

**AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT
PPC/CDIE/DI REPORT PROCESSING FORM**

ENTER INFORMATION ONLY IF NOT INCLUDED ON COVER OR TITLE PAGE OF DOCUMENT

1. Project/Subproject Number

497-0357

2. Contract/Grant Number

497-C-00-98-00045-00

3. Publication Date

February 28, 2001

4. Document Title/Translated Title

Tinjauan Kebijaksanaan Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia (Indonesia Shipping and Port Sector Policy Review) (in Indonesian)

5. Author (s)

1. Richard Blankfeld
2. Don Fritz
3.

6. Contributing Organization (s)

Nathan/Checchi Joint Venture/PEG Project

7. Pagination

98

8. Report Number

PEG 88a

9. Sponsoring A.I.D. Office

ECG, USAID/Jakarta

10. Abstract (optional - 250 word limit)

Untuk melakukan perannya secara efektif dan konsisten dalam ekonomi nasional, sektor maritim harus memiliki (a) suatu sistem pelabuhan yang luas, hirarkis, dengan semua pelabuhan yang dirancang, dikembangkan dan dioperasikan dengan cara yang kondusif dalam melaksanakan peran-peran mereka masing-masing dalam hirarki secara penuh, efektif dan efisien; (b) industri jasa pelayaran yang sehat, bersaing dan beragam yang mengetahui semua sudut permintaan untuk jasa pengangkutan laut dan menjawab secara efektif dan efisien untuk memenuhi permintaan tersebut; dan (c) suatu sistem keselamatan maritim dan kendali perlindungan lingkungan maritim yang memastikan bahwa pelayaran domestik dan asing beroperasi dengan aman di seluruh perairan wilayah Indonesia, dan dengan cara yang tidak berlawanan mempengaruhi lingkungan laut.

11. Subject Keywords (optional)

1. Indonesia	4.
2. Shipping	5.
3. Seaports	6.

12. Supplementary Notes

13. Submitting Official

C. Stuart Callison, Chief of Party

14. Telephone Number

011-62-21-520-1047

15. Today's Date

September 20, 2002

.....DO NOT write below this line.....

16. DOCID

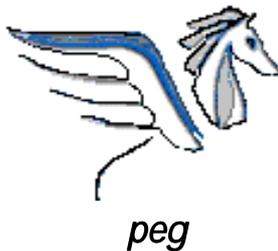
17. Document Disposition

DOCRD [] INV [] DUPLICATE []

LAPORAN TEKNIS

Tinjauan Kebijakan Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia

Oleh Richard Blankfeld and Don Fritz



Disiapkan untuk :

Departemen Industri dan Perdagangan
Republik Indonesia

Diserahkan kepada :

USAID/ECG, Jakarta, Indonesia

Diserahkan oleh :

Nathan/Checchi Joint Venture
Kemitraan untuk Pertumbuhan Ekonomi (PEG)
USAID Kontrak #497-C-00-98-00045-00
(Proyek #497-0357)

28 Februari 2001

Daftar Isi

<u>Bagian</u>	<u>Halaman</u>
Ringkasan Eksekutif	v
Peran Sektor Maritim	v
Status Sektor Saat Ini	v
Prioritas Pengembangan Sistem Pelabuhan	vi
Meningkatkan Kesehatan Industri Pelayaran Domestik	viii
Masalah Bendera Asing	x
Langkah-langkah Selanjutnya	xii
1. Pendahuluan	1
Tugas Konsultasi	1
Asal Usul	1
Tujuan dan Ruang Lingkup	1
Tujuan Ekonomis dan Sosial Sektor Angkutan laut	2
Pertumbuhan Ekonomis dan Perdagangan Komoditas	2
Perkembangan Yang Dipercepat dari Wilayah Timur	3
Mobilitas Antar Pulau dari Orang-orang Indonesia	3
Swa-kesinambungan dari Sektor	3
Desentralisasi	4
Neraca Perdagangan Yang Meningkat dalam Pelayanan	4
Strategi untuk Mencapai Tujuan Ekonomis Sektor Maritim	5
Deregulasi Industri Pelayaran	5
Restrukturisasi dan Reformasi Sistem Pelabuhan	5
Inisiatif Perluasan Armada Pelayaran Indonesia	7

2.	Kinerja Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Antar Pulau	9
	Peranan Ekonomis dari Pelayaran Antar Pulau	9
	Sektor Pelabuhan Indonesia	13
	Kinerja dan Masalah Pelayaran Antar Pulau	18
	Kemacetan, Keterlambatan dan Inefisiensi Pelabuhan	18
	Ketidak-seimbangan Dagang dan Perlunya Reposisi Peti Kemas	23
	Jalur-jalur Perintis	25
	Penumpang	26
3.	Meningkatkan Kesehatan Industri Pelayaran Indonesia	30
	Tujuan Mengenai Industri	30
	Pengurangan Waktu di Pelabuhan	30
	Meningkatkan Iklim untuk Operasi RORO	33
	Deregulasi Pelayanan Penumpang	34
	Menghindari Disinsentif pada Perluasan Armada	35
4.	Meningkatkan Sistem and Operasi Pelabuhan	37
	Target untuk Dekade	37
	Dasar Hukum/Peraturan untuk Reformasi Manajemen Pelabuhan	38
	Percepatan Privatisasi di Pelabuhan	41
	Pertimbangan Tenaga Kerja	42
	Fasilitas dan Operasi Ferry	44
	Pelabuhan Non Komersial	45
5.	Peranan Para Pemakai Pelayanan Kargo	46
	Penyelenggaraan Untuk Kepentingan Bersama	46

	Mekanisme Institusi dalam Konteks Sektor Angkutan laut Indonesia	47
6.	Meningkatkan Neraca Perdagangan dalam Pelayanan	50
	Memperluas Armada Berbendera Indonesia	50
	Perkembangan Industri Perbaikan Kapal	53
	Pembuatan Kapal	54
7.	Langkah-langkah Selanjutnya	55
	Pemerintah Indonesia	55
	Perubahan Kebijakan, Hukum dan Peraturan	55
	Perubahan Institusi	56
	Sektor Angkutan laut	57
	Lokakarya Perkembangan Sistem Pelabuhan Nasional	57
	Wisata studi Pelabuhan Wilayah	58
	Melembagakan Proses Konsultatif	59
	Dukungan Perusahaan Pelabuhan	59
	Perjanjian Tenaga Kerja	59
	Analisa dan Perkembangan Institusi	59
Lampiran A.	Pernyataan Pekerjaan	60
Lampiran B.	Materi-materi Yang Ditinjau	64
Lampiran C.	Orang-orang Yang Dihubungi	66
Lampiran D.	Tabel-tabel Pendukung	69
Lampiran E.	Rancangan Kerangka Acuan untuk Lokakarya Perkembangan Sistem Pelabuhan Nasional	77
Lampiran F.	Rancangan Kerangka Acuan untuk Wisata studi Pelabuhan Wilayah	81

ILUSTRASI

Tabel 1.	Produk Domestik Bruto Indonesia, 1999 – 2000	10
Tabel 2.	Kontribusi Angkutan Laut dan Air Daratan pada Produk Domestik Regional Bruto, 1996 – 1999	11
Tabel 3.	Perdagangan Domestik dan Internasional Indonesia Yang Diangkut Melalui Laut, 1987 - 1999 (000 ton)	12
Tabel 4.	Penumpang Antar-pulau, 1989 – 1999	13
Tabel 5.	Lalu-lintas Internasional dan Domestik di Pelabuhan-pelabuhan Komersial, 1999 (000 ton)	15
Tabel 6.	Kargo Dalam Peti Kemas dalam Porsen dari Total Kargo Bukan Curah, 1999	16
Tabel 7.	Peti Kemas yang Ditangani di Pelabuhan-pelabuhan PPI, 1999 (TEU)	17
Tabel 8.	Fasilitas Terminal Peti Kemas Indonesia, 2000	18
Tabel 9.	Indikator Produktivitas Pelabuhan Indonesia oleh Pelindo dan Pelabuhan Yang Dipilih, 1999	20
Tabel 10.	Alasan untuk Waktu Tidak Bekerja bagi Kapal-kapal Antar-pulau di Pelabuhan-pelabuhan Utama, 1999 (jam)	22
Tabel 11.	Persentase Peti Kemas yang Ditangani yang Kosong di Pelabuhan-pelabuhan PPI, 1999	24
Tabel 12.	Barang yang Dimuat pada Kapal-kapal Perintis berdasarkan Propinsi, 1992-2000 (ton)	26
Tabel 13.	Faktor-faktor beban penumpang pada kapal-kapal PELNI, 1999	27
Tabel 14.	Terminal-terminal penumpang di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, 2000	28
Tabel 15.	Sistem Angkutan Penumpang Antar-pulau Utama Indonesia, 2000	29

Ringkasan Eksekutif

Penugasan ini berasal dari kantor Partnership for Economic Growth (Kemitraan untuk Pertumbuhan Ekonomi) (PEG)¹ di bawah Departemen Industri dan Perdagangan Indonesia. Bagian dari tanggung jawab PEG adalah memberi nasehat bagi Departemen mengenai tujuan dan strategi perdagangan untuk mencapai tujuan tersebut. Sejalan dengan tanggung jawab tersebut, PEG telah merancang suatu tugas jangka pendek untuk memastikan batas dimana angkutan laut antar-pulau, sebagai sistem, yang saat ini dirancang dan dioperasikan, bersifat mendukung pencapaian tujuan pertumbuhan perdagangan.

PERANAN SEKTOR MARITIM

Sebagai bangsa kepulauan terbesar di dunia, Indonesia membutuhkan sektor maritim yang luas dan dikembangkan dengan baik. Dengan menjadi memadai dan melaksanakan dengan memuaskan, sektor maritim Indonesia dapat membantu negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial dan politik berikut:

- Integrasi ekonomi dari kepulauan, dengan pergerakan komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja yang bebas hambatan antara pulau-pulau
- Persaingan yang berhasil dengan bangsa-bangsa lain untuk memasok berbagai komoditas yang sudah atau belum diproses ke pasar dunia untuk komoditas tersebut
- Meminimalkan ongkos untuk mendapatkan impor untuk tambahan pasokan domestik di pasar domestik, dan dengan demikian meningkatkan taraf hidup nasional
- Integrasi sosial dan politik dari bangsa, dengan pergerakan para warganegara yang bebas hambatan diantara pulau-pulau untuk berbagai tujuan
- Peningkatan sektor jasa, dengan perolehan pendapatan valuta asing dalam industri-industri jasa seperti pelayaran, jasa perbaikan kapal dan kepariwisataan
- Swa-sembada sektor maritim, yang menghindari pengurusan pendapatan pemerintah yang umum, yang lebih baik dapat digunakan untuk mencapai layanan sosial universal seperti pendidikan dan kesehatan.

Disamping tujuan-tujuan ini, ada dua tujuan ekonomi dan politik lain dari pemerintah yang akan mempengaruhi cara dimana sektor angkutan laut berkembang dan beroperasi, yaitu:

1. Bagian-bagian dari kepulauan yang, secara bersama-sama, disebut sebagai “Indonesia Bagian Timur” tertinggal jauh dari Jawa, Bali dan Sumatera dalam perkembangan ekonomi, dan perkembangan yang dipercepat dari daerah-daerah ini merupakan tujuan nasional.
2. Desentralisasi telah menjadi tujuan politik di Indonesia, dengan beberapa tingkat kekuasaan dan tanggung jawab politik yang dialihkan dari pemerintah nasional kepada pemerintah propinsi dan setempat.

Untuk melakukan perannya secara efektif dan konsisten dalam ekonomi nasional, sektor maritim harus memiliki (a) suatu sistem pelabuhan yang luas, hirarkis, dengan semua pelabuhan yang dirancang, dikembangkan dan dioperasikan dengan cara yang kondusif dalam melaksanakan

¹ PEG adalah sebuah proyek dengan dana United States Agency for International Development (USAID). Pandangan-pandangan yang tercantum dalam laporan ini berasal dari pandangan penulis dan tidak semestinya berasal dari USAID, Pemerintah Amerika Serikat ataupun Pemerintah Indonesia.

peran-peran mereka masing-masing dalam hirarki secara penuh, efektif dan efisien; (b) industri jasa pelayaran yang sehat, bersaing dan beragam yang mengetahui semua sudut permintaan untuk jasa pengangkutan laut dan menjawab secara efektif dan efisien untuk memenuhi permintaan tersebut; dan (c) suatu sistem keselamatan maritim dan kendali perlindungan lingkungan maritim yang memastikan bahwa pelayaran domestik dan asing beroperasi dengan aman di seluruh perairan wilayah Indonesia, dan dengan cara yang tidak berlawanan mempengaruhi lingkungan laut.

STATUS SEKTOR SAAT INI

Pada tahun 2001, Indonesia memiliki suatu sistem pelabuhan yang terdiri lebih dari 1800 pelabuhan, dimana kira-kira dua pertiganya adalah “pelabuhan khusus”, kebanyakan digunakan oleh industri perorangan, seperti industri perminyakan, industri pupuk, industri kayu dan produk-produk kayu, industri semen, dan berbagai industri pertambangan. Kira-kira 100 pelabuhan diperuntukkan sebagai “pelabuhan niaga”. Pelabuhan ini telah diserahkan kepada empat Perusahaan Pelabuhan Indonesia (PPI) yang diciptakan oleh Pemerintah Indonesia tahun 1991. Pelabuhan-pelabuhan ini dioperasikan secara menguntungkan saat ini, atau dianggap memiliki potensi untuk dioperasikan secara menguntungkan dalam jangka pendek sampai sedang. Sisanya, sebanyak 550 - 560 pelabuhan melayani publik, tapi kelihatannya tidak memiliki potensi jangka pendek sampai sedang untuk dioperasikan secara menguntungkan. Oleh karenanya, pelabuhan-pelabuhan ini dirancang sebagai “bukan pelabuhan niaga”. Pada tahun 2001, kira-kira separuh dari bukan pelabuhan niaga memiliki fasilitas untuk penampungan kapal-kapal yang efektif.

Indonesia sekarang tidak mempunyai pelabuhan yang dapat menarik tingkat layanan antar-samudera langsung yang substansial. Pelabuhan Singapura menjadi pelabuhan bongkar muat utama Indonesia. Bongkar muat di Singapura pada dasarnya termasuk semua ekspor dan impor barang yang dipeti-kemaskan dan umum lainnya yang diperdagangkan dengan Eropa dan Amerika Utara dan Selatan, dan hampir separuh dari perdagangan intra-Asia Indonesia juga.

Deregulasi layanan pelayaran barang terutama dilakukan pada tahun 1988. Perusahaan pelayaran diizinkan beroperasi sesuai dengan jadwal yang mereka rancang sendiri, atau beroperasi untuk memenuhi permintaan jasa. Akan tetapi, perusahaan-perusahaan itu diharapkan untuk tetap memberitahukan jalur-jalur dan jadwal-jadwal apa pun yang akan dilayani, dan mengirimkan laporan berkala mengenai operasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tarif-tarif layanan pelayaran kargo ditentukan melalui negosiasi langsung antara para operator dan perusahaan pengapalan atau penerima barang. Pengecualian terhadap tarif-tarif untuk akomodasi kendaraan-kendaraan jalan di atas kapal-kapal roll-on-roll-off (RORO) hanya dapat ditentukan dan disesuaikan dengan persetujuan Menteri Perhubungan. Sedangkan mengenai tarif layanan penumpang, penentuan tarif untuk kelas ekonomi penumpang tetap akan diatur.

Industri pelayaran domestik telah berkembang dengan pesat sejak deregulasi layanan angkutan barang tahun 1988. Sedangkan sedikitnya ada 400 operator pada tahun 1988, jumlah ini menjadi lebih dari empat kali lipat pada tahun 1999. Industri ini bersaing dan responsif terhadap permintaan. Keterbatasan utama dalam mutu pelayanan adalah kinerja yang tidak memenuhi syarat dari sistem pelabuhan umum. Kinerja yang tidak memenuhi syarat ini terutama berakar dari dua sebab:

1. Peran sektor swasta dalam perkembangan, manajemen dan operasi pelabuhan-pelabuhan masih tetap terbatas, dan akibatnya, pelabuhan-pelabuhan kebanyakan tetap tidak siap

untuk menyediakan akomodasi yang efektif dan efisien untuk barang yang dipetikemaskan, kapal-kapal RORO, dan barang yang dibekukan.

2. Cara penggunaan pekerja di pelabuhan-pelabuhan dilembagakan dalam penggunaan fasilitas pelabuhan, dan cenderung untuk membatasi potensi untuk perbaikan efisiensi. Di pelabuhan-pelabuhan yang seolah-olah beroperasi hampir terus menerus (biasanya 24 jam, dengan hanya beberapa hari libur selama setahun), enam dari setiap 24 jam hilang karena waktu istirahat yang dilembagakan. Di banyak pelabuhan-pelabuhan lain, hanya satu kelompok pekerja giliran yang disediakan, dan keinginan pekerja untuk bekerja lembur terbatas.

Disamping dua sebab utama ini atas inefisiensi dan keterlambatan pelabuhan, beberapa operator mengeluh keterlambatan karena ketidak-adilan dan korupsi dalam penentuan tempat berlabuh. Juga hanya beberapa pelabuhan yang memiliki fasilitas tempat berlabuh terpisah untuk kapal-kapal penumpang, dan kedatangan kapal-kapal ini di pelabuhan-pelabuhan dengan fasilitas yang terbatas biasanya berarti bahwa operasi bongkar/muat kapal barang harus terganggu bila kapal penumpang menggantikan kapal barang di tempat berlabuh.

Beberapa pejabat pemerintah, dan beberapa perwakilan dari industri pelayaran juga mengemukakan kepedulian mereka bahwa para operator “tidak mampu” memperoleh kapal-kapal, tanpa semacam bantuan finansial, untuk memperluas ukuran armada keseluruhan. Sebenarnya, para operator “tidak mampu” menghabiskan waktu empat, lima dan sampai tujuh hari di satu pelabuhan, bilamana satu atau dua sudah bisa mencukupi. Penggunaan armada yang rendah yang terpaksa karena inefisiensi pelabuhan tentu saja menjadikan sulit bagi beberapa operator untuk merealisasikan keuntungan dari operasi mereka.

