

PELABUHAN INDONESIA SEBAGAI PENYUMBANG DEvisa NEGARA DALAM PERSPEKTIF HUKUM BISNIS

INDONESIAN PORTS AS A COUNTRY DEvised IN BUSINESS LEGAL PERSPECTIVE

Elfrida Gultom

Fakultas Hukum Universitas Trisakti
Gedung H, Kampus A Jl. Kyai Tapa No. 1 Grogol Jakarta Indonesia
E-mail: elfrida.r.goeltom@gmail.com

Diterima: 25/11/2017; Revisi: 26/11/2017; Disetujui: 11/12/2017

ABSTRAK

Tujuan pokok setiap pelabuhan, memenuhi kebutuhan para pelanggan pelabuhan. Secara umum, para pelanggan jasa pelabuhan memerlukan fasilitas dan pelayanan untuk kapal, barang, barang, penumpang, dan transportasi darat dapat dilakukan secara efektif dan efisien. Jadi terdapat suatu keterkaitan yang erat antara pelabuhan dan kapal-kapal sebagai pengguna jasanya, karena pelabuhan merupakan lingkungan kerja dimana kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dan murah, terhindar dari bahaya-bahaya yang mengancam kapal yang ditimbulkan oleh gelombang, angin dan sebagainya, dalam melaksanakan kegiatan bongkar barang, hewan dan penumpang. Suatu pelabuhan dapat dikatakan efektif dan efisien apabila kapal tidak menunggu lama di laut, dapat melakukan bongkar muat dengan cepat dan lancar serta didukung dengan fasilitas peralatan atau sarana dan prasarana yang memadai, karena hal tersebut sangat penting bagi perusahaan pelayaran. Sudah menjadi kewajiban pelabuhan untuk menyumbangkan devisa bagi Negara.

Kata Kunci: Pelabuhan Indonesia, Penyumbang, Devisa, Negara.

ABSTRACT

The main goal of each port, meeting the needs of port customers. In general, port service customers need facilities and services for ships, goods, goods, passengers, and land transport can be done effectively and efficiently. Thus there is a close connection between the port and the ships as its service users, since the port is a working environment where ships can be docked safely and cheaply, avoiding the dangers that threaten the vessel caused by waves, winds and so forth, in carry out unloading activities of goods, animals and passengers. A port can be said to be effective and efficient if the ship does not wait long in the sea, can perform loading and unloading quickly and smoothly and supported by facilities equipment or facilities and adequate infrastructure, because it is very important for shipping companies. It is the duty of the port to contribute foreign exchange to the State.

Keywords: Port of Indonesia, Donors, Foreign Exchange, State.

PENDAHULUAN

Negara Republik Indonesia yang berbentuk kepulauan dengan daerah sangat luas, sangat diperlukan adanya pengangkutan yang efektif dan efisien, dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman.¹ Setiap tahap pembangunan sangat memerlukan transportasi yang efisien sebagai salah satu prasyarat untuk terjaminnya pelaksanaan pembangunan negara tersebut, dan salah satu pendukung transportasi ini adalah sub sektor transportasi laut.² Negara Indonesia sebagai negara maritim, peranan angkutan laut sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya.³ Faktor ekonomis yang dikehendaki adalah agar dalam sektor transportasi laut harus dicapai, antara lain bentuk-bentuk; unitasi muatan atau muatan curah, bentuk kapal yang cocok dengan jenis muatan yang diangkut ataupun perlengkapan peralatan bongkar muat yang memadai. Hal ini dapat dicapai bila perencanaan dan perancangan pelabuhan dapat didekati dengan teknologi yang tepat dan operasional pelabuhan didukung oleh sarana dan prasana yang baik.⁴

Peran penting dan strategis suatu pelabuhan dalam aktivitasnya sangat besar disumbangkan bagi pertumbuhan industri, ekonomi dan perdagangan serta merupakan bidang usaha yang memberikan kontribusi bagi pembangunan ekonomi nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan bidang usaha pelabuhan agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan terhadap muatan yaitu barang dan penumpang. Pelabuhan sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut berfungsi sebagai tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta interface berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda transportasi darat, misalnya ke truk atau

¹ Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung, 1985, hlm. 9.

² *Ibid.*

³ F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Cendana Press, 1985, hlm. 1.

⁴ Soedjono Kramadibrata, *Op. Cit*, hlm. 10.

kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya. Berdasarkan hal-hal ini, maka dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.

Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antarpulau maupun antarnegara. Namun, ironisnya, kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan. Hampir semua pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini sudah ketinggalan zaman. Dari 134 negara, daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke-95, sedikit meningkat dari posisi 2008 yang berada di urutan ke-104.⁵ Namun, posisi Indonesia itu kalah dari Singapura, Malaysia, dan Thailand. Kelemahan pelabuhan di Indonesia terletak pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur. Indonesia juga kalah dalam produktivitas bongkar muat, kondisi kongesti yang parah, dan pengurusan dokumen kepabeanan yang lama. Kualitas pelabuhan di Indonesia hanya bernilai 3,6, jauh di bawah Singapura yang nilainya 6,8 dan Malaysia 5,6. Para pengusaha pun sudah lama mengeluhkan buruknya fasilitas kepelabuhanan di Indonesia. Untuk bersandar dan bongkar muat, sebuah kapal harus antre berhari-hari menunggu giliran.⁶ Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama ketimbang waktu untuk berlayar. Melihat buruknya kondisi pelabuhan itu, tak heran

⁵ Yaya Nindra Purwanto, Kompasiana, *Dampak Tol Laut Jokowi Bagi Industri Kapal Indonesia*, https://www.kompasiana.com/yayanindrapurwanto/dampak-tol-laut-jokowi-bagi-industri-kapal-indonesia_55b8841a397b61052093ab2c, diakses pada tanggal 30 September 2017

⁶ Kemenperin, *Menurunkan Waktu Tunggu*, <http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurunkan-Waktu-Tunggu>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

bila investor enggan berinvestasi di bidang perkapalan. Akibatnya, distribusi barang antarpulau pun tersendat.⁷

Dampak lanjutannya, harga barang melonjak dan pembangunan ekonomi tersendat. Ekonomi biaya tinggi pun terus menghantui negeri ini. Rasanya sulit untuk memahami mengapa Indonesia bisa 'tenang' menyaksikan kondisi pelabuhan yang ketinggalan zaman. Banyak pihak terheran-heran Indonesia membiarkan inefisiensi ekonomi ini berlangsung lama. Dalam 30 tahun terakhir, nyaris tidak ada proyek pembangunan infrastruktur kepelabuhanan yang memadai dan signifikan. Padahal, Pelabuhan Tanjung Priok pernah menjadi unggulan di kawasan Asia. Akibat keterlambatan penanganan kargo, banyak kapal menghindari Tanjung Priok. Untuk keperluan ekspor impor, kapal-kapal asing memilih untuk berlabuh di Singapura dan Malaysia. Bank Dunia pun mencatat, system dan efisiensi pelabuhan di Indonesia sangat buruk. Kondisi ini jelas memperburuk daya saing harga barang Indonesia. Akibatnya, potensi devisa pun menguap ke negeri jiran. Pemerintah harus mengambil langkah yang tepat untuk memperbaiki masalah yang serius ini. Sebab dari tahun ke tahun belum ada perbaikan yang signifikan terhadap pengelolaan pelabuhan.

