

TRANSFORMASI PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

Desri Gunawan dan Glory Yolanda Yahya

Abstract

ASEAN Economic Community (MEA) makes an increase in intra-ASEAN trade, which requires excellent trade facilities. The main trade facility between countries is the port. Tanjung Priok is the main and largest port of Indonesia, how is readiness of this port in MEA. This research method using qualitative with data collection techniques from the literature and analysis of this research explanatory is to describe a phenomenon with actual facts that occur in the field and then analyze it. Result of this research is transformation of port Tanjung Priok to be effective and efficient such as INAPORTNET as Supporting the Implementation of National Single Window (NSW), Application of EDI (Electronic Data Interchange) System as Single Document at Tanjung Priok Port, implementing Information Communication Technology (ICT) system, Port Modernization, Improving the Quality of Human Resources and Establishing New Priok Port. Conclusion of this research is that port of Tanjung Priok must be maintained and developed in order to remain the main port of Indonesia and upgraded to the International Hub Port.

Keywords: Tanjung Priok Port, Trade Facility, ASEAN Economic Community (AEC)

I. Pendahuluan

Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) mulai di terapkan pada 31 Desember 2015 menjadi babak baru bagi regionalisme Asia Tenggara, walaupun masih dianggap prematur. Kesepakatan Indonesia dengan negara-negara

ASEAN di Bangkok pada 1995, bahwa pelabuhan masuk dalam komponen transportasi angkutan laut dalam kompetisi MEA khususnya untuk penekanan biaya logistik nasional. Salah satu tujuan MEA 2015 yang ingin dicapai adalah menjadikan ASEAN sebagai negara-negara dengan aliran bebas barang, bebas jasa, bebas investasi, bebas tenaga kerja terdidik, dan bebas modal (*single market and production base*) (biskom, 2015).

Berbagai upaya telah dilakukan untuk meningkatkan fasilitas transportasi dan layanan logistik, meningkatkan keterhubungan dan keterkaitan infrastruktur transportasi, multimoda, memfasilitasi jalur perhubungan secara terpadu, serta meliberalisasi lebih jauh sektor pelabuhan laut atau bandara untuk merealisasikan potensi kawasan perdagangan bebas ASEAN secara penuh, dan meningkatkan daya tarik ASEAN sebagai kawasan produksi tunggal dan investasi serta mempersempit terjadinya kesenjangan pembangunan (The ASEAN Secretariat, 2015). Dalam konteks liberalisasi, idealnya setiap negara ASEAN harus bisa menurunkan seluruh hambatan di bidang bisnis logistik, meliputi pajak, tarif, sekaligus hambatan yang sifatnya non tarif termasuk infrastruktur.

Dalam kegiatan perusahaan pelabuhan terdapat beberapa kegiatan dan fungsi kepelabuhan yaitu menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas atau trafik baik kapal, barang, dan penumpang, menjaga keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra atau antar moda (Gurning

& Hariadi, 2007) yang kegiatannya tidak menghasilkan produk yang berwujud fisik. Penilaian kinerja perusahaan didasarkan pada aspek kualitas jasa. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan agar dapat dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional.

Sebagai pelabuhan tersibuk, kinerja pelayanan Pelabuhan Tanjung Priok yang dikelola oleh PT. Pelindo II (Persero) tergolong masih rendah. Dampaknya adalah inefisiensi pelabuhan karena waktu tunggu pelayanan kapal dan barang (*dwellling time*) masih di atas empat hari atau rata-rata lima sampai tujuh hari, lamanya penumpukan barang di terminal bongkar muat yang menimbulkan beragam beban tarif (Pulo,2014), dan kemacetan sarana jalan menuju pelabuhan yang berdampak pada tingginya biaya logistik. Direktur Utama PT Pelindo II, R J Lino(Thresa Sandra, 2014) mengungkapkan tingginya biaya logisitik angkutan laut diakibatkan karena adanya ketidakpastian infrastruktur dan manajemen pelabuhan. Pemerintah seharusnya tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur, namun juga pada membenahan sisi manajemen pelabuhan. Pelabuhan Tanjung Priok tidak dapat beraktivitas dengan baik akibat fasilitas yang tersedia pada pelabuhan tersebut tidak sebanding dengan padatnya lalu lintas kapal yang bongkar muat di pelabuhan (Kramadibrata,1985).

Ketua Umum Dewan Pengurus Pusat *Indonesian National ShipownersAssociation* (INSA), Carmelita Hartoto (Lihhiati, 2012), kunci penurunan biaya logistik pada sektor

angkutan laut ada di pelabuhan. Buruknya fasilitas pelabuhan kontainer dan kargo general seperti lapangan penumpukan, dermaga dan alat bongkar muat yang terbatas, akses keluar masuk pelabuhan, hingga masalah buruh dan kenaikan tarif menjadi sumber utama mahal biaya logistik. Perlunya pengoptimalan pelayanan pada pelabuhan yang menangani ekspor-impor, yaitu salah satunya pelabuhan Tanjung Priok.

Selain pembenahan dan penambahan infrastruktur, perlu diperhatikan juga sirkulasi barang dari sejak kapal sandar di dermaga hingga keluar pintu pelabuhan (*dwelling time*). Karena saat ini *dwelling time* pelabuhan, untuk pengurusan administratif, bea cukai bisa sampai 6 hari. Hal ini tertinggal dibandingkan dengan negara-negara lain di Asia Tenggara. Thailand misalnya, hanya membutuhkan waktu 5 hari, Malaysia 4 hari dan Singapura 1,1 hari. Maka untuk bisa bersaing dalam ekonomi global dan liberalisasi serta integrasi jasa logistik ASEAN 2015, diperlukan percepatan pelayanan, khususnya *dwelling time* bisa diperpendek sekitar 3-4 hari. Dampak pembenahan infrastruktur dan efisiensi waktu dapat memangkas biaya logistik sebesar 10% dari sebelumnya yang mencapai 17-18%.

Pelabuhan priok berperan penting sebagai pengelola, penyedia jasa pelayanan, dan operator rantai logistik pelabuhan di Indonesia. Kecepatan, efektifitas dan efisien menjadi prioritas utama dalam melayani para pengguna jasa pelabuhan. Oleh karena itu, pergerakan harus lebih cepat,

efektif, efisien, dan profesional dalam melayani kebutuhan para pelanggan atau pengguna jasa kepelabuhanan karena itu pelabuhan priok dihadapkan pada adanya tantangan liberalisasi perdagangan MEA yang bertujuan untuk menjadikan negara-negara ASEAN sebagai negara yang bebas aliran arus barang dan jasa.