Pemerintah mengubah bentuk layanan kargo domestik dan feeder Singapura melayani pasar dengan menyediakan kapal-kapal gratis untuk perusahaan pelayaran publik, Djakarta Lloyd. Yaitu, adalah sulit bagi jalur-jalur pelayaran lain untuk bersaing langsung dengan suatu perusahaan yang dapat membanting tarif-tarif kargo mereka, karena perusahaan itu tidak mempunyai ongkos charter atau pemenuhan hutang pembelian kapal yang harus ditutup. Sembilan dari kapal-kapal yang lebih baru yang diserahkan ke Djakarta Lloyd memiliki kapasitas nominal untuk 208 unit setara (peti kemas) dua puluh kaki (TEU), dan kapal-kapal kecil dengan ukuran ini hanya cocok untuk layanan antar-pulau dan feeder Singapura. 15 kapal lainnya dari kapal-kapal ini masih berada di dok Indonesia, yang terganggu pembangunannya, yang menurut laporan disebabkan kurangnya dana. Kebanyakan dari kapal-kapal lain yang baru-baru ini atau yang dijadwalkan akan diserahkan ke Djakarta Lloyd adalah kapal-kapal yang lebih besar dan mungkin digunakan dalam layanan Intra-Asia.

Pemerintah juga menyediakan kapal-kapal penumpang dan RORO gratis untuk dua perusahaan publik yang menyediakan hampir semua layanan penumpang angkutan laut di Indonesia, PT PELNI dan PT ASDP. Pada hampir semua jalur-jalur layanan penumpangnya, PELNI tidak dapat sepenuhnya memenuhi permintaan, dan kapal-kapalnya secara terus menerus dan sangat kelebihan beban. PELNI juga melakukan layanan kargo, tapi menurut laporan tidak menerima dukungan finansial pemerintah dalam bentuk apa pun yang melibatkan layanan-layanan ini. Banyak dari jalur-jalur yang dioperasikan oleh dua perusahaan ini sekarang dapat dijalankan secara komersial, atau dalam hal PELNI, dapat dibuat berjalan jika pelabuhan-pelabuhan singgah yang tidak menguntungkan dihilangkan dari jalur-jalurnya.

PRIORITAS PENGEMBANGAN SISTEM PELABUHAN

Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) relatif lebih efisien dibandingkan dengan kebanyakan pelabuhan-pelabuhan Indonesia lainnya, dan kapal-kapal seringkali hanya membutuhkan satu hari di pelabuhan ini. Akan tetapi, para operator baik internasional maupun domestik menyesalkan bahwa pemerintah telah kehilangan kesempatan untuk membangun suatu situasi yang bersaing dalam pelabuhan dengan mengadakan kontrak dengan dua operator terminal peti kemas yang keduanya merupakan anak perusahaan dari perusahaan asing yang sama. Masih ada kemungkinan jangka menengah untuk mengembangkan persaingan untuk lalu-lintas peti kemas internasional di dalam Tanjung Priok dan diantara pelabuhan ini dan peruntukan daerah pengembangan pelabuhan baru di Bojonegara, beberapa mil sebelah barat dari daerah pelabuhan yang ada. Jika kesempatan ini digenggam, kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara memiliki potensi menjadi suatu “pusat pelabuhan” peti kemas internasional, yang akan menarik persinggahan langsung dari layanan pelayaran kapal-kapal antar-samudera. Perkembangan tersebut, bersama dengan perkembangan lebih lanjut dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dapat menghasilkan suatu pengurangan yang berarti dalam ongkos pelayaran Indonesia untuk ekspor dan impor. Suatu studi di bulan Maret 1999 yang dibiayai oleh Japanese International Cooperation Agency (JICA) memperkirakan bahwa realisasi potensi dari Tanjung Priok/Bojonegara dan pengembangan Tanjung Perak yang menyertainya dapat mengurangi ongkos pelayaran feeder bagi Indonesia hampir 40 persen, dibandingkan dengan ketergantungan seterusnya pada Singapura untuk semua hubungan layanan pelayaran trans-samudera. Skenario pengembangan yang sama ini diperkirakan dapat mengurangi ongkos pelayaran total untuk perdagangan antara Indonesia dan pantai barat Amerika sekitar 14 persen.

Meskipun pengembangan kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara menjadi suatu pelabuhan peti kemas kelas dunia mewakili satu tujuan terpenting jangka menengah dari sektor maritim Indonesia, adalah juga penting bahwa Indonesia memiliki suatu sistem pelabuhan yang efektif dan efisien, dan khususnya bahwa 24 “pelabuhan strategis” lainnya dirancang dan dikembangkan dengan baik, serta dioperasikan dengan baik. Strategi utama untuk mencapai tujuan ini, juga dalam jangka menengah, adalah perluasan peranan sektor swasta pada pelabuhan-pelabuhan ini. Mungkin ini bersifat instruktif, bahwa beberapa tahun yang lalu, sistem pelabuhan Filipina juga tidak lebih berkembang daripada sistem pelabuhan Indonesia, tapi Filipina sekarang memiliki 49 proyek build-operate-transfer (BOT) dalam program pengembangan sistem pelabuhannya. Masing-masing dari empat PPI Indonesia harus menyiapkan rencana perusahaan untuk merubah kelompok pelabuhannya menjadi pelabuhan-pelabuhan tuan tanah.

Cara penggunaan tenaga kerja di pelabuhan adalah suatu masalah yang paling baik dibicarakan pada tingkat nasional, di bawah pimpinan MOC. Jika mempertimbangkan prospek untuk pencapaian suatu kata sepakat dengan tenaga kerja, perlu diingat bahwa peningkatan yang berarti dalam biaya langsung tenaga kerja dapat disanggupi, asalkan biaya tidak langsung (yang tidak memberi keuntungan bagi siapa pun) dikurangi secara substansial atau bahkan dihilangkan. Suatu skema untuk penggunaan tenaga kerja yang lebih baik secara potensial adalah sangat penting, karena hal ini akan secara efektif meningkatkan kapasitas fasilitas yang ada pada pelabuhan-pelabuhan yang beroperasi terus menerus dengan sekitar satu per tiga, dan dapat meningkatkan kapasitas efektif dari pelabuhan dengan satu kelompok pekerja giliran saat ini dengan batas yang bahkan lebih besar. Pemecahan problem tenaga kerja juga dapat membuat investasi pelabuhan menjadi lebih menarik bagi sektor swasta, dengan hasil yang mungkin bahwa

Indonesia dapat memilih investor/para operator dari lebih banyak usulan-usulan investasi yang bersaing.

Satu aspek dari masalah tenaga kerja pelabuhan cenderung untuk tidak mendorong penggunaan kapal-kapal RORO lebih banyak, yaitu pengenaan biaya memuat dan membongkar muatan atas kendaraan-kendaraan yang hanya masuk dan keluar kapal, dan oleh karenanya tidak membutuhkan layanan memuat dan membongkar muatan. Penggunaan kapal RORO yang lebih banyak juga dapat didorong dengan menderegulasikan biaya untuk memindahkan kendaraan jalanan ke atas kapal-kapal tersebut, dan dengan menyediakan tempat-tempat berlabuh yang baik pada pelabuhan-pelabuhan untuk doking akhir dan pemuatan, dengan areal parkir untuk kendaraan yang antri. Pengenalan jasa ferry RORO, dua dekade yang lalu, di sepanjang Selat Sunda telah memperlihatkan dampak ekonomis yang potensial dari layanan tersebut. Pada tahun 2001, terdapat 23 kapal yang beroperasi perjalanan berkali-kali setiap hari di sepanjang Selat Sunda, dan ekonomi Lampung menjadi terintegrasi sepenuhnya dengan ekonomi Jawa.

Saat ini lebih dari 1.200 pelabuhan khusus di Indonesia tidak diizinkan untuk menampung barang pihak ketiga, kecuali yang dapat diizinkan berdasarkan keadaan tertentu, untuk sementara waktu, atas persetujuan Menteri Perhubungan. Beberapa pelabuhan ini memiliki fasilitas yang cocok hanya untuk satu atau satu kelompok komoditas, dan tidak cocok untuk penampungan barang umum. Akan tetapi, ada beberapa pelabuhan spesial lainnya yang menjadi “khusus” hanya karena memiliki ijin untuk digunakan oleh satu jenis industri, tetapi memiliki fasilitas yang cocok untuk menampung berbagai jenis komoditas, dalam beberapa kasus bahkan meluas sampai peti kemas. Beberapa, mungkin terutama dari kelompok pelabuhan yang disebut terakhir ini penggunaannya rendah, dalam hal ekonomis, dengan hanya melayani barang milik sendiri. Revisi dari hukum yang berkenaan dengan pelabuhan-pelabuhan ini untuk mengizinkan keluwesan yang lebih banyak dalam penggunaan setidaknya dapat membawa keuntungan berikut:

- Mereka dapat menyediakan kapasitas tambahan pada kapasitas dari pelabuhan-pelabuhan umum yang berdekatan, selama jangka waktu kemacetan pelabuhan umum
- Mereka dapat melayani daerah-daerah yang terisolasi atau secara relatif terisolasi sebagai pengganti pelabuhan umum dengan fasilitas yang setara
- Mereka dapat memberi persaingan sehat secara ekonomis kepada pelabuhan umum di beberapa daerah, dan dengan demikian melayani industri pelayaran dan umum dengan lebih baik.

Saat ini, PPI mempunyai beberapa kuasa pengaturan mengenai pelabuhan khusus, termasuk dermaga-dermaga khusus di pelabuhan umum. Kuasa PPI untuk mengenakan tarif-tarif atau iuran-iuran pada pelabuhan khusus tidak diinginkan dari sudut pandang PPI, begitu juga dari sudut pandang, tentu saja, pelabuhan-pelabuhan khusus. Manajemen keempat PPI harus seluruhnya berorientasi komersial, dan kemampuan untuk mengimbangi inefisiensi operasional melalui pengumpulan pendapatan yang sebagian besar atau seluruhnya tidak terkait dengan pelayanan PPI yang cenderung untuk meredakan kemampuan untuk mencapai kemungkinan untuk dapat dijalankan secara komersial.

MENINGKATKAN KESEHATAN INDUSTRI PELAYARAN DOMESTIK

Kebutuhan yang paling penting dari industri pelayaran domestik adalah peningkatan jaringan pelabuhan. Pengurangan yang cukup besar dalam waktu keterlambatan pelabuhan akan memberikan penggunaan kapal yang lebih tinggi, mungkin menghasilkan pengurangan tarif

layanan kargo dan meningkatkan keuntungan perusahaan pelayaran. Disamping kebutuhan kritis industri ini, pemerintah dapat memperbaiki iklim untuk investasi dalam industri dengan

- Mengakhiri pemberian subsidi Djakarta Lloyd, setidaknya yang menyangkut layanan antar-pulau dan layanan feeder Singapura
- Mengakhiri kontrol tarif pada penampungan kendaraan di atas kapal-kapal RORO, dan juga tidak melanjutkan biaya pemuatan dan pembongkaran muatan yang dikenakan pada kendaraan yang tidak membutuhkan layanan penanganan di pelabuhan-pelabuhan yang dilengkapi peralatan untuk melayani kapal-kapal RORO
- Mengakhiri kontrol biaya penumpang kelas ekonomi, dan mendorong usaha pelayaran lain untuk memasuki industri layanan pengangkutan penumpang
- Menjadikan PT PELNI dan PT ASDP sebagai perusahaan yang sepenuhnya komersial. Hal ini akan memerlukan, pada satu sisi, mengakhiri ketentuan pemerintah mengenai kapal-kapal pada kedua perusahaan, dan mengizinkan perusahaan-perusahaan untuk menyesuaikan pelayanan untuk menghilangkan pelayanan yang tidak menguntungkan yang tidak dioperasikan berdasarkan kontrak pemerintah (lihat poin berikut)
- Membuka persaingan semua pelayanan yang diinginkan yang saat ini tidak bisa dioperasikan secara menguntungkan tanpa subsidi. Kontrak-kontrak untuk ketentuan pelayanan tersebut harus diberikan melalui suatu penawaran yang transparan dan prosedur evaluasi penawaran, dimana para penawar menyebutkan tingkat minimum pembayaran (subsidi) yang diperlukan bagi mereka untuk menyediakan tingkat pelayanan yang disebutkan. Semua kontrak-kontrak tersebut harus dipantau dengan ketat setelah diberikan. PELNI dan ASDP mungkin memenangkan beberapa dari kontrak-kontrak ini secara wajar, tapi operasinya tidak akan berkompromi dengan operasi komersial mereka, seperti yang menjadi kasus saat ini.
- Menghentikan pengenaan pajak “keuntungan” yang diperoleh oleh usaha pelayaran bila menjual kapal-kapal yang telah disusutkan sepenuhnya untuk rongsokan, mungkin dengan syarat bahwa dana-dana yang diperoleh dari penjualan tersebut harus digunakan untuk pembelian penggantian kapal.

Disamping hal yang disebut sebelumnya, pemerintah dapat mempertimbangkan penghentian bea sepuluh persen atas kapal-kapal yang dibeli dari luar negeri. Penghentian bea ini juga mempunyai tujuan lain, seperti yang dibicarakan dalam bagian berikut.

MASALAH BENDERA ASING

Banyak perusahaan pelayaran Indonesia yang beroperasi dengan kapal-kapal charter yang terdaftar di negara lain. Dari sudut pandang kecukupan pelayanan pelayaran dan kesehatan industri pelayaran domestik, hal ini bukanlah suatu masalah. Akan tetapi, ini menjadi masalah bagi banyak pejabat, dan beberapa perorangan serta organisasi di sektor swasta, karena arus keluarnya valuta asing yang berkaitan dengan pen-charter-an kapal-kapal tersebut. Dalam usaha untuk “memperbaiki” masalah yang diketahui tersebut, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 82 (1999). Peraturan tersebut dimaksudkan untuk memperluas armada berbendera Indonesia dengan mensyaratkan bahwa perusahaan-perusahaan yang bertindak sebagai agen-agen pelayaran bagi usaha pelayaran asing memiliki satu kapal sedikitnya 5.000 Gross Registered Tons (GRT, atau hanya GT, sebagaimana dituangkan dalam peraturan). Sebaliknya daripada mempunyai pengaruh yang berarti pada besarnya armada berbendera

Indonesia, peraturan kelihatannya mungkin mengurangi besarnya industri agen pelayaran, karena kebanyakan para agen tidak memiliki uang yang dibutuhkan untuk memperoleh kapal dengan ukuran tersebut.

Terlepas dari pengaruh regulasi, Indonesia tidak akan lari dari arus keluar valuta asing yang besar yang berkaitan dengan pelayaran, kecuali mungkin dalam jangka panjang. Empat opsi dasar yang dimiliki Indonesia yang berkenaan dengan pelayanan pelayaran adalah:

1. Mengizinkan usaha pelayaran asing untuk menampung barang antara pelabuhan-pelabuhan Indonesia (yaitu, pelayaran antara pelabuhan dan sepanjang pantai). Dimana opsi ini cenderung meningkatkan persaingan dalam pelayanan pelayaran, hal ini belum dipikirkan. Saat ini, usaha asing bahkan tidak bisa mereposisi peti-peti kemas kosong mereka antara pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Opsi ini memiliki biaya valuta asing kotor yang tinggi, karena keuntungan pelayaran, ongkos awak kapal, asuransi, dsb. semuanya akan mewakili arus keluar valuta asing. Di sisi lain, jika pelayanan pelayaran mau dijadikan lebih bersaing daripada saat ini, ekspor Indonesia mungkin bisa dimaksimalkan.
2. Perusahaan-perusahaan pelayaran domestik menampung pergerakan barang domestik, mempekerjakan banyak kapal-kapal berbendera asing yang di charter (kasus saat ini).
3. Perusahaan-perusahaan pelayaran domestik memperoleh kapal-kapal baru atau bekas dari para penjual asing, dan mendaftarkan kapal-kapal dengan bendera Indonesia. Dalam hal ini, valuta asing untuk charter digantikan oleh arus keluar untuk pembelian kapal. Profil waktu akan berbeda, karena pembelian-pembelian mungkin lebih banyak dikelompokkan dalam beberapa tahun daripada yang lainnya, dimana biaya charter tersebar lebih merata seiring dengan waktu.
4. Perusahaan-perusahaan pelayaran domestik memperoleh kapal-kapal baru dari galangan kapal domestik. Biaya valuta asing mewakili dalam jangkauan 50 - 55 persen dari harga beli, tapi harga beli saat ini jauh lebih tinggi daripada dalam kasus-kasus kesempatan perolehan kapal yang ditawarkan oleh para penjual asing. Dengan demikian, pengaruh arus keluar valuta asing dari opsi beli asing dan lokal secara kasar besarnya sama.

Dalam jangka panjang, industri pembuatan kapal Indonesia mungkin dapat secara substansial mengurangi kandungan asing dari kapal-kapal yang dibuat di Indonesia, dan juga secara relatif menurunkan harganya. Akan tetapi sedikitnya untuk satu dekade mendatang, Indonesia tidak memiliki opsi nyata untuk menghindari tagihan valuta asing yang tinggi yang menyangkut kombinasi total biaya pembelian kapal, charter kapal, dan pembayaran kepada usaha pelayaran asing.

Dalam jangka pendek, Pemerintah Indonesia sedikitnya dapat “menyamakan bidang permainan” antara pembelian dan opsi-opsi charter untuk perluasan armada. Seperti yang disebutkan dalam bagian terdahulu, ada bea sepuluh persen atas kapal-kapal impor, sedangkan bea tersebut tidak ada dalam hal pen-charter-an kapal. Satu perusahaan pelayaran yang diwawancarai mengindikasikan bahwa bea impor merupakan alasan finansial yang cukup untuk lebih memilih opsi charter.

