

PERMASALAHAN DALAM AKTIVITAS PELABUHAN DI INDONESIA

Oleh: Tedy Herdian, S.Kom, M.M.

Deputy Port Facility Security Officer | TPK Koja

Dosen | Institut Transportasi dan Logistik Trisakti

Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, dengan jumlah pulau sebanyak 17.508. Jarak antarpulau tersebut tentunya memerlukan konektivitas pendukung untuk menunjang stabilitas perekonomian bangsa secara merata.

Berdasarkan data Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Indonesia memiliki luas wilayah 5,180,053 km² dengan luas daratan 1,922,570 km² (37.11%) dan luas perairan 3,257,483 km² (62.89%). Data tersebut jelas memperlihatkan bahwa sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari perairan. Melihat hal tersebut, konektivitas sangat diperlukan mengingat kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar adalah perairan.

Konektivitas antarpulau di Indonesia salah satunya ditunjang dengan ketersediaan pelabuhan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelabuhan: tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pengertian kepelabuhanan yaitu 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 transportasi.

Fungsi pelabuhan di Indonesia menjadi sangat penting seiring dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor, karena pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu dalam aktivitas perdagangan. Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya adalah untuk memfasilitasi pemindahan barang antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) serta menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.



Aktivitas Bongkar Muat Barang di Pelabuhan yang Dikelola Pelindo II

Sumber: <https://www.topbusiness.id>

Menurut Lestariono, pelabuhan laut mempunyai kedudukan yang strategis bagi pertumbuhan ekonomi dari suatu negara, mengingat:

- 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) 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.

Permasalahan dalam Aktivitas Pelabuhan

Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhanan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan, dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan ditunjang oleh beberapa prasarana, di antaranya: dermaga, terminal, gudang, lapangan penimbunan, navigasi dan telekomunikasi, peralatan bongkar muat, dan perkantoran (Nasution, 2004).

Beberapa permasalahan dalam aktivitas di pelabuhan di antaranya:

1. *Dwelling time* dan *waiting time*

Dwelling time merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan. Terdapat tiga proses utama yang terjadi saat *dwelling time* di antaranya adalah *pre-clearance*, *customs-clearance* dan *post-clearance*. *Dwelling time* pada proses ekspor barang/petikemas terhitung lebih cepat dibandingkan kegiatan impor.

Waiting time adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau nol *waiting time*-nya maka kinerja bongkar muat di terminal/pelabuhan semakin baik. Sebaliknya, jika *waiting time*-nya semakin besar, maka akan berdampak pula pada kinerja terminal/pelabuhan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* di antaranya adalah ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan *trucking*, serta *lift on* dan *lift off* di lapangan penumpukan. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh *crane* di dermaga (<http://www.republika.co.id>).

2. *Demurrage*

Salah satu permasalahan yang terjadi di Pelabuhan Indonesia adalah adanya *demurrage*. *Demurrage* adalah batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*container yard*). Batas waktu untuk barang impor dihitung sejak proses bongkar peti kemas (*discharges*) dari sarana pengangkut/kapal hingga peti kemas keluar dari pintu pelabuhan (*get out*), sedangkan untuk barang ekspor, batas waktu pemakaian peti kemas dihitung mulai dari pintu masuk pelabuhan (*get in*) sampai peti kemas dimuat (*loading*) ke atas sarana pengangkut/kapal. Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama daripada waktu untuk berlayar (<http://www.beacukai.go.id>).

Free time demurrage diberikan kepada penyewa apabila dapat mengembalikan peti kemas yang sudah dalam keadaan kosong kepada pihak pelayaran (*shipping line*) selama berada dalam batas waktu yang diberikan, jika terlambat maka penyewa harus membayar denda kepada perusahaan pelayaran.

3. Peralatan penunjang aktivitas pelabuhan

Peralatan bongkar muat sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Permasalahan yang kerap terjadi adalah minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Hal tersebut menyebabkan keterlambatan

kapal yang bersandar di pelabuhan sehingga harga sewa yang dibayarkan oleh pihak ekspedisi akan lebih besar dan akan berdampak pada harga jual barang yang ditawarkan.

Permasalahan kekurangan peralatan seperti *crane* dan *forklift* masih terjadi di beberapa pelabuhan Indonesia, salah satunya di pelabuhan Nusantara Waingapu, Kabupaten Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur (NTT). Aktivitas bongkar muat di pelabuhan Waingapu untuk satu kapal peti kemas membutuhkan waktu dua sampai tiga hari, sementara kapal barang curah tanpa peti kemas membutuhkan waktu tiga hingga empat hari. Jika ada tambahan peralatan, maka waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat berpotensi dapat diselesaikan dalam waktu hanya satu hari (<http://www.nttonlinenow.com>).

4. Sumber Daya Manusia (SDM)

Meningkatnya kegiatan bongkar muat dan aktivitas perdagangan baik luar negeri maupun domestik berkorelasi dengan peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan agar semakin efektif dan efisien. Upaya meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan tersebut salah satunya ditunjang oleh ketersediaan SDM yang andal dan memiliki keterampilan teknis dalam kegiatan operasional pelabuhan.

Referensi:

- <http://www.beacukai.go.id/berita/mengenal-biaya-demurrage-saat-impor-dan-ekspor.htm/> diakses pada Senin, 25 Juli 2019, pukul 11.00 WIB
- <http://www.nttonlinenow.com/new-2016/2017/09/13/minimnya-alat-terlambatnya-bongkar-muat-di-pelabuhan-waingapu/> diakses pada Selasa, 30 Juli 2019, pukul 10.15 WIB
- <https://www.republika.co.id/berita/jurnalisme-warga/wacana/16/09/18/odop0u396-dwelling-time-dan-problematikanya> diakses pada Kamis, 25 Juli 2019, pukul 10.00 WIB
- <https://www.topbusiness.id> diakses pada Senin, 29 Juli 2019 pukul 11.00 WIB
- Lestariono, Adam. Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan, Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya, hlm. III-2
- Undang-Undang Republik Indonesia No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Nasution (2004). Manajemen Transportasi, <https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/8930/khirur%20fix.pdf?sequence=1&isAllowed=y> diakses pada Senin, 29 Juli 2019 pukul 10.00 WIB

**Isi artikel merupakan pemikiran penulis dan tidak selalu mencerminkan pemikiran atau pandangan resmi Supply Chain Indonesia.*