Keberhasilan dalam perdagangan global dapat tercapai apabila sebuah perusahaan dan atau negara memiliki kemampuan untuk bergerak melewati lintas batas dengan cepat, andal, dan murah. Wakil Ketua Komite Tetap Intermoda dan Logistik, Anwar Satta mengungkapkan dengan mengantisipasi liberalisasi dan integrasi ASEAN, pemerintah harus segera bekerja sama dengan pelabuhan priok dengan mengadopsi kebijakan fasilitasi perdagangan untuk melakukan pembenahan dan penambahan infrastruktur. Infrastruktur yang ada saat ini masih rendah dan belum cukup mampu menghadapi aktivitas logistik yang cukup tinggi di pelabuhan. Kendala infrastruktur ini yang menyebabkan mahalnya biaya logistik sehingga komoditi ekspor masih sulit bersaing di pasar global.

Fasilitasi perdagangan sebagai salah satu komponen utama dalam roda perekonomian Indonesia salah satu faktor kunci pembangunan ekonomi dari suatu negara dan melibatkan bagaimana prosedur yang mengatur pergerakan barang dan jasa internasional dapat ditingkatkan sehingga lebih efisien. Hal ini tergantung pada pengurangan biaya umum perdagangan, yang mempertimbangkan biaya

transaksi, tarif, transportasi dan waktu (Kang Jong Woo, 2016). Diadopsinya fasilitasi perdagangan secara signifikan, nantinya akan berdampak terhadap pembenahan dan penataan layanan kepelabuhan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dirumuskan pertanyaan sebagai berikut: *Bagaimana Pelabuhan Priok menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA)?*

II. Tinjauan Pustaka

Pelabuhan merupakan bagian terbesar dari pembahasan fasilitas perdagangan. Isu pokok dalam fasilitas perdagangan yaitu penyederhanaan dan harmonisasi prosedur perdagangan internasional antara lain kegiatan, praktik dan formalitas yang terlibat dalam mengumpulkan, menyajikan, komunikasi dan pengolahan data. Taneja, John S. Wilson, Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki (Wilson and Otsuki, 2003) dalam *Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact*, menyatakan pemerintah di negara berkembang memiliki keterbatasan anggaran untuk fasilitasi perdagangan. Pemerintah di fokuskan pada jumlah anggaran yang terbatas dengan melakukan modernisasi infrastruktur pelabuhan, perbaikan ekonomi, dan harmonisasi regulasi. Mereka menggunakan empat indikator sebagai tolak ukur dari upaya fasilitasi perdagangan.

Pertama, efisiensi pelabuhan yang dirancang untuk mengukur kualitas infrastruktur dari pelabuhan dan bandara. Kedua, bea cukai untuk mengukur besarnya biaya langsung

serta transparansi administrasi kepabeanan dan penyeberangan ke wilayah perbatasan. Ketiga, regulasi dirancang untuk mengukur pendekatan ekonomi. Keempat, penggunaan E-bisnis untuk mengukur sejauh mana diperlukannya infrastuktur dalam negeri seperti telekomunikasi yang menggunakan informasi jaringan untuk meningkatkan efisiensi dan kegiatan ekonomi.

Berdasarkan 4 (empat) indikator tersebut kemudian Wilson menganalisis melalui metode *the econometric model*, yaitu dengan *the gravity model analysis*, dalam model ini yang digunakan variabel ekonomi utama dari model gravitasi seperti *Gross National Produk* (GNP) dan jarak geografis antara negara pengimpor dan negara pengekspor (negara anggota APEC). Melalui analisis ini diharapkan dapat memberikan informasi yang lebih besar tentang langkah – langkah dalam pelaksanaan fasilitasi perdagangan, baik untuk ekonomi negara tertentu atau untuk seluruh wilayah APEC.

Dampak positif dari fasilitasi perdagangan dikemukakan oleh Michael Fangman dalam *The Economic Impact of Trade Facilitation*, terlihat pada prosedur kepabeanan semakin baik dan sederhana serta secara signifikan memiliki dampak positif bagi arus perdagangan. Temuan Fangman sejumlah besar negara berkembang berhasil meningkatkan pendapatan pemerintah melalui penerapan program modernisasi kepabeanan sehingga menghasilkan efisiensi dalam pajak perdagangan. Pergerakan lalu lintas barang yang mendapatkan fasilitas yang baik memberikan dampak positif

pada kemampuan negara untuk menarik investor asing dan partisipasi secara lebih baik pada rantai produksi (Engman, 2005).

Sejalan dengan temuan Fangman, Departemen Kerjasama Ekonomi dan Perdagangan Luar Negeri Australia dan Cina mengungkapkan fasilitasi perdagangan memiliki dampak positif bagi sistem kepabeanan. Kepentingan untuk memperkenalkan teknologi informasi kepada administrasi kepabeanan, menunjukkan bahwa perpindahan dokumentasi ke media elektronik untuk perdagangan akan menghasilkan penghematan biaya sebesar 1,5-15 persen dari biaya impor. Kemudian diikuti oleh temuan Hertel , Walmsley dan Itakura (Hertel, Walmsley dan Itakura, 2014), perbaikan ekonomi akan meningkatkan arus perdagangan antara negara-negara dan mengalir ke seluruh dunia. Dengan mempercepat prosedur bea cukai, prosedur menjadi lebih transparan dan akan sangat memberatkan bagi banyak perusahaan kecil dan menengah di negara-negara berkembang, termasuk negara-negara yang daratannya sulit untuk diakses oleh rute perdagangan.

Penelitian mengenai fasilitasi perdagangan juga dilakukan oleh Ratih Permatarani Yunindita (Yunindita, 2004) dengan mengambil judul Indonesia Dalam Ekonomi Politik Fasilitasi Perdagangan Menuju Pelabuhan Internasional. Studi kasus: PT. Pelindo III (Persero) Surabaya. Dalam temuan penelitiannya dengan menggunakan analisis model gravitasi, fasilitasi perdagangan dimaksudkan agar PT. Pelindo III

(Persero) dapat melakukan tindakan berupa pembenahan untuk mengurangi dan mencegah adanya ancaman berupa kerugian yang lebih besar serta bersiap diri untuk menghadapi tantangan dalam sektor logistik. Terutama logistik nasional sebagai akibat dan meningkatkan perdagangan yang merupakan tujuan agar industri logistik nasional dapat melakukan penyesuaian sesuai dengan standar internasional. Standar kebijakan penerapan fasilitasi perdagangan tersebut hanya sesuai dengan perjanjian WTO yang dilaksanakan melalui tahapan – tahapan yaitu konsep *Single Window*, solusi IT (EDI), standardisasi prosedur (elektronik) serta penyederhanaan prosedur (*authorized economic operator* – AEO).

Adapun kapasitas pemerintah yang memiliki kewenangan dalam fasilitasi perdagangan yaitu Kementerian Perdagangan (aspek distribusi, pergudangan, dan pengangkutan), Kementerian Keuangan (kepabeaan, perpajakan, asuransi, perbankan), Kementerian Komunikasi dan Informasi (telekomunikasi, perposan, kurir), Kementerian BUMN (pengaturan BUMN bidang pengelola infrastruktur, logistik, dan penyedia jasa logistik), Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) (dalam hal pendirian perusahaan dan investasi), Kementerian Pertanian, Kementerian Perindustrian, Kementerian PU (desain dan pembangunan infrastruktur), Kementerian ESDM (aspek komoditas strategis, ekspor dan impor), Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (aspek pengembangan pariwisata).