LANGKAH-LANGKAH SELANJUTNYA

Jika Pemerintah Indonesia dapat berbuat banyak dalam jangka pendek sampai menengah mengenai arus keluarnya valuta asing untuk kapal-kapal (yang di charter atau dibeli), hal ini dapat berpengaruh besar sehubungan dengan hal-hal yang lebih penting dari kecukupan sistem pelabuhan dan kesehatan industri pelayaran domestik. Hal-hal berikut dianjurkan:

- Mengadakan lokakarya nasional mengenai pokok pengembangan dan operasi sistem pelabuhan. Hal-hal pokok yang akan dibicarakan dalam lokakarya termasuk perluasan peranan sektor swasta di pelabuhan-pelabuhan, rancangan dan mengadakan perjanjian “saling menguntungkan” dengan tenaga kerja pelabuhan Indonesia, dan pentingnya memelihara sistem pelabuhan, sebagai suatu sistem, sementara juga berjuang untuk mengimplementasikan tujuan desentralisasi. Lokakarya juga akan mendiskusikan dan menyetujui suatu pendekatan kelembagaan untuk memastikan akan adanya kelanjutan konsultasi antara para pemegang saham dan pemerintah hingga akhir jangka waktu implementasi rencana perbaikan, dan sesudahnya. Makalah-makalah yang akan dipresentasikan dalam lokakarya termasuk yang berikut:
 - Pengalaman dunia dan regional dalam reformasi dan privatisasi sektor pelabuhan (mungkin seorang perwakilan dari Bank Dunia)
 - Hasil wisata studi Asia (dibicarakan di bawah ini)
 - Analisa perbandingan kinerja sektor pelabuhan Indonesia di tingkat regional dan internasional
 - Pengaturan dan opsi kelembagaan untuk meningkatkan partisipasi dan investasi sektor swasta di pelabuhan-pelabuhan Indonesia
 - Pengalaman internasional dalam negosiasi tenaga kerja pelabuhan yang mendampingi reformasi sektor pelabuhan (mungkin seorang perwakilan dari ILO)
 - Opsi dan analisa untuk menengahkan masalah bendera Indonesia versus bendera asing
 - Lingkungan dan kondisi hukum dan pengaturan untuk mempromosikan investasi swasta dalam prasarana pelabuhan.
- Dalam persiapan untuk lokakarya, suatu kelompok wisata studi (para pejabat dan pemegang saham) akan mengunjungi beberapa pelabuhan utama di negara-negara Asia lainnya untuk mempelajari dan membicarakan bagaimana mereka mencapai kemajuan dengan pelabuhan dan perkembangan sistem pelabuhan. Para peserta lokakarya sedikitnya berjumlah 100 orang, dan para pemegang saham harus diwakili dengan sangat baik. Empat hari merupakan waktu lokakarya yang tepat, dan kesimpulan dan keputusan lokakarya harus dipublikasikan dan didistribusikan secara luas dalam dua bahasa (bahasa Indonesia dan Inggris) setelah lokakarya.
- Setelah lokakarya, sediakan bantuan teknis untuk satu PPI atau lebih untuk mempersiapkan rencana dan strategi perusahaan yang terinci untuk meningkatkan partisipasi sektor swasta di pelabuhan berdasarkan keputusan lokakarya dan elaborasi selanjutnya, dan perubahan dalam hukum dan peraturan. Bantuan teknis lebih lanjut dapat disediakan untuk membantu persiapan memorandum informasi, dokumen penawaran dan permintaan penawaran.

- Menempatkan pengaturan kelembagaan yang disetujui oleh lokakarya, untuk memastikan bahwa proses konsultatif pemerintah nasional/pemerintah daerah/pemegang saham berlanjut. Idealnya, hubungan kelembagaan ini memiliki suatu sekretariat kecil, mungkin dalam organisasi pemegang saham seperti Kamar Dagang Indonesia.
- Merancang dan mengimplementasikan perbaikan sistem komunikasi/informasi yang mungkin diperlukan untuk memastikan bahwa komunikasi bukan merupakan suatu halangan bagi berfungsinya pengaturan kelembagaan baru yang ditempa untuk melanjutkan proses konsultasi.
- Mengadakan rapat yang dipublikasikan dengan baik antara Departemen Perhubungan dan serikat pekerja nasional dari tenaga kerja pelabuhan untuk menanda-tangani (persetujuan telah dicapai pada rapat kerja yang lebih sedikit dipublikasikan sebelumnya) suatu persetujuan “saling menguntungkan” dalam hal mana biaya langsung tenaga kerja dinaikkan sebagai pengganti jadwal dan pengaturan kerja yang diubah yang terutama akan menghilangkan biaya tidak langsung tenaga kerja pelabuhan saat ini yang tinggi.
- Membuat perubahan legislatif dan peraturan yang diperlukan agar sepenuhnya sesuai dengan keputusan lokakarya nasional dan menindak-lanjuti elaborasi dengan pengaturan kelembagaan baru yang ditempa.
- Mengembangkan “home page” internet Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dan termasuk, antara lain, keputusan lokakarya, dokumen yang berasal dari rapat-rapat dan komunikasi lain dari pengaturan kelembagaan yang ditempa untuk kelanjutan proses konsultasi, versi-versi yang telah diputuskan dari rencana perusahaan PPI, serta laporan tahunan yang terbaru, dan suatu mekanisme untuk menerima setiap keluhan dari semua pelabuhan dan para penyedia dan pemakai layanan pelayaran yang mungkin ada mengenai pelayanan maritim dan pelayanan yang terkait, seperti Cukai.

1. Pendahuluan

Bab ini mengulas latar belakang mengenai asal usul, tujuan dan metodologi dari tugas konsultasi, latar belakang mengenai tujuan ekonomi dan sosial dari sektor angkutan laut dan suatu tinjauan dari strategi untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut.

TUGAS KONSULTASI

Asal Usul

Tugas untuk mempersiapkan suatu “Makalah Kebijakan Pelaksanaan Pelayaran Antar-pulau Indonesia” yang berasal dari kantor “Partnership for Economic Growth” di bawah Departemen Industri dan Perdagangan Indonesia. Bagian dari tanggung jawab kantor tersebut adalah untuk menasehati Departemen mengenai tujuan dan strategi perdagangan untuk pencapaian tujuan tersebut. Sejalan dengan tanggung jawab itu, kantor merancang tugas jangka pendek untuk memastikan batas mana pengangkutan laut antar-pulau, sebagai sistem yang saat ini dirancang dan dioperasikan, bersifat mendukung pencapaian tujuan pertumbuhan perdagangan. Departemen dan USAID, sponsor dari proyek Kemitraan untuk Pertumbuhan Ekonomi, telah setuju bahwa tugas pengangkutan laut adalah tepat untuk tujuan Departemen dan proyek, dan telah menyetujui tugas tersebut untuk dilanjutkan.

Tujuan dan Ruang Lingkup

Pada awalnya tugas dirancang dalam dua tahap, dengan industri pengangkutan laut yang terlebih dulu diteliti, dan sistem pelabuhan yang kemudian dipertimbangkan. Akan tetapi, pada tahap pertama yang sangat dini dari tugas, jelaslah bahwa perkembangan dan operasi yang tidak memuaskan dari sistem pelabuhan merupakan hambatan utama dalam sektor pengangkutan laut. Oleh karenanya, kedua tahap diringkas menjadi satu. Tujuan dari tugas adalah untuk “memberikan tinjauan singkat dari berbagai masalah dan tantangan yang berlawanan dengan pelayaran antar-pulau di Indonesia”. “Fokus utama” dari makalah yang akan dihasilkan oleh tim tugas yang terdiri dari dua orang adalah identifikasi mengenai bagaimana perbaikan dalam kebijakan pelayaran antar-pulau mungkin “memberi kemudahan perdagangan domestik”. Pernyataan lengkap dari pekerjaan dimasukkan dalam laporan ini sebagai Lampiran A.

Materi Yang Tersedia

Materi utama yang tersedia bagi tim tugas setelah mereka tiba adalah Laporan Akhir mengenai Studi pada Strategi Pengembangan Pelabuhan di Republik Indonesia, tertanggal Maret 1999, dan dipersiapkan oleh Overseas Coastal Area Development Institute of Japan. Studi ini dilakukan berdasarkan kontrak dengan Japanese International Cooperation Agency (JICA), dan selanjutnya disebut sebagai “Studi JICA”. Studi ini lengkap dan dilakukan dengan baik, dan berharga untuk tim tugas. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) menyediakan banyak materi-materi lain yang ternyata bermanfaat bagi tim tugas, khususnya termasuk statistik lalu-lintas dan tembusan

dari undang-undang dan peraturan-peraturan pemerintah yang terkait. Identifikasi lebih lengkap dari materi-materi yang ditinjau oleh tim tugas terdapat dalam Lampiran B.

Program Wawancara

Tim tugas telah mengadakan beberapa rapat di DJPL, termasuk dua rapat yang diketuai oleh Direktur Jenderal dan beberapa rapat dengan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan dan Direktorat Lalu-lintas Laut, dan satu rapat dengan kepala Bagian Hukum. Rapat-rapat juga diadakan dengan asosiasi para pemilik kapal, para penangan kargo, agen-agen pelayaran, pembuat kapal, dan para importir dan eksportir. Tim juga bertemu dengan usaha pelayaran perorangan, termasuk Samudera, Meratus, PELNI, Djakarta Lloyd, ASDP, dan Maersk, serta dengan exportir perorangan, Hasfarm. Daftar lengkap dari rapat-rapat terdapat dalam Lampiran C.

TUJUAN EKONOMIS DAN SOSIAL SEKTOR ANGKUTAN LAUT

Pertumbuhan Ekonomis dan Perdagangan Komoditas

Kepentingan utama dari Departemen Industri dan Perdagangan, yang berkenaan dengan pelayaran domestik, adalah bahwa industri pelayaran akan secara memadai mendukung tercapainya potensi-potensi perdagangan bagi semua wilayah Indonesia. Wawancara dengan Hasfarm mengidentifikasi suatu contoh bantuan pelayaran untuk memangkas biaya pengapalan ekspor dan suatu contoh dimana ketidak-memadain layanan pelayaran menjadi hambatan pada pertumbuhan produksi dan perdagangan. Sebuah peternakan di Solo mengalihkan pengapalan ekspor barang segarnya dari angkutan udara ke angkutan laut, karena kapasitas pelayaran kapal dengan alat pendingin telah tersedia di Tanjung Emas, pelabuhan Semarang. Sebaliknya di Irian Jaya, kurangnya kapasitas pelayaran usaha reguler di pelabuhan Manokwari merupakan masalah bagi perusahaan.

Terdapat keperluan umum untuk koordinasi antara sektor angkutan dan sektor produksi dan perdagangan. Koordinasi ini mungkin dengan cara menginginkan terjadi dalam pemerintah dan antara para penyedia dan pemakai jasa pelayaran di sektor swasta. Di Filipina, di awal tahun 90-an, industri pelayaran domestik dan asosiasi para pengapal membentuk suatu dewan untuk bertemu secara teratur dan membicarakan layanan kargo yang diperlukan, dan yang akan diperlukan dalam waktu beberapa tahun, sehingga memungkinkan industri jasa lebih baik dalam menjawab kebutuhan-kebutuhan semua bagian dari kepulauan Filipina.

Indonesia memiliki potensi besar untuk penjualan ekspor hasil hortikultura dan florikultura segar. Para perwakilan Hasfarm mengemukakan bahwa, tidak seperti negara-negara tetangga, Indonesia memiliki potensi yang baik untuk produksi komoditas zona sejuk, serta komoditas hortikultura tropis dan bunga-bunga, karena luasnya tanah di elevasi yang lebih sejuk.

DJPL, bekerja sama dengan Departemen Industri dan Perdagangan, dan dengan pemerintah lokal dan industri pelayaran, dapat membantu untuk memastikan bahwa diversifikasi pertanian dan pengembangan perikanan akan secara memadai dilayani dengan kapasitas pelayaran yang sesuai, sehingga memungkinkan negara untuk merealisasikan potensinya untuk masuk dalam pasar-pasar ekspor yang baru dan menjanjikan.

Perkembangan Yang Dipercepat dari Wilayah Timur

“Wilayah Timur” dari Indonesia terbentang dari Kalimantan dan Lombok di sebelah barat sampai Irian Jaya di sebelah timur. Adalah tujuan utama yang sudah lama dari Pemerintah Indonesia untuk mengurangi perbedaan perkembangan ekonomi antara wilayah ini dan pulau-pulau Jawa, Bali dan Sumatera yang lebih berkembang. Tidak ada jalan kereta api di wilayah timur dan jaringan jalan juga belum luas. Implikasi untuk angkutan laut dari jaringan pengangkutan darat yang terbatas adalah keperluan jumlah pelabuhan yang relatif lebih banyak, dan rata-rata jumlah kargo yang diproduksi secara tahunan yang lebih rendah di pelabuhan-pelabuhan tersebut. Dengan permintaan angkutan kargo yang terbatas dan tidak teratur per pelabuhan, banyak daerah dari wilayah timur dilayani terutama oleh rakyat (kapal tradisional) dan pelayaran perintis. Lagipula, disamping kapasitas mereka yang terbatas untuk membawa barang, kapal-kapal penumpang PELNI melakukan layanan kargo terbatas di wilayah timur. Mungkin terdapat potensi untuk memperbaiki layanan pelayaran wilayah timur secara berarti melalui perluasan pemakaian kapal-kapal roll-on-roll-off (RORO). Dengan cara itu, persyaratan pengembangan pelabuhan secara relatif akan terbatas, dan banyak pelabuhan-pelabuhan kecil mungkin kurang lebih secara memadai dilayani oleh kapal-kapal tersebut.

Mobilitas Antar Pulau dari Orang-orang Indonesia

Disamping kebutuhan normal bagi orang yang bepergian diantara pulau-pulau dari suatu bangsa kepulauan, Indonesia khususnya memiliki banyak kebutuhan untuk perjalanan tersebut karena transmigrasi yang secara substansial telah berlangsung berpuluh-puluh tahun dari pulau Jawa yang terlalu padat ke Sumatera dan pulau-pulau di wilayah timur. Pelayanan angkutan diperlukan bukan hanya untuk transmigrasi awal dari jutaan orang, tapi juga untuk memelihara “akar-akar” dari para transmigran ke kampung halaman mereka di Jawa. Pada tahun 2001, penampungan permintaan yang substansial ini terutama adalah tanggung jawab dari dua perusahaan publik, PT PELNI dan PT ASDP, dan perlu untuk “membuka” pelayanan penumpang angkutan laut untuk lebih memastikan bahwa permintaan terpenuhi, dengan kondisi operasi yang aman.

Swa-kesinambungan dari Sektor

Pemerintah Indonesia selama berpuluh-puluh tahun telah mensubsidi pelayanan penumpang dan barang pelayaran antar-pulau. Subsidi-subsidi ini terutama berbentuk penyediaan kapal-kapal untuk tiga perusahaan pelayaran sektor publik dan perusahaan ferry, yaitu, Djakarta Lloyd (kapal barang), PT PELNI (kapal penumpang) dan PT ASDP (ferry RORO dan lima ferry cepat). Subsidi-subsidi ini bertindak sebagai disinsentif bagi sektor swasta untuk melakukan investasi pelayaran dan memulai pelayanan, khususnya persaingan langsung dengan perusahaan pelayaran sektor publik yang disubsidi. Pemerintah juga telah mensubsidi pengembangan dan operasi sistem pelabuhan publik. Adalah tidak mungkin untuk mengakhiri semua subsidi-subsidi dalam jangka waktu pendek sampai menengah, karena beberapa jalur pelayaran perintis tidak memiliki prospek langsung untuk menjadi operasi komersial. Lagipula, beberapa pelabuhan publik adalah penting bagi daerah lokal, yang belum memiliki prospek langsung untuk dioperasikan secara menguntungkan. Meskipun demikian, proporsi yang substansial dari tingkat subsidi sektor angkutan laut tahunan rata-rata saat ini dapat dihilangkan, hanya bila peran sektor swasta

diperluas dengan cepat untuk menjalankan semua pelayanan yang dapat disediakan secara komersial, dan untuk melakukan semua investasi dimana pengembalian yang memuaskan dapat direalisasikan, dengan manajemen yang baik. Dengan mengurangi tingkat subsidi pemerintah secara berarti pada sektor angkutan laut, Pemerintah secara finansial akan lebih mampu mendukung pendidikan dan pelayanan kesehatan universal. Mengakhiri semua pensubsidian pelayanan selain dari jalur-jalur perintis akan membawa manfaat tambahan yang substansial untuk menghilangkan distorsi pemerintah di dunia perdagangan yang saat ini bertindak sebagai disinsentif bagi pertumbuhan industri pelayanan domestik.

Desentralisasi

Indonesia berada dalam proses pengalihan beberapa, yang sebelumnya, tanggung jawab politik pemerintah nasional kepada propinsi dan pemerintah setempat lainnya. Implikasi dari tujuan ini bagi sistem pelabuhan publik Indonesia belum sepenuhnya ditentukan. Beberapa kepemilikan dan pengembangan serta tanggung jawab manajemen pelabuhan mungkin akan dialihkan, dan adalah penting bahwa hal ini dapat diselesaikan sementara memelihara integritas dari sistem pelabuhan sepenuhnya, sebagai suatu sistem nasional.

Neraca Perdagangan Yang Meningkat dalam Pelayanan

Pemerintah Indonesia khawatir akan arus keluar valuta asing yang besar untuk jasa-jasa pelayanan, dan mencari untuk mengembangkan suatu kebijaksanaan dan strategi yang dapat secara efektif mengurangi besarnya arus keluar. Adalah penting bahwa objektif ini ditempatkan dalam perspektif. Pertama-tama, adalah penting bahwa Indonesia mampu menarik usaha pelayanan asing ke pelabuhan-pelabuhan Indonesia, karena partisipasi mereka dalam menyediakan jasa-jasa pelayanan memberi jaminan yang baik bahwa ekspor dan impor Indonesia dapat ditampung secara memadai. Kedua, pada suatu tahap dimana kapal-kapal berbendera asing dipakai untuk menampung barang domestik dan bahkan bagian dari perjalanan domestik dari pengapalan internasional, kapal-kapalnya terutama, atau seluruhnya, dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan pelayanan domestik. Ketiga, kehadiran kapal-kapal yang dioperasikan oleh asing di perairan Indonesia, baik untuk penampungan barang internasional Indonesia atau hanya melewati wilayah, menawarkan kesempatan untuk menyediakan jasa-jasa perawatan dan perbaikan untuk kapal-kapal ini.

