan laut luar negeri, antara lain: menetapkan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, dan mengatur bidang usaha yang terbuka terhadap penyertaan modal asing dalam kegiatan angkutan laut barang dan penumpang luar negeri, penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan, serta jasa pengurusan transportasi.

Disamping kerjasama Regional ASEAN, beberapa kerjasama sub regional yang telah disepakati negara-negara anggota ASEAN, antara lain: kerjasama Indonesia-Malaysia-Singapore (IMS), Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT), Brunei-Indonesia-Malaysia-Filipina (BIMP-EAGA). Disamping kerjasama diatas, ASEAN juga melakukan kerjasama ekonomi dengan beberapa negara di kawasan Asia, seperti ASEAN-China, dan ASEAN-Korea.

Kerjasama ASEAN *Economic Community*, merupakan salah satu implementasi atau perwujudan Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN (AFTA) dan akan berlaku tahun 2015. Kerjasama ini akan membawa dampak terhadap liberalisasi yang semakin longgar terhadap penyelenggaraan transportasi laut, terutama dalam kerangka peningkatan kerjasama multimoda *Asean Framework Agreement on Multimodal Transport* (AFAMT), *ASEAN Framework Agreement on Facilitation Goods in Transit* (AFAF GIT), dan *ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport* (AFAFIST).

Perkembangan global lain, yang mempengaruhi pengembangan transportasi laut nasional adalah konvensi dan pengaturan internasional di bidang keamanan dan keselamatan pelayaran yang disepakati dan diratifikasi berbagai negara anggota *International Maritime Organization* (IMO). Ketentuan tentang pengoperasian dan teknologi kapal, awak kapal serta pelabuhan harus memenuhi standar keselamatan dan keamanan sesuai konvensi internasional IMO dan merupakan standar wajib bagi kapal dan pelabuhan yang dioperasikan untuk perdagangan luar negeri. Setiap kapal yang dioperasikan untuk pelayaran internasional bilamana tidak memenuhi ketentuan yang tercantum dalam konvensi IMO, dapat ditolak untuk sandar di pelabuhan internasional. Demikian juga pelabuhan yang tidak *comply* menerapkan ketentuan IMO (*International Ship and Port Facility Security Code*) akan dilarang untuk disandari oleh kapal-kapal internasional. Oleh karena itu, kapal dan pelabuhan yang melayani perdagangan internasional harus selalu menyesuaikan terhadap ketentuan IMO yang selalu berkembang.

### C. Kondisi pelabuhan yang diharapkan

#### 1. Meningkatnya prasarana pelabuhan

Dalam menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas penumpang dan barang, maka kualitas pelayanan pelabuhan diharapkan dapat ditingkatkan, melalui peningkatan berbagai hierarki pelabuhan umum, sebagaimana termaktub dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional, seperti dalam tabel 2.

**Tabel 2.** Penetapan Hierarki Pelabuhan Nasional Tahun 2011-2030

| Hierarki Pelabuhan           | 2011  | 2015  | 2020  | 2030  |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Pelabuhan Utama              | 33    | 39*** | 49**  | 52*   |
| Pelabuhan Pengumpul          | 217   | 240   | 262   | 262   |
| Pelabuhan Pengumpan Regional | 249   | 235   | 225   | 223   |
| Pelabuhan Pengumpan Lokal    | 741   | 726   | 704   | 704   |
| Jumlah Pelabuhan             | 1.240 | 1.240 | 1.240 | 1.240 |

\*\*) termasuk 2 (dua) Pelabuhan utama yang berfungsi sebagai *Hub International* (Bitung dan Kuala Tanjung)

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Berbagai fasilitas dan peralatan pelabuhan dapat dikembangkan agar sejajar dengan kualitas pelabuhan di negara-negara anggota ASEAN, seperti: kedalaman kolam, peralatan bongkar muat,

gudang dan lapangan penumpukan, fasilitas untuk kegiatan angkutan antar moda dan multimoda, dan lain sebagainya.