Oleh karena itu, dapat disimpulkan fasilitas perdagangan mencakup adanya penyederhanaan dari serangkaian proses mengenai perpindahan arus barang yang meliputi transportasi, bea cukai, dan transparansi serta adanya harmonisasi terhadap standar yang terdapat pada perdagangan global yang dikonversikan dengan kebijakan domestik untuk mencapai kemudahan dalam melakukan perpindahan barang tersebut. Khusus bagi negara yang melakukan kegiatan ekspor impor sebaiknya menerapkan aturan dan standar yang telah ditetapkan di fasilitasi perdagangan. Hal ini dirasa perlu karena fasilitasi perdagangan bertujuan untuk mencegah terjadinya ancaman berupa hambatan yang ditimbulkan dalam proses pergerakan barang. Untuk pengimplementasian fasilitasi perdagangan ini perlu dipersiapkan dukungan dari pihak pemerintah sebagai regulator melalui kewenangan otorita pelabuhan dan PT. Pelindo II (Persero) sebagai operator jasa kepelabuhan agar dapat berpartisipasi dan memanfaatkan fasilitasi perdagangan dengan baik.

III. Metode Penelitian

Penulis menggunakan metode kualitatif dalam penelitian ini, dengan sumber data yaitu sumber kepustakaan dengan mengumpulkan data – data dan informasi melalui buku, jurnal, artikel, majalah, surat kabar, serta situs internet. Sumber lain adalah data – data dari Pelabuhan priok, studi kasus yang dikeluarkan oleh berbagai organisasi

internasional misalnya WTO dan Bank Dunia, rekomendasi, dan kompilasi untuk mendapatkan informasi yang lebih akurat. Metode Analisis Data yaitu secara eksplanatoris yaitu menggambarkan suatu fenomena dengan fakta – fakta aktual yang terjadi di lapangan kemudian menganalisisnya dengan menggunakan landasan konseptual yang telah dipilih sehingga dapat menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Setelah itu, penulis akan menjelaskan secara objektif menurut data dan fakta yang tersedia. Dan yang terakhir dengan menarik kesimpulan.

IV. Pembahasan

A. Kondisi Pelabuhan Tanjung Priok

Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta merupakan pelabuhan internasional terbesar dan tersibuk di Indonesia. Sebagai pelabuhan utama, Pelabuhan Tanjung Priok masih terus memelihara, mengembangkan, dan dapat mempertahankan fungsi *logistic center* kawasan untuk meningkatkan daya saing industri dalam perdagangan internasional dan iklim investasi. Selain itu Pelabuhan Tanjung Priok merupakan simpul utama konektivitas ekonomi nasional dengan internasional.

Dengan meningkatnya volume bongkar muat peti kemas dalam tiga tahun terakhir di Pelabuhan Tanjung Priok dan diberlakukannya MEA, tidak lantas membuat manajemen IPC berpuas diri, karena infrastruktur Pelabuhan Tanjung Priok masih tertinggal jauh bila dibandingkan dengan pelabuhan

internasional yang berada di negara lain. Kelemahan pelabuhan di Indonesia terletak pada kuantitas dan kualitas infrastruktur dan suprastruktur. Pada umumnya, Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia memiliki kedalaman kolam yang dangkal, panjang dermaga pun relatif pendek dan fasilitas kepelabuhanan termasuk alat bongkar muat yang terbatas dan perlu peremajaan.

Fasilitas pelabuhan sangat mempengaruhi aktifitas dan kinerja pelabuhan yang mencakup kegiatan bongkar muat barang ke dalam container atau gudang berupa alat-alat berat untuk mengangkut dan menyusun barang seperti forklift, crane dan lain-lain, serta tempat untuk menampung barang seperti gudang, lapangan pelabuhan, panjang dermaga, dan alur kolam kedalaman laut untuk dapat menampung kapal-kapal besar (Gultom 2007). Untuk itu diperlukan identifikasi permasalahan Pelabuhan Tanjung Priok meliputi kondisi infrastruktur pelabuhan antara lain (Arnita, 2014).

- a) Kedalaman alur pelayaran Pelabuhan Tanjung Priok yang dangkal yaitu 10-14 meter dan sering terjadi sedimentasi setiap saat.
- b) Kedalaman kolam Pelabuhan Tanjung Priok bervariasi pada tiap terminal peti kemasnya dan memiliki kedalaman kolam yang dangkal dan sering terjadi sedimentasi. Kolam pelabuhan adalah bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang mempunyai kedalaman yang diisyaratkan, kolam pelabuhan berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya

kapal. Adapun fungsi kolam pelabuhan adalah untuk menampung kapal dalam melakukan *berth time* (waktu sandar) selama dalam pelabuhan, agar kapal dapat dengan mudah melakukan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang. Luas kolam Pelabuhan Tanjung Priok 424 ha (termasuk area pelabuhan dan breakwater) dengan kedalaman berkisar 12 sampai 14 meter dengan kedalaman terdalam 14 m itu berada pada terminal JICT 1 dan Terminal Peti Kemas Koja. Sedangkan untuk dermaga, Pelabuhan Tanjung Priok secara keseluruhan mencapai 12 522 m dan memiliki panjang *breakwater* 8 456 m. Kedalaman kolam di Pelabuhan Tanjung Priok hanya 12 sampai 14 meter dengan kemampuan kapasitas sekitar 5 000 TEUs.

Sementara, kondisi suprastruktur pelabuhan priok antara lain:

- a) Terbatasnya fasilitas gudang sehingga pembongkaran barang cenderung *truck losing* dengan gudang yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Priok seluas 180.367 m² dan berkapasitas 26,53 ton/m³ (Dephub 2007);
- b) Banyak pengusaha yang menjadikan pelabuhan sebagai gudang sementara sebagai tempat penyimpanan barang karena tidak memiliki *warehouse*, dan biaya penyimpanan container di Tanjung Priok tergolong murah Rp 22.500/hari pada tahun 2013. (Menteri Keuangan Chatib Basri dalam Bisnis Indonesia, Juli 2013);