STRATEGI UNTUK MENCAPAI TUJUAN EKONOMIS SEKTOR MARITIM

Deregulasi Industri Pelayaran

Layanan kargo angkutan laut terutama dideregulasikan pada tahun 1998. Para operator diizinkan untuk menentukan sendiri layanan mereka, dan untuk mencapai persetujuan sendiri dengan para pengapal dan penerima barang mengenai tarif untuk layanan angkutan barang. Pada saat deregulasi, tidak lebih dari 400 operator pelayaran (tidak termasuk para operator rakyat). Tidak lama setelah satu dekade, jumlah operator meningkat lebih dari empat kali lipat. Beberapa tahun setelah deregulasi, industri pelayaran lambat untuk menyediakan kapasitas pembawa peti kemas, tetapi sekarang terdapat suatu kecenderungan kuat untuk pe-meti-kemasan pergerakan kargo umum antar-pulau. Menurut para operator pelayaran, pertumbuhan kargo domestik yang dipeti-kemaskan terhambat, pertama-tama, karena kurangnya pelabuhan untuk penampungan peti kemas dalam jumlah besar, dan juga, di beberapa jalur, ketidak-seimbangan kargo yang tinggi yang harus dipindahkan dalam dua arah. Pengenalan kapasitas RORO juga lambat, juga karena kurangnya fasilitas yang sesuai di pelabuhan-pelabuhan, tapi juga karena, tidak seperti semua kargo lain, tarif-tarif untuk penampungan kendaraan di atas kapal-kapal RORO akan terus diatur.

Akan tetapi jika Indonesia ingin memiliki industri pelayaran kargo antar-pulau yang semarak, tumbuh dan responsif terhadap pasar, maka perlu bagi pemerintah untuk menghindari pensubsidian layanan kargo pelayaran milik pemerintah pada apa yang jika tidak adalah akar-akar komersial. Usaha milik pemerintah, Djakarta Lloyd, telah dilengkapi dengan armada kapal yang besar, tanpa biaya yang dikeluarkannya. Baru-baru ini, dilengkapi dengan sembilan kapal peti kemas dengan kapasitas yang digolongkan sebesar 208 unit-unit setara dua puluh kaki (TEU) dan kapasitas praktis yang agak lebih rendah. Ukuran yang relatif kecil dari kapal-kapal ini membuatnya cocok hanya untuk layanan antar-pulau. Kapal-kapal perusahaan yang lebih tua, yang kebanyakan kapal-kapal konvensional dan kapal-kapal semi-peti-kemas, juga dipakai dalam layanan domestik. Perusahaan mengoperasikan beberapa kapal peti kemas berkapasitas 400-TEU, dan kapal-kapal ini ditempatkan terutama dalam jasa feeder ke dan dari Singapura. Kapal-kapal yang lebih besar dari kapal-kapal ini beroperasi pada pelayanan Indonesia - Australia dan pelayanan intra-Asia.

Ada keperluan untuk “membuka” pelayanan penumpang, yang saat ini didominasi oleh dua perusahaan publik, PT PELNI dan PT ASDP. Kedua perusahaan ini, seperti Djakarta Lloyd, telah dilengkapi dengan kapal-kapal, tanpa biaya apa pun dari mereka. Jika para operator sektor swasta akan didorong untuk masuk dalam pasar pelayanan penumpang, dalam kondisi pasar yang bersaing, maka mereka tidak dapat diharapkan untuk bersaing dengan operasi-operasi yang disubsidi.

Restrukturisasi dan Reformasi Sistem Pelabuhan

Restrukturisasi dari sistem pelabuhan Indonesia sedang berlangsung tahun 1991, dengan didirikannya empat Perusahaan Pelabuhan Indonesia (PPI). Undang-undang Pelayaran No. 21 (1992) menggolongkan pelabuhan-pelabuhan sebagai pelabuhan publik dan pelabuhan khusus, dengan yang disebut belakangan dipakai hanya untuk pelayaran milik sendiri, kecuali jika mereka diberikan izin sementara untuk melayani kargo pihak ketiga, berdasarkan kondisi tertentu. Terdapat lebih dari 1.200 pelabuhan khusus di Indonesia, dan 656 pelabuhan umum. Studi JICA mengindikasikan bahwa 110 - 112 dari pelabuhan umum tersebut akan dikelola secara komersial

oleh empat PPI, sementara sisanya, 544 - 546 pelabuhan umum “dikelola secara non komersial oleh pemerintah”. Dari pelabuhan PPI, 70 digolongkan sebagai pelabuhan internasional, dan 51 pelabuhan khusus juga digolongkan sebagai pelabuhan internasional.

Laporan tahunan dari PPI menunjukkan bahwa mereka telah mengambil alih kepemilikan, pengembangan dan tanggung jawab pengelolaan tidak lebih dari 100 pelabuhan, dan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan mengakui bahwa beberapa pelabuhan mungkin telah diturunkan dari status “komersial” menjadi “non komersial”, sejak Studi JICA diselesaikan. Studi JICA menunjukkan bahwa, dari tahun 1996 sampai 1997, proporsi dari anggaran pengembangan pelabuhan pemerintah yang ditujukan pada pengembangan pelabuhan PPI telah berkurang secara signifikan. Sejak saat itu, pemerintah semakin meningkatkan memberikan dana pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan non PPI, dan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan menunjukkan bahwa, di tahun 2000, pemerintah tidak memberi dana sama sekali untuk pengembangan pelabuhan PPI.

PPI I bermarkas di Medan, dan bertanggung jawab atas pelabuhan komersial dari tiga propinsi, Aceh, Sumatera Utara dan Riau. Perusahaan mempunyai 22 pelabuhan, dimana 16 diantaranya mempunyai kantor-kantor cabang dan enam diantaranya adalah anak perusahaan dari pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar disekitarnya. Pelabuhan Batam Riau, di sebelah selatan Singapura, tidak termasuk dalam pelabuhan perusahaan.

PPI II bermarkas di Tanjung Priok, pelabuhan dari Jakarta. Perusahaan bertanggung jawab atas pelabuhan laut komersial dari delapan propinsi, yaitu, Jawa Barat, Kalimantan Barat, Sumatera Barat, Bengkulu, Jambi, Sumatera Selatan, Lampung dan Bangka-Belitung. Perusahaan memiliki seluruhnya 12 pelabuhan.

PPI III bermarkas di pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Perusahaan mempunyai pelabuhan di delapan propinsi, yaitu, Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, NTB, NTT, Timor Timur, Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan. Perusahaan memiliki 19 pelabuhan dengan satu kantor cabang dan 21 pelabuhan anak perusahaan.

PPI IV bermarkas di pelabuhan Makasar Ujung Pandang. Perusahaan memiliki seluruhnya 21 pelabuhan, melayani daerah yang luas terbentang dari Kalimantan Timur sampai Irian Jaya, dan termasuk Sulawesi dan kepulauan Maluku.

Gabungan seluruh pelabuhan PPI, sebagaimana diindikasikan dari laporan tahunan PPI tahun 1998 dan 1999, adalah 95.

Berdasarkan undang-undang yang ada, PPI memiliki beberapa kuasa pengaturan yang berkenaan dengan pelabuhan khusus, dan laporan JICA mengindikasikan bahwa, dalam prakteknya, PPI telah memperluas kuasa ini sehingga mereka dapat mengenakan biaya pada pelabuhan khusus dalam wilayah geografis masing-masing setiap PPI. Studi JICA menyarankan bahwa, sebagian besar, biaya yang dikenakan ini tidak mempunyai dasar dalam hal pelayanan yang diberikan oleh PPI. Studi lebih lanjut menyarankan bahwa praktek ini dapat merugikan keefektifan PPI sendiri, karena adanya kecenderungan bagi mereka untuk “mencari keuntungan”, daripada memusatkan hanya pada mengelola dan mengembangkan pelabuhan mereka sendiri. Perubahan legislatif kelihatannya lebih suka mengeluarkan semua kuasa pengaturan apa pun juga dari apa yang dimaksudkan untuk perusahaan komersial.

Perubahan legislatif kelihatannya lebih disukai, lagipula, untuk meningkatkan kuasa perusahaan untuk menangani hal-hal komersial dari empat PPI. Misalnya, prosedur saat ini untuk menyesuaikan tingkat biaya pelabuhan memakan tenaga dan waktu (dua tahun atau lebih). Lagipula, iuran pelabuhan harus didasarkan pada kebutuhan pendapatan dari pelabuhan individu, dan tidak harus disyaratkan bahwa semua pelabuhan komersial di kepulauan harus menyesuaikan

aturan pelabuhan pada tingkat yang identik dan pada saat yang sama. Akhirnya, dan mungkin yang paling penting, kesehatan finansial dari masing-masing PPI dan bahkan pelabuhan individu tergantung pada suatu derajat yang signifikan pada hubungan kerja yang akan dikembangkan dengan investor/para operator dan penyedia jasa sektor swasta. Oleh karenanya, adalah kritis bahwa pengelolaan PPI, termasuk Direksi dari masing-masing PPI, mempunyai kuasa penuh untuk mencapai pengaturan dengan sektor swasta, dalam petunjuk pemerintah untuk pengaturan tersebut.

Dengan jumlah total pelabuhan PPI sebanyak 95, jumlah dari apa yang dinamakan pelabuhan umum “non komersial” adalah 561. Kira-kira separuh dari pelabuhan-pelabuhan ini memiliki fasilitas untuk penampungan kunjungan kapal-kapal. Dengan anggaran pemerintah untuk pengembangan pelabuhan saat ini yang ditujukan sepenuhnya untuk pelabuhan-pelabuhan ini, jumlah yang memiliki fasilitas untuk penampungan kapal akan terus bertambah terus.

Inisiatif Perluasan Armada Pelayaran Indonesia

Pemerintah Indonesia khawatir akan tingkat penggunaan kapal-kapal berbendera asing dalam pelayaran antar-pulau. Setidaknya sebagian dari kekhawatiran itu berakar dari salah konsepsi di beberapa pihak bahwa dipakainya kapal-kapal berbendera asing oleh siapa pun adalah sama dengan pelayaran antara pelabuhan dan sepanjang pantai, yaitu, penampungan kargo domestik oleh usaha pelayaran asing. Para perwakilan usaha pelayaran asing dan domestik yang diwawancarai oleh tim tugas mengemukakan keyakinan mereka bahwa ternyata, pelayaran antara pelabuhan dan sepanjang pantai sangat sedikit, tapi terdapat banyak pen-charter-an kapal berbendera asing oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia. Jika demikian, maka kekhawatiran pemerintah tidaklah terlalu besar dengan arus keluarnya valuta asing untuk pembayaran jasa-jasa, tapi lebih kepada arus keluar untuk men-charter kapal-kapal. (Akan tetapi, bila meyangkut penampungan ekspor dan impor, arus keluar valuta asing adalah terutama untuk jasa-jasa pelayaran).

Asal usul dari “masalah” pen-charter-an kapal adalah kebijaksanaan pemerintah di tahun 80-an. Pada awalnya pemerintah mensyaratkan, pada tahun 1984, bahwa semua kapal yang berumur 25 tahun atau lebih tua harus dipensiunkan dari pelayanan dan dijadikan rongsokan. Setidaknya satu perusahaan pelayaran (seperti yang diberitahukan kepada tim tugas) harus pensiunkan seluruh armadanya atau lebih dari sepuluh kapal. Sebagai dorongan pada industri pembuat kapal Indonesia, pemerintah juga melarang kapal-kapal ukuran tertentu (baik 6.000 GRT atau DWT) diimpor. Akan tetapi, industri pembuat kapal hanya dapat menghasilkan kapal dengan 2 sampai 3 kali biaya kapal-kapal bekas yang tersedia di pasar dunia. Seperangkat hal ikhwal ini cenderung untuk mengontrak armada berbendera Indonesia.

Pada saat pelayanan pelayaran dideregulasikan tahun 1988, para operator pelayaran Indonesia diizinkan mencharter kapal-kapal berbendera asing. Tidak jelas apakah proliferasi perusahaan pelayaran, setelah deregulasi, terjadi terutama karena lingkungan untuk operasi komersial yang ditingkatkan atau karena dihilangkannya semua pengendalian pada pen-charteran kapal.

Untuk “koreksi” proliferasi pen-charter-an bendara asing, Pemerintah Indoensia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 82 (1999), yang menuangkan bahwa semua perusahaan Indonesia yang bertindak sebagai agen-agen untuk usaha pelayaran asing harus memiliki satu kapal berbendera Indonesia sendiri sedikitnya 5.000 ton kotor. Para agen diberi waktu sampai tanggal 5 Oktober 2001 untuk memenuhi persyaratan pemilikan kapal ini. Menurut Asosiasi

Agen Pelayaran Indonesia (AAPI), tidak lebih dari 14 atau 15 dari para anggota mereka dapat memenuhi syarat saat ini. Pengaruh yang dimaksudkan dari peraturan baru adalah perluasan armada berbendera Indonesia. Pengaruh yang lebih mungkin adalah pembinasaan industri agen pelayaran.

2. Kinerja Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Antar Pulau

Bab ini mengulas mengenai tinjauan sektor pelayaran dan pelabuhan antar-pulau di Indonesia, termasuk peran ekonomisnya, kecenderungan dalam lalu-lintas kargo dan penumpang antar-pulau, dan diskusi mengenai kinerja dan masalah-masalah sektor.

PERANAN EKONOMIS DARI PELAYARAN ANTAR PULAU

Sebagai bangsa kepulauan terbesar di dunia, Indonesia membutuhkan sektor maritim yang luas dan berkembang dengan baik. Dengan menjadi memadai dan pelaksanaan yang memuaskan, sektor maritim Indonesia dapat membantu negara dalam mencapai tujuan ekonomi, sosial dan politik berikut:

- Integrasi ekonomi dari kepulauan, dengan pergerakan bebas hambatan dari komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja diantara pulau-pulau
- Persaingan yang berhasil dengan bangsa-bangsa lain untuk memasok berbagai komoditas yang telah dan belum diproses ke pasar-pasar dunia untuk komoditas tersebut
- Meminimalkan biaya untuk mendapatkan impor untuk tambahan pasokan domestik di pasar-pasar domestik, dan dengan demikian, meningkatkan taraf hidup nasional
- Integrasi sosial dan politik dari bangsa, dengan pergerakan para warganegara yang bebas hambatan diantara pulau-pulau untuk berbagai tujuan
- Peningkatan sektor jasa, dengan perolehan pendapatan valuta asing dalam industri-industri jasa seperti pelayaran, jasa perbaikan kapal dan kepariwisataan
- Swa-sembada sektor maritim, yang menghindari pengurusan pendapatan umum pemerintah, yang lebih baik dapat digunakan untuk mencapai layanan sosial universal seperti pendidikan dan kesehatan.

Disamping tujuan-tujuan ini, ada dua tujuan ekonomi dan politik lain dari pemerintah yang akan mempengaruhi cara dimana sektor angkutan laut berkembang dan beroperasi, yaitu:

1. Bagian-bagian dari kepulauan yang, secara bersama-sama, disebut sebagai “Indonesia Bagian Timur” tertinggal jauh dari Jawa, Bali dan Sumatera dalam perkembangan ekonomi, dan perkembangan yang dipercepat dari daerah-daerah ini adalah tujuan nasional.
2. Desentralisasi telah menjadi suatu tujuan politik di Indonesia, dengan beberapa tingkat kekuasaan dan tanggung jawab politik yang dialihkan dari pemerintah nasional kepada pemerintah propinsi dan setempat.

Dari tahun 1990 sampai 1997, ekonomi Indonesia mengalami pertumbuhan yang cepat dan berkesinambungan, dengan PDB tidak termasuk produk migas dan perminyakan meningkat pada angka rata-rata tahunan sebesar 8,7 persen (Tabel 1). Kenaikan dalam ekspor yang disertai kenaikan dalam impor barang setengah jadi untuk pemrosesan dan ekspor kembali

mengakibatkan tingkat-tingkat rekor dari perdagangan asing dan domestik Indonesia dan dalam permintaan untuk pelayanan pelayaran dan pelabuhan.

**Tabel 1: Produk Domestik Bruto Indonesia, 1999 - 2000
(Juta Rupiah pada Harga-harga Konstan 1993)**

Tahun	Total PDB	Total PDB tidak termasuk produk minyak, gas dan perminyakan
1990	271,967,606	221,885,268
1991	290,870,343	236,383,346
1992	309,659,776	256,350,660
1993	329,775,800	296,860,800
1994	354,640,800	320,651,800
1995	383,792,300	350,290,300
1996	413,797,915	378,871,222
1997	433,245,879	398,675,813
1998	376,892,534	342,510,181
1999	378,051,431	344,239,844
2000 a/	390,148,000	372,202,000
Kenaikan tahunan rata-rata tahun 1990-1997	6.9%	8.7%
Kenaikan tahunan rata-rata tahun 1997-1998	-13.0%	-14.1%
Kenaikan tahunan rata-rata tahun 1998-2000	1.7%	4.2%

a/ Perkiraan

Sumber: BPS, Produk Domestik Bruto di Indonesia berdasarkan asal Industri, 1996-1999, Agustus 2000 and Bank Dunia, Indonesia: Percepatan Perbaikan pada Waktu yang Tidak Menentu, (Laporan No. 20991-IND), Oktober 2000.

Bahkan dengan 14 persen kontraksi pada PDB Indonesia tahun 1998, permintaan untuk pelayanan pelayaran tetap tinggi karena rupiah yang terdevaluasi membuat ekspor Indonesia menjadi sangat bersaing. Dari tahun 1998 sampai 2000, PDB Indonesia tidak termasuk produk-produk minyak, gas dan perminyakan tumbuh pada tingkat rata-rata tahunan sebesar 4,2 persen.