Pembangunan pelabuhan hub internasional Kuala Tanjung di Kawasan Barat Indonesia dan pelabuhan hub internasional Bitung di Kawasan Timur Indonesia harus dapat direalisasikan, maksimum dalam jangka waktu lima tahun kedepan, dengan kedalaman kolam pelabuhan mencapai -15 Lws, sehingga mampu menangani kapal generasi terbaru, seperti; kapal tipe *post panamax* bahkan *ultra large container vessel*. Pelabuhan hub internasional Bitung diharapkan menjadi pusat *transshipment* petikemas internasional untuk melayani pergerakan kapal dan barang kearah *Pacific Rim*. Sedangkan pelabuhan hub internasional Kuala Tanjung ditujukan untuk melayani pergerakan barang ke arah Eropa dan Afrika serta Australia. Oleh karena itu, fasilitas dan peralatan lainnya juga harus dibangun modern, dengan kapasitas yang mencukupi, meliputi: alur pelayaran, penahan gelombang, kolam pelabuhan, dermaga, terminal *general cargo*, terminal serbaguna, terminal penumpang, terminal curah kering dan cair, terminal petikemas yang dilengkapi dengan *container crane, rubber tyred gantry crane, head truck, chasis / trailer, forklif, reach stacker, side loader* dan lain sebagainya.

Terminal Peti Kemas ( TPK ) di seluruh pelabuhan utama diperluas, dan dibangun baru bagi yang belum tersedia saat ini, sehingga 33 pelabuhan utama dilengkapi dengan TPK, dan kemudian tahun 2020 menjadi 44 TPK sesuai dengan perkembangan jumlah pelabuhan utama.

## 2. Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan

Pelayanan berbagai aparat atau instansi terkait di pelabuhan, seperti : instansi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina, harus memiliki standar yang sama dan transparan serta menggunakan teknologi informasi yang terpadu dengan *national single windows*. Berbagai pungutan resmi dapat ditekan seefisien mungkin dan menghilangkan berbagai pungutan tidak resmi.

Pengembangan berbagai fasilitas dan peralatan pelabuhan diatas, diharapkan dapat meningkatkan kinerja pelayanan pelabuhan, paling tidak mendekati standar kinerja yang ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11, yaitu: *waiting time* berkisar antara 1 – 2 jam, produktivitas bongkar muat terminal peti kemas antara 22 – 26 B/C/H, *berth occupancy*

*ratio* maksimum 70%, sehingga dapat menurunkan biaya ekonomi tinggi dalam Sistem Logistik Nasional.

## 3. Meningkatnya keterpaduan transportasi antarmoda

Lemahnya keterpaduan berbagai *stakeholder* penyelenggara kegiatan transportasi laut menyebabkan terjadinya hambatan kelancaran distribusi barang dan komoditi hasil produksi masyarakat, dan pada akhirnya menimbulkan biaya ekonomi tinggi dan melemahkan daya saing produk. Sinergitas berbagai *stakeholder* sangat diharapkan, sejak mulai proses perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan terhadap pembangunan dan pengusaha.

Pembangunan dan pengembangan prasarana pelabuhan serta infrastruktur penunjang, yang dilaksanakan Pemerintah Pusat, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota harus dapat saling menunjang, melengkapi dan terpadu agar tersedia jaringan pelayanan dan prasarana yang efektif dan efisien, serta dapat menjangkau masyarakat yang tinggal di pulau-pulau kecil dan terpencil.

Kementerian Perhubungan harus menetapkan standar pelayanan minimal pelayanan dan menetapkan berbagai norma, standar, prosedur dan kriteria penyelenggaraan pelabuhan, agar dapat menjadi acuan pelaksanaan kewenangan Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota. Hal yang sangat penting, Kementerian Perhubungan, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota harus dapat menyusun penjabaran dokumen Sistranas, berupa dokumen Tatranas, Tatrabil, dan Tatrak, sebagai pedoman hirarkhis pembangunan dan pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana seluruh moda transportasi secara terpadu. Dokumen Sistranas dan Tatranas diharapkan dapat ditetapkan melalui Peraturan Presiden, sedangkan dokumen Tatrabil dan Tatrak ditetapkan dengan Peraturan Daerah, sehingga mengikat semua pihak.

## 4. Meningkatnya kualitas sumber daya manusia

Profesionalisme operator pelabuhan baik tenaga yang bertugas dilapangan maupun administrasi, dapat ditingkatkan melalui berbagai pelatihan dibidang manajemen pelabuhan, operasi material *handling* pelabuhan, sistem operasi pelabuhan, survey, perawatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, rekayasa pantai, sistem informasi pelabuhan,

pemanduan, manajemen mutu, dan *international ship and port facility security*.

Demikian halnya, kompetensi tenaga kerja bongkar muat harus dapat ditingkatkan melalui penataan, rekrutmen tenaga kerja yang lebih produktif. Oleh karena itu, dalam rangka meningkatkan kualitas tenaga kerja bongkar muat perlu dilakukan pelatihan secara berkesinambungan agar memenuhi standar kompetensi yang ditetapkan. Hal lain yang paling penting, terwujudnya pengawasan melekat secara berjenjang di setiap lini kegiatan yang terkait dengan pelayanan pelabuhan, baik di lingkungan Pemerintah Pusat, Pemerintahan Daerah Provinsi, Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota, Badan Usaha Milik Negara, maupun unit kerja pemerintah lain.

#### D. Kebijakan dan Strategi

Pelayanan pelabuhan yang efektif dan efisien akan dapat terwujud bilamana dapat ditingkatkan berbagai elemen pokok yang mempengaruhi produksi jasa kepelabuhanan, antara lain:

1. Meningkatnya prasarana pelabuhan.
2. Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan.
3. Terwujudnya keterpaduan penyelenggaraan transportasi antarmoda.
4. Meningkatnya kualitas sumber daya manusia pelabuhan.

Berdasarkan berbagai permasalahan dan kondisi pelayanan pelabuhan yang diharapkan, maka dirumuskan suatu kebijakan yang menjadi pedoman dalam penyusunan strategi guna mengarahkan langkah-langkah konkrit dalam upaya meningkatkan pelayanan pelabuhan. Kebijakan yang tepat akan dapat menjadi pondasi yang kuat dalam pemilihan strategi dan selanjutnya merumuskan berbagai upaya dalam mewujudkan sasaran yang telah ditetapkan. Rumusan kebijakan tersebut, akan menjadi acuan seluruh *stakeholder* dalam penyelenggaraan transportasi laut nasional. Adapun kebijakan yang ditetapkan adalah **"Meningkatnya Pelayanan Pelabuhan Guna Mendukung Sistem Logistik Nasional"**.

1. Efektif diartikan dengan tersedianya prasarana pelabuhan yang mencukupi dan sesuai dengan perkembangan teknologi serta mendukung keterpaduan antar moda transportasi dengan biaya terjangkau oleh pengguna jasa kepelabuhanan.
2. Efisien diartikan sebagai pelabuhan yang handal, berkemampuan tinggi dan berdaya saing.

Untuk mewujudkan kebijakan diatas, maka ditetapkan strategi sebagai langkah langkah atau cara menggunakan daya, dan sarana, serta prasarana dalam melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan. Adapun strategi yang ditetapkan, yakni peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan nasional untuk mewujudkan kinerja operasional pelabuhan yang sesuai dengan standar kinerja yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, antara lain : *waiting time* kapal berkisar antara 1- 2 jam, *berthing time* (BT) kapal maksimum 40 jam, *idle time* (IT) maksimum 2 jam, *non operating time* (NOT) dibawah 5 jam, produktivitas bongkar muat barang *general cargo* minimum 40 T/G/H, produktivitas bongkar muat peti kemas di TPK minimum 26 B/C/H, di terminal konvensional minimum 20 B/C/H, utilitas dermaga (*berth occupancy ratio*) maximum 70 %, menurunnya total biaya *terminal handling charge* (THC), terutama di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul serta pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, melalui pembangunan sejumlah pelabuhan baru yang modern, pembangunan pelabuhan hub internasional, pengembangan berbagai pelabuhan beserta fasilitas dan peralatannya sesuai dengan perkembangan teknologi, dan pembangunan minimal satu unit pelabuhan umum di masing-masing 1.620 pulau-pulau yang berpenghuni.

Upaya selanjutnya yang perlu dilakukan untuk mewujudkan strategi yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut:

1. Menyusun *Masterplan* Pengembangan Pelabuhan Nasional tahun 2014-2034, sebagai pedoman didalam pembangunan dan pengembangan pelabuhan bagi seluruh *stakeholder*.
2. Menyusun dan menetapkan Rencana Induk setiap pelabuhan sebagai pedoman pengembangan.
3. Membahas dan menetapkan pola kerjasama yang tepat antara Pemerintah dan swasta di dalam pembangunan dan pengembangan pelabuhan.
4. Membangun berbagai infrastruktur pelabuhan secara bertahap berdasarkan skala prioritas sesuai dengan Masterplan Pengembangan Pelabuhan Nasional 2014-2034.
5. Menetapkan standar pelayanan kinerja operasional pelabuhan umum terutama di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.
6. Mengembangkan sistem informasi di masing-

masing unit pelaksana teknisnya di seluruh pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri yang terpadu dengan *National Single Window* untuk pelayanan perijinan atau rekomendasi kegiatan ekspor dan impor sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

7. Mengembangkan fasilitas dan peralatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri agar selalu *comply* terhadap ketentuan yang terdapat dalam konvensi IMO terutama *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*.
8. Menyusun dan menetapkan norma, standar, prosedur, kriteria untuk pelayanan, sarana dan prasarana pelabuhan termasuk jalan akses menuju pelabuhan.
9. Menyusun dan menetapkan dokumen Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) sebagai pedoman dalam pengembangan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi laut yang bersifat nasional tahun 2014-2034.
10. Menyusun dan menetapkan Dokumen Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) dengan mengacu pada Dokumen Tatranas dan perkembangan lingkungan strategis di wilayah nasional dan provinsi.
11. Menyusun dan menetapkan Dokumen Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dengan mengacu pada Dokumen Tatranas dan Tatrawil dan perkembangan lingkungan strategis provinsi dan kabupaten / kota.
12. Membangun jaringan pelayanan kereta api sampai ke dermaga pelabuhan.
13. Mengembangkan kawasan industri yang menyatu dengan pelabuhan sehingga tercipta *industrial port*.
14. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan sehingga mampu mendorong pertumbuhan kegiatan ekonomi dan melayani masyarakat di daerah tertinggal dan pulau-pulau terpencil.
15. Menyusun standar baku kualitas dan kompetensi sumber daya manusia dalam setiap strata dan lini pelayanan pelabuhan.
16. Menyusun Masterplan Pengembangan Sumber Daya Manusia pelabuhan dari tahun 2014-2034.
17. Melaksanakan pendidikan dan pelatihan teknis, dan manajemen secara berkesinambungan, terutama dalam kerangka kerjasama *World Trade Organization (WTO)*, *Asia-Pacific Economic Coop-*

*eration (APEC)*, dan *Asean Free Trade Area (AFTA)*.

18. Mengembangkan sistem pengawasan dan monitoring kegiatan pelayanan publik dibidang kepelabuhanan dengan melibatkan masyarakat pemakai jasa transportasi laut dan media massa.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Pelabuhan merupakan salah satu simpul transportasi dalam sistem logistik yang memiliki peranan strategis. Namun, kondisi pelabuhan di Indonesia saat ini masih jauh dari yang diharapkan, sehingga menyebabkan pelayanan pelabuhan belum memberikan dukungan yang optimal dalam menunjang Sistem Logistik Nasional. Beberapa hal yang menyebabkan rendahnya pelayanan pelabuhan, antara lain adalah terbatasnya prasarana pelabuhan, kualitas kinerja operasional pelabuhan yang masih rendah, kurangnya keterpaduan penyelenggaraan transportasi antarmoda dan belum optimalnya kualitas sumber daya manusia pelabuhan. Oleh karena itu, diperlukan upaya pemecahannya dengan melakukan pembangunan pelabuhan baru dan modern termasuk pelabuhan hub internasional di Kuala Tanjung dan Bitung untuk melayani kegiatan ekspor impor dan transshipment barang internasional sehingga pelabuhan nasional bukan lagi *feeder port* pelabuhan Singapura dan Malaysia. Dengan demikian, diharapkan kinerja pelayanan pelabuhan dapat meningkat, dan sekaligus menekan biaya logistik nasional. Selain itu, pentingnya menyusun dan menetapkan dokumen Tataran Transportasi Nasional (Pemerintah Pusat), Tataran Transportasi Wilayah (Pemerintahan Daerah Provinsi) dan Tataran Transportasi Lokal (Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota) menjadi satu kesatuan dengan dokumen Sistem Transportasi Nasional, agar pembangunan transportasi laut dapat dilakukan secara terpadu, baik inter maupun antar moda transportasi lainnya. Selanjutnya, untuk menciptakan sumber daya manusia pelabuhan yang berkualitas, maka perlu ditetapkan standar kualifikasi dan kompetensi sumber daya manusia pada setiap lini pelayanan pelabuhan yang disertai dengan pelaksanaan pendidikan dan pelatihan yang berkesinambungan.

### B. Saran

Dalam rangka memaksimalkan pencapaian peningkatan pelayanan pelabuhan guna mendukung Sistem Logistik Nasional, maka disarankan hal-hal sebagai berikut:

Melakukan pembangunan infrastruktur dan prasarana pelabuhan berdasarkan masterplan pengembangan pelabuhan dan skala prioritas yang telah ditetapkan, serta sesuai dengan perkembangan teknologi, sehingga akan meningkatkan kinerja operasional pelabuhan yang mendukung terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang efisien.

Meningkatkan sistem informasi guna menyampaikan secara jelas dan transparan mekanisme sistem dan prosedur serta biaya kegiatan pelayanan publik di bidang pelabuhan untuk mengantisipasi terjadinya pungutan tidak resmi dan biaya transaksi yang menyebabkan biaya ekonomi tinggi.

Mengembangkan mekanisme pelayanan pengaduan dan penanggulangan hambatan pelayanan publik di bidang kepelabuhanan.

Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota hanya sebagian yang memiliki dokumen Tatrail dan Tatrailok, maka perlu segera menyusun dan menetapkan dokumen Tataran Transportasi Wilayah (Pemerintahan Daerah Provinsi) dan Tataran Transportasi Lokal (Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota) menjadi satu kesatuan dengan dokumen Sistem Transportasi Nasional bagi semua Pemerintahan Daerah Provinsi dan Kabupaten / Kota, sehingga pembangunan transportasi laut dapat dilakukan secara terpadu, baik inter maupun antar moda transportasi lainnya.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada Dewan Redaksi dan pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Susantono. 2013. *Transportasi dan Investasi*. Jakarta: Kompas.
- Henry Sandee dan Mohammad Adhi Prakoso Dipo, 2012, *Bahan Paparan Analisis Awal Logistik Performance Index 2012*, Bank Dunia, Jakarta, hlm 4.
- INKOP TKBM Pelabuhan. 2012. Bahan Presentase pada *Rountable Discussion* tentang *Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Sumber Daya Manusia (SDM) di Pelabuhan*, hlm 11.
- Kementerian Perhubungan. 2012. *Fasilitas dan Kinerja Operasional Pelabuhan Tahun 2011*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Laut.
- Kementerian Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2010. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*. Jakarta: Bagian Hukum.
- Kementerian Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2012. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11. Jakarta: Bagian Hukum.
- Kementerian Perhubungan. 2013. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 414 Tahun 2013 tentang *Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional*. Jakarta.
- Sekretaris Kabinet RI. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang *Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. <http://www.pelindomarine.com>, 2013.