- c) Banyak importir yang menyimpan barang lebih lama dan berdampak pada kapasitas pelabuhan yang tidak memadai dan arus container yang keluar dari Pelabuhan Tanjung Priok terhambat akibatnya terjadi penumpukan barang di Pelabuhan Tanjung Priok (Dirut Informasi Kepabeanan dan Cukai Susiwijono dalam <http://economy.okezone.com> 2014);
- d) Tingkat pemakaian lapangan penumpukan peti kemas sering berada di atas ambang batas 70 persen, akibatnya Pelabuhan Tanjung Priok sering terancam stagnasi dan tidak terdapat lagi cukup ruang untuk pengembangan wilayah pelabuhan dalam menyediakan ruang distribusi barang dan lapangan penumpukan. Menurut data IPC 2012 bahwa arus container yang keluar masuk di pelabuhan Tanjung Priok, mengalami peningkatan setiap tahun, yaitu : Tahun 2011; 5,6 juta TEUs, Tahun 2012; 6,4 Juta TEUs, dengan luas container yard 152,33 ha sehingga kapasitas tampungan (throughput) container yard adalah 360,96 TEUs. Kapasitas maksimum pelabuhan Tanjung Priok hanya mampu menampung 7 juta TEUs per tahun.
- e) Berdasarkan fakta yang didukung oleh tingkat isian lapangan penumpukan (YOR), jumlah arus container yang keluar masuk sudah melebihi 100%, dampak yang terjadi akibat kelebihan kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok adalah terjadi kongesti (kemacetan) di Pelabuhan Tanjung Priok (Ketua Komite Tetap Pelaku dan Penyedia Jasa

Logistik Kadin Irwan Ardi Hasman dalam <http://indosmex.wordpress.com> 2014);

- f) Sering terjadi kemacetan yang disebabkan karena tidak ada akses jalan darat langsung dari menuju Pelabuhan Tanjung Priok sehingga sering terjadi kemacetan panjang dari dalam pelabuhan sampai jalan raya Cakung Cilincing Raya, Jakarta Utara terutama pada hari-hari ekspor yaitu hari Kamis, Jum'at dan Sabtu; sarana jalan raya yang rusak berlubang sehingga memerlukan waktu 5 hingga 10 jam; pembangunan infrastruktur jalan raya yang sedang berlangsung di sekitar Pelabuhan Tanjung Priok; tidak adanya

tempat tunggu truk sebelum masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok. Dari hasil studi yang dilakukan oleh LAPI ITB tahun 2011, 70 persen volume kendaraan berat yang menuju Pelabuhan Tanjung Priok berasal dari arah timur Jakarta, termasuk yang berasal dari kawasan industri di koridor Bekasi-Cikampek (Susantono 2013);

- g) Minimnya jumlah peralatan bongkar muat yang memadai, seperti *quaycontainer crane*, *shore crane* atau *harbour crane* yang mengakibatkan kegiatan bongkar muat tidak efektif dan efisien sehingga menghambat kecepatan perkembangan volume barang peti kemas;
- h) Tingkat penyelesaian dokumen (*clearance*) surat perintah pengeluaran barang (SPBB) oleh instansi Bea dan Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok masih rendah, pemilik harus menunggu 4 hari hingga mendapatkan SPBB. Total waktu

yang dibutuhkan kegiatan pemeriksaan fisik dilokasi behandle memerlukan waktu 4-6 hari untuk mendapatkan petugas pemeriksaan dan pencarian peti kemas yang diproses behandle memerlukan waktu rata-rata 3 – 5 hari. Total waktu yang dibutuhkan agar barang kategori jalur merah sejak barang tiba hingga keluar rata-rata membutuhkan waktu 10-14 hari disebabkan antara lain karena pemeriksaan bea cukai yang masih lama untuk barang impor yang masuk jalur merah dan belum optimalnya pemanfaatan layanan 24 jam setiap hari dalam pengurusan ekspor dan impor;

- i) Lemahnya koordinasi dan sinkronisasi program diantara pihak-pihak instansi pelaksana kegiatan pelabuhan antara IPC, Adpel, Bea Cukai dan Badan Karantina.

B. Transformasi Pelabuhan Priok

Transformasi di pelabuhan priok, yang paling menggeliat di berapa tahun belakangan adalah upaya untuk menjadikan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia. Dalam rangka menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan penghubung berstatus internasional (*hub port*) dengan target volume kontainer 8 juta TEUs (*twenty feet equivalent units*). Direktur Pengembangan dan Komersial PT Pelindo II Saptono (Pelindo, 2015) mengatakan saat ini sebagian pelabuhan yang dikelola oleh perseroannya sudah memberikan layanan 24 jam, tetapi masih bersifat parsial. Peningkatan produktivitas pelabuhan juga dilakukan dengan

memasang peralatan crane dalam rangka mempercepat kegiatan bongkar muat peti kemas di lingkungan pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo II.

1. INAPORTNET Sebagai Pendukung Pelaksanaan *National Single Window* (NSW) (Pelindo II, 2015)

Pelabuhan Tanjung Priuk adalah lokasi tahap uji coba awal implementasi INSW oleh tim Persiapan NSW pada 19 November 2007 (INSW, 2015). Untuk tahapan uji coba ini, GA yang dilibatkan yakni Direktorat Jenderal dan Bea Cukai (DJBC) dan Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM). Pada tahapan ini hanya meliputi 10 (sepuluh) perusahaan importir jalur prioritas (MITA Prioritas) yang mengimpor komoditas makanan, minuman, dan obat. Sistem yang diujicobakan untuk melakukan integrasi data melalui Portal INSW hanya mencakup sistem NSW impor, yaitu meliputi inhouse – system SAP Impor di KPU Tanjung Priok (DJBC) dan sistem layanan e – BPOM di BPOM. Hal ini merupakan langkah awal untuk mulai menerapkan sistem NSW secara bertahap di seluruh Indonesia.

Kemudian, pada tanggal 17 Desember 2007, Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan dan Menteri Perhubungan dan Tim Persiapan NSW Indonesia secara resmi melakukan peresmian “Implementasi Tahap Kesatu Sistem NSW di Indonesia” dan sekaligus melakukan peluncuran “Official Website dan Portal Indonesia NSW” sebagai gerbang utama

sistem layanan publik yang terintegrasi secara elektronik, yang menyediakan fasilitas untuk pelayanan seluruh kegiatan yang terkait dengan ekspor dan impor. GA yang dilibatkan adalah Kantor Pelayanan Utama (KPU) DJBC Tanjung Priok, dan 4 GA Perizinan (Badan POM, Ditjen Perdagangan Luar Negeri, Badan Karantina Pertanian dan Pusat Karantina Ikan). Pelaku usaha yang ditetapkan sebagai pengguna sistem adalah seluruh IJP (sebanyak 100 Perusahaan IJP). Sistem yang di uji cobakan dengan melakukan pengiriman data perizinan secara elektronik melalui webservice dari inhouse-system 4 GA (sistem InaTrade, e-BPOM, Sikawan, Sipusra, Sister Karoline) ke Portal NSW dan dari Portal NSW meneruskan ke inhouse-system KPU Tanjung Priok (SAP-Import), proses otomatisasi validasi, filtering dan analyzing point di Portal NSW untuk mengecek dokumen PIB dan dokumen perizinan, dan pemrosesan perizinan elektronik pada customs-clearance (SAP-Import) dan pengiriman respons elektronik melalui Portal NSW. Pada tahap ini, sistem NSW impor yang sudah digabungkan dengan Portal INSW hanya diberlakukan di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

Selang 5 tahun kemudian, Pada tanggal 22 Juni 2012 telah dibuat Nota Kesepahaman antara PT. Pelindo II dengan Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tipe A Pelabuhan Tanjung Priok, Kantor Syahbandar Kelas Utama Pelabuhan Tanjung Priok, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I Tanjung Priok, Balai Besar Karantina Pertanian Tanjung Priok, Balai Karantina Ikan,

Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan Kelas I Jakarta II serta Kantor Imigrasi Kelas I Tanjung Priok. Penerapan sistem InaportNet oleh PT Pelindo II dilakukan agar memudahkan kegiatan para pelaku logistik di Pelabuhan Tanjung Priok dan pelabuhan lain yang dikelola Pelindo II.

Inaportnet ini merupakan sistem layanan tunggal yang mengintegrasikan layanan kebutuhan administrasi perkapalan di seluruh instansi terkait di pelabuhan. Sistem ini akan dilaksanakan di bawah koordinasi Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok demi kelancaran arus barang dan kinerja pelayanan ekspor impor. Sistem Inaportnet ini akan mempercepat implementasi NSW di Indonesia dan mendorong kelancaran arus barang serta kinerja pelayanan ekspor dan impor (*flow of goods*), mengintegrasikan antara sistem kepabeanan dengan sistem kepelabuhan. Dalam hal ini data yang dipertukarkan melalui portal INSW adalah data cargo manifest (*inward/outward*) dan release approval (SPPB/ PE) (dari DJBC) serta data *discharge list/ loading list* dan *gate in/ gate out list* dari pihak pengelola pelabuhan. Lebih jauh lagi, sistem ini menjadi salah satu persiapan menuju *Asean SingleWindow* (ASW). Penggunaan sistem Inaportnet merupakan teknologi informasi yang terintegrasi dengan sistem yang dimiliki pemerintah dan mampu meningkatkan pelayanan di pelabuhan, termasuk di kinerja pelayanan kapal. Diharapkan dengan hadirnya InaportNet ini dapat berjalan seiring dengan TradeNet dan PortNet yang

merupakan bagian dari NSW serta dapat menurunkan biaya logistik 10 persen.

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) mengklaim dengan penerapan Inaportnet sebagai pendukung pelaksanaan layanan satu pintu (NSW/*national single window*) mampu mempercepat proses kegiatan di pelabuhan Tanjung Priok. Sebagaimana data SK Dirjen Perhubungan Laut Keputusan Ditjen Perhubungan Laut Kemenhub No 008/41/9/DJPL-13, tanggal 24 Juni 2013 tentang Uji Coba Penerapan Inaportnet Pelayanan Kapal Domestik di Pelabuhan Tanjung Priok, disebutkan kegiatan di pelabuhan semakin cepat dengan penerapan Inaportnet, dimana segala kegiatan baik perizinan dilakukan secara *online* yang menekan kapasitas bertemu secara langsung dengan petugas dan lebih mempersingkat waktu. Jika kegiatan di pelabuhan biasanya bisa memerlukan waktu sehari-hari, maka dengan Inaportnet ini pun dijanjikan hanya dengan hitungan jam saja. Berikut adalah tahapan kegiatan beserta waktu yang diperlukan untuk melakukan segala aktifitas di pelabuhan dengan Inaportnet yang lebih efektif dan efisien.

Saat Kapal Masuk (Tambat), Paling lama 1 X 24 jam sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut nasional menyampaikan RKSP (PKK) ke *in-house system* Sea Cukai dan Inaportnet, kemudian Sea Cukai menyampaikan respon dengan nomor dan tanggal BC. 1.0 ke Inaportnet paling lama 1 (satu) jam sejak RKSP (PKK) diterima. Dalam waktu paling lama 12 (dua belas) jam sebelum kapal tiba, perusahaan

angkutan laut nasional menyampaikan PSAO dan data Bay Plan dan Manifest ke Inaportnet. Lalu masing-masing instansi memproses Form PSAO dari Perusahaan Angkutan Laut melalui Inaportnet dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) Secara simultan (paralel) dilaksanakan oleh instansi tersebut dibawah ini :
 - Penetapan izin *Free Pratique* Kantor Kesehatan Pelabuhan paling lama 5 jam sejak PSAD diterima,
 - Penetapan izin Balai Besar Karantina Pertanian (Karantina Hewan dan Karantina Tumbuhan) paling lama 5 jam sejak PSAD diterima,
 - Penetapan izin karantina ikan paling lama 5 jam sejak PSAD diterima,
 - Penetapan izin imigrasi (entry permit) paling lama 5 jam sejak PSAD diterima,
 - Surat pengawasan bongkar muat barang berbahaya dari Administrator Pelabuhan paling lama 5 jam sejak PSAD diterima apabila kapal tersebut bermuatan barang berbahaya.
- b) Penetapan untuk lokasi tambat dan waktu pemanduan serta penundaan oleh PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok paling lama 1 jam sejak perizinan diterbitkan oleh masing-masing instansi, serta data manifest telah diterima dari perusahaan angkutan laut nasional,
- c) Penerbitan Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG) oleh Administrator Pelabuhan paling lama 1 jam sejak penetapan lokasi dan sudah mendapatkan Clearance in.

- d) Penerbitan Surat Perintah Kerja (SPK) pelaksanaan pemanduan, penundaan dan penambatan oleh PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok paling lama 1/2 jam setelah SPOG terbit.
- e) Penerbitan Be 1.1 oleh Bea Cukai paling lama 1 jam sebelum bongkar muat dilaksanakan.

Kapal Pindah atau Shifting, Paling lama 4 Jam sebelum kapal bergerak, perusahaan angkutan laut nasional menyampaikan Form PSAD ke Inaportnet.Administrator Pelabuhan dan PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok memproses Form PSAD dari perusahaan angkutan laut nasional melalui Inaportnet sebagai berikut:

- a) Penetapan lokasi pindah, waktu pemanduan dan penundaan oleh PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok paling lama 1 jam sejak PSAD diterima,
- b) Penerbitan SPOG oleh Administrator Pelabuhan paling lama 1 jam sejak penetapan lokasi,
- c) Penerbitan SPK pemanduan, penundaan dan penambatan oleh PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok paling lama 1/2 jam sejak SPOG diterbitkan.

Perpanjangan Masa Tambat, Paling lama 4 jam sebelum selesai masa tambat, perusahaan angkutan laut nasional menyampaikan PSAD perpanjangan masa tambat ke Inaportnet.PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok menetapkan perpanjangan masa tambat paling lama 1 jam sejak PSAD perpanjangan diterima.

Kapal Keluar, Paling lama 6 jam sebelum kapal keluar perusahaan angkutan laut nasional menyampaikan Form PSAD ke Inaportnet. Dan masing-masing instansi memproses Form PSAD melalui Inaportnet sebagai berikut:

- a) Secara simultan (parallel) dilaksanakan oleh instansi sebagai berikut :
 - Penerbitan surat izin kesehatan berlayar dari Kantor Kesehatan Pelabuhan paling lama 1 jam sejak PSAD diterima,
 - Penerbitan (exit permit) crew list oleh Imigrasi paling lama 1 jam sejak PSAD diterima.
- b) Paling lama 1 jam sejak selesai kegiatan muat, perusahaan angkutan laut nasional menyampaikan data Outward Manifest ke Inaportnet,
- c) Penerbitan Nomor BC 1.1 Outward Manifest oleh Sea Cukai paling lama 1 jam sejak kegiatan muat dilaksanakan,
- d) Penerbitan Surat Persetujuan Serlayar (SPS) oleh Administrator Pelabuhan paling lama 1 jam setelah penerbitan izin BC 1.1 ditetapkan,
- e) Penetapan waktu pemanduan kapal keluar oleh PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok paling lama 1 jam sejak SPB diterbitkan,
- f) Penerbitan Surat Perintah Kerja (SPK) pemanduan dan penundaan kapal keluar oleh PT. Pelindo II CabangTanjung Priok paling lama 1/2 jam sejak penetapan SPB diterbitkan.

Pembatalan, Paling lama 2 jam sebelum waktu pelayanan yang telah ditetapkan, perusahaan angkutan laut menyampaikan PSAD pembatalan/perubahan ke Inaportnet. PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok menetapkan permintaan/perubahan waktu pelayanan paling lambat 1 jam sejak PSAD pembatalan/perubahan diterima.

Inaportnet juga direncanakan dapat berintegrasi dengan *Indonesia LogisticCommunity System* (ILCS) yang saat ini, sistemnya sedang dikembangkan bersama PT Telkom. Saat ini, semua sudah bisa dilakukan secara online, mulai dari membeli barang, transfer dana, atau pembayaran online. ILCS dirancang sebagai layanan *business-to-business* (B2B) antar pelaku usaha logistik dan menyediakan switching untuk *one gate payment system* bagi seluruh kegiatan logistik di Indonesia yang menyediakan layanan *port community system*, *domestic manifest*, dan *tracking and tracing system*. Layanan ini, dalam jangka pendek akan memudahkan kegiatan para pelaku logistik di pelabuhan Tanjung Priok dan pelabuhan lainnya yang dikelola Pelindo II. Penggunaan teknologi informasi yang didukung dengan integrasi sistem antar instansi pemerintah akan meningkatkan efisiensi layanan pelabuhan termasuk di dalam kinerja pelayanan kapal. Mengingat kapal merupakan sarana pengangkut yang tidak terpisahkan dari percepatan arus barang.

2. Penerapan SISTEM EDI (*Electronic Data Interchange*) sebagai *Single Document* di Pelabuhan Tanjung Priok (Pelindo II, 2012)

Electronic Data Interchange (EDI) merupakan sebuah proses transaksi dokumen dapat dilakukan secara otomatis, sehingga dapat berlangsung cepat dan hemat biaya. Hadirnya sistem ini diharapkan dapat tercapai suatu transparansi dalam proses transaksi dokumen. Tanjung Priok adalah salah satu pelabuhan laut yang telah memanfaatkan sistem EDI. Penerapan dimulai tanggal 9 Februari 2004 lalu, penerapan sistem EDI Kepelabuhanan secara mandatory meliputi Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP), Rencana Penambatan Kapal (RPK), Operation Plan (UP) dan Bay Plan Bongkar, serta penerapan Sistem Uang Jaminan (UPER) dengan pola perhitungan nota tagihan jasa kapal. Sasaran penerapan Sistem EDI untuk mewujudkan keterpaduan sistem dan standarisasi dokumen yang mengarah kepada *Single Document* dalam pelayanan. Seperti, dokumen Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang dipergunakan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok dan Administrator Pelabuhan telah digabungkan menjadi dokumen Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) yang terdapat di dalam sistem kepabeanan (Direktorat Jenderal Bea & Cukai).

Demikian pula sebaliknya Bea dan Cukai sepakat untuk mempergunakan Database Master Kapal yang dimiliki dan dipergunakan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok sebagai Acuan/referensi pada proses sistem kepabeanan untuk

dokumen RKSP dan Manifest. Jumlah dokumen yang dipertukarkan dalam Sistem EDI-PPKB sebanyak 12 dokumen terdiri dari 2 dokumen terkait dengan Kepabeanan; 6 dokumen bidang Kepelabuhanan dan 4 dokumen bidang pemerintahan (Ditjenla/Adpel). Dari 12 dokumen tersebut baru 4 dokumen yang telah beroperasi secara mandatory. Dalam pembangunan Sistem EDI-PPKB ini, dimulai pada tahun 2000 sampai tahun 2001, kemudian dilanjutkan dengan uji coba dan implementasinya sejak 2002 hingga saat ini, mengikutsertakan instansi pemerintah dan mitra pengguna jasa pelabuhan yang terkait dalam pelayanan jasa kapal dan barang di pelabuhan.

Penerapan Sistem EDI-PPKB secara mandatory baru dapat diberlakukan tahun 2004. Pertama, karena harus melakukan penataan berkaitan dengan adanya kesiapan sarana dan prasarana sistem terutama yang menyangkut hardware dan jaringan komunikasi data baik dari instansi pemerintah maupun pengguna jasa pelabuhan. Pada umumnya pengguna jasa belum memiliki perangkat sistem sendiri sehingga perlu waktu untuk mempersiapkan “Warung EDI” sebagai sarana penunjang bagi yang belum memiliki sistem EDI sendiri /In-House System. Kedua, perubahan sistem dan prosedur dari pola manual ke EDI, membutuhkan waktu untuk disosialisasikan/penyuluhan kepada para pelaksana dilapangan, guna memahami perubahan cara kerja, berikut dengan uji coba dan perbaikan software aplikasinya sesuai dengan sistem dan prosedur baru hingga benar-benar

siap dioperasikan. Ketiga, persiapan sarana pendukung lainnya diluar aspek teknis dan operasional yang berkaitan dengan aspek hukum/legalitas, mengingat Sistem EDI penggunaan kertas, cap dan tanda tangan dapat diminimalkan sehingga perlu adanya kesepakatan bersama (MoU), Nota Kesepakatan atau Trading Parthnership Agreement (TPA).

Penerapan Sistem EDI-PPKB di pelabuhan akan berjalan baik dan optimal apabila adanya dukungan dan komitmen bersama dari seluruh pengguna jasa kepelabuhanan dan semua pihak terkait di pelabuhan, keterbukaan/transparansi data/informasi yang digunakan dalam pelayanan kapal dan barang. Disamping disiplin dan taat azas para pelaksana dilapangan sangat dituntut dalam keterpaduan sistem dan standarisasi dokumen. Melalui Sistem EDI ini, efektivitas akan keakuratan dokumen-dokumen pendukung yang menjadi acuan dalam pelaksanaan pelayanan kapal sekaligus akan memudahkan perencanaan kegiatan bongkar muat barang dipelabuhan. Diharapkan dengan penggunaan sistem EDI akan meningkatkan pelayanan dokumen kapal dan barang sebagai upaya untuk meningkatkan pelayanan (*level of service*) dan penyederhanaan sistem dan prosedur serta birokrasi.

Penerapan dan penggunaan Sistem EDI sudah merupakan tuntutan global perdagangan yang menggunakan angkutan laut dalam upaya untuk meningkatkan daya saing perdagangan Indonesia di pasar global. Jumlah pengguna jasa

yang telah tercatat dalam penggunaan Sistem EDI yakni : 185 Perusahaan Pelayaran dari 289 Perusahaan Pelayaran yang terdaftar; 14 Perusahaan Bongkar Muat/TO; Terminal Petikemas dan DUKS/Pelabuhan Khusus : PT. Jakarta International Container Terminal, PT. Multi Terminal Indonesia, Terminal Petikemas Koja, Bogasari, Pertamina Perkapalan, PT. Sindulang seluruhnya telah bergabung menggunakan Sistem Edi di Pelabuhan Tanjung Priok. Guna mendukung implementasi Sistem ini, Saat ini Cabang Pelabuhan Tanjung Priok telah menandatangani MoU dan Nota dengan DPC Insa Jaya tanggal 22 Nopember 2000 dan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II dengan Dirjen Bea dan Cukai pada tanggal 31 Maret 2003. Dimana Nota Kesepalatan tersebut sebagai acuan, landasan dan melaksanakan penerapan sistem EDI di lapangan.

Dengan mengimplementasikan EDI, sejumlah keuntungan strategis antara lain siklus perdagangan yang lebih cepat, kemampuan mengadopsi proses bisnis baru seperti teknik manufakturing just-in-time, dan kemampuan untuk memenangkan kompetisi bisnis atau mempertahankan pelanggan lama akan mengarah pada peningkatan efisiensi bisnis. Di samping juga bertambahnya kemampuan untuk merespon ketatnya persaingan pasar dan pesaing-pesaing baru yang sangat kompetitif. Keuntungan operasional yang dapat dinikmati antara lain adalah pengurangan biaya kertas, pengiriman, pengadaan barang dan proses manual; memperbaiki cash flow perusahaan; dan pengurangan tingkat

kesalahan sekaligus peningkatan keamanan. Di sisi lain, implementasi EDI juga memberikan keuntungan dengan meningkatkan citra perusahaan, memperbaiki daya saing, dan meningkatkan hubungan dagang perusahaan yang sudah ada. Keuntungan-keuntungan strategis, operasional dan peluang yang diperoleh oleh perusahaan-perusahaan multinasional tersebut, ternyata juga mengundang minat negara dalam rangka penyelenggaraan negara secara lebih efisien. Tidak heran bila kemudian Ditjen BC juga melirik untuk menerapkan di lingkungannya.

3. Pengembangan sistem ICT

Pelindo melakukan gebrakan baru dengan modernisasi dan revitalisasi pelabuhan. Salah satu langkah nyata yang dilakukannya, adalah menerapkan sistem *Information Communication Technology* (ICT) berbasis web secara online di seluruh cabang Pelindo. Lewat ICT ini, mengklaim seluruh tahapan pelayanan, mulai dari permintaan, perencanaan, pelaksanaan, monitoring hingga sistem pembayaran dapat direncanakan dan dikontrol melalui suatu sistem yang terintegrasi. Manfaat utama sistem ICT yang bekerjasama dengan PT Telkom adalah memangkas ongkos logistik yang tinggi dan bisa memonitor keberadaan barang. Karena selama ini, sistem tracking masih dilakukan sendiri-sendiri dan belum terintegrasi sehingga menyulitkan para pemain untuk memonitor sampai dimana aliran barangnya. Dengan terdapatnya sistem terintegrasi online akan mempermudah

akses bila ingin memesan barang atau yang lainnya. Hal ini adalah jawaban Pelindo terhadap tuntutan untuk memangkas biaya logistik yang tinggi dan distribusi barang. Langkah ini dinilai akan mendatangkan nilai ekonomis yang jauh lebih mahal karena mampu meningkatkan efisiensi, mengurangi waktu tunggu dan biaya mahal bongkar muat kapal. Selama ini, waktu tunggu barang (*dwelling time*) di pelabuhan Indonesia tergolong lama. Di Tanjung Priok, barang yang sampai ke pelabuhan hingga dapat keluar lagi dari pelabuhan memerlukan waktu 5,5 hari.

4. Modernisasi Pelabuhan

Selain mengembangkan *platform online*, Pelindo saat ini juga tengah meremajakan alat – alatnya di pelabuhan. Produktivitas yang semakin baik akan menekan tarif barang sehingga diharapkan volume perdagangan dapat makin meningkat. Dengan demikian, peran pelabuhan sebagai pengumpan dan pengumpul makin terlihat, dengan dampak meningkatnya produktivitas di pelabuhan. Memperbaiki produktivitas seperti kerja 24 jam, ICT, prosedur yang tidak berbelit akan memberikan dampak yang baik dalam pelayanan di pelabuhan, sehingga kapasitas infrastruktur akan bertambah.

5. Peningkatkan Mutu SDM

Transformasi Pelindo menuju perusahaan berkelas internasional tidak hanya berhenti dengan pengembangan

penerapan teknologi tinggi dan pembenahan infrastruktur sarana dan prasarana pelabuhan. Karena masih ada indikator lain yang harus dicapai, diantaranya adalah peningkatan mutu SDM. Karena, pembenahan sarana dan prasarana infrastruktur tanpa diimbangi kualitas mutu SDM. Peningkatan mutu sumber daya manusia (SDM) Pelindo menjadi kunci utama menggerakkan roda perusahaan. Maka menyadari transformasi tidak bisa dipisahkan dengan pengembangan SDM menuju tenaga profesional. Cara ini sudah dilakukan perusahaan dengan mengirim pelatihan karyawannya ke berbagai tempat, baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

6. Dibentuknya *New Priok Port*

Lahir dari adanya sebuah keyakinan besar bahwa *New Priok Port* akan mampu menciptakan pola kerja serta kualitas pelayanan kepelabuhanan secara fleksibel, cepat dan berfokus pada penekanan biaya operasi. Pergerakan barang akan bergerak lebih cepat, efektif dan efisien dalam melayani kebutuhan para pelanggan atau pengguna jasa kepelabuhanan, semakin singkat waktu yang diperlukan dalam memproses layanan kepelabuhanan, semakin rendah pula biaya yang harus dikeluarkan. Pola komunikasi dilakukan secara intensif diantara pelaku usaha dan asosiasi pengguna jasa pelabuhan untuk senantiasa menjalankan program modernisasi dan efisiensi layanan jasa kepelabuhan.

Untuk investornya sendiri berasal dari konsorsium PT Pelabuhan Socah Madura dan *Port Authority of Singapore Authority*; PT Pelindo II (Persero); PT Pelindo IV (Persero); PT Pelayaran Bintang Putih dan Maersk Line; Konsorsium Hutchison Port Indonesia, Cosco, Brilliant; Konsorsium PT Pelindo I (Persero), *International Container Terminal Services* (ICTSI) Filipina, dan PT SRC; lalu Konsorsium Nusantara Infrastructure, Mitsui, dan Evergreen Line. Dana pembangunan proyek ini berasal dari pinjaman berupa kredit dari Bank BNI dan Bank Mandiri sebesar Rp 4 triliun kepada PT Pelindo II. Kemudian, PT. Pelindo II juga telah menerbitkan obligasi global (global bond) perdana senilai total US\$ 1,6 miliar atau setara dengan Rp 20,8 triliun yang berasal yang diperoleh dari 245 investor. Sekitar Rp 8 triliun di antaranya digunakan untuk penyelesaian proyek pelabuhan Kalibaru (New Priok), sedangkan sisanya digunakan untuk modernisasi pelabuhan.

Semua itu dapat terwujud tidak hanya dengan komitmen dari manajemen dan karyawan di lingkungan PT Pelindo II, melainkan harus sinergi dengan instansi terkait lainnya dan regulasi yang mendukung. Konon, Singapura berhasil membangun negaranya menjadi maju dan modern, salah satunya berkat aktivitas pelabuhannya yang unggul. Demi mempercepat kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia melalui perputaran roda ekonomi di pelabuhan. Dengan demikian, pelabuhan sebagai pintu gerbang

meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, bahkan pada saatnya nanti menjadi pintu gerbang ekonomi dunia.

V. Kesimpulan

Sebagai pelabuhan utama, Pelabuhan Tanjung Priok terus menerus masih dipelihara dan dikembangkan agar tetap dapat mempertahankan fungsinya selaku *logistic center* kawasan untuk meningkatkan daya saing industri dalam perdagangan internasional dan iklim investasi. Pelabuhan Tanjung Priok juga merupakan simpul utama konektivitas ekonomi nasional dengan internasional. Hal ini terlihat dari tingkat arus kunjungan kapal baik itu rute dalam negeri maupun rute luar negeri yang terus meningkat yang datang ke Pelabuhan Tanjung Priok. Jumlah kontainer yang juga terus meningkat selama periode 2000 sampai 2012 juga disertai dengan penurunan tingkat transshipment untuk melakukan aktifitas bongkar muat di pelabuhan asing yang terus menerus menurun persentasenya selama periode 2008 sampai dengan 2011.

Pelabuhan Tanjung Priok sejak mula dibangun pada masa zaman penjajahan Belanda sampai dengan tahun 2011, belum pernah mengalami pengembangan pembangunan wilayah. Hal ini sudah menjadi kelemahan bagi Pelabuhan Tanjung yang terus menerus mengalami peningkatan jumlah kapal dan kontainer, karena Pelabuhan Tanjung Priok akhirnya mengalami kongesti akibat kapasitas pelabuhan yang sudah di atas ambang batas dan juga berakibat dengan

kinerja operasional lainnya di Pelabuhan Tanjung Priok. Sementara itu Pelabuhan Tanjung Priok meskipun sebagai pelabuhan internasional dan mengalami perkembangan arus ekspor-impor dan barang antar pulau meningkat terus setiap tahun, akan tetapi memiliki fasilitas infrastruktur dan suprastruktur yang terbatas.

Untuk meningkatkan daya saing Indonesia, khususnya Pelabuhan Tanjung Priok dapat dilakukan melalui efisiensi pelabuhan. Perbaikan dan modernisasi pelabuhan diyakini mampu menghilangkan ketergantungan pada pelabuhan negara lain dan kelak dapat menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai international hub port.

Referensi

- Devi Arnita, 2014 *Strategi Pelabuhan Tanjung Priok sebagai Internasional Hub Port : Studi Banding dengan Pelabuhan Singapura*, Institut Pertanian Bogor (IPB), Bogor.
- Engman, Michael, *The Economic Impact of Trade Facilitation*, dilihat pada 5 Mei 2018 dari https://www.researchgate.net/publication/5206091_The_Economic_Impact_of_Trade_Facilitation
- Hertel, T. Walmsley, dan K. Itakura, 2014, *Dynamic Effect of the "New Age" Free Trade Agreement between Japan and Singapore*, Journal of Economic Intergration 16(4),
- J. S. Wilson, C. L. Mann and T. Otsuki, 2003, *Trade Facilitation and Economic Development: A New*

Approach to Quantifying the Impac”, The World Bank Economic Review, Vol. 17, No. 3 (2003).

Kang, Jong Woo, 2016, *Regional: Support for Trade Facilitation*, dilihat pada 13 Januari 2018 dari <https://www.adb.org/projects/48249-001/main>

Lihhiati, 2012, *Jelang Integrasi Logistik ASEAN 25 Pelabuhan Perlu di Restorasi*, dilihat pada 23 Oktober 2017 dari <http://www.neraca.co.id/article/17566/jelang-integrasi-logistik-asean-25-pelabuhan-perlu-direstorasi>

PT. Pelindo II (Persero), 2013, Annual Report IPC 2012, dilihat pada 5 Juli 2017 dari http://www.indonesiaport.co.id/download/annual_report_2012.pdf

PT. Pelindo II (Persero), 2015, Annual Report IPC 2014, dilihat pada 5 Juli 2017 dari http://www.indonesiaport.co.id/download/FINAL%20AR%20IPC%202014_Rev24Juli15.pdf

Pulo, 2014, *Kinerja Pelayanan Pelabuhan Tanjung Priok*, dilihat pada 6 maret 2016 dari <http://www.emaritim.com/2015/03/kinerja-pelayanan-pelabuhan-tanjung.html>

Ratih Permatarani Yunindita, 2004, *Ekonomi Politik Fasilitas Perdagangan Menuju Pelabuhan Internasional. Studi kasus: PT. Pelindo III (Persero)*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

The ASEAN Secretariat, 2015, *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*, Public Outreach and Civil Society Division, Jakarta.

Unknown, 2015, *Pacu Daya Saing TI Hadapi MEA 2015*, dilihat pada 19 September 2016 dari <http://www.biskom.web.id/2014/05/30/pacu-daya-saing-ti-hadapi-mea-2015.bwi>

Unknown, 2015, Pelindo II Klaim Inaportnet Percepat Birokrasi Di Pelabuhan, dilihat pada 14 Mei 2016 dari https://www.ipotnews.com/m/article.php?jdl=Pelindo_II_Klaim_Inaportnet_Percepat_Birokrasi_Di_Pelabuhan&level2=&level3=&level4=topnews&id=1411027&urlImage

Thresa Sandra, 2014, *Biaya Logistik Angkutan Tinggi Akibat Ketidakpastian Infrastruktur dan Manajemen*, dilihat pada 6 maret 2016 dari <http://www.beritasatu.com/nasional/234318-pelindo-biaya-logistik-angkutan-laut-tinggi-akibat-ketidakpastian-infrastruktur-dan-manajemen.html>

Unknown, 2015, *Pemerintah Akan Memberlakukan NSW Secara Penuh*, dilihat pada 14 Maret 2015 dari http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/berita_detail/124