Tabel 2 memperlihatkan perkiraan yang dipersiapkan oleh Pusat Biro Statistik (BPS) mengenai kontribusi angkutan laut dan air daratan terhadap produk domestik regional bruto berdasarkan propinsi dari tahun 1996 sampai 1999. Di tingkat nasional, pangsa PDB sektor angkutan laut dan air daratan meningkat dari 1,1 persen pada tahun 1996 menjadi 1,5 persen pada tahun 1999. Di tingkat propinsi, pangsa angkutan laut dan air daratan tertinggi di Kalimantan, berkisar dari masing-masing setinggi 8,3 persen di Kalimantan Selatan sampai 7,1 persen di Kalimantan Timur dan 5,2 persen serta 5,1 persen di Kalimantan Barat dan Kalimantan Selatan. Pangsa PDB propinsi yang tinggi dalam angkutan laut dan air daratan juga ditemukan di Sumatera Barat (4,1 persen), Bengkulu (3,4 persen), Sulawesi Utara (3,1 persen), Jambi (2,4 persen) dan DKI Jakarta (2,1 persen).

Sementara DKI Jakarta mencatat 16,3 persen dari total PDB nasional, DKI Jakarta bahkan memegang peranan yang lebih besar dalam angkutan laut dan air daratan, menyumbangkan 23,1 persen dari PDB nasional untuk sektor itu.

**Tabel 2. Kontribusi Angkutan Laut dan Air Daratan pada Produk Domestik Regional Bruto, 1996 - 1999
(Juta Rupiah pada Harga Konstan 1993)**

Provinsi	Angkutan Laut dan Air Daratan				Total PDB tanpa Produk Minyak, Gas and Perminyakan				Persentase Angkutan Laut dan Air Daratan			
	1996	1997	1998	1999	1996	1997	1998	1999	1996	1997	1998	1999
DI. Aceh	33,723	34,816	41,964	47,219	6,199,551	6,526,730	6,147,012	6,006,190	0.5	0.5	0.7	0.8
Sumatra Utara	140,950	150,081	152,896	181,956	23,273,774	24,876,013	22,142,993	22,731,358	0.6	0.6	0.7	0.8
Sumatra Barat	222,500	233,140	262,423	310,337	7,609,545	8,000,663	7,481,092	7,580,962	2.9	2.9	3.5	4.1
Riau	124,840	127,644	140,592	152,426	7,852,467	8,559,152	8,404,350	8,756,674	1.6	1.5	1.7	1.7
Jambi	62,075	64,999	66,979	69,581	3,048,452	3,152,831	2,870,868	2,947,794	2.0	2.1	2.3	2.4
Sumatra Selatan	160,931	169,809	150,061	155,968	11,566,265	12,291,890	11,210,284	11,380,894	1.4	1.4	1.3	1.4
Bengkulu	36,436	48,083	52,832	56,903	1,688,755	1,740,586	1,631,372	1,657,636	2.2	2.8	3.2	3.4
Lampung	69,865	80,061	84,301	73,156	6,914,211	7,201,338	6,701,179	6,877,825	1.0	1.1	1.3	1.1
DKI Jakarta	897,126	920,677	918,294	1,202,114	66,164,802	69,543,445	57,380,516	56,638,192	1.4	1.3	1.6	2.1
Jawa Barat	143,609	162,102	219,417	225,955	64,736,936	68,010,839	55,266,774	57,158,509	0.2	0.2	0.4	0.4
Jawa Tengah	88,100	107,744	108,146	164,886	39,961,174	41,217,384	35,466,991	36,870,381	0.2	0.3	0.3	0.4
DI. Yogyakarta	-	-	-	-	5,106,349	5,286,367	4,689,943	4,844,963	0.0	0.0	0.0	0.0
Jawa Timur	227,529	251,595	225,748	204,804	61,711,081	64,249,756	53,825,874	54,106,643	0.4	0.4	0.4	0.4
Bali	75,269	79,736	88,074	77,241	7,141,773	7,556,533	7,250,948	7,299,401	1.1	1.1	1.2	1.1
Kalimantan Barat	343,870	370,578	367,208	366,815	6,714,068	7,219,744	6,879,361	7,066,058	5.1	5.1	5.3	5.2
Kalimantan Tengah	329,886	416,805	330,378	331,635	4,036,205	4,290,178	3,993,187	3,986,710	8.2	9.7	8.3	8.3
Kalimantan Selatan	250,034	272,559	268,611	298,816	5,921,276	6,188,606	5,785,052	5,876,057	4.2	4.4	4.6	5.1
Kalimantan Utara	719,764	762,582	785,271	813,980	10,720,157	11,407,648	11,090,281	11,447,872	6.7	6.7	7.1	7.1
Sulawesi Utara	104,274	111,225	115,779	121,610	3,574,698	3,767,016	3,677,888	3,887,112	2.9	3.0	3.1	3.1
Sulawesi Tengah	24,380	26,289	25,200	24,809	2,212,649	2,316,865	2,225,138	2,287,380	1.1	1.1	1.1	1.1
Sulawesi Selatan	110,474	134,849	150,045	151,454	9,485,863	9,893,420	9,323,342	9,600,500	1.2	1.4	1.6	1.6
Sulawesi Tenggara	7,214	8,295	9,514	10,809	1,561,002	1,644,024	1,549,033	1,588,457	0.5	0.5	0.6	0.7
Nusa Tenggara Barat	26,918	29,884	30,693	31,449	3,195,295	3,363,240	3,238,640	3,318,723	0.8	0.9	0.9	0.9
Nusa Tenggara Timur	11,373	12,877	14,503	17,421	2,685,534	2,836,328	2,758,906	2,834,510	0.4	0.5	0.5	0.6
Maluku	34,026	36,521	40,427	43,102	2,966,309	3,072,187	2,889,188	2,108,629	1.1	1.2	1.4	2.0
Irian Jaya	40,541	45,965	51,161	59,763	6,745,136	7,258,031	8,188,974	7,964,119	0.6	0.6	0.6	0.8
Total	4,285,707	4,658,916	4,700,517	5,194,209	372,793,327	391,470,814	342,069,186	346,823,549	1.1	1.2	1.4	1.5

Sumber: BPS, Produk Domestik Regional Bruto dari Propinsi-propinsi di Indonesia berdasarkan Asal Usul Industri, 1996-1999, Agustus 2000.

Pertumbuhan dramatis dalam perdagangan domestik dan internasional Indonesia yang diangkut melalui laut dari tahun 1987 sampai dengan 1999 diperlihatkan dalam Tabel 3. Dari tahun 1987 sampai dengan 1996, perdagangan domestik yang diangkut melalui laut naik dari 56,2 juta ton menjadi 170,1 juta ton bersamaan dengan kenaikan tahunan rata-rata sebesar 13,1 persen. Setelah penurunan pada tahun 1997 dan 1998 yang berkaitan dengan krisis ekonomi, perdagangan domestik yang diangkut melalui laut naik lagi pada tahun 1999 menjadi 180,2 juta ton.

Tabel 3. Perdagangan Domestik dan Internasional Indonesia Yang Diangkut Melalui Laut, 1987 - 1999 (000 ton)

Tahun	Lalu lintas Domestik	Lalu lintas Internasional			Total
		Import	Export	Total	
1987	56,231	20,408	74,946	95,354	151,585
1988	58,117	21,601	82,125	103,726	161,843
1989	64,662	22,798	82,846	105,644	170,306
1990	78,671	26,105	109,490	135,595	214,266
1991	85,089	34,903	113,380	148,283	233,372
1992	99,386	38,178	128,571	166,749	266,135
1993	103,231	41,973	140,861	182,834	286,065
1994	117,232	48,857	155,869	204,726	321,958
1995	146,699	52,877	225,343	278,220	424,919
1996	170,133	57,670	279,393	337,063	507,196
1997	133,609	34,314	232,764	267,078	400,687
1998	125,174	35,207	231,579	266,786	391,960
1999	180,229	55,000	283,769	338,769	518,998
Peningkatan Rata-rata tahun 1987-1996	13.1%	12.2%	15.7%	15.1%	14.4%
Peningkatan Rata-rata tahun 1996-1999	1.9%	-1.6%	0.5%	0.2%	0.8%

Sumber: Data untuk tahun 1987 sampai dengan 1994 dari BPS- Statistik Indonesia; Tahun 1995 sampai dengan 1999 dari Himpunan Data Angkutan Laut, Tahun 1999, Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan laut, Jakarta, Agustus 2000.

Kecenderungan yang sama terjadi dalam lalu lintas internasional yang diangkut melalui laut. Ekspor Indonesia yang diangkut melalui laut hampir naik empat kali lipat dari 75,0 juta ton pada tahun 1987 menjadi 279,4 juta ton pada tahun 1996, suatu tingkat kenaikan rata-rata tahunan sebesar 15,1 persen. Setelah penurunan 8 persen selama tahun 1997 - 1998, ekspor yang diangkut melalui laut pada tahun 1999 naik menjadi 283,8 juta ton pada tahun 1999, melewati tingkat tahun 1996. Impor Indonesia yang diangkut melalui laut tumbuh pada tingkat yang sedikit lebih rendah dari 12,2 persen dari tahun 1987 sampai 1996 dan telah hampir pulih sebelum tahun 1999 pada tingkat rekor 57,7 juta ton yang dicapai tahun 1996.

Pada tahun 1999, total perdagangan domestik Indonesia dan yang diangkut melalui laut adalah 519,0 juta ton. Sebagaimana akan dibicarakan lebih terinci kemudian, hampir sepertiga lalu-lintas terdiri dari kargo bukan curah.

Sektor pelayaran antar-pulau juga menampung suatu jumlah penumpang yang berarti yang melakukan perjalanan dalam kepulauan Indonesia. Pada tahun 1999, sejumlah hampir 12,0 juta penumpang telah diangkut oleh perusahaan angkutan antar-pulau, naik hampir

empat kali lipat dari 3,1 juta penumpang yang diangkut tahun 1989 (Tabel 4). Dari tahun 1989 sampai 1996, para penumpang yang diangkut naik pada tingkat tahunan rata-rata yang luar biasa sebesar 19,6 persen. Pertumbuhan yang cepat disebabkan perluasan ekonomi yang menciptakan kesempatan kerja baru bagi orang-orang Indonesia yang jauh dari rumah mereka, sehingga berakibat perjalanan berkala antara keluarga dan pekerjaan; dan meningkatkan perjalanan wisatawan antar-pulau.

Tabel 4. Penumpang Antar-pulau, 1989 - 1999

Tahun	PELNI	Perusahaan lainnya	Total
1989	1,924,544	1,218,219	3,142,763
1990	2,225,161	1,470,878	3,696,039
1991	2,472,233	3,302,718	5,774,951
1992	2,788,718	3,157,222	5,945,940
1993	3,991,041	3,144,386	7,135,427
1994	4,637,673	5,474,671	10,112,344
1995	5,246,417	6,521,799	11,768,216
1996	4,433,058	6,543,831	10,976,889
1997	4,382,606	3,908,514	8,291,120
1998	6,619,417	4,368,694	10,988,111
1999	8,606,610	3,374,957	11,981,567
Peningkatan Rata-rata tahunan tahun 1989-1996	12.7%	27.1%	19.6%
Peningkatan Rata-rata tahunan tahun 1996-1999	24.8%	-19.8%	3.0%

Sumber: Himpunan Data Angkutan Laut, Tahun 1999, Direktorat Lalu Lintas Angkutan
Direktorat Jenderal Perhubungan laut, Jakarta, Agustus 2000.

Pada tahun belakangan ini, pangsa penumpang yang diangkut oleh PELNI, suatu perusahaan milik negara, telah meningkat secara berarti. Pada tahun 1996, PELNI mengangkut 4,4 juta penumpang atau 40 persen dari 11,0 juta total penumpang antar-pulau. Pada tahun 1999, PELNI telah meningkatkan pangasanya menjadi hampir 72 persen dari total 12,0 juta penumpang. Selama jangka waktu ini, PELNI secara substansial telah memperluas dan memodernisasikan armada kapal penumpangnya, menambah enam kapal baru berkapasitas penumpang 2000 antara tahun 1993 dan 1998; empat kapal berkapasitas penumpang 1000 selama 1994 - 1995; dan tiga kapal berkapasitas penumpang 500 antara tahun 1996 dan 1999. Diyakini bahwa semua kapal-kapal ini diperoleh oleh pemerintah Indonesia dan diberikan tanpa biaya kepada PELNI.

SEKTOR PELABUHAN INDONESIA

Sistem pelabuhan Indonesia diorganisasikan dalam suatu sistem hirarki yang terdiri dari 25 pelabuhan utama dan 70 pelabuhan komersial lainnya yang dikelola oleh empat Perusahaan Pelabuhan Indonesia (PPI) yang diciptakan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1991. Pelabuhan-pelabuhan ini dioperasikan secara menguntungkan saat ini, atau dianggap memiliki potensi untuk dioperasikan secara menguntungkan dalam jangka pendek sampai menengah. Disamping itu, kira-kira ada 550 pelabuhan lainnya yang melayani publik, tapi

kelihatannya tidak memiliki potensi jangka pendek sampai menengah untuk dioperasikan secara menguntungkan. Oleh karenanya, pelabuhan-pelabuhan ini dirancang sebagai “bukan pelabuhan niaga”. Indonesia juga memiliki 1,233 pelabuhan swasta yang melayani kebutuhan sektor swasta khusus seperti industri, pertambangan, perikanan, dsb. Pelabuhan-pelabuhan swasta ini dinamakan “pelabuhan-pelabuhan khusus”.

Kira-kira 50 dari pelabuhan khusus ini diklasifikasikan untuk menangani lalu-lintas internasional.

Lalu-lintas internasional dan domestik yang ditangani di pelabuhan Pelindo tahun 1999 diperlihatkan pada Tabel 5¹. 95 pelabuhan PPI menangani 342,0 juta ton kargo, dengan 65 persen lalu-lintas ditangani di Pelindo II (34 persen) dan Pelindo III (31 persen)². Bersama-sama Pelindo II dan III mencatat 84 persen dari semua impor dan 50 persen dari semua ekspor yang ditangani di pelabuhan-pelabuhan PPI.

¹ Tabel-tabel terinci yang memperlihatkan lalu-lintas individu Pelindo diperlihatkan dalam Lampiran D.

² Karena pembongkaran dan pemuatan lalu lintas domestik di pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang berbeda, lalu lintas domestik yang diperlihatkan dari statistik pelabuhan dalam Tabel 5 dua kali lipat lalu lintas domestik yang dilaporkan akan diangkut oleh kapal-kapal antar-pulau.

Tabel 5. Lalu-lintas Internasional dan Domestik di Pelabuhan-pelabuhan Komersial, 1999 (000 ton)

Baran	Pelindo				Total
	I	II	III	IV	
<u>Import</u>					
General Cargo	266.7	1,659.4	1,435.8	42.2	3,404.1
Bag cargo	1,252.2	2,715.0	2,064.7	149.7	6,181.6
Unitized cargo	266.4	1,697.5	213.6	13.6	2,191.1
Dry bulk	1,088.5	6,880.9	3,946.4	365.3	12,281.1
Liquid Bulk	2,424.4	5,632.0	7,268.8	2,001.9	17,327.1
Container cargo	496.9	5,439.9	818.6	-	6,755.4
Subtotal	5,298.2	24,024.7	15,747.9	2,572.7	47,643.5
<u>Export</u>					
General cargo	789.2	3,708.0	2,488.3	86.2	7,071.7
Bag cargo	200.4	2,373.1	676.6	479.7	3,729.8
Unitized cargo	2,171.7	2,553.1	283.6	825.5	5,833.9
Dry bulk	7,484.7	7,212.0	21,780.2	5,034.2	41,511.1
Liquid Bulk	23,788.4	2,822.3	1,084.9	10,838.9	38,534.5
Container cargo	988.4	6,279.6	1,299.7	-	8,567.7
Subtotal	35,422.8	24,948.1	27,613.3	17,264.5	105,248.7
<u>Domestic -Unloading</u>					
General cargo	1,805.6	5,938.0	6,665.6	1,293.6	15,702.8
Bag cargo	1,247.5	2,602.7	1,441.6	2,131.3	7,423.1
Unitized cargo	362.9	941.6	250.5	337.5	1,892.5
Dry bulk	2,389.4	11,705.8	11,433.3	1,356.2	26,884.7
Liquid Bulk	4,983.9	13,424.5	20,274.5	6,765.1	45,448.0
Container cargo	343.4	1,353.0	1,823.6	2,323.9	5,843.9
Subtotal	11,132.7	35,965.6	41,889.1	14,207.6	103,195.0
<u>Domestic -Loading</u>					
General cargo	688.8	3,928.2	4,279.1	485.8	9,381.9
Bag cargo	514.2	2,246.8	1,968.6	721.4	5,451.0
Unitized cargo	1,293.6	594.9	722.5	91.0	2,702.0
Dry bulk	1,366.1	8,875.2	3,545.2	712.7	14,499.2
Liquid Bulk	18,873.5	12,897.6	9,034.2	6,529.1	47,334.4
Container cargo	205.3	2,477.8	2,755.5	1,085.9	6,524.5
Subtotal	22,941.5	31,020.5	22,305.1	9,625.9	85,893.0
<u>Total all cargo</u>					
General cargo	3,550.3	15,233.6	14,868.8	1,907.8	35,560.5
Bag cargo	3,214.3	9,937.6	6,151.5	3,482.1	22,785.5
Unitized cargo	4,094.6	5,787.1	1,470.2	1,267.6	12,619.5
Dry bulk	12,328.7	34,673.9	40,705.1	7,468.4	95,176.1
Liquid Bulk	50,070.2	34,776.4	37,662.4	26,135.0	148,644.0
Container cargo	2,034.0	15,550.3	6,697.4	3,409.8	27,691.5
Total	74,795.2	115,958.9	107,555.4	43,670.7	341,980.2

Sumber: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Lebih dari 43 persen (148,6 juta ton) dari total kargo internasional dan domestik yang ditangani di pelabuhan-pelabuhan PPI tahun 1999 adalah curah cair. 28 persen lagi (95,2 juta ton) lalu lintas yang ditangani adalah curah kering. Sisanya 29 persen kargo (98,7 juta ton) yang ditangani adalah kargo umum curah-pecah, kargo kantong, kargo yang disatukan atau kargo yang dipeti-kemaskan.

Sumber-sumber industri mengindikasikan bahwa kargo yang dipeti-kemaskan naik dengan cepat pada tahun-tahun belakangan ini baik untuk perdagangan internasional maupun domestik dengan tingkat pertumbuhan lebih dari 15 persen. Sekalipun demikian, pangsa dari lalu lintas internasional dan domestik Indonesia yang ditangani dalam peti kemas tetap rendah berdasarkan standar industri. Untuk pelabuhan PPI, kira-kira 28 persen dari kargo bukan curah yang ditangani tahun 1999 adalah dalam peti kemas. Untuk impor dan ekspor, kira-kira 35 dari kargo bukan curah adalah dipeti-kemaskan, sementara hanya 22 persen dari perdagangan domestik yang dipeti-kemaskan. Sementara suatu analisa komoditas dan perdagangan yang terinci belum dilakukan, kelihatannya adalah wajar mengingat standar industri dan kecenderungan saat ini dalam perdagangan Indonesia bahwa pangsa kargo bukan curah yang dikapalkan dalam peti kemas dapat berlipat ganda dalam waktu 10 tahun mendatang. Dirangkaikan dengan pertumbuhan normal dari perdagangan internasional dan domestik secara keseluruhan, volume dari kargo peti kemas yang akan ditangani di pelabuhan Indonesia I dapat saja berlipat tiga dalam waktu 10 tahun mendatang. Penampungan ledakan pertumbuhan yang diantisipasi ini dalam lalu lintas peti kemas memberikan kesempatan dan tantangan bagi sektor pelabuhan Indonesia.

Tabel 6. Kargo Dalam Peti Kemas dalam Persen dari Total Kargo Bukan Curah,

1999

Barang	Pelindo				Total
	I	II	III	IV	
Import	21.8	47.3	18.1	-	36.5
Eksport	23.8	42.1	27.4	-	34.0
Dalam Negeri	8.5	19.1	23.0	40.3	22.5
Total	15.8	33.4	22.9	33.9	28.1

Sumber: Tabel 5.

Pada tahun 1999, pelabuhan PPI menangani 3,2 juta TEU peti kemas, yang kira-kira terbagi sama antara pergerakan internasional dan domestik (Tabel 7). Pelabuhan Tanjung Priok di PPI-2 menangani 1,4 juta TEU diikuti oleh pelabuhan Tanjung Perak dengan 583 ribu TEU. Pelabuhan lain dengan pergerakan peti kemas yang besar termasuk masing-masing, Gabion di PPI-1 dengan 257 ribu TEU, Tanjung Emas di PPI-2 dengan 231 ribu TEU, Banjarmasin di PPI-3 dengan 109 ribu TEU, dan Makassar dan Samarinda di PPI-4 dengan 126 ribu Teu dan 110 ribu TEU.

Tabel 7. Peti Kemas yang Ditangani di Pelabuhan-pelabuhan PPI, 1999 (TEU)

Wilayah dan Pelabuhan PPI	Perdagangan		
	Int'l	Dalam Negeri	Total
IPC -1			
Belawan	-	9,879	9,879
Utpk. Gabion	203,668	53,018	256,686
Subtotal IPC-1	203,668	62,897	266,565
IPC-2			
Tanjung Priok a/	1,193,818	224,539	1,418,357
Panjang	65,212	-	65,212
Palembang	-	46,605	46,605
Teluk Bayur	-	14,983	14,983
Pontianok	4,917	63,247	68,164
Banten	-	67	67
Jambi	-	20,529	20,529
Subtotal IPC-2	1,263,947	369,970	1,633,917
IPC-3			
Tanjung Perak	184,895	397,979	582,874
Tanjung Emas	-	230,698	230,698
Banjarmasin	-	109,258	109,258
Benoa	-	17,489	17,489
Tenau Kupang	-	4,554	4,554
Sampit	-	11,971	11,971
Pulang Pisau b/	288	182	470
Subtotal IPC-3	185,183	772,131	957,314
IPC-4			
Makassar	-	125,518	125,518
Balikpapan	-	27,542	27,542
Samarinda	-	110,118	110,118
Bitung	-	48,875	48,875
Ambon	-	6,962	6,962
Sorong	-	835	835
Jayapura	-	2,065	2,065
Biak	-	314	314
Subtotal IPC-4	-	322,229	322,229
Total seluruh IPC	1,652,798	1,527,227	3,180,025

a/ Termasuk 9.653 TEU Peti Kemas angkut lanjut

b/ Termasuk 144 TEU Peti Kemas angkut lanjut

Sumber: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub

Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT

(Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Sifat dari ke-16 terminal peti kemas yang ada di pelabuhan Indonesia diperlihatkan dalam Tabel 8. Bersama-sama terminal-terminal ini memiliki 48 kran untuk pemuatan/pembongkaran peti kemas yang terdiri dari 33 gantry crane dan 15 mobile crane.

Tabel 8. Fasilitas Terminal Peti Kemas Indonesia, 2000

Port	Terminal	Berth			Container yard		Cranes		CFS (m ²)
		Panjang	Lebar	Kedala	Area (ha)	Kapasitas (TEU)	Gantry	Mobile	
Tanjung Priok	CT I	900	27	11.0	31.4	27,800	8	3	-
	CT II	510	16	8.6	6.8	7,400	4	1	-
	CT III	450	40	14.0	15.0	12,900	5	-	-
	Aneka Guna (antar pulau)	400	n.a.	n.a.	4.0	3,500	2	-	4,950
	Pasoso	-	-	-	1.5	714	-	-	4,500
Belawan	Gabion	500	31	10.0	7.7	8,000	2	5	10,400
	Semi Cont.	350	26	10.0	3.0	-	-	4	12,910
Tanjung Perak	TPK 1 (semi)	420	50	8.0	2.2	-	-	-	-
	TPK II	500	50	10.5	12.0	14,850	5	-	10,000
Panjang	Berth E	300	29	12.0	4.5	4,745	2	2	6,000
Tajung Emas	Container	345	25	10.0	7.0	7,400	2	-	3,464
U. Pandang	New Hatta	490	n.a.	10.0	2.5	7,616	-	-	3,564
Banjarmasin	Trisakti (semi)	200	12	7.0	3.0	2,000	3	-	-
Teluk Bayer	Semi	150	n.a.	9.5	3.9	n.a.	-	-	-
Palembang	Semi	150	20	n.a.	4.6	n.a.	-	-	-
Pontianak	CT07 (Semi)	100	18	5.5	2.5	n.a.	-	-	-

Sumber: JICA, Laporan Akhir, Studi mengenai Strategi Pengembangan Pelabuhan di Republik Indonesia, Maret 1999, Lampiran Volume 2.

KINERJA DAN MASALAH PELAYARAN ANTAR PULAU

Pelayaran pelayaran kargo terutama dideregulasi pada tahun 1988. Perusahaan pelayaran diizinkan beroperasi sesuai dengan jadwal yang mereka rancang sendiri, atau beroperasi untuk memenuhi permintaan jasa. Akan tetapi, perusahaan-perusahaan itu diharapkan untuk tetap memberitahukan jalur-jalur dan jadwal-jadwal apa pun yang akan dilayani, dan mengirimkan laporan berkala mengenai operasinya kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tarif-tarif layanan pelayaran kargo ditentukan melalui negosiasi langsung antara para operator dan perusahaan pengapalan atau penerima barang. Kecuali bahwa tarif-tarif untuk akomodasi kendaraan-kendaraan jalan di atas kapal-kapal roll-on-roll-off (RORO) hanya dapat ditentukan dan disesuaikan dengan persetujuan Menteri Perhubungan. Sedangkan mengenai tarif layanan penumpang, penentuan tarif untuk kelas ekonomi penumpang tetap akan diatur.

Industri pelayaran domestik telah berkembang dengan pesat sejak deregulasi layanan angkutan barang tahun 1988. Sedangkan sedikitnya ada 400 operator pada tahun 1988, jumlah ini menjadi lebih dari empat kali lipat pada tahun 1999. Industri ini bersaing dan responsif terhadap permintaan. Keterbatasan utama dalam mutu pelayaran adalah kinerja yang tidak memenuhi syarat dari sistem pelabuhan umum.

Kemacetan, Keterlambatan dan Inefisiensi Pelabuhan

Secara umum, kinerja operasi pelabuhan-pelabuhan Indonesia secara menyedihkan tidak memadai dari perspektif para pemakainya, perusahaan pelayaran dan pengirim barang. Kinerja pelabuhan selama tahun 1999 bagi pelabuhan-pelabuhan PPI diperlihatkan dalam

Tabel 9 dalam hal indikator-indikator produktivitas seperti tingkat hunian tempat berlabuh, waktu kembalinya kapal dan rasio waktu kerja. Secara keseluruhan, hunian tempat berlabuh rata-rata di pelabuhan PPI pada tahun 1999 adalah 59 persen, yang mengindikasikan bahwa bagi pelabuhan-pelabuhan Indonesia berada pada ambang batas dari kenaikan eksponen dalam waktu tunggu dengan tambahan pertumbuhan lalu lintas. Karena sifat antrian, waktu tunggu akan meningkat dengan sangat dramatis di pelabuhan yang lebih kecil dengan hanya beberapa tempat berlabuh. Waktu kembalinya kapal rata-rata untuk kapal yang melayari samudera adalah 76 jam atau 3 hari lebih sedikit. Untuk kapal antar-pulau, waktu kembalinya rata-rata adalah 120 jam, atau 5 hari. Waktu kerja sebagai persentasi dari waktu kembalinya berada pada rata-rata 26 persen untuk kapal yang melayari samudera dan 37 persen untuk kapal antar-pulau.

Alasan-alasan yang dilaporkan untuk waktu tidak bekerja bagi kapal antar-pulau di pelabuhan PPI yang dipilih diperlihatkan dalam Tabel 10. Benar-benar, waktu tidak bekerja tersebut terutama dapat dianggap berasal dari kategori umum waktu tidak beroperasi. Hal ini termasuk istirahat diantara pergantian pekerja, waktu menganggur di malam hari pada saat banyak pelabuhan-pelabuhan tidak beroperasi, dan waktu menganggur yang tidak diklasifikasikan. Adalah menarik bahwa dengan pengecualian Palembang, kebanyakan pelabuhan tidak mempunyai persentasi waktu tidak bekerja yang tinggi yang disebabkan oleh kapal-kapal yang menunggu untuk berlabuh.

Tabel 9. Indikator Produktivitas Pelabuhan Indonesia oleh Pelindo dan Pelabuhan Yang Dipilih, 1999

Pelindo dan pel.	Tkt Hunian berl (persen)	Kapal Samudera			Kapal Antar Pulau (Nusantara)		
		Wkt. balik kpl (jam)	Waktu kerja (jam)	Wkt. Kerja persentas Waktu	Wkt. balik (jam)	Waktu tkerja (jam)	Waktu Kerja persentas Waktu
<u>Pelindo I</u>							
Belawan	63.0	67.9	19.2	28.3	80.8	26.1	32.3
Dumai	83.1	150.2	28.9	19.2	132.7	29.5	22.2
Lhok Seumawe	56.1	135.4	40.2	29.7	78.9	22.5	28.5
Tanjung Pinang	74.0	47.0	6.3	13.4	176.1	18.7	10.6
Pekanbaru	52.8	109.3	20.0	18.3	155.7	25.9	16.6
Kuala Tanjung	73.3	48.5	25.3	52.2	37.3	37.2	99.8
Bagan Siapi-Api	12.8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Sibolga	61.9	42.2	14.2	33.6	42.4	18.2	42.9
Malahayati	18.2	50.0	16.0	32.0	116.4	43.9	37.7
Tanjung Balai Asahan	81.0	116.7	5.1	4.4	164.0	12.2	7.4
Tembilahan	79.5	n.a.	n.a.	n.a.	200.7	48.2	24.0
Gunung Sitoli	24.4	n.a.	n.a.	n.a.	24.1	7.9	32.8
Begkalis	22.5	n.a.	n.a.	n.a.	10.0	4.4	44.0
Kuala Langsa	58.1	221.8	20.8	9.4	182.5	28.1	15.4
Selat Panjang	49.8	n.a.	n.a.	n.a.	122.4	19.3	15.8
Rengat	27.2	n.a.	n.a.	n.a.	219.3	59.5	27.1
Rata-rata	52.4	61.8	12.3	15.0	109.0	25.1	28.6
<u>Pelindo II</u>							
Tajung Priok	65.9	84.3	47.4	56.2	82.3	37.0	45.0
Panjang	38.7	54.9	16.1	29.3	107.4	23.9	22.3
Palembang	60.5	61.9	15.7	25.4	91.4	19.1	20.9
Teluk Bayur	51.9	175.0	60.3	34.5	123.3	36.3	29.4
Pontianok	35.1	45.7	18.8	41.1	46.5	26.9	57.8
Cirebon	71.7	110.8	38.8	35.0	162.6	33.5	20.6
Banten	23.3	98.5	25.9	26.3	41.1	15.8	38.4
Sunda Kelapa	68.2	n.a.	n.a.	n.a.	208.6	76.4	36.6
Jambi	34.3	97.8	46.2	47.2	206.6	75.6	36.6
Bengkulu	64.9	136.6	31.9	23.4	137.0	57.5	41.9
Tanjung Pandan	87.1	78.1	16.7	21.4	132.4	19.7	14.9
Pkl. Balam	69.6	167.3	18.4	11.0	286.3	31.6	11.0
Ketapang	89.1	n.a.	n.a.	n.a.	73.5	12.0	16.3
Rata-rata	58.5	85.5	25.9	27.0	130.7	35.8	30.1

Pelindo and pel.	Tkt. hunian berl (persen)	Kapal Samudera			Kapal Antar Pulau (Nusantara)		
		Wkt. balik (jam)	Waktu kerja (jam)	Waktu Kerja Persentas Waktu balik	Waktu balik (jam)	Waktu kerja (jam)	Waktu Sebaga Persentas Wkt. balik
Pelindo III							
Tanjung Perak	79.4	144.6	34.2	n.a.	96.0	31.7	33.0
Tanjung Emas	58.3	78.0	48.8	62.6	55.9	34.9	62.4
Banjarmasin	71.5	47.9	22.7	47.4	35.7	17.4	48.7
Benoa	65.6	31	28.3	91.3	48.3	46.7	96.7
Tenau Kupang	81.5	72.5	31.0	42.8	87.2	36.0	41.3
Lembar	72.2	323.3	83.5	25.8	159.7	46.1	28.9
Gresik	79.1	59.8	26.6	44.5	172.3	79.0	45.9
Tanjung Wangi/Meneng	78.3	136.4	74.9	54.9	207.3	127.4	61.5
Sampit	55.4	58.2	16.8	28.9	77.5	18.8	24.3
Tanjung Intan/Cilacap	50.0	125.4	61.1	48.7	95.3	40.6	42.6
Probolinggo	69.9	56.0	26.1	46.6	117.4	44.7	38.1
Tegal	36.6	n.a.	n.a.	n.a.	283.9	9.0	3.2
Celukan Bawang	75.4	n.a.	n.a.	n.a.	152.5	39.9	26.2
Maumere	50.5	32.7	9.2	28.1	139.5	26.4	18.9
Bima	40.6	77.0	22.0	28.6	76.8	16.2	21.1
Pulang Pisau	25.9	16.7	9.9	59.3	53.4	18.8	35.2
Kotabaru	34.9	187.1	119.3	63.8	206.4	107.7	52.2
Kumai	29.0	62.5	20.8	33.3	30.3	10.7	35.2
Rata-rata	58.6	83.8	35.3	39.2	116.4	41.8	39.7
Pelindo IV							
Makassar	56.3	135.5	97.4	71.8	48.6	31.8	65.4
Balikpapan	93.8	72.8	43.1	59.2	88.5	60.8	68.7
Samarinda	69.2	56.4	34.4	61.0	75.5	31.3	41.4
Bitung	74.2	95.1	35.9	37.7	121.3	39.9	32.9
Ambon	50.5	83.1	44.8	53.9	63.3	48.5	76.7
Sorong	71.9	104.5	31.5	30.1	57.1	16.5	28.8
Jayapura	48.6	n.a.	n.a.	n.a.	100.0	32.0	32.0
Biak	57.7	149.1	72.3	48.5	193.7	89.3	46.1
Tarakan	74.6	133.4	27.0	20.2	409.0	133.7	32.7
Pantoloan	71.0	137.6	49.4	35.9	70.1	27.0	38.5
Ternate	60.7	106.0	50.0	47.2	184.0	60.5	32.9
Pare-Pare	72.0	n.a.	n.a.	n.a.	85.5	13.7	16.0
Kendari	66.7	58.0	4.0	6.9	143.3	37.2	26.0
Merauke	55.6	n.a.	n.a.	n.a.	193.8	68.6	35.4
Manokwari	48.1	n.a.	n.a.	n.a.	92.9	30.1	32.4
Gorontalo	87.1	166.5	41.5	24.9	230.7	48.3	20.9
Fak-Fak	76.2	n.a.	n.a.	n.a.	76.3	16.9	22.1
Toli-Toli	47.6	n.a.	n.a.	n.a.	31.4	25.3	80.6
Rata-rata	65.6	72.1	29.5	27.6	125.8	45.1	40.5
Rata-rata keseluruhan	58.8	75.8	25.7	27.2	120.5	36.9	34.7

Sumber: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Tabel 10. Alasan untuk Waktu Tidak Bekerja bagi Kapal-kapal Antar-pulau di Pelabuhan-pelabuhan Utama, 1999 (jam)

Pelindo and pel.	Wkt. balik	Waktu kerja	Alasan waktu tidak bekerja				Wkt. Tdk.
			Waktu tung	waktu pdkt	Waktu tund	Wkt tdk kerja	
<u>Pelindo I</u>							
Belawan	80.8	26.1	2.4	2.1	12.1	34.2	3.9
Dumai	132.7	29.5	6.0	8.5	48.9	33.2	6.7
Lhok Seumawe	78.9	22.5	1.1	1.2	12.7	39.4	2.0
Tanjung Pinang	176.1	18.8	-	0.9	11.5	141.4	3.5
Pekanbaru	155.7	25.9	2.6	10.3	2.5	112.3	2.0
<u>Pelindo II</u>							
Tanjung Priok	82.3	37.0	1.6	1.9	11.5	23.2	7.1
Panjang	107.4	23.9	3.8	5.2	28.7	36.2	9.6
Palembang	91.4	19.0	14.1	30.6	-	23.7	4.0
Teluk Bayur	123.3	36.3	2.6	21.6	27.4	17.8	17.7
Pontianok	46.5	26.9	-	2.3	0.2	13.4	3.7
Jambi	206.6	75.6	1.2	31.9	23.4	72.1	2.3
<u>Pelindo III</u>							
Tanjung Perak	96.0	31.7	2.8	4.0	38.6	13.9	5.1
Tanjung Emas	55.9	34.9	-	1.2	0.8	13.0	6.0
Banjarmasin	35.7	17.4	1.7	6.0	-	10.1	0.5
<u>Pelindo IV</u>							
Makassar	48.6	31.8	-	0.9	10.5	3.2	2.1
Balikpapan	88.5	60.8	2.7	3.6	11.1	7.8	2.5
Samarinda	75.4	47.7	2.3	6.9	1.5	17.1	-
Bitung	121.3	39.9	2.9	0.5	21.2	47.0	9.8

Sumber: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Kinerja yang tidak memuaskan dari pelabuhan-pelabuhan Indonesia terutama berakar dari dua sebab:

- Peran sektor swasta dalam pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan tetap sangat terbatas, dan sebagai akibatnya, pelabuhan-pelabuhan secara tetap terutama tidak siap untuk menyediakan penampungan yang efektif dan efisien dari kargo yang dipeti-kemaskan, kapal-kapal RORO, dan kargo yang didinginkan.
- Cara penggunaan tenaga kerja di pelabuhan-pelabuhan melembagakan penggunaan fasilitas pelabuhan yang rendah dan cenderung membatasi potensi untuk perbaikan efisiensi. Di pelabuhan yang seolah-olah beroperasi hampir terus menerus (biasanya 24 jam, dengan hanya beberapa hari libur selama setahun), enam dari setiap 24 jam hilang karena waktu istirahat yang dilembagakan. Di banyak pelabuhan lain, hanya satu kelompok pekerja giliran yang disediakan, dan keinginan pekerja untuk bekerja lembur terbatas.

Disamping dua sebab-sebab utama ini atas inefisiensi dan keterlambatan pelabuhan, beberapa operator mengeluh keterlambatan karena ketidak-adilan dan korupsi dalam penentuan tempat berlabuh. Juga hanya beberapa pelabuhan yang memiliki fasilitas tempat berlabuh terpisah bagi kapal-kapal penumpang, dan kedatangan kapal-kapal ini di pelabuhan-pelabuhan dengan fasilitas yang terbatas biasanya berarti bahwa operasi muat/bongkar kapal kargo harus terganggu bila kapal penumpang menggantikan kapal kargo di tempat berlabuh.

Beberapa pejabat pemerintah, dan beberapa perwakilan dari industri pelayaran juga mengemukakan kepedulian mereka bahwa para operator “tidak mampu” memperoleh kapal-kapal, tanpa semacam bantuan finansial, untuk memperluas ukuran armada keseluruhan. Sebenarnya, para operator “tidak mampu” menghabiskan waktu empat, lima dan sampai tujuh hari di satu pelabuhan, bilamana satu atau dua sudah bisa mencukupi. Penggunaan armada yang rendah yang terpaksa karena inefisiensi pelabuhan tentu saja menjadikan sulit bagi beberapa operator untuk merealisasikan keuntungan dari operasi mereka.

Ketidak-seimbangan Dagang dan Perlunya Reposisi Peti Kemas

Arus peti kemas internasional dan domestik sangat tidak seimbang di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, suatu situasi yang mempertajam kinerja operasi yang buruk pada saat ini dan pada saat yang sama, memberikan suatu kesempatan untuk memperbaiki kinerja pelabuhan keseluruhan dalam jangka waktu dekat sampai menengah. Tabel 11 memperlihatkan persentase peti kemas yang ditangani di pelabuhan-pelabuhan utama PPI tahun 1999 yang kosong. Secara keseluruhan, 32 persen dari peti kemas yang diimpor adalah kosong, akan tetapi, beberapa pelabuhan mempunyai tingkat peti kemas impor kosong yang sangat tinggi, seperti Pontianak (84 persen), Panjang (83 persen) dan Gabion (54 persen). Secara keseluruhan, 63 persen dari peti kemas perdagangan domestik yang dibongkar di pelabuhan-pelabuhan PPI adalah kosong. Jelaslah, kelaziman peti kemas kosong meningkatkan waktu berlabuh dan penggunaan crane dan memberi kontribusi pada waktu baliknya kapal yang panjang. Lebih jauh lagi, penampungan peti kemas kosong dalam jumlah banyak cenderung untuk memberi kontribusi pada kemacetan pelabuhan, karena peti kemas kosong dengan ciri khas mempunyai waktu berdiam yang lebih panjang di pelabuhan karena kurangnya insentif untuk membersihkan peti kemas kosong dari halaman peti kemas pelabuhan.

Mengingat tingkat pe-meti-kemas-an yang relatif rendah dari perdagangan bukan curah domestik dan internasional Indonesia, terdapat banyak ruang lingkup untuk memindahkan impor kargo curah-pecah, kantong dan yang disatukan dan kargo domestik ke dalam peti kemas, dengan menggunakan peti kemas yang saat ini ditangani sebagai peti kemas kosong. Jika persentase peti kemas kosong dikurangi sepertiga atau seperempat, akan terjadi pengurangan langsung pada waktu baliknya kapal secara keseluruhan. Hal ini karena kargo yang awalnya kargo curah-pecah, kantong, dan yang disatukan dengan tingkat produktivitas bongkar yang lebih rendah sekarang ditangani dalam peti-peti kemas yang sudah ditangani juga di pelabuhan.

**Tabel 11. Persentase Peti Kemas yang Ditangani yang Kosong di Pelabuhan-
pelabuhan PPI, 1999**

Wilayah danpel. PPI	Import	Export	Bongkar	Muat	Total
<u>PPI-1</u>					
Belawan	-	-	42.7	35.3	40.0
Utpk. Gabion	53.9	4.1	10.3	29.9	26.5
Subtotal IPC-1	53.9	4.1	16.1	30.6	27.0
<u>PPI-2</u>					
Tanjung Priok	23.4	3.2	52.3	17.6	16.4
Panjang	82.8	3.7	-	-	42.8
Palembang	-	-	70.1	11.2	39.0
Teluk Bayur	-	-	37.2	9.3	22.2
Pontianok	84.2	7.7	18.8	50.1	34.9
Banten	-	-	-	-	-
Jambi	-	-	89.1	1.2	44.5
Subtotal PPI-2	26.7	3.2	50.0	20.8	19.3
<u>PPI-3</u>					
Tanjung Perak	39.7	1.7	58.9	47.2	41.1
Tanjung Emas	-	-	60.6	0.8	27.2
Banjarmasin	-	-	13.5	30.9	21.6
Benoa	-	-	95.6	13.0	54.2
Tenau Kupang	-	-	11.9	44.5	26.9
Sampit	-	-	46.7	29.3	38.2
Pulang Pisau	-	100.0	100.0	-	50.0
Subtotal PPI-3	39.6	1.9	50.7	32.3	35.7
<u>PPI-4</u>					
Makassar	-	-	2.1	23.7	12.7
Balikpapan	-	-	7.1	77.9	35.6
Samarinda	-	-	9.9	41.6	25.5
Bitung	-	-	1.5	75.3	38.6
Ambon	-	-	-	12.0	5.6
Sorong	-	-	1.4	73.8	6.7
Jayapura	-	-	-	96.4	35.4
Biak	-	-	67.3	9.8	41.1
Subtotal PPI-4	-	-	5.1	42.0	22.9
Total seluruh PPI	31.5	3.2	62.7	31.5	25.3

Sumber: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Jalur-jalur Perintis

Selama tiga dekade, Pemerintah Indonesia telah memperuntukkan jalur-jalur barang dan penumpang antar-pulau volume rendah tertentu sebagai jalur-jalur perintis, dimana pelayanan akan disubsidi. Tujuan program bersamaan dengan kebijaksanaan dan insentif pemerintah lainnya untuk mempermudah pengembangan daerah-daerah terpencil.

Program tersebut sukses dengan hasil yang bervariasi. Sementara ada beberapa jalur yang telah mengembangkan lalu lintas yang cukup untuk dialihkan dari status perintis menjadi komersial, umumnya volume barang pada jalur-jalur perintis tetap rendah. Tabel 12 memperlihatkan barang yang dimuat pada kapal-kapal perintis berdasarkan propinsi untuk periode tahun 1992-2000. Total barang yang dimuat pada kapal-kapal perintis tahun 2000 adalah 83 ribu ton. Angka ini mewakili kira-kira empat per seratus dari satu persen dari 180 juta ton lalu lintas antar-pulau domestik (1999).

Dari tahun 1992 sampai 2000, lalu lintas barang pada kapal perintis menurun dari 260 ribu ton menjadi 83 ribu ton. Akan tetapi, penurunan terutama dapat dianggap berasal dari penurunan dalam barang perintis yang dimuat di Sulawesi Selatan. Diyakini bahwa penurunan ini dikarenakan pengklasifikasian kembali dari jalur-jalur perintis menjadi jalur-jalur komersial. Sulawesi Selatan dikecualikan dari data, barang yang dimuat pada kapal perintis di propinsi lain meningkat tidak terlalu besar dalam periode 1992-2000.

**Tabel 12. Barang yang Dimuat pada Kapal-kapal Perintis berdasarkan Propinsi,
1992-2000 (ton)**

Provinsi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Sumatra Barat	760	1,468	1,681	3,655	2,353	5,387	13,072	9,197	15,607
Riau	1,565	1,534	2,539	2,755	19,430	185	1,909	291	733
Bengkulu	1,990	1,647	3,915	1,009	1,016	2,026	172	66	96
Jatim	511	623	643	321	725	2,291	2,814	5,082	1,916
Kalimantan Barat	6	310	390	406	1,916	2,166	894	1,222	-
Sulawesi Utara	7,076	2,307	2,719	5,745	2,615	4,904	4,082	5,887	5,887
Sulawesi Selatan	215,565	123,392	38,199	25,542	20,451	18,281	12,240	12,538	5,601
Sulawesi Tenggara	-	-	-	-	-	-	1,887	432	444
Nusa Tenggara Timur	2,652	2,021	10,608	864	3,770	4,007	3,859	2,805	7,391
Maluku	10,229	8,552	40,141	22,772	14,964	21,652	23,076	19,232	9,457
Irian Jaya	19,185	14,232	24,819	25,183	17,410	26,055	22,922	15,165	13,545
East Timor	-	-	-	3,375	-	13,515	24,101	22,777	22,777
Total	259,539	156,086	125,654	91,627	84,650	100,469	111,028	94,694	83,454
Total tanpa Sulawesi Selatan	43,974	32,694	87,455	66,085	64,199	82,188	98,788	82,156	77,853

Sumber: DGSC, Ringkasan Eksekutif, Data Angkutan Laut, 1999, Bab 10.

Penumpang

Seperti disebutkan sebelumnya bahwa PT PELNI, perusahaan angkutan penumpang antar-pulau, secara dramatis telah meningkatkan pangsanya di pasar dari 40 persen pada tahun 1996 menjadi hampir 72 persen pada tahun 1999. Akan tetapi, kelihatannya bahwa meskipun ada penambahan 13 kapal baru sejak pertengahan tahun 90-an, sangat saratnya penumpang di kapal-kapal PELNI menjadi hal yang biasa. Faktor beban penumpang rata-rata keseluruhan di 23 kapal PELNI pada tahun 1999 adalah 128.6 persen (Tabel 13). Satu kapal, KM Kerinci mempunyai faktor beban penumpang rata-rata sebesar 226 persen, KM Tidar mempunyai faktor beban rata-rata 220 persen. Jelaslah, bahwa faktor beban rata-rata ini menunjukkan sangat saratnya penumpang kapal dengan kekhawatiran keselamatan yang jelas dan keselamatan yang mendesak.

Tabel 13. Faktor-faktor beban penumpang pada kapal-kapal PELNI, 1999

No. Kapal	DWT	Kapasitas (Penumpang)	Perjalanan	Jumlah Penumpang	Faktor Penumpang
1 KM. Kerinci	3400	1596	26	501,627	266.2
2 KM. Kambuna	3400	1596	26	431,296	129.3
3 KM. Rinjani	3434	1733	24	380,810	119.0
4 KM. Umsini	3434	1729	25	339,697	105.1
5 KM. Kelimutu	1450	920	25	472,383	142.0
6 KM. Lawit	1450	920	25	396,255	181.6
7 KM. Tidar	3200	1904	25	841,427	220.0
8 KM. Tatamailau	1400	969	23	143,444	105.2
9 KM. Sirimau	1400	969	26	244,835	114.8
10 KM. Awu	1400	969	25	315,656	140.0
11 KM. Ciremai	3200	1964	26	529,930	155.7
12 KM. Dobonsolo	3200	1964	26	363,187	124.1
13 KM. Leuser	1400	969	13	179,090	120.7
14 KM. Binaiya	1400	969	25	486,404	139.8
15 KM. Bukitraya	1400	969	25	402,835	127.4
16 KM. Tilong Kabila	1450	969	26	310,137	113.5
17 KM. Bukit Siguntang	3375	2003	25	543,105	114.2
18 KM. Lambelu	3375	2003	26	525,656	121.5
19 KM. Sinabung	3375	2003	88	488,545	105.0
20 KM. Kelud	3175	2003	88	541,166	79.3
21 KM. Pangrango	400	500	26	141,920	104.6
22 KM. Sangiang	400	500	56	20,503	14.5
23 KM. Willis	400	500	2	6,702	114.5
Total atau rata-rata				8,606,610	128.6

Sumber: DGSC, Ringkasan Eksekutif, Data Angkutan Laut, 1999, Bagian 1.6.

Di kebanyakan pelabuhan-pelabuhan Indonesia, kapal-kapal penumpang dan kapal-kapal barang beroperasi di tempat-tempat berlabuh yang sama atau berdekatan. Karena preferensi diberikan kepada kapal-kapal penumpang, kapal-kapal barang yang menempati tempat berlabuh diminta menghentikan operasi kargo dan mengosongkan tempat berlabuh. Hanya setelah kapal penumpang berangkat, kapal barang diizinkan memasuki tempat berlabuh kembali dan melanjutkan operasi kargo. Di pelabuhan-pelabuhan dengan tingkat hunian tempat berlabuh yang tinggi, pencampuran kapal-kapal penumpang dan barang membuat keterlambatan pelabuhan lebih jauh dan meningkatkan waktu baliknya kapal untuk kapal-kapal barang.

Untuk mengurangi problem ini, beberapa pelabuhan Indonesia telah mendirikan terminal khusus penumpang. Tabel 14 memberikan daftar dari sifat-sifat terminal penumpang di 15 pelabuhan Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan ini menampung 5,1 juta penumpang pada tahun 1998, atau 52 persen dari total lalu lintas penumpang di pelabuhan-pelabuhan strategis. Pada bulan Januari 2001, pelabuhan Tanjung Priok mengadakan perjanjian dengan suatu pengembang swasta untuk membangun satu terminal penumpang

baru di Ancol Timur. Tahap pertama dari pembangunan memerlukan konstruksi 2 tempat berlabuh dengan total panjang 400 meter dan gedung terminal seluas 15.000 m².

Tabel 14. Terminal-terminal penumpang di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, 2000

Pel.	Provinsi	Terminal Penumpang		Penumpang 1998			Kapasit Tahunan (000)
		Lebar (m)	Dalam (m)	Domestik	Asing	Total	
Lhok Seumawe	Aceh	288	n.a.	0	0	-	576
Belawan	Sumatra Utara	215	9.0	102.0	74.0	176.0	430
Tanjung Pinang	Riau	50	1.5-3	702	309	1,011.0	100
Dumai	Riau	36	3.5	224.0	123.0	347.0	72
Bengkalis	Riau	18	2.5	184	0	184.0	36
Panjang	Lampung	10	2.5	n.a.	n.a.	n.a.	20
Muntok	Sumatra Sel	100	6.0	156	0	156.0	200
Tanjung Priok	DKI Jakarta	600	7.5-12	459.0	46.0	505.0	1,200
Tanjung Emas	Jawa Tengah	150	7.0	159.0	4.0	163.0	300
Tanjung Perak	Jawa Tim	400	9.0-10.0	672.0	2.0	674.0	800
Benoa	Bali	290	9.0	130.0	4.0	134.0	580
Lembar	Nusa Tenggara Barat	120	n.a.	31.0	24.0	55.0	240
Banjarmasin	Kalimantan Sel	70	9	231.0	-	231.0	140
Balikpapan	Kalimantan Timur	100	6.0	481.0	-	481.0	200
Makassar	Sulawesi Selatan	180	6.0	551.0	1.0	552.0	360
Subtotal		2,627		4,082	587	4,669	5,254
Pelabuhan strategis lainnya				3,292.0	1,816.0	5,108.0	
Total pelabuhan strategis				7,374.0	2,403.0	9,777.0	

Sumber: JICA, Laporan Akhir, Studi mengenai Strategi Pengembangan Pelabuhan di Republik Indonesia, Maret 1999, Lampiran Volume 2.

Jalur-jalur utama yang digunakan untuk angkutan penumpang antar-pulau di Indonesia diperlihatkan dalam Tabel 15. Jalur-jalur dikategorikan sebagai primer, sekunder dan tertier tergantung pada volume lalu lintas penumpang. Kriteria yang digunakan Halcrow Fox didasarkan pada kapasitas tempat duduk penumpang yang disediakan oleh PT PELNI. Jalur-jalur dengan kapasitas tempat duduk 300.000 atau lebih diklasifikasikan sebagai jalur primer; yang mempunyai kapasitas tempat duduk antara 100.000 dan 300.000 diklasifikasikan sebagai sekunder; dan yang antara 50.000 dan 100.000 tempat duduk, tertier.

Dari 39 jalur-jalur utama, 10 jalur diklasifikasikan sebagai primer, 19 jalur sebagai sekunder dan 10 jalur sebagai tertier.

Tabel 15. Sistem Angkutan Penumpang Antar-pulau Utama Indonesia, 2000

Rute		Pelabuhan	
No.	Provinsi	Asal	Tujuan
<u>Tujuan Utama</u>			
1	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Jawa Tim. Tanjung Perak
2	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Riau Batam
3	Riau	Batam	Sumatra Utara Belawan
4	Jawa Tim	Tanjung Perak	Sulawesi Sel. Makasar
5	Sulawesi Sel	Makasar	Sulawesi Sel. Bau-Bau
6	Sulawesi Sel	Bau-Bau	Maluku Ambon
7	Maluku	Ambon	Irian Jaya Sorong
8	Irian Jaya	Sorong	Irian Jaya Manokwari
9	Irian Jaya	Manokwari	Irian Jaya Biak
10	Irian Jaya	Biak	Irian Jaya Jayapura
<u>Rute Sekunder</u>			
11	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Sumatra Utara Belawan
12	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Riau Dumai
13	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Sumatra Sel Tanjung Pandan
14	Sumatra Sel	Tanjung Pandan	Kalimantan Barat Pontianak
15	DKI Jakarta	Tanjung Priok	Sumatra Barat Teluk Bayar
16	Jawa Tim	Tanjung Perak	Kalimantan Tengah Sampit
17	Jawa Tim	Tanjung Perak	Kalimantan Sel Banjarmasin
18	Jawa Tim	Tanjung Perak	Bali Benoa
19	Bali	Benoa	Nusa Tenggara Barat Lembar
20	Nusa Tenggara Barat	Lembar	Nusa Tenggara Tim Tenau
21	Sulawesi Sel	Makasar	Kalimantan Timur Balikpapan
22	Kalimantan Utara	Balikpapan	Sulawesi Tengah Pantoloan
23	Sulawesi Tengah	Pantoloan	Sulawesi Tengah Toli-Toli
24	Sulawesi Sel	Bau-Bau	Sulawesi Utara Bitung
25	Sulawesi Utara	Bitung	Maluku Ternate
26	Maluku	Ternate	Irian Jaya Sorong
27	Irian Jaya	Monokwari	Irian Jaya Jayapura
28	Irian Jaya	Jayapura	Irian Jaya Nabire
29	Irian Jaya	Nabire	Irian Jaya Monokwari
<u>Rute Tersier</u>			
30	Sumatra Barat	Teluk Bayar	Sumatra Utara Gunung Sitoli
31	Sumatra Utara	Gunung Sitoli	Sumatra Utara Sibolga
32	Sumatra Utara	Sibolga	Sumatra Barat Teluk Bayar
33	East Java	Tanjung Perak	Kalimantan Barat Pontianak
34	Central Sulawesi	Toli-Toli	Kalimantan Tim Tarakan
35	Kalimantan Tim	Tarakan	Kalimantan Tim Nunukan
36	Nusa Tenggara Tim	Tenau	Maluku Ambon
37	Maluku	Ambon	Maluku Namlea
38	Maluku	Namlea	Sulawesi Utara Bitung
39	Maluku	Ternate	Maluku Namlea

Sumber: Halcrow Fox, Studi Strategi Sektor Pengangkutan untuk Indonesia, Catatan Diskusi Singkat: Angkutan Laut, 2000.

3. Meningkatkan Kesehatan Industri Pelayaran Indonesia

Dalam bab ini, kami mengidentifikasi tujuan untuk perbaikan industri dan kebijaksanaan pelayaran Indonesia serta perubahan kelembagaan untuk mempengaruhi perbaikan tersebut.

TUJUAN MENGENAI INDUSTRI

Pada tahun 2001, masalah utama dan pembatasan industri pelayaran domestik Indonesia adalah

- Tingkat penggunaan kapal yang rendah, terutama karena keterlambatan di pelabuhan-pelabuhan,
- Lingkungan yang buruk untuk operasi kapal-kapal RORO,
- Kapasitas yang tidak mencukupi untuk melayani permintaan angkutan penumpang, tanpa operasi dengan kondisi sarat penumpang
- Distorsi pasar yang dipengaruhi pemerintah, yang cenderung untuk bertindak sebagai disinsentif pada armada dan perluasan pelayanan oleh para operator (komersial) swasta, dan
- Hambatan modal perluasan armada, sebagian disebabkan oleh kebijaksanaan perpajakan pemerintah.

Karena sifat negara kepulauan, suatu industri pelayaran yang vital, beragam, bersaing dan meluas adalah penting untuk kesejahteraan ekonomi dan politik Indonesia. Untuk memastikan bahwa industri akan memenuhi semua kebutuhan negara di masa mendatang, daftar masalah industri di atas harus dikoreksi. Tindakan-tindakan yang perlu diambil untuk mengoreksi masalah-masalah ini diidentifikasi dalam paragraf-paragraf berikut.

PENGURANGAN WAKTU DI PELABUHAN

Faktor pembatas utama mengenai kesehatan finansial dari industri pelayaran domestik kelihatannya adalah tingkat penggunaan kapal yang rendah sebagai akibat dari jangka waktu yang terlalu panjang di pelabuhan-pelabuhan. Usaha pelayaran mengindikasikan bahwa mereka menghabiskan waktu antara dua sampai enam hari di kebanyakan pelabuhan, dan berdiam di pelabuhan dapat diperpanjang bahkan lebih dari enam hari. Dari wawancara dengan para operator pelayaran dan Asosiasi Para Pemilik Kapal Nasional Indonesia (INSA), alasan-alasan utama untuk keterlambatan yang panjang di pelabuhan-pelabuhan termasuk:

- Keterlambatan berlabuhnya kapal. Sampai pada suatu tingkat yang menurut laporan merupakan suatu masalah, keputusan berlabuhnya kapal oleh administrator pelabuhan bersifat subjektif, dan dipengaruhi oleh pembayaran tidak resmi oleh beberapa operator yang ingin menghindari keterlambatan. Pada beberapa pelabuhan, keterlambatan berlabuh terjadi, juga karena tidak memadainya kedalaman air kanal jalan masuk, mengharuskan jalan masuk pelabuhan hanya pada saat pasang naik.
- Kapal-kapal tidak dilayani terus menerus sementara sedang berlabuh. Di pelabuhan dengan operasi terus menerus 24 jam, penanganan kargo hanya berlangsung 18 jam dari 24 jam. Periode istirahat kerja yang dilembagakan terjadi antara pergantian giliran kerja dan untuk makan. Menurut Sekretaris Jenderal Asosiasi Perusahaan Penanganan Kargo Indonesia, periode istirahat kerja pekerja di pelabuhan-pelabuhan yang beroperasi 24 jam adalah jam 12.00-13.00, jam 16.00-18.00, jam 24.00-01.00, dan jam 06.00-08.00. Di pelabuhan-pelabuhan yang hanya mempunyai operasi satu giliran, jam kerja dapat diperpanjang melalui pembayaran lembur sampai jam 20.00 di pelabuhan-pelabuhan Irian Jaya dan bahkan sampai jam 24.00 di berbagai pelabuhan yang beroperasi satu giliran.
- Dengan pengecualian hanya pada beberapa pelabuhan utama, fasilitas tidak dikembangkan untuk penanganan peti-peti kemas yang efisien. Tarif penanganan untuk kargo curah-pecah juga tidak baik di berbagai pelabuhan.
- Kapal-kapal barang kadang-kadang harus meninggalkan tempat berlabuh, untuk memungkinkan berlabuhnya kapal-kapal penumpang. Satu usaha pelayaran mengindikasikan bahwa masalah ini, digabungkan dengan produktivitas penanganan kargo yang rendah per 24 jam, kadangkala berarti bahwa kapal barang harus bergerak ke dan dari tempat berlabuh tiga kali, sebelum operasi penanganan akhirnya diselesaikan.

Kelebihan waktu yang harus dihabiskan kapal-kapal barang di kebanyakan pelabuhan berpengaruh berlawanan yang serius pada tingkat penggunaan kapal dan keuntungan jasa pelayaran. Koreksi dari tingkat penggunaan yang rendah ini harus menjadi prioritas utama dari sektor maritim Indonesia. Dua tindakan utama akan sangat membantu untuk memperbaiki penggunaan kapal:

1. Fasilitas yang sesuai harus disediakan di pelabuhan-pelabuhan dan semua fasilitas dan jasa-jasa pelabuhan harus dioperasikan dengan efisien dan dengan standar layanan yang baik.
2. Kapal-kapal harus dilayani terus menerus pada saat berlabuh, untuk meminimalkan waktu berlabuh rata-rata per kapal, dan dengan demikian,

memaksimalkan tingkat penggunaan fasilitas pelabuhan. Ini berarti diperlukan suatu pengaturan tenaga kerja pelabuhan yang baru.

Untuk membangun fasilitas pelabuhan yang memuaskan dan membangun operasi yang efisien, diinginkan untuk secara substansial dan cepat memperluas peran dari sektor swasta di pelabuhan. Untuk memastikan bahwa Indonesia memperoleh manfaat maksimal dari peranan sektor swasta yang diperluas di pelabuhan, usaha privatisasi harus dilakukan dengan cara yang menggunakan semua kesempatan untuk membangun persaingan dalam pelabuhan-pelabuhan utama dan diantara pelabuhan-pelabuhan. Pada saat yang bersamaan, harus ada kepastian bahwa fasilitas akan dikembangkan dan dioperasikan tanpa mengurangi para pemakai atau para pemakai yang potensial.

Berkenaan dengan pengaturan tenaga kerja pelabuhan, adalah penting untuk dicatat bahwa biaya langsung yang berkaitan dengan mempekerjakan tenaga kerja di pelabuhan tidaklah tinggi. Yaitu, ada ruang lingkup untuk menaikkan tingkat biaya langsung (untuk manfaat tenaga kerja), sepanjang biaya tenaga kerja tidak langsung dikurangi secara berarti atau bahkan sebenarnya dihilangkan. Biaya tidak langsung ini terdiri dari biaya yang lebih tinggi dari biaya investasi pelabuhan yang diperlukan, yang berakar dari 25 persen penggunaan di bawah kapasitas (hanya beroperasi 18 jam dari 24 jam) dan biaya keterlambatan kapal yang berhubungan dengan berdiam di tempat berlabuh 33 persen lebih lama daripada yang diperlukan dimana operasi pemuatan/pembongkaran harus terus menerus berlangsung.

Pengembangan sistem pelabuhan dan pengaturan tenaga kerja di pelabuhan dibicarakan lebih panjang di Bab 4.

Disamping pengembangan sistem pelabuhan dan pengaturan tenaga kerja yang baru di pelabuhan, industri pelayaran sendiri dapat mengerahkan tekanan yang ditingkatkan pada pemerintah untuk menimbulkan perbaikan. Ada beberapa alasan mengapa asosiasi pelayaran harus diperkuat, dan dibuat lebih proaktif. Salah satu diantara alasan-alasan ini adalah potensi untuk menimbulkan tindakan korektif pada pelabuhan. Dalam tradisi "bersatu kita menang, bercerai kita runtuh", para operator pelayaran perlu mencapai dan memelihara suatu persetujuan diantara mereka bahwa pembayaran tidak resmi tidak akan dilakukan untuk memajukan posisi antri mereka di pelabuhan. Lagipula, semua contoh-contoh problem, yang bagaimana pun sifatnya, di pelabuhan harus didokumentasikan dan ditunjukkan kepada markas besar asosiasi industri, untuk pembicaraan berkala secara teratur dengan badan-badan pemerintah yang mempunyai kuasa untuk melakukan tindakan korektif. Bertindak sebagai suatu asosiasi, industri pelayaran juga dapat secara bermanfaat untuk mendapat bantuan dukungan dari organisasi pemegang saham lainnya, seperti Kamar Dagang dan Asosiasi Perusahaan Penanganan Kargo. Sekarang seolah-olah terlalu banyak sikap "apa yang dapat kita lakukan?" dalam industri. Mungkin, bertindak secara individu, usaha pelayaran tidak dapat melakukan sesuatu yang efektif. Bahkan bersama-sama pun, jika ada keyakinan umum bahwa tidak ada yang dapat dilakukan, maka prospek untuk tindakan yang efektif tidak akan baik.

MENINGKATKAN IKLIM UNTUK OPERASI RORO

Biaya kapal RORO per unit kapasitas kargo cenderung untuk lebih tinggi dari unit kapasitas dari kapal-kapal jenis lain karena ruang yang ditempati kendaraan-kendaraan, termasuk trailer dan semi-trailer. Akan tetapi bila lamanya perjalanan relatif pendek, seperti dalam layanan antar-pulau, kapal RORO dapat menghabiskan proporsi waktu mereka jauh lebih tinggi di laut dibandingkan dengan jenis kapal lain, yang cenderung mengurangi perbedaan antara ton-mil kargo tahunan diantara jenis-jenis kapal. Akhirnya, bila keuntungan-keuntungan lain dari kapal RORO diperhatikan, opsi kapal RORO kelihatan menarik bagi pelayanan antar-pulau. Di Filipina, mulai pertengahan tahun 80-an, transisi ke kapal RORO dari jenis-jenis kapal lain berlangsung cukup jauh, dan terjadi agak cepat. Keuntungan potensial penggunaan kapal RORO dalam konteks pelayanan antar-pulau Indonesia adalah:

1. Meminimalkan biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk menyediakan fasilitas yang sesuai di pelabuhan-pelabuhan untuk penampungan lalu lintas kargo dan penumpang. Biaya fasilitas muat/bongkar jauh lebih rendah daripada jenis kapal lain, dan pada dasarnya tidak ada kebutuhan untuk peralatan penanganan kargo. gudang-gudang penyimpanan tidak dibutuhkan.
2. Meminimalkan biaya operasi pelabuhan. Kecuali untuk pelayanan penumpang di pelabuhan (karcis, bagasi, kenyamanan, dsb.) kebutuhan untuk tenaga kerja pelabuhan sangat sedikit, di pelabuhan yang terutama menampung kapal-kapal RORO
3. Meminimalkan total waktu pengapalan barang, yang berarti bahwa produk segar yang rusak hanya sedikit. Lagipula, biasanya pencurian barang relatif lebih sedikit, dibandingkan dengan harus memuat dan membongkar barang di pelabuhan-pelabuhan.
4. Karena kapal-kapal RORO pada umumnya membawa penumpang, serta kendaraan, mereka seringkali bisa beroperasi secara menguntungkan, bahkan bila terdapat ketimpangan perdagangan yang berarti dalam dua arah.
5. Ada sedikit atau tidak ada kesulitan dalam interaksi lalu lintas penumpang dan barang.

Operasi kapal RORO cenderung mengizinkan integrasi penuh dari ekonomi setidaknya dari pulau-pulau disekitarnya. Di Indonesia, ferry Merak - Bakauhuni (Selat Sunda) adalah satu contoh yang baik dari hal ini. Pada tahun 70-an, pada waktu Kereta Api Jawa mengoperasikan kapal konvensional antara Merak dan Panjang, lalu lintas barang dan penumpang sangat terbatas. Pada waktu ferry RORO mulai beroperasi di awal tahun 80-an, tiga kapal yang digunakan biasanya penuh, kebanyakan membawa truk-truk yang sarat muatan. Saat ini, pada tahun 2001, ada 23 kapal yang mengoperasikan banyak perjalanan setiap hari. Juga di

Filipina, kedatangan operasi ferry RORO antara Luzon dan Mindoro memungkinkan banyak pembeli turun ke Mindoro, dimana sedikit sekali orang yang pernah ke sana sebelumnya, dan ekonomi dari kedua pulau menjadi terintegrasi.

Tindakan kritis yang perlu diambil untuk mengizinkan kapal-kapal RORO melayani perdagangan antar-pulau Indonesia adalah penyediaan terminal-terminal RORO yang sesuai di pelabuhan-pelabuhan. Undangian publik kepada sektor swasta untuk mengusulkan proyek-proyek terminal RORO di pelabuhan-pelabuhan mungkin mendapatkan jawaban secara pasti. Saat ini, hukum Indonesia tidak mendorong investasi di pelabuhan oleh perusahaan pelayaran. Adalah benar bahwa operator terminal pelayaran/pelabuhan individu mungkin secara pasti mempunyai kecenderungan monopoli, dan para operator pelayaran lain mungkin kemudian "dihalangi" dari penggunaan terminal. Akan tetapi, beberapa keluwesan mungkin secara menguntungkan dapat diperkenalkan ke dalam hukum, karena pengaturan yang bersifat kontrak antara para pemilik pelabuhan dan pengembang/para operator terminal dapat menyanggupi perlindungan yang memadai bagi publik. Lagipula, grup-grup perusahaan pelayaran, atau asosiasi pelayaran, mungkin secara menguntungkan dapat diundang untuk berinvestasi di pelabuhan, termasuk dalam terminal RORO di pelabuhan.

Saat ini, tarif-tarif untuk memindahkan kendaraan jalanan ke atas kapal RORO diatur oleh pemerintah. Sebenarnya, tarif-tarif cukup tinggi untuk menarik para operator ferry swasta, karena saat ini ada beberapa operator. Misalnya, dari 23 kapal ferry yang saat ini melintasi Selat Sunda, hanya 3 milik PT ASDP, dan 20 lainnya dioperasikan oleh sektor swasta. PELNI sekarang juga mengoperasikan empat kapal RORO, dan telah memperkenalkan persaingan harga pada sedikitnya satu jalur. Yang diinginkan, dari sudut pandang publik, adalah menderegulasi tarif kendaraan dan mengizinkan para operator untuk mengenakan tarif yang, menurut pandangan mereka masing-masing, adalah sesuai dengan pasar yang mereka layani.

Biaya pemuatan dan pembongkaran muatan dikenakan pada kendaraan kargo yang naik dan turun dari kapal RORO. Biaya tersebut harus dihentikan, untuk mengizinkan publik memperoleh manfaat maksimal dari penampungan RORO kendaraan kargo

DEREGULASI PELAYANAN PENUMPANG

PT PELNI selama bertahun-tahun telah diberikan kapal penumpang oleh pemerintah, tanpa biaya apa pun untuk perusahaan, dan telah melakukan jumlah yang lebih besar pelayanan pelayