

SIMPLIFIKASI SISTEM DAN PROSEDUR DI PELABUHAN DAPAT MENGURANGI CELAH PENYIMPANGAN DAN EKONOMI BIAYA TINGGI

Oleh: Iswanto

Abstrak

Port as a gateway, interface and become links in and out of goods both regionally and internationally has a current density of services a very high, ranging from maintenance to come goings of ships, entry and exit of goods as well as the utilization of existing facilities at the port, either by means of compulsory and only when needed , from hardware and software. The density of the maintenance of this service requires a long bureaucratic and everything is almost in the form of a monopoly or near-monopoly at risk of fraud, since all service users want quick service, which is generally to avoid high-cost economy, the condition of this kind must be overcome to prepare the system and procedures either to eliminate the negative image of the harbor, m bureaucratic barriers, and can also be reached by entrepreneurs bureaucracy, by changing the mental attitude of bureaucrats to focus on the goals, improve the system of reward, so that the organization is performing well, along with a control strategy by using rules that detail well as using culture that can touch feeling and can change the minds of the organization, which eventually can strengthen new positive behavior, so that the direction the organization is clear and can achieve the expected goals.

Keywords : Port, Sistem and Procedure

Abstrak

Pelabuhan sebagai Gateway, interface dan menjadi link masuk keluar barang baik regional maupun internasional mempunyai kepadatan arus pelayanan jasa yang sangat tinggi, mulai dari pengurusan datang perangnya kapal, keluar masuknya barang maupun pemanfaatan sarana yang ada di pelabuhan, baik penggunaan sarana wajib maupun hanya bila membutuhkan, dari perangkat keras maupun lunak.

Kepadatan pengurusan pelayanan jasa ini membutuhkan birokrasi yang panjang dan semuanya hampir berupa monopoli atau mendekati monopoli yang beresiko terhadap penyelewengan, karena semua pengguna jasa menginginkan pelayanan cepat, yang secara umum untuk menghindari ekonomi biaya tinggi, kondisi semacam inilah harus diatasi dengan mempersiapkan system dan prosedur yang baik untuk menghilangkan citra negatif pelabuhan, meminimalkan hambatan birokrasi, dan juga dapat ditempuh dengan mewirasahkan birokrasi, dengan cara merubah sikap mental birokrat untuk memfokuskan pada tujuan, memperbaiki sistem rewardnya, agar organisasi berkinerja baik, disertai dengan strategi pengendalian dengan menggunakan aturan yang rinci serta menggunakan budaya yang dapat menyentuh perasaan dan dapat mengubah pikiran organisasi, yang akhirnya dapat memperkuat perilaku positif yang baru, sehingga arah organisasi jelas dan bisa mencapai tujuan yang diharapkan.

Kata kunci : pelabuhan, sistem dan prosedur

PENDAHULUAN

Perkembangan dunia angkutan laut saat ini telah didominasi oleh angkutan dengan sistem petikemas (Container) yang aktifitasnya sebagian besar melalui pelabuhan laut baik secara nasional maupun internasional. Sedangkan untuk sistem angkutan cargo hanya digunakan untuk pelabuhan untuk skala kecil atau pelabuhan yang tidak memiliki fasilitas bongkar muat petikemas. Untuk melayani jasa angkutan dipelabuhan telah diterbitkan sistem prosedur yang baku, namun praktek dari pelayanan masih sering terjadi penyimpangan sehingga sispro yang dibuat tidak maksimal pemanfaatannya.

Banyak pelabuhan di Indonesia saat ini yang sudah mempunyai alat bongkar muat untuk petikemas ini berarti sistem prosedur yang ada sudah dapat dimanfaatkan secara baik, namun prosedur yang ada tersebut karena kurangnya sumberdaya manusia baik mental maupun sepirtual maka masih sering terjadi adanya penyelewengan dari prosedur yang ada. Kondisi ini yang menyumbangkan andil lambatnya perkembangan pelabuhan di Indonesia. Saat ini untuk sistem dan prosedur keluarnya petikemas di pelabuhan sudah dibatasi waktunya lebih pendek dari waktu yang diberikan sebagaimana beberapa waktu yang lalu. Sehingga dweling time di pelabuhan semakin singkat, yang akibatnya apabila melebihi waktu yang telah ditentukan akan dikenakan tarif progresip yang sangat mahal, atau sampai 900% ini di pelabuhan tanjung Priok. Untuk menghindari masalah tersebut pemerintah sudah berupaya dengan mensosialisasikan permenhub No. 117 tahun 2015 agar para stake holder dapat memanfaatkan peraturan tersebut.

Sehubungan dengan hal tersebut penulis ingin memberikan pendapat mudah-mudahan bisa bermanfaat dikemudian hari yaitu Penyederhanaan sistem dan prosedur dalam pelayanan jasa di pelabuhan agar dapat mengurangi penyimpangan yang akhirnya bisa mengurangi ekonomi biaya tinggi. Permasalahan yang dihadapi sekarang adalah bahwa siapkah angkutan barang menggunakan angkutan laut utamanya angkutan dengan menggunakan petikemas dapat terhindar

dari perilaku menyebabkan ekonomi biaya tinggi?. Untuk membahas masalah ini sebagai acuan saja bahwa masih banyak permasalahan terjadi saat petikemas berproses seperti prosedur, administrasi, dokumen, yang menyebabkan lamanya petikemas berada di Pelabuhan. Kondisi ini tentunya perlu disiasati sejauhmana sispro yang ada dapat memperlancar kegiatan di pelabuhan.

Aktifitas yang berhubungan dengan masalah tersebut adalah kegiatan terhadap pelayanan kapal, pelayanan terhadap barang dan pelayanan rupa-rupa. Sebagai dasar dalam pembahasan masalah ini penulis menggunakan pendekatan literatur yang diambil dari buku-buku yang berhubungan dengan pelayanan jasa pelabuhan, studi kasus dari majalah, koran, yang akhir-akhir ini sedang hangat dibicarakan juga permasalahan beberapa waktu yang lalu yang masih relevan dibicarakan saat ini.

TINJAUAN TEORITIK

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Kata pelabuhan laut digunakan untuk pelabuhan yang menangani kapal-kapal laut.

Kegiatan pelayanan di Pelabuhan yang dilakukan ada 3 :

1. Pelayanan Kapal
2. Pelayanan Barang
3. Pelayanan rupa-rupa

Secara umum Pelabuhan mempunyai fungsi sebagai Gateway (pintu gerbang) Perdagangan dunia dan menjadi link (mata rantai) arus barang, jasa serta arus dokumen, disamping juga sebagai interface (penghubung) perdagangan dalam negeri yang berhubungan dengan kegiatan ekspor

dan impor. Indonesia yang mempunyai banyak pelabuhan dengan status gateway seperti Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Pelabuhan Belawan Medan dan masih banyak lagi yang jumlahnya ada 560 besar kecil, 110 dikelola PT (Persero) Pelindo bersifat komersial (Kepelabuhannan seri 11, 2000: 1) dari jumlah tersebut yang melayani kegiatan ekspor hanya kurang lebih 21 pelabuhan saja, sedang yang lain hanya menjadi feeder atau penghubung antar pelabuhan.

Dengan jumlah Pelabuhan tersebut dapat melakukan kegiatan ekspor, dan dengan berfungsinya sejumlah pelabuhan tersebut dapat digunakan sebagai pintu gerbang (gateway) yang dapat memacu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dengan konsekwensi harus mempersiapkan semua fasilitas yang diperlukan untuk setiap pelabuhan sesuai dengan kebutuhan pasar.

Dengan jumlah pelabuhan yang dapat langsung melakukan pengapalan keluar negeri (ekspor) berarti perlu adanya sarana dan prasaran baik alat maupun pelayanan administrasi dalam memberi kemudahan dalam pelaksanaan pengapalan di pelabuhan, ini berarti aktifitas pelabuhan tidak hanya bertumpu pada Pelabuhan yang besar tetapi juga pelabuhan feeder yang mempunyai kegiatan kurang padat.

Beberapa pelabuhan saat ini aktifitasnya sangat padat dengan masa dwelling time yang harus diperpendek sebagaimana dilansir Ketua Asosiasi Logistik Forwarder Indonesia Widiyanto dalam (Mingguan Maritim) bahwa paket tarip PM 117/2015 apabila dilaksanakan secara tegas, tiga hari masa inap kontainer impor harus terealisasi, sehingga dwelling time betul-betul bisa dipangkas dari 4,3 hari menjadi 4 hari. Kecepatan dalam pelayanan ini akan dapat mengurangi penyimpangan yang mungkin terjadi dalam pelayanan di Pelabuhan.

Dilain pihak pelabuhan yang kurang aktifitasnya harus didorong sebagai pelabuhan feder yang dapat menyangga pelabuhan besar, yang akhirnya dapat memberikan kontribusi dan dapat meningkatkan ekonomi daerah hinterlandnya dan tidak kalah penting bisa mengurangi ekonomi biaya

tinggi, karena untuk biaya perawatan, sumber daya manusia dan lainnya sangat tinggi.

Dengan semakin simpelnya pelayanan merupakan faktor yang dapat mengefisienkan fungsi pelabuhan, sehingga pelabuhan-pelabuhan di Indonesia akan lebih maju dan dapat menggerakkan kegiatan ekonomi secara nasional.

Tingkat pelayanan jasa pelabuhan di Indonesia saat ini secara umum masih rendah hal ini dapat diketahui bahwa isue dwelling time masih menjadi perbincangan di angkutan laut kita, belum ongkos angkut barang (freight) yang dilakukan oleh kapal untuk keluar maupun masuk Indonesia menjadi mahal, (30% biaya pelayaran adalah biaya untuk bongkar muat (Abas Salim, 2006:117) hal ini karena lambatnya kegiatan bongkar muat dan faktor tenaga kerja (TKBM) serta alat yang sudah tua yang sering macet, putus tali, atau factor lain yang dapat menghambat.

Pelayanan Jasa kapal

Dalam pelayanan jasa kapal ini dimulai dari jasa Labuh, Tambat, Pandu, Tunda, jasa ini selalu ada pada kegiatan kapal masuk di Pelabuhan kecuali Pandu dan Tunda bila dibutuhkan, atau memang wajib pandu dan tunda karena kondisi pelabuhan.

Untuk masuknya kapal ke perairan pelabuhan, disamping PT (Persero) Pelindo yang mempunyai otoritas dalam pelayanan kapal tetapi juga ditentukan oleh banyak instansi yang terkait seperti: bidang pengaturan, bidang perusahaan (Banu Santoso 1998:10)

Bidang Pengaturan

Bidang pengaturan di Pelabuhan meliputi: 1. Administrator Pelabuhan 2. Imigrasi

3 Bea dan Cukai 4. Dinas Kesehatan Pelabuhan 5. .Karantina Tumbuh-tumbuhan 6. Karantina Hewan 7. Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (POLRI)

Bidang Perusahaan

Bidang Pengusahaan meliputi 1. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia
2..Perusahaan

Pelayaran 3. EMKL 4. Koperasi TKBM. 5. Bank 6. PBM 7.
Assuransi

Kegiatan Pelayanan jasa kapal ini dapat di uraikan sebagai berikut:
(Protap Adpel Tanjung Emas 1994:1-5)

1. Berita Kedatangan Kapal

a. Dengan adanya Berita kedatangan kapal berupa (Master cable) yang diterima oleh stasiun Radio Pantai akan diteruskan kepada Perusahaan Pelayaran.

b. Perusahaan Pelayaran

1). Dengan adanya berita kedatangan Kapal ini 1 X 24 jam sebelum kapal tiba perusahaan pelayaran memberitahukan kepada instansi terkait

2) Mengajukan Permohonan fasilitas Pelabuhan dan lainnya yang berkaitan dengan aktifitas bongkar muat sesuai dengan kebutuhan masing-masing.

3) Mengadakan meeting dengan instansi terkait untuk keperluan tambat kapal.

2. Kapal Masuk di Perairan Pelabuhan

Kapal masuk ke palabuhan untuk ditempatkan pada posisi yang telah ditetapkan

sesuai dengan hasil meeting yang dilakukan dan apabila dibutuhkan masuknya kapal perlu di Pandu/Tunda telah disediakan oleh PT (Persero) Pelindo, sebagai penyedia jasa.

3. Kapal Tiba di Pelabuhan

Setelah kapal tiba di pelabuhan masing-masing instansi terkait sesuai dengan hasil

meeting melakukan aktifitas masing-masing seperti.

a. Tugas dari Syahbandar akan mengadakan pengawasan dan pengendalian

terhadap kapal dengan cara melakukan pemeriksaan dokumen kapal, meneliti fisik kapal. Hasil dari pemeriksaan ini dibutuhkan

untuk menentukan keluar tidaknya Surat Ijin Berlayar (SIB) untuk berlayar selanjutnya.

- b. Kesehatan Pelabuhan mengadakan pemeriksaan terhadap tanggung jawabnya
Keterangan Kesehatan Maritim (Marine Declaration of Health), Surat Tikus, (Deratting Certification), Daftar Anak Buah Kapal, Buku Kesehatan.
- c. Perusahaan Pelayaran melakukan pemeriksaan terhadap surat kapal yang mungkin habis masa berlakunya dan melakukan perpanjangan.
- d. Karantina Tumbuhan dan hewan
 - 1) Karantina Hewan
 - a). Mengadakan Pemeriksaan hewan, asalnya baik yang akan di bongkat
maupun yang akan dimuat
 - b). Memberi persetujuan, penolakan atau bahkan pemusnahan
 - c) Memberi surat kesehatan hewan.
 - 2) Karantina Tumbuhan
 - a). Mengadakan Pemeriksaan tumbuhan yang akan dibongkat/muat.
 - b). Mengadakan fumigasi, penolakan, pemusnahan,
 - c) Memberi surat pelepasan karantina tumbuhan.
- e. PT (Persero) Pelindo Menyediakan fasilitas jasa labuh, pandu, tunda, tambat, pelayanan air untuk kapal/minum, dan fasilitas lainnya.
- f. Kantor Imigrasi mengadakan pengawasan, penelitian dan pemeriksaan passport penumpang/awak dari luar negeri.
- g. Bea dan Cukai
 - 1). Menerima Pemberitahuan Umum (PU) setelah kapal tiba di Pelabuhan
 - 2). Memeriksa barang yang turun dari kapal untuk menghindari masuknya
barang illegal

3). Pemeriksaan fisik barang diatas kapal apabila diperlukan.

Pelayanan Jasa Barang

PT (Persero) Pelindo yang memiliki otoritas mengusahakan Pelabuhan melaku-

kan berbagai pelayanan terhadap kegiatan kapal setelah tambat, untuk melakukan kegiatan bongkar dan muat, penumpukan serta melakukan mengawasan dan pencatatan barang yang dibongkar atau dimuat. Dari kegiatan di pelabuhan untuk angkutan laut dengan kontainer saat ini yang menjadi isue nasional, dikarenakan lamanya kontainer berada di pelabuhan.

Jasa Bongkar Muat

Kegiatan pelayanan bongkar muat barang sejak dari kapal hingga saat menyerahkan kepada pemilik barang. Aktifitas yang dilakukan dalam bongkar muat (Raja Oloan SG dan E Hariyadi B. 2007:41)

- a. Stevedoring, yaitu kegiatan yang dilakukan sejak membongkar/memuat di palka kapal hingga melepas ganco di dermaga atau sebaliknya
- b. Corgodoring, yaitu menyusun barang sejak dari dermaga hingga ke gudang/ lapangan atau sebaliknya.
- c. Receiving/Delivery, yaitu pekerjaan menerima atau menyerahkan barang di pintu gudang lini I dari/ke atas truk atau sebaliknya.

Dalam melakukan kegiatan bongkar muat PT (Persero) Pelindo juga bekerja sama dengan Perusahaan Mongkar Muat (PBM) yang aktifitas operasionalnya sesuai petunjuk yang diberikan oleh yang berkompeten.

Perusahaan Bongkar Muat melakukan pengawasan terhadap kebersihan setelah

bongkar dengan koordinasi dengan PT (Persero) Pelindo, pemilik barang, atau yang memiliki urusan dokumen dengan instansi terkait untuk memasukkan atau mengeluarkan barang melalui pelabuhan.

Disamping itu juga lembaga survey seperti Sucofindo juga melakukan

survey terhadap barang-barang ekspor yang akan dikapalkan, Bea dan cukai mengadakan pemeriksaan dan pengawasan barang ekspor dan impor sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pelayanan Dermaga

Kegiatan yang dilakukan adalah Pelayanan penanganan barang di dermaga dan

aktifitasnya adalah mengatur kelancaran arus barang di dermaga.

Jasa Penumpukan

Kegiatannya adalah Pelayanan penumpukan barang di gudang sampai dengan dikeluarkan dari tempat penumpukan untuk dimuat ke kapal atau diserahkan kepada pemilik barang. Aktifitasnya sebagai berikut:

1. Menentukan ruang tempat penumpukan.
2. Mengatur penggunaan dan ketertiban ruang penumpukan
3. Meneliti kebenaran jumlah koli, ukuran, kondisi kemasan dan jenis barang yang keluar/masuk ke dan dari tempat penumpukan serta ukuran barang yang dibongkar muat.
4. Memungut dan menerima sewa penumpukan dan uang sewa dermaga sesuai ketentuan yang berlaku

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Kegiatan yang dilakukan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat antara lain:

- a. Menerima permohonan TKBM sesuai dengan format, dari PBM dengan melampirkan foto copy manifest
- b. Menyiapkan TKBM sesuai dengan pembagian giliran (gang) dan mengeluarkan SPK (surat Perintah Kerja)
- c. Bersama-sama dengan petugas PBM melakukan pengawasan demi kelancaran bongkar muat kapal.

Pelayanan rupa-rupa

Pelayanan rupa-rupa ini terdiri dari berbagai macam pelayanan seperti:

Jasa Persewaan alat-alat Pelabuhan

Jasa Persewaan alat ini bertujuan untuk menunjang kegiatan bongkar muat agar memenuhi sasaran yaitu : cepat dan tepat waktu, efisien dan tidak menimbulkan ekonomi biaya tinggi.

Fasilitas persewaan jasa alat tersebut antara lain 1. Forklift 2. Kran (darat, apung dan listrik) 3. Kapal Tunda 4. Motor Boat 5. Alat pemadam kebakaran.

Penyediaan air bersih dan telepon umum

Pelayanan air bersih yang bersumber dari Perusahaan Air Minum, Pelabuhan dan perusahaan swasta dan pelayanan telepon untuk umum sebagai alat komunikasi untuk memperlancar kegiatan yang ada di Pelabuhan

Penyediaan Listrik

Penyediaan listrik di pelabuhan sebagai alat untuk menunjang industri yang melalui a. sambungan tetap, b. sambungan sementara.

Pelayanan Jasa Lainnya

Disamping pelayanan yang bersifat langsung ada juga jasa pendukung yang memberikan pelayanan sehingga dapat menambah lancarnya kegiatan di pelabuhan jasa pendukung ini seperti :

1. Persewaan Tanah, Perairan dan Bangunan
2. Pas Pelabuhan
3. Imbalan Jasa alat-alat bongkar muat dan biaya administrasi

Kapal meninggalkan Pelabuhan

Kapal yang akan meninggalkan pelabuhan perlu pengecekan dokumen dokumen seperti:

1. Surat Kesehatan (Health Clearance) dengan meneliti buku kesehatan, daftar awak kapal, daftar penumpang
2. Pengawasan Bea dan Cukai saat akan meninggalkan pelabuhan
3. Imigrasi memberikan Immigration Clearance pada crew, list dan passport/seaman book tentunya bagi yang memiliki kompeten terhadap pelayaran.

4. Karantina Hewan dan Tumbuhan telah memberikan pelepasan atau surat Ke-

sehatan bagi hewan yang dibawanya

5. PT (Persero) Pelindo

Setelah semua kondisi kapal diteliti seperti lambung timbul, syarat kapal, muatan kapal, dan tidak adanya pelanggaran terhadap peraturan dan secara umum sudah tidak membahayakan maka segera melaporkan ke ADPEL.

6. Syahbandar

Mengadakan penelitian fisik Kapal, dokumen kapal, dan dokumen awak kapal dengan kelengkapan tersebut syahbandar akan memberikan Surat Ijin Berlayar (SIB) setelah instansi terkait memberikan clearance, dan Kapal dapat segera meninggalkan Pelabuhan dengan lancar, aman tertib, teratur, dan selamat.

Kegiatan dalam melayani kedatangan sebuah kapal akan menyita banyak waktu tenaga serta pemanfaatan fasilitas yang cukup besar dan prosedur pengurusannya melibatkan banyak instansi, apalagi kalau pengurusan kapal ini sampai jumlah yang banyak sepanjang waktu, sehingga ditinjau dari segi waktu bagi sumberdaya manusia memang sangat melelahkan

Tingginya trafik angkutan, aktifitas pelayanan, panjangnya urutan kegiatan, terbatas-nya sumberdaya baik jumlah maupun kemampuan maka sistem prosedur yang simpel akan memudahkan pelayanan dan terhindarnya penyimpangan-penyimpangan dilakukan oleh semua lini kegiatan yang kurang bertanggung jawab, sebagaimana pungutan-pungutan yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Yang menjadi masalah sekarang adalah bahwa perilaku yang salah (tidak terpuji) itu masih sering dilakukan oleh sumberdaya manusia (aparatur) yang seharusnya meniadakan atau menjauhkan dari perbuatan tersebut, sebagai contoh pada tahun 2007 yang dilansir oleh SKH Pembaharuan bahwa berbagai instansi yang berurusan di bidang pelayanan dan kepelabuhanan menjelma menjadi tempat yang sarat dengan manipulasi dan modus sogok-suap. Akibatnya, terpuruklah

reputasi pelayaran nasional ke titik nadir serta bahaya kecelakaan yang selalu mengancam pelayaran nasional setiap saat. Namun kegiatan yang keliru itu justru dipicu oleh para pengguna jasa yang merasa bahwa pelayanannya kurang cepat bahkan cenderung lambat dan dibuat-buat, sehingga pemikiran pengguna jasa lebih baik kehilangan uang tetapi pelayanan lebih baik sehingga bisa terhindar dari biaya ekonomi yang terlalu tinggi, permasalahan seperti ini juga datang dari ekportir ukiran batu dari imogiri bantul.

PEMBAHASAN

Untuk membahas lebih lanjut indikator permasalahan dan penyelesaiannya dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Simplifikasi Sistem dan Prosedur dapat meningkatkan daya saing.

Masalah dwelling time menjadi issue yang hangat dikalangan Pelabuhan khususnya Pelabuhan besar di Indonesia banyak penyebab lama waktu tunggu kontainer di Pelabuhan. Ada yang dikarenakan sistem dan prosedur yang panjang, ada yang memang sifat dan jenis isi kontainer, tetapi ada yang harus menggunakan jasa yang nota bene harus menggunakan uang (pelicin)

Pelabuhan sebagai pintu gerbang barang impor dengan sejumlah pelayanan yang harus dilalui sejak kapal masuk, (labuh, pandu, lambat tunda) aktifitas bongkar muat dan delivery sampai consignee, dengan simpelnya sistim dan prosedur akan dapat mengurangi ekonomi biaya tinggi karena kemungkinan adanya pungutan-pungutan yang tidak resmi bisa terhindarkan.

Hal ini terjadi karena barang impor yang masuk wilayah pabean rawan akan adanya pungutan tidak resmi yang akibatnya bisa menambah biaya produksi. Namun dengan simpelnya arus yang dilalui dan mudahnya pengurusan maka biaya produksi para produsen juga menjadi berkurang.

Berkurangnya biaya yang ditanggung para produsen berarti akan menjadi rendahnya harga hasil produksi, yang akumulasinya produk yang dihasilkan akan mampu bersaing dipasaran.

Karena apabila hasil produksi tidak mampu bersaing yang disebabkan biaya pelabuhan tinggi maka ada asumsi bahwa sistem prosedur pelabuhan di Indonesia dapat dibeli, ini akan berpengaruh keberbagai kebijakan seperti:

- a. Turunnya produktifitas bagi pengusaha dalam negeri yang dapat memacu pada kebangkrutan
- b. Tidak percayanya pemakai jasa terhadap proses penerapan keamanan dan ketertiban di pelabuhan yang semakin jauh dari harapan
- c. Pengembangan berupa investasi dibidang tersebut juga akan terhambat.

Pelayanan di pelabuhan dari berbagai instansi yang terkait seperti Adpel, Bea dan Cukai, imigrasi, Karantina, Kesehatan pelabuhan sebagaimana uraian diatas dengan simplifikasi sistem Porsedur akan dapat menyebabkan lancarnya arus birokrasi yang di lalui. Ini termasuk pelayanan kapal yang dalam kegiatan pindah muatan (transhipment) menjadi lebih lancar dan efisien.

Simpelnya sispro di lingkungan Pelabuhan akan menjadikan kegiatan, tata kerja yang dilakukan menjadi professional, yang akhirnya kinerja instansi terkait di pelabuhan akan memiliki budaya kerja yang baik. Terutama Adpel yang menjadi ujung tombak sekaligus unit organik dibidang keselamatan pelayaran. Demikian pula instansi lain mempunyai peluang yang sama, sehingga dapat berakibat para pengguna jasa menikmati kemudahan-kemudahan yang diberikan dalam pelayanan di Pelabuhan.

Akibat dari simpelnya sispro ini diharapkan harga barang dipasar menjadi stabil bahkan rendah terutama barang yang bahan bakunya bersumber dari impor. Bahan baku impor biasanya dikenakan bea masuk maka apabila nantinya hasil produksi di ekspor kembali maka harga barang dengan setatus reekspor akan menjadi lebih murah lagi

karena adanya restitusi (pengembalian) bea masuk kandungan barang impor tersebut.

Keadaan seperti ini perlu adanya keseragaman dalam memahami dan mengukur berbagai indikator untuk menuju kinerja pelabuhan yang lebih baik dan berlaku sama untuk semua pelabuhan termasuk yang terlibat didalamnya seperti, operator Pelabuhan, Adpel selaku pemerintah, masyarakat pengguna jasa, dan semua yang terlibat aktifitas di pelabuhan agar tidak menimbulkan perbedaan dalam penerapan sehari-hari di seluruh Pelabuhan di Indonesia

2. Citra Birokrasi di Pelabuhan

Perilaku sosial masyarakat sekarang sudah banyak yang luntur, empaty maupun

rasa persaudaraan diantara kita apalagi kalau kita belum mengenal sangat nampak sekali, sulitnya urusan yang harus dilakukan sehingga perlu direncanakan atau perlu banyak persiapan, kegiatan semacam ini nampak disemua lini masyarakat, mulai dari urusan mengurus Surat Ijin Mengemudi (SIM) sampai mengurus urusan yang bersifat bisnis diperlukan jasa bantuan hukum.

Hal ini menunjukkan bahwa hukum telah dianggap sebagai sarana atau komoditi yang dapat diperjual-belikan. Saat ini bahkan telah ada yang mengatakan ini budaya, walaupun kondisi seperti ini kalau dibiarkan akan menjadi preseden buruk bagi generasi yang akan datang, dan selanjutnya kalau kita akan mencari siapa yang menjadi sumber yang menyebabkan kondisi ini sangat sulit/tidak mudah karena dalam kegiatan ekonomi sering timbul karena ada yang minta dan ada yang menawarkan (supply dan demand) tanpa adanya dua faktor ini tidak mungkin akan terjadi.

Pelayanan kepada masyarakat baik bersifat sosial, kedinasan seharusnya dibuat aturan yang memudahkan masyarakat, bukan sebaliknya sulit, berbelit-belit bahkan bisa menghambat, namun dengan simpelnya sispro yang dimaknai sebagai pelayanan prima maka akan menjadikan citra birokrasi pelabuhan semakin baik dan profesioanal.

Untuk mengurus sesuatu dengan sispro yang simpel tidak lagi banyak meja yang harus dilalui, mulai dari mengurus barang yang akan di kapalkan sampai dengan mengurus masuknya kapal dipelabuhan untuk bisa tambat dan sebaliknya, dan pengurusan jasa-jasa lainnya, sehingga dengan lancarnya urusan tersebut akan dapat terhindarnya *dweling time* yang lama, waktu tunggu kapal di pelabuhan yang ujungnya akan dapat menghemat biaya-biaya karena kegiatan di pelabuhan.

Melestarikan sispro yang panjang dan berbelit-belit menurut pendapat (<http://news> Nurita) dapat menumbuhkan anti birokrasi yang dapat memunculkan KKN (Kolusi, Korupsi dan Nepotisme) di lingkungan Pelabuhan. Juga dibidang ekspor-impor yang disempurnakan menjadi National Single Window (NSW) tidak ada artinya, namun ini semua akan bisa diatasi dengan citra birokrasi yang prima yang dapat merubah mindset para birokrat yang terlibat dalam urusan di Pelabuhan. Implementasi NSW juga harus diikuti dengan pemantauan, dan sistem ini dapat menghilangkan kontak antar petugas di lapangan dengan pengusaha.

3. Monopoli berlindung dibawah birokrasi

Kemajuan Perusahaan Negara (BUMN) tidak hanya ditentukan oleh profesionalisme pegawai melainkan karena aspek monopoli yang dikemas dalam birokrasi, sehingga yang terjadi tanpa adanya persaingan namun dalam birokrasi terdapat proteksi peraturan dan aspek legalitasnya yang melindungi kegiatan BUMN. Sebagai contoh dalam aktifitasnya PT (Persero) Pelindo dalam menangani bongkar muat tidak melakukan sendiri tetapi dilakukan oleh perusahaan yang ada dibawah tanggung jawabnya (anak perusahaan), ini jelas dalam aktifitasnya akan sangat tergantung pada Pelindo yang mempunyai otoritas menyandarkan, memandu dan menunda kapal di pelabuhan. Disamping itu juga masih ada pengelolaan tanaga yang di karyakan TKBM (tenaga kerja bongkar muat) yang dikuasai oleh Koperasi TKBM, kondisi ini memang menguntungkan bagi PT (Persero) Pelindo,

selama birokrasinya simpel dan profesional dalam melaksanakan aktifitasnya.

4. Mewirauahakan Birokrasi di Pelabuhan

Memang sangat mudah untuk mengamati kekurangan-kekurangan yang dihadapi oleh siapa saja, tetapi menjadi tidak mudah ketika kita harus melakukan suatu tindakan nyata untuk memperbaikinya. Permasalahannya adalah apakah persoalan yang dihadapi sekarang semata kesalahan birokrasi? ataukah mungkin kesalahan sebenarnya justru terletak pada pundak kita semua.

Sebagaimana instansi lain, birokrasi masih akan menjadi sumber pembicaraan untuk waktu yang akan datang. Artinya baik kegiatan yang dilakukan dalam pelayanan kepada masyarakat sangat berhubungan dengan performance birokrasi. Perbaikan birokrasi menjadi salah satu prioritas karena masalah yang paling mendasar yang sebenarnya sudah menjadi pengetahuan publik selaku obyek dari birokrasi tersebut.

Birokrasi yang baik menuntut adanya kesejahteraan pelakunya, dimana saat ini masih jauh dari sempurna. Sehingga para birokrat saat ini untuk mensejahterakan nya harus berfikir secara sungguh-sungguh karena penghasilan atau gaji para tenaga kerja belum cukup untuk hidup layak di kota besar misalnya seperti Jakarta, Surabaya. belum lagi untuk kebutuhan rekreasi, pendidikan, kesehatan, tabungan di hari tua dan lain-lain.

Keadaan seperti ini dengan simpelnya sistem dan prosedur pelayanan yang ada harus dilakukan secara profesional dan responsif. Dan juga dapat saja dikatakan bahwa komitmen terhadap pelayanan publik merupakan tanggung jawab yang harus dilakukan oleh birokrasi yang tidak terlalu memikirkan reward karena kerja profesional tentunya mempunyai konsekwensi terhadap pendapatan (reward) para pelakunya.

Ketika disadari bahwa kita memerlukan birokrasi yang profesional, sehingga kita harus menyadari secara seksama untuk memperbaiki diri dan bersama dengan masyarakat untuk merumuskan strategi

dalam memperbaiki birokrasi tersebut, minimal memperbaiki sistim pendapatan yang disesuaikan dengan volume pekerjaan dan jumlah tenaga yang dibutuhkan atau dengan kata lain mewirausahakan berokrasi. Selanjutnya juga perlu dibuat mekanisme pengawasan dan umpan balik (*feed back*) dari masyarakat sebagai pihak pengguna jasa agar birokrasi tetap bekerja pada sistem dan prosedur yang telah ditentukan secara optimal. (Ferry Akbar 2006 Multiply.com).

5. Lima strategi merubah perilaku birokrasi

Dengan simpelnya sispro juga akan merubah cara kerja birokrasi yang sudah berjalan selama ini, dalam menghilangkan kebiasaan yang kurang baik karena adanya peluang penyimpang prosedur sangat komplek, berikut ini disampaikan pendapat (David Osborne dan Peter Plastrik: 44):

- a. Untuk mencapai tujuan (*goal*) yang telah ditetapkan dalam rangka pelayanan kepada pengguna jasa perlu menggunakan strategi inti dengan tiga pendekatan yaitu jelasnya tujuan yang akan dicapai, peran serta dan arah, sehingga tiap organisasi dapat memusatkan pada satu tujuan, yang akhirnya dapat berakibat pada terciptanya mekanisme baru yang dapat digunakan untuk merumuskan tujuan dan strategi selanjutnya
- b. Konsekuensi logis dari strategi diatas mengendaki meningkatnya insentif dimana pegawai harus taat dan tunduk pada aturan, karena inovasi hanya akan menyulitkan, status quo terus mendatangkan hadiah, pegawai dibayar sama tanpa memandang hasil, organisasi adalah monopoli atau medekati monopoli yang diisolasi, sehingga untuk mengubah itu semua dengan menciptakan konsekuensi atas kinerja yang dihasilkan, dimana pegawai akan bergantung pada pelanggan yang dilayani sebagai reward dan langkah terakhir dapat di-lakukan dengan sistem kontrak untuk menciptakan persaingan dalam organisasi.
- c. Sestrategi Pelanggan

Strategi ini akan memusatkan pada akuntabilitas organisasi yang tidak hanya

menekan organisasi tetapi untuk memperbaiki kinerja, dan dapat mengelola sumberdaya dengan baik, sehingga strategi ini dapat memberi kesan bahwa

peran pelanggan dapat menggantikan peran masyarakat.

d. Strategi Pengendalian (Kontrol)

Strategi ini secara signifikan mendorong turun kekuasaan pengambilan keputusan melalui hirarki, strategi ini menggeser bentuk pengendalian yang menggunakan aturan rinci, serta komando kepada misi bersama dan sistem yang menciptakan akuntabilitas kinerja.

e. Strategi budaya

Diharapkan dengan strategi budaya ini dapat memberikan wacana sumberdaya dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa karena dengan strategi ini diharapkan dapat menghilangkan kebiasaan-kebiasaan buruk, walaupun tidak bisa secara total, tetapi muncul kebiasaan baru yang lebih baik yang dapat menyentuh perasaan dan dapat mengubah pikiran organisasi, yang akhirnya dapat memperkuat perilaku baru, dengan membantu orang lain mengalihkan ikatan emosi, harapan, rasa takut, impian dan juga mampu membangun misi bersama mengenai masa depan.

PENUTUP

Setiap Instansi perlu memperhatikan kegiatan sumber daya yang bekerja, baik itu sumber daya manusia, dana dan materi yang kegiatannya menghendaki adanya efisiensi dan terhindar dari kebocoran-kebocoran, salah prosedur dan bertindak boros, sehingga tidak ada satu instansi pun yang membenarkan kegiatannya inefisiensi. Sebagaimana juga pelabuhan yang notabene menjual jasa kepada pelanggan, dengan sistem yang simpel akan dapat memberikan kontribusi yang positif kepada para pelanggannya, dengan norma pelayanan yang baku sesuai dengan pengetahuan serta keterampilan

sumber daya manusia dalam menggunakan sarana dan prasarana yang dimiliki, akhirnya bisa berakibat terhindarnya perilaku ekonomi biaya tinggi, naiknya daya saing produk yang didukung mewirausahakan birokrasi dalam melaksanakan pelayanan kepada masyarakat.

Untuk memeliharanya perilaku tersebut perlu adanya pelatihan serta penyuluhan secara kontinue sampai tercapainya tujuan yang diinginkan. Dengan melakukan ini kepada semua yang terkait dalam penyelenggaraan tersebut, maka akan jelas kinerjanya dan dapat dinilai apakah berakibat baik atau buruk atau masih biasa saja tanpa perubahan.

Sebagai kata akhir dari penutup ini lima strategi yang ada tersebut diatas perlu dijadikan acuan agar para birokrat dapat menempatkan pada posisi dan proporsinya masing-masing termasuk pengguna jasanya, dengan harapan semua pihak yang terlibat dalam aktifitas tersebut mempunyai etika bekerja yang baik yang akhirnya dapat menyumbangkan prestasinya pada negara.

Daftar Pustaka

Abbas Salim, HA SE, MA. 2006 *Manajemen Transportasi* edisi 8 PT Raja Grafindo Persada Jakarta.

Banu Santoso, 1998 *Port Terminal Operation* P3M Akademi Maritim Nasional Indonesia Semarang.

David Osborne dan Peter Plastrik. 2004 *Memangkas Birokrasi*, seri Manajemen strategi No 3 Penerbit PPM, Jakarta.

Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyarto, 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Cetakan pertama APE Publishing.

Dueling Time bisa kurang dari 4 Hari Migguan Maritim No. 885 Th. XVII edisi 29 Des 2015 – 4 Jan 2016

Jumlah Pelabuhan Dikurangi Menjadi 21 (Satoto Budi Copyright © Sinar Harapan 2003) Sinar Harapan 28 Maret 2007

PROTAP pelayanan Kegiatan Operasional angkutan perairan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran Tanjung Emas, Semarang 1994

Perilaku Negatif Petugas Pelabuhan Harus Diubah <http://news Nurita-Okezone.com> 17 Desember 2007

Referensi Kepelabuhanan Pengelolaan Pelabuhan dari aspek Pengaturan, Pelabuhan Indonesia 2000 Edisi Pertama seri 11