Kualitas pelabuhan Indonesia berada di peringkat 96 dunia, sementara kualitas pelabuhan Singapura dan Malaysia masing-masing berada di peringkat 2 (dua) dan 19 (sembilanbelas) dunia. Kualitas ini dinilai dari durasi dwelling time di Indoneisa pada akhir 2015 yang membutuhkan waktu selama 5-6 hari, sedangkan di Malaysia kurang dari 4 (empat) hari dan di Singapura hanya kurang dari 2 (dua) hari.⁸

Namun kenyataan yang ada, harus diakui bahwa memang pelabuhan – pelabuhan yang ada di Indonesia masih belum dikelola dengan baik. Sebagaimana diketahui bersama, dua pertiga wilayah Indonesia berupa perairan. Ribuan pulau berjajar dari Sabang sampai Merauke. Posisi negeri ini

⁷ Aulia, *Pelabuhan Laut Indonesia*, <https://id.scribd.com/document/348985392/Pelabuhan-Laut-Indonesia>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

⁸ R.V. Martono, *Mengenal Konsep Tol Laut dalam Mengurangi Biaya Logistik Indonesia*. SWA Online, [Http://swa.co.id/swa/my-article/mengenal-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia\(24](http://swa.co.id/swa/my-article/mengenal-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia(24) September 2016), Diakses Tanggal 30 September 2017.

sangat strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Ironisnya, Indonesia tak mampu memanfaatkan peluang emas itu. Oleh karena itu, tulisan ini ditujukan untuk menyelesaikan masalah pengelolaan pelabuhan ini. Kami yakin jika pelabuhan dapat dikelola dengan baik, pemasukan devisa bagi Indonesia akan mengalami pertumbuhan ke arah yang lebih baik pula.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini termasuk dalam penelitian yuridis normatif. Dalam penelitian yuridis normatif, hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaedah, asas, atau dogma-dogma.⁹ Objek penelitian ini adalah norma perundang-undangan yang berkaitan dengan pelabuhan laut. Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan memberi gambaran tentang pengaturan tentang permasalahan pokok yang sedang diteliti. Sedangkan pendekatan konsep akan diperoleh gambaran tentang kesesuaian pokok permasalahan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan dengan konsep-konsep yang membahas tentang pokok permasalahan itu sendiri.¹⁰ Data utama dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1) Kondisi Pelabuhan dan Hubungan Pelabuhan dengan Perdagangan dan Ekonomi

Fungsi pelabuhan sebagai tempat bersandar dan berlabuhnya kapal-kapal, sudah tidak dipungkiri lagi. Sudah sejak dahulu kala peran dan fungsi dari pelabuhan sudah menjadi perhatian Pemerintah, sejak dahulu telah ditetapkan tentang jenis dan macam pelabuhan, antara lain sebagai lingkungan kerja dan tempat berlabuh bagi kapal-kapal dan kendaraan air lainnya untuk menyelenggarakan bongkar muat barang, hewan dan penumpang. Pelabuhan yang diusahakan,

⁹ Sulistyowati dan Sidharta, *Metode Penelitian Hukum (Konstelasi dan Refleksi)*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2013, hlm. 42.

¹⁰ Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, 2010, hlm. 295.

adalah pelabuhan dalam pembinaan Pemerintah yang sesuai dengan kondisi, kemampuan dan perkembangan potensinya diusahakan menurut asas-asas/ hukum perusahaan atas ketetapan Menteri. Pelabuhan yang tidak diusahakan adalah pelabuhan dalam pembinaan Pemerintah yang sesuai dengan kondisi, kemampuan dan perkembangan potensinya masih lebih menonjol sifat keperintahannya dan atau yang belum ditetapkan sebagai pelabuhan yang diusahakan.¹¹

Pelabuhan Otonom adalah pelabuhan yang diserahkan wewenang untuk mengatur diri sendiri dengan suatu peraturan perundangan sendiri, sedangkan Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang khusus untuk melayani suatu kegiatan industry yang penyelenggaraannya dilakukan oleh perusahaan yang bersangkutan.¹² Pelabuhan sebagai terminal point untuk kapal laut serta kendaraan air lainnya, merupakan komponen logistic teknis yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan angkutan laut. Dalam fungsinya sebagai terminal point, pelabuhan merupakan lingkungan kerja khusus yang penyelenggaraannya dan pengusahaannya diwujudkan dalam bentuk penanggung jawab tunggal dan umum di bawah Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Adapun yang dimaksud dengan lingkungan kerja pelabuhan adalah yang meliputi segala fasilitas yang memungkinkan pelaksanaan penyelenggaraan angkutan laut maupun usaha-usaha terminal.¹³ Lingkungan kepentingan pelabuhan adalah lingkungan di sekeliling lingkungan kerja pelabuhan dimana penggunaan tanah dan pembangunan gedung-gedung dan lain bangunan dilakukan setelah mendapat persetujuan pejabat yang ditunjuk Menteri.¹⁴

Pembinaan dan pengarahan penggunaan fasilitas-fasilitas kepelabuhanan untuk kapal-kapal dan kendaraan air lainnya dilakukan oleh Menteri, dalam hal:¹⁵ a) Melabuh dan menambat kapal-kapal guna embarkasi dan penumpang, bongkar muat barang, hewan dan lain-lain; b) Pemberian

¹¹ Wiwoho Soedjono, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Aid to Navigation*, Bina Aksara, Jakarta, 1983, hlm. 45-46

¹² *Ibid*

¹³ *Ibid.* hlm. 47

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid*, hlm. 48

pelbagai fasilitas untuk keperluan kapal; c) Pemeriksaan-pemeriksaan bertalian dengan peraturan-peraturan keselamatan dan tata tertib pelayaran serta tata tertib Bandar; d) Penyaluran barang-barang untuk ke luar kota dan masuk pelabuhan; dan e) Pemeriksaan-pemeriksaan bertalian dengan peraturan-peraturan instansi-instansi pemerintah lainnya yang mempunyai suatu tugas pemeriksaan/tugas pemerintahan terhadap lalu lintas barang dan penumpang seperti bea cukai, kesehatan, pertanian, perdagangan dan lain-lainnya.

Pasal 1 angka (14) Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran menyatakan Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau antar moda, sedangkan pengertian dari pelabuhan menurut Pasal 1 ayat (1) PP No. 69/2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Ayat (2), Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Hal di atas menegaskan potensi yang besar dari pelabuhan apabila fungsi nya ditata dan dipergunakan dengan seoptimal mungkin melalui pengaturan yang terorganisir dengan baik dan benar dapat memberi sumbangan yang besar untuk meningkatkan perekonomian negara. Menurut tujuannya, kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi dan

kepentingan pemerintah lainnya, dimana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai pemacu (akselerator) pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.¹⁶ Oleh karena itu pelabuhan dengan segala aktivitasnya mempunyai keterkaitan yang sangat erat dengan sektor industri, pertanian, pariwisata dan sektor perdagangan.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memerlukan sektor pelabuhan yang berkembang dengan baik dan dikelola secara efisien. Daya saing produsen, baik dalam pasar nasional maupun internasional, efisiensi distribusi internal, dan yang lebih umum, kepaduan dan integritas ekonomi nasional sangat dipengaruhi oleh kinerja sektor pelabuhan.¹⁷ Pelabuhan juga merupakan titik simpul dari mata rantai sistem transportasi serta merupakan pintu gerbang (gateway) khususnya bagi transportasi laut dalam rangka kegiatan lalu lintas barang, peti kemas, pergerakan penumpang dan hewan, dengan demikian pelabuhan mempunyai peran dan fungsi yang penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi. Rendahnya produktivitas pelabuhan-pelabuhan Indonesia menimbulkan biaya tinggi, dan hal itu ditandai dengan: 1) Waktu tunggu kapal tinggi; 2) Produktivitas bongkar muat rendah; 3) Tempat Labuh kapal kurang efisien, karena pada waktu yang bersamaan terjadi: a, Peningkatan jumlah kunjungan kapal; b, Peningkatan jumlah muatan; c, Terbatasnya sarana dan fasilitas, penyandaran kapal, mekanik dan gudang; d, Lemahnya sistem dan prosedur (pengawasan kurang; koordinasi kurang, sistem belum terpadu, dan lain-lain); e, Rendahnya kualitas SDM; dan f, Faktor alam. Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi dan

¹⁶ Henrikusgalih, *Pengaruh Adanya Pelabuhan Terhadap Kemajuan Ekonomi Suatu Negara*, <https://henrikusgalih.wordpress.com/2012/10/09/pengaruh-adanya-pelabuhan-terhadap-kemajuan-ekonomi-suatu-negara/>, diakses pada tanggal 28 September 2017.

¹⁷ Benny Agus Setiono, *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, 2010, hlm. 39.

logistik.¹⁸ Fungsi dari pelabuhan laut ialah untuk berlabuhnya kapal, bertambatnya kapal-kapal baik itu dari dalam maupun luar negeri, serta turun dan naiknya penumpang.¹⁹

Selama ini animo tentang pelabuhan Indonesia, dan seperti telah ditegaskan pula dalam laporan hasil penelitian yang menunjukkan kualitas pelayanan jasa yang diberikan oleh pelabuhan-pelabuhan Indonesia, tidak efektif dan efisien, sehingga menimbulkan ekonomi biaya tinggi. Pemikiran saat ini, bagaimana dapat mencari solusi untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan sehingga dapat bersaing dengan kinerja pelabuhan asing, karena saat ini sudah memasuki globalisasi, dimana daya saing, efisiensi dan efektif menjadi pokok utama yang harus dikejar. Berdasarkan hal tersebut, dilakukan penelitian lapangan melalui pengamatan dari berbagai hal dengan dibantu oleh para informan dan responden dari instansi-instansi yang berkaitan sebagai pelaksana kegiatan pelabuhan dan pengguna jasa pelabuhan itu sendiri. Permasalahannya; Apakah faktor-faktor yang harus dioptimalkan oleh Pelabuhan Indonesia dalam meningkatkan fungsinya untuk mendukung perekonomian nasional.

Sangat pentingnya transportasi laut bagi pemerintah dalam mendistribusikan barang-barang untuk diperdagangkan,²⁰ adalah karena transportasi laut sangat mendukung dan menunjang aksesibilitas dan mobilitas serta perekonomian negara, oleh karenanya Pemerintah memasukkan sebagai issue pokok dalam pengembangan perekonomian negara. Pelabuhan sebagai penunjang angkutan laut dapat dikatakan juga sebagai kawasan angkutan atau transportasi.²¹ Didalam kegiatan kepelabuhanan, ada kapal-kapal datang dan pergi, yang melakukan kegiatan perdagangan baik itu kapal dalam negeri dan kapal luar negeri, membawa barang-barang untuk diperdagangkan.²²

¹⁸ Adris A Putra dan Susanti Djalante, *Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Yang Berkelanjutan*, Jurnal Ilmiah Media Engineering, Volume 6, Nomor 1, 2011, hlm. 6.

¹⁹ H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Radja Grafindo Persada, Jakarta, Tahun 1993, Hal: 91

²⁰ Pius Honggo Wijoyo, *Landasan Konseptual dan Perencanaan, Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan "Harbour Bay" Pulau Batam*, Jurnal Universitas Atmadjaya Yogyakarta, 2013, hlm. 6.

²¹ *Ibid*

²² Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Simplex, Jakarta, 1991, hlm. 59.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari 13.667 pulau menyebabkan peran perhubungan laut semakin dominan. Kekayaan alam yang melimpah dan tersebar dengan tidak merata menyebabkan fungsi sarana transportasi laut menjadi sangat penting.²³ Dilihat dari segi pengembangan wilayah, sektor transportasi laut selain berfungsi sebagai unsure penunjang juga berfungsi sebagai unsure perangsang.²⁴ Sebagai unsur penunjang, sektor transportasi laut menunjang pertumbuhan ekonomi, sosial, politik, budaya dan pertahanan keamanan, sedangkan sebagai unsur perangsang, jasa transportasi laut ditujukan untuk membuka keterisoliran daerah terpencil dan daerah perbatasan yang belum berkembang serta daerah-daerah yang belum memiliki sumberdaya alam yang dapat dikembangkan, tetapi memerlukan pelayanan transportasi secara teratur.²⁵ Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi negara Indonesia karena dapat menyumbangkan pendapatan devisa yang besar apabila kinerjanya dilakukan secara optimal, efektif dan efisien dengan dukungan sarana dan prasarana yang baik. Indonesia memiliki tidak kurang dari 560 pelabuhan besar dan kecil yang tersebar di seluruh nusantara, 110 diantaranya merupakan pelabuhan-pelabuhan relatif besar yang bersifat komersial, dan dikelola oleh empat PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia.²⁶

Pasal 4 ayat (2) PP 69 Tahun 2001 jo KM 53 Tahun 2002 Pasal 7 ayat (1) menyatakan Pelabuhan menurut perannya antara lain: a) Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya; b) Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional; c) Tempat kegiatan alih moda transportasi; d) Penunjang kegiatan industri dan perdagangan; e) Tempat distribusi, konsolidasi dan produksi.

²³ Eddy Suryanto Soegoto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelabuhan Di KTI Disinggahi Armada Perintis*, Majalah Ilmiah Unikom, Volume 7, Nomor. 1, 2013, hlm. 3

²⁴ *Ibid*, hlm. 4

²⁵ *Ibid*, hlm. 5

²⁶ Pelni, *Privatisasi dan Pasca Privatisasi*, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Surabaya, hlm. 1

Sebagai terminal dari moda angkutan laut, pelabuhan laut mempunyai kedudukan yang strategis bagi pertumbuhan ekonomi dari suatu negara, mengingat:²⁷ a) Pelabuhan laut dapat menyediakan suatu akses langsung ke pasaran dunia yang merupakan kesempatan baik bagi negara sedang berkembang untuk berdagang dengan banyak negara tanpa biaya perantara; b) Pelabuhan laut juga dapat merupakan sumber untuk mendapatkan mata uang asing (devisa) melalui barang atau komoditi yang diekspor; c) Dengan adanya suatu pelabuhan laut yang besar, dapat menjamin ketidaktergantungan ekonomi atau politik kepada negara lain; dan d) Kegiatan mengimpor barang-barang konsumsi, bahan baku dan modal dari negara industri (negara maju) melalui pelabuhan laut. Peran pelabuhan berbeda-beda tergantung dari fungsinya dalam melakukan kegiatan yaitu:²⁸ a) Pelabuhan Komersial, dikelola oleh PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia, selanjutnya disebut PT.(Persero) Pelindo, mempunyai arti penting sebagai penunjang langsung pertumbuhan industri atau pertanian maupun perkebunan yang berorientasi ekspor bagi daerah yang bersangkutan. Sebagai BUMN dengan status PT. (Persero), pelabuhan di bawahnya harus dapat meraih keuntungan karena merupakan salah satu sumber pendapatan negara bukan pajak; b) Pelabuhan yang dikelola langsung oleh pemerintah mempunyai arti penting untuk pengembangan ekonomi, sosial budaya, demi berjalannya fungsi pemerintahan maupun fungsi pertahanan dan keamanan dari daerah atau pulau terpencil. Karena peranannya sebagai perintis, maka pelabuhan ini tidak akan meraih keuntungan sehingga semua biaya pengelolaan pelabuhan ditanggung Negara; dan c) Pelabuhan khusus ini dikelola dan dibangun oleh industri yang bersangkutan. Bila dilihat dari industri yang bersangkutan maka pelabuhan ini juga bersifat komersial. Pengadaan atau pembangunan pelabuhan ini didasarkan atas pertimbangan kepentingan industri yang bersangkutan karena lokasinya jauh dari pelabuhan umum.

²⁷ Adam Lestariyono, *Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan*, Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya, hlm. III-2

²⁸ Referensi Kepelabuhanan, *Alat Bantu Navigasi*, Pelabuhan Indonesia, Jakarta, 2000, hlm. 1-20

Pelabuhan memberikan kontribusi yang besar bagi negara apabila dalam menjalankan fungsinya dengan efektif dan efisien. Kontribusi di sini tidak selalu dalam arti uang sebagai keuntungan yang diperoleh suatu pelabuhan, tetapi berupa pengaruh positif terutama terhadap kehidupan ekonomi hinterland (daerah industri belakang), karena keberadaan suatu pelabuhan sebagai prasarana ekonomi terhadap hinterlandnya.²⁹ Posisi pelabuhan sebagai pintu gerbang dari masuknya kapal-kapal ke suatu negara merupakan faktor utama dalam membangun kegiatan perekonomian nasional dan internasional suatu negara. Dalam pembangunan kota bisnis atau kota pantai, posisi pelabuhan dianggap sebagai faktor kunci dalam kegiatan perekonomian suatu negara, yang berfungsi sebagai simpul dalam jaringan transportasi, sebagai tempat kegiatan bongkar muat transportasi, dan sebagai tempat untuk mendukung pembangunan industri dan pertumbuhan ekonomi daerah hinterland, di samping fungsinya sebagai tempat percepatan pertumbuhan industri dan perdagangan, dan dalam beberapa situasi dapat berperan sebagai stabilisator harga.³⁰

Selain itu pelabuhan dalam konstelasi pertumbuhan ekonomi berfungsi sebagai pintu gerbang bagi perekonomian suatu daerah dan dapat memacu pertumbuhan ekonomi daerah yang bersangkutan. Hal ini dikarenakan keberadaan suatu pelabuhan akan diikuti industri di hinterlandnya atau daerah belakang suatu daerah. Sehingga baik secara langsung maupun tidak langsung akan memberi masukan dan pengaruh dari keberadaan pelabuhan tersebut. Adapun tujuan akhirnya adalah agar segala aktivitas dan pelaku ekonomi yang berada di daerah mempunyai nilai tambah. Fungsi pelabuhan di atas menunjukkan posisi pelabuhan sebagai tempat yang aman untuk berlabuh kapal dan sebagai terminal transfer barang dan penumpang merupakan fungsi pelabuhan sebagai interface. Selain itu, fungsi pelabuhan sebagai link, gateway, dan industry entity.³¹ Dapat dikatakan fungsi pelabuhan sebagai tumpuan kegiatan-kegiatan ekonomi dan pemerintahan

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ Laode Kamaludin, *Pembangunan Ekonomi Maritim*, Andi, Jakarta, 2003, hlm. 49-55

merupakan suatu terminal yang melayani:³² a) Kegiatan memuat atau membongkar barang dan naik turun penumpang, memindahkan dari suatu kendaraan ke yang lain; b) Untuk penampungan barang atau penumpang dari waktu datang sampai keluar, tempat memproses barang dan membungkus untuk diangkut; c) Untuk tempat dokumentasi, menimbang barang, persiapan surat-surat, pemilihan rute, penjualan tiket, pemeriksaan, dan lain-lain; d) Penampungan kendaraan dan komponen lain, perawatan dan pengaturan; e) Tempat pengumpulan barang dan penumpang sehingga mencapai jumlah tertentu yang ekonomis untuk diangkut; dan d) Industri.

2) Situasi Sumber Daya Manusia Pelabuhan

Dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan terdapat unsur-unsur pelaksana kegiatan fungsi pelabuhan yang dinamakan sumber daya masyarakat pelabuhan yaitu unit atau badan yang melakukan kegiatan di dalam pelabuhan untuk kepentingan bisnis maupun kepentingan pemerintahan. Adapun unsur-unsur masyarakat pelabuhan antara lain; Unsur Pemerintahan yang terdiri dari Administrator Pelabuhan yang memiliki peran dan tugas di pelabuhan antara lain sebagai koordinator bagi instansi-instansi yang ada di lingkungan pelabuhan; Bea dan Cukai yaitu instansi pemerintah di bawah Departemen Keuangan yang bertugas di pelabuhan sebagai pelaksana pengawasan dan pengamanan pendapatan negara, kelancaran arus barang dan dokumen barang ekspor-impor; Imigrasi yaitu aparat Departemen Kehakiman yang menyelenggarakan kegiatan keimigrasian yang terkait dengan pelayanan, perijinan, pengawasan, pengamanan dan pengendalian lalu lintas orang antar negara, serta beradanya orang asing di Wilayah negara Indonesia; Karantina adalah aparat pemerinbtah di bawah Departemen Pertanian yang bertugas untuk memantau dan mengelola lalu lintas tumbuhan danb hewan yang keluar masuk melalui wilayah kerja pelabuhan Indonesia, serta Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan. Di samping itu terdapat unsur

³² The Centre For Advanced Maritime Studies, *Port State Control Course*, PT. Trimitra Konsulindotama, Jakarta, 1999, hlm. 57.

pengelola pelabuhan yaitu PT (Persero) Pelabuhan Indonesia adalah BUMN yang diberi wewenang menyelenggarakan perusahaan pelabuhan selaku penyedia jasa pelabuhan dan Pemakai jasa pelabuhan itu sendiri yaitu Perusahaan Pelayaran; Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL); Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

Hasil penelitian yang dilakukan di pelabuhan besar Indonesia yaitu Pelabuhan Belawan-Medan; Tanjung Priok-Jakarta; Tanjung Perak-Surabaya dan Sukarno Hatta- Makassar yang didasarkan pemikiran di empat pelabuhan ini banyak melayani kedatangan kapal untuk melakukan aktivitasnya seperti bongkar muat barang dan arus penumpang sehingga kompleksitas dalam melayani kedatangan kapal banyak terjadi. Di 4 (empat) pelabuhan ini menunjukkan banyak faktor yang menyebabkan ketidakefisienan dan ketidakefektifan pelabuhan-pelabuhan Indonesia, yaitu dari segi teknis operasional penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan tidak didukung oleh fasilitas-fasilitas alat sebagai sarana dan prasarana untuk melakukan pelayanan kapal. Alat-alat yang dimiliki kebanyakan tidak mengikuti perkembangan kapal-kapal yang datang. Pembangunan sarana dan prasarana kapal tidak efektif dilakukan, padahal pemasukan yang ada dapat digunakan untuk memperbaiki, seperti menggali kedalaman laut di pelabuhan-pelabuhan Indonesia agar kapal-kapal besar dapat merapat dan menggunakan pelabuhan Indonesia, dan lainnya.

Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan Indonesia adalah³³ bekerja kurang efisien dan tidak didukung oleh tata kelola yang baik, sehingga menjadi faktor biaya tinggi pelayaran. Misalnya kapal-kapal yang dilibatkan dalam perdagangan domestik menghabiskan sebagian besar waktunya hanya untuk disandarkan atau menunggu di dalam atau di luar pelabuhan. Hal ini disebabkan karena negara terlalu mendominasi dalam penyediaan pelayanan di pelabuhan dan hukum yang ada secara efektif membatasi persaingan baik di dalam maupun di luar pelabuhan. Selain itu faktor sumber daya manusia yang bekerja di lapangan dan melayani dalam bidang administrasi belum optimal, tidak terorganisir dengan baik. Pembagian tugas dan wewenang di

antara para pihak pelaksana kegiatan kepelabuhanan yaitu dari pemerintahan dan BUMN selaku pengemban fungsi pengelolaan yaitu PT (Persero) Pelabuhan Indonesia tidak sinergis dalam melakukan tugasnya, tidak ada kerjasama yang baik, sehingga hal ini berdampak pada tanggung jawab masing-masing pihak. Selain itu fungsi hukum sebagai penyeimbang dalam kegiatan di pelabuhan tidak berjalan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari sudut substansi, peraturan perundangan yang berlaku tidak menyesuaikan dengan keadaan lapangan, misalnya Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran.

Terdapat pencampur bauran antara hukum publik dan hukum privat atau perdata sehingga perlu dilakukan peninjauan kembali, terdapat fungsi pelabuhan yang menyangkut keamanan dan ketertiban, sebenarnya tidak sesuai karena yang sesuai dengan fungsi pelabuhan adalah untuk menunjang kelancaran arus lalu lintas kapal penumpang, dan/atau barang dan keselamatan berlayar. penyelenggaraan pelabuhan dilaksanakan secara terkoordinasi antara kegiatan pemerintahan dan kegiatan pelayanan jasa di pelabuhan. Hal ini tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di dunia Internasional bahwa di setiap pelabuhan harus ada pejabat pemerintah yang ditunjuk sebagai penanggung jawab dan pimpinan umum di pelabuhan, jadi tidak hanya sebagai koordinator saja seperti yang berlaku di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, dimana Administrator Pelabuhan hanya ditunjuk sebagai pembina dan koordinator saja, lalu siapa penanggung jawab yang sebenarnya.³⁴

Pelayanan kapal di pelabuhan kurang efisien karena terjadi birokrasi yang panjang, dan hal ini dilakukan justru oleh para pelaksana kegiatan pelabuhan dari aspek pemerintahan dan pengelola pelabuhan. Hal ini menyebabkan waktu tunggu kapal di pelabuhan semakin lama sehingga perusahaan pelayaran sangat dirugikan karena biaya operasi akan lebih besar tetapi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia semakin mendapat keuntungan. Selain itu terjadi permainan dalam permintaan

³³ Benny Agus Setiono, *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, September 2010, hlm. 39.

³⁴ *Ibid*, hlm. 40

fasilitas sandar kapal yang dilakukan oleh oknum pengelola fasilitas pelabuhan. Di samping itu terminal operator oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia diserahkan pengelolaannya kepada perusahaan bongkar muat barang (PBM) tertentu dan bukan kepada perusahaan pelayaran di mana sebelum diambil alih oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia semua fasilitas terminal ditangani oleh perusahaan pelayaran sebagai terminal operator dalam melancarkan angkutan lautnya sehingga waktu tunggu kapal di pelabuhan diatur sesingkat-singkatnya dan seefisien mungkin.

Oknum yang melakukan pungutan tidak resmi juga merupakan momok yang terbesar penyebab tidak efektif dan efisiennya kinerja pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Pungutan ini dilakukan oleh oknum petugas baik dari berbagai instansi pemerintahan dan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia. Proses penegakan hukum sebagai penyeimbang seluruh kegiatan di pelabuhan harus dilakukan seoptimal mungkin, karena melihat fungsi pelabuhan untuk memperlancar kegiatan yang menyangkut perekonomian. Apabila tidak diperhatikan dapat berefek pada perekonomian negara, karena kapal-kapal segan dan malas untuk menggunakan jasa pelayanan pelabuhan Indonesia, berakibat dengan kecilnya penerimaan devisa negara.

3) Penataan Pelabuhan Indonesia Untuk Penyumbang Devisa Negara

Rangkaian kualitas tenaga kerja, birokrasi yang handal (aparatur pemerintah) dan politisi yang profesional dan mampu menciptakan kebijakan yang kondusif bagi pengembangan daya saing suatu negara. Khususnya bagi jajaran politisi dan birokrasi diperlukan faktor integritas dan jujur yang merupakan prasyarat utama dalam pengembangan daya saing. Semua faktor di atas saling kait mengkait secara simultan untuk menentukan tingkat kompetisi suatu negara.³⁵ Setiap pelabuhan Indonesia mutlak perlu memegang prinsip efisiensi, yang secara sederhana berarti menghindari segala bentuk pemborosan.

³⁵ *Ibid*, hlm. 63.

Mengingat kenyataan bahwa kemampuan suatu organisasi mengadakan dan memiliki sarana dan prasarana kerja yang juga disebut sumber daya dan dana yang diperlukan untuk menjalankan roda organisasi selalu terbatas, padahal tujuan yang ingin dicapai tidak terbatas, maka tidak pernah ada pembenaran untuk membiarkan pemborosan terjadi. Pengalaman dari berbagai organisasi menunjukkan dengan jelas bahwa banyak faktor penyebab terjadinya enefisiensi; misalnya, pemborosan dapat timbul karena perilaku yang bersifat disfungsional dari para anggota organisasi dan karena ketidaksesuaian pengetahuan dan keterampilan para pelaku dalam menggunakan dan memanfaatkan sarana dan prasarana yang telah dimiliki itu.³⁶

Berdasarkan hasil penelitian lapangan, kunjungan kapal-kapal yang datang ke pelabuhan Indonesia untuk melakukan kegiatan bongkar muat, menaikkan dan menurunkan penumpang, dan lain-lain dimana rata-rata pertumbuhannya tiap tahun naik, sehingga tidak sebanding dengan fasilitas yang tersedia sebagai sarana dan prasarana pelabuhan-pelabuhan di Indonesia untuk melakukan kegiatannya melayani jasa kepelabuhan karena sangat minim dan kebanyakan tidak memenuhi standar modern yang dituntut untuk melayani kedatangan kapal-kapal generasi modern untuk melakukan kegiatannya seperti; kegiatan bongkar muat, naik turun penumpang dan lain sebagainya. Kebanyakan alat-alat yang digunakan adalah warisan dari zaman Belanda dulu, dan butuh perbaikan di sana-sini. Kenaikan kegiatan pelabuhan tidak seimbang dengan penambahan atau pembangunan pelabuhan, yang ada hanya perbaikan-perbaikan atau renovasi alat. Banyak pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang mengalami kerugian. Berhubungan dengan hal tersebut, manajemen hendaknya melakukan langkah atau upaya untuk meningkatkan kinerja dan efisiensi operasional terhadap pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Seperti melakukan monitoring setiap pelabuhan, untuk membantu meningkatkan kinerja pelabuhan. Memperhatikan pelabuhan yang memerlukan subsidi dan kinerjanya

³⁶ Sondang P Siagian, *Kiat Meningkatkan Produktivitas Kerja*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, hlm. 2

rendah, yang diakibatkan pertumbuhan daerah industri belakangnya (hinterland) sangat lambat sehingga mempengaruhi perkembangan pelabuhan tersebut yang juga menjadi lambat.

Pengadaan sarana dan prasarana yang sudah tidak mampu untuk bekerja maksimal, bila tidak ada biaya untuk mengganti, mungkin dapat diperoleh dengan cara menyewa, sewa beli, ada pula yang harus dibeli dari organisasi lain yang berperan sebagai pemasok. Sarana dan prasarana yang tersedia, untuk apapun pemakaiannya hendaknya selalu terus terjaga dan terpelihara. Usaha perbaikan juga harus dilakukan oleh pelabuhan-pelabuhan Indonesia agar kinerjanya menjadi optimal, melalui upaya: a) Memotivasi semua aparat dan pengguna jasa untuk memahami penggunaan waktu seefisien mungkin; b) Penambahan dan perbaikan fasilitas pelabuhan baik oleh perusahaan sendiri maupun kemitraan dengan pihak swasta; c) Upaya peningkatan nilai perusahaan untuk bagian-bagian yang utama dan usaha yang dominan, perlu dilakukan penataan dan pengembangan pelabuhan yang meliputi pembangunan infrastruktur, misalnya pelabuhan Belawan yang masih memerlukan pengembangan berupa alat-alat untuk mendukung pelayanan peti kemas, seperti; pembangunan terminal curah kering dan pembangunan dermaga baru, kontener crane, perluasan kontener agar kinerja unit terminal peti kemas pelabuhan Belawan makin optimal; d) Banyak pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang kedalaman kolamnya sudah tidak memenuhi persyaratan untuk menampung kapal-kapal berukuran besar (mother vessel) yang kebanyakan berasal dari luar negeri. Rata-rata kedalaman kolam pelabuhan-pelabuhan Indonesia maksimal 13 M Lws. Hal ini merupakan kendala besar, karena dengan demikian kapal-kapal besar yang tidak bisa masuk transshipment di pelabuhan Singapura atau Malaysia, lalu yang datang ke Indonesia hanya kapal-kapal kecil. Pengerukan laut Indonesia perlu diperhatikan dan diadakan secara berkesinambungan untuk menjaga kedalamannya tetap dalam kapasitas ideal sehingga dapat menampung kedatangan kapal-kapal besar, dan tentunya hal itu memakan biaya yang sangat besar.

Kemajuan perekonomian suatu negara tidak terlepas dari produktivitas kerja penduduknya. Adapun produktivitas sendiri harus didukung oleh tingkat investasi dan sumberdaya manusia yang memadai. Di samping produktivitas yang tinggi, agar perekonomian suatu negara dapat tumbuh dengan pesat harus didukung adanya efisiensi dalam proses produksinya sehingga memungkinkan bagi perekonomian tersebut untuk berproduksi lebih maksimal.³⁷ Sebagaimana telah diketahui bahwa aktivitas di pelabuhan adalah merupakan suatu rangkaian sistim, maka rendahnya produktivitas tentunya juga disebabkan oleh faktor-faktor yang ada pada bagian-bagian sistim atau sub sistim yang bisa terjadi pada pelayaran, bongkar muat, pelayanan administrasi atau kesiapan pelabuhan itu sendiri. Sementara itu tentunya tingkat produktivitas yang diharapkan menunjang semua kepentingan, yaitu kepentingan pelayaran adalah kondisi di mana kapal cepat sandar dan cepat meninggalkan pelabuhan.

Sumber daya manusia merupakan bagian yang sangat penting dalam meningkatkan produktivitas kerja, dan juga pemborosan dan efisiensi dalam berbagai bentuknya. Karena itu memberikan perhatian kepada unsur manusia merupakan salah satu tuntutan dalam keseluruhan upaya meningkatkan produktivitas kerja. Bongkar muat di pelabuhan merupakan bagian utama dari kegiatan ekonomi regional, nasional bahkan Internasional yang mempunyai peran sangat penting dalam mendukung devisa negara. Hal ini ditandai dengan nilai ekonomi kegiatan bongkar muat mencapai 30 % dari biaya angkutan.³⁸

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai perusahaan bongkar muat mempunyai andil yang sangat penting bagi pengembangan kinerja pelabuhan. Dapat dikatakan berfungsi sebagai ujung tombak di pelabuhan, karena mempunyai peran sebagai pemegang citra suatu pelabuhan. Jika pelayanan kerja PBM cepat, efektif dan efisien akan berpengaruh pada mutu

³⁷ Mudrajat Kuncoro, *Ekonomi Pembangunan: Teori, Masalah dan Kebijakan*, UPP AMP YKPN, Yogyakarta, 2003, hlm. 185.

³⁸ Abas Salim, *Manajemen Transportasi*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 117.

pelabuhan. Namun bila sebaliknya, akan memperburuk citra pelabuhan Indonesia. PBM di pelabuhan-pelabuhan Indonesia hendaknya harus lebih profesional, baik di bidang teknik operasional maupun secara manajerial. Sehingga berbagai kelemahan yang selama ini terjadi dapat terus diperbaiki sekaligus mampu melihat peluang agar dapat dimanfaatkan dan dikembangkan sebaik-baiknya. PBM hendaknya dilengkapi dengan peralatan-peralatan bongkar muat yang modern yang dapat menangani barang-barang jenis apapun dan hal itu memerlukan modal yang besar. Tenaga Kerja Bongkar Muat,³⁹ Kinerja TKBM dalam suatu pelabuhan tak kalah pentingnya dengan PBM, namun kinerja TKBM selalu dikeluhkan oleh pengguna jasa pelabuhan, PBM bahkan hampir dari seluruh unsur-unsur pengelola kegiatan di pelabuhan. Pembagian Tugas dan Wewenang antara Fungsi Pemerintahan dan Fungsi Pengusahaan. Pembenahan pelayanan pelabuhan dari instansi pemerintahan yang terdiri dari Administrator Pelabuhan; Bea dan Cukai; Imigrasi; Karantina dan Kesehatan Pelabuhan, perlu mengadakan pembenahan. Pelayanan yang diberikan selalu mendapat keluhan dari pengguna jasa kepelabuhanan, terlalu banyaknya birokrasi yang menyebabkan biaya tinggi.⁴⁰

Untuk meningkatkan kinerja dari pelabuhan, pemerintah perlu untuk sesegera mungkin mengambil langkah nyata dalam hal penyelesaian masalah-masalah yang dihadapi oleh pelabuhan Indonesia. Ada beberapa cara yang dapat dijadikan sebagai alternatif untuk menyelesaikan permasalahan ini. Namun sebelumnya kita harus menentukan terlebih dahulu prioritas pengembangan pelabuhan yang ada sekarang ini. Dari semua masalah yang telah disebutkan diatas, masalah yang paling penting untuk diselesaikan terlebih dahulu adalah perbaikan fasilitas yang ada pada pelabuhan. Langkah pertama ialah merevitalisasi pelabuhan – pelabuhan utama di Indonesia. Sedikitnya, pemerintah harus serius mengembangkan 10

³⁹ Iswanto, *Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Intensitas Dan Aktivitas Suatu Tinjauan Empirik*, Bahari Jogja, Volume XIV, Nomor 23, 2016, hlm. 55-56.

⁴⁰ Steffi Seline Ginting, *et.al*, *Menuju Good Governance dalam Pelaksanaan Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia (Studi Kasus Dwelling Time di 4 (empat) Pelabuhan Indonesia*, USU Law Jurnal, Volume 4, Nomor 3, 2016, hlm. 99-110.

pelabuhan utama seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Mas, Tanjung Perak, Bitung, Pontianak, Pangkalan Bun, Panjang, dan beberapa pelabuhan yang memiliki posisi strategis. Dengan kedalaman kolam hanya sekitar 13,5 meter, Pelabuhan Tanjung Priok hanya mampu disandari kapal-kapal kecil-menengah. Kapal-kapal itu umumnya merupakan kapal feeder dari pelabuhan di Singapura, Malaysia, dan Hong Kong. Selama ini, 80-90% kegiatan ekspor-impor Indonesia harus melalui pelabuhan di negara lain.

Dengan perbaikan fasilitas-fasilitas pada 10 (sepuluh) pelabuhan utama tersebut, diharapkan potensi ekonomi dari pelabuhan Indonesia tidak “menguap” ke negara-negara tetangga lainnya. Tentu hal ini perlu didukung dengan modal yang besar. Untuk mengembangkan pelabuhan Tanjung Priok, sebagai pengelola, PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II mengaku membutuhkan investasi sekitar Rp 22 triliun. Dana sebesar itu dibutuhkan untuk memperlebar terminal yang akan dilakukan dalam tiga tahap. Namun nilai investasi itu terbilang kecil dibanding manfaat yang bakal diperoleh ke depan. Angka ini jauh lebih kecil ketimbang defisit neraca pembayaran Indonesia dari sektor pelayaran yang mencapai US\$ 13 miliar per tahun. Dalam hal perbaikan fasilitas pelabuhan, dal hal ini kolam pelabuhan, para pengusaha pelayaran mengusulkan kepada pemerintah agar memperdalam kolam pelabuhan di Indonesia hingga 16 meter. Dengan demikian, pelabuhan ini mampu menampung kapal-kapal bermuatan 6.000 TEUs. Dengan adanya perbaikan kolam pelabuhan tersebut, para pengusaha yakin jika pengelola pelabuhan dapat meningkatkan produktivitas bongkar muat menjadi 20-25 boks container per jam per crane.⁴¹

Jika perbaikan (kolam pelabuhan) dapat dilaksanakan merata setidaknya pada 10 (sepuluh) pelabuhan utama di Indonesia, dapat dipastikan produktivitas pelabuhan Indonesia juga akan meningkat. Masalah lain yang perlu untuk ditangani secara serius adalah lamanya

⁴¹ *Ibid.*

kepengurusan kepabeanan di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Indonesia memang identik dengan birokrasinya yang berbelit-belit, yang membuka peluang untuk praktek-praktek yang tidak etis seperti korupsi. Hal-hal ini sungguh telah mengurangi nilai tambah bagi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Dengan adanya hal ini, para pengusaha (terutama investor asing) lebih memilih untuk menjadikan pelabuhan di Indonesia sebagai tempat untuk kapal-kapal feeder mereka. Mereka lebih memilih untuk menempatkan kapal utamanya di pelabuhan-pelabuhan di Negara-negara seperti Singapura dan Malaysia karena kepengurusan administrasi disana jauh lebih efisien dan efektif. Sudah saatnya Indonesia memanfaatkan potensi ekonomi yang seharusnya menjadi miliknya tersebut.

Langkah yang perlu diambil untuk menyelesaikan permasalahan ini adalah dengan merubah system administrasi pada pelabuhan di Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kinerja yang lambat dari segi administrasi karena terlalu banyak berkas-berkas dan juga birokrat yang harus dilewati sebelum sistem dijalankan. Permasalahan ini dapat diatasi dengan melengkapi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dengan sistem informasi yang memadai. Kemudian perlu dilakukan evaluasi terhadap proporsionalitas dari manajemen di pelabuhan. Jika kita ingin mempercepat jalannya suatu sistem, salah satu caranya ialah menyederhanakan proses dari sistem tersebut tanpa mengesampingkan esensinya. Oleh karena itu praktek-praktek birokratif harus segera dihilangkan guna meningkatkan kinerja pelabuhan dari segi pengelolaan waktu. Tetapi hal yang paling penting untuk diperhatikan adalah pengembangan sumber daya manusia di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Hal ini penting karena, jangan sampai perampangan angkatan kerja pada pelabuhan justru menurunkan tingkat produktivitas dari pelabuhan itu sendiri. Maka dari itu diperlukan tenaga-tenaga kerja yang terampil, dalam jumlah yang pas, untuk melaksanakan fungsi dan tugas dari pengelolaan pelabuhan. Tentu saja pengembangan keterampilan dalam hal penggunaan teknologi berbasis

informasi dan juga yang sifatnya teknis merupakan prioritas. Karena hal inilah yang mampu mendorong produktivitas.

Namun masalah pelabuhan di Indonesia adalah suatu hal yang kompleks. Diperlukan kesungguhan dari tiap-tiap stakeholders yang ada untuk memperbaiki kinerja pelabuhan. Selain itu diperlukan pengukuran yang presisi terhadap tiap strategi yang di terapkan. Agar modal yang besar yang digunakan untuk membangun pelabuhan dapat dipertanggungjawabkan nantinya. Pemerintah tentu saja memegang peran penting untuk hal ini. Pemerintah harus berperan sebagai penyelia yang secara berkala memantau penerapan dari semua strategi yang telah disepakati dan diterapkan. Karena pada umumnya meskipun telah dirumuskan dengan sangat baik, tiap strategi yang ada menjadi kacau saat diimplementasikan. Hal ini tentu saja karena kurangnya koordinasi. Diharapkan pemerintah dapat menjalankan peran ini dengan baik, bukan malah semakin memperburuknya.

SIMPULAN

Perbaikan pelabuhan dalam segala hal merupakan suatu kebutuhan dan karena mengakibatkan kinerja tidak efektif dan efisien dalam melayani para pelanggannya. Pelabuhan Indonesia harus menata kinerjanya melalui pengembangan fasilitas alat sebagai sarana dan prasarana penunjang kegiatan pelabuhan, apabila dana terbatas dapat mengundang investor dalam dan luar negeri melalui penanaman modal. Namun harus dibuktikan lebih dahulu dengan kinerja yang positif. Selain itu, perlu ditinjau kembali peraturan-peraturan yang mengatur tugas, wewenang dan tanggung jawab para pihak penyelenggara fungsi pelabuhan agar tidak tumpang tindih, seperti yang saat ini terjadi. Tentang pengelolaan pelabuhan juga perlu ditinjau kembali, dimana dalam penyelenggaraannya terjadi penyimpangan yaitu melakukan Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN). Kasus korupsi yang dilakukan sejumlah BUMN kurang lebih 22 (duapuluhdua), menyeret pula PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II dan III sebagai pelakunya, yaitu memanipulasi dana

pengoperasian. Penataan kembali pengelolaan pelabuhan harus dilakukan, melalui sistim pemerintahan yang baik atau Good Corporate Governance, di instansi pemerintahan sebagai penyelenggara kegiatan fungsi pelabuhan dari sudut pemerintahan dan fungsi perusahaan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia yang mengelola fungsi usaha jasa kepelabuhanan. Penegakan hukum sangat diperlukan disini, juga dalam memberantas adanya oknum yang melakukan pungutan tidak resmi yang sangat mengganggu ketertiban dan kenyamanan serta keamanan dalam menggunakan jasa pelabuhan di Indonesia. Penegakan hukum harus segera dilakukan, dengan tidak membiarkan pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab mencoreng citra pelabuhan Indonesia dengan melakukan hal-hal yang melanggar peraturan dengan memberikan sanksi tegas, melalui hal-hal yang melanggar peraturan melalui penegakan hukum Progresif yang digunakan sebagai alat bantuan untuk menganalisis. Refungsionalisasi kepelabuhanan Indonesia memang suatu kebutuhan yang bersifat sangat penting, melihat saat ini di era globalisasi, dimana efektif dan efisiensi kerja dalam pelayanan sangat diperlukan, sehingga dapat berdaya saing di dunia Internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Abas Salim, 2006, *Manajemen Transportasi*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Adam Lestariono, *Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan*, Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya.
- Adris A Putra dan Susanti Djalante, 2011, *Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Yang Berkelanjutan*, Jurnal Ilmiah Media Engineering, Volume 6, Nomor 1.
- Aulia, *Pelabuhan Laut Indonesia*, <https://id.scribd.com/document/348985392/Pelabuhan-Laut-Indonesia>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

- Benny Agus Setiono, 2010, *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1.
- Eddy Suryanto Soegoto, 2013, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelabuhan Di KTI Disinggahi Armada Perintis*, Majalah Ilmiah Unikom, Volume 7, Nomor. 1.
- F.D.C. Sudjatmiko, 1985, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Cendana Press.
- Henrikusgalih, *Pengaruh Adanya Pelabuhan Terhadap Kemajuan Ekonomi Suatu Negara*, <https://henrikusgalih.wordpress.com/2012/10/09/pengaruh-adanya-pelabuhan-terhadap-kemajuan-ekonomi-suatu-negara/> , diakses pada tanggal 28 September 2017.
- H.A. Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, Radja Grafindo Persada, Jakarta.
- Iswanto, 2016, *Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Intensitas Dan Aktivitas Suatu Tinjauan Empirik*, Bahari Jogja, Volume XIV, Nomor 23.
- Johny Ibrahim, 2010, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing.
- Kemenperin, *Menurunkan Waktu Tunggu*, <http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurunkan-Waktu-Tunggu>, diakses pada tanggal 30 September 2017.
- Laode Kamaludin, 2003, *Pembangunan Ekonomi Maritim*, Andi, Jakarta.
- Mudrajad Kuncoro, 2003, *Ekonomi Pembangunan: Teori, Masalah dan Kebijakan*, UPP AMP YKPN, Yogyakarta.
- Pelni, *Privatisasi dan Pasca Privatisasi*, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Surabaya.
- Pius Honggo Wijoyo, 2013, *Landasan Konseptual dan Perencanaan, Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan "Harbour Bay" Pulau Batam*, Jurnal Universitas Atmadjaya Yogyakarta.
- Referensi Kepelabuhanan, 2000, *Alat Bantu Navigasi*, Pelabuhan Indonesia, Jakarta.
- R.V. Martono, *Mengenal Konsep Tol Laut dalam Mengurangi Biaya Logistik Indonesia*. SWA Online, <Http://swa.co.id/swa/my-article/mengenal-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia>(24 September 2016), Diakses Tanggal 30 September 2017.
- Sapto Sardjono, 1991, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Simplex, Jakarta.

- Soedjono Kramadibrata, 1985, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung.
- Sondang P Siagian, 2002, *Kiat Meningkatkan Produktivitas Kerja*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Steffi Seline Ginting, *et.al*, 2016, *Menuju Good Governance dalam Pelaksanaan Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia (Studi Kasus Dwelling Time di 4 (empat) Pelabuhan Indonesia*, USU Law Jurnal, Volume 4, Nomor 3.
- Sulistyowati dan Sidharta, 2013, *Metode Penelitian Hukum (Konstelasi dan Refleksi)*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.
- The Centre For Advanced Maritime Studies, 1999, *Port State Control Course*, PT. Trimitra Konsulindotama, Jakarta.
- Wiwoho Soedjono, 1983, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Aid to Navigation*, Bina Aksara, Jakarta.
- Yaya Nindra Purwanto, Kompasiana, *Dampak Tol Laut Jokowi Bagi Industri Kapal Indonesia*, https://www.kompasiana.com/yayanindrapurwanto/dampak-tol-laut-jokowi-bagi-industri-kapal-indonesia_55b8841a397b61052093ab2c, diakses pada tanggal 30 September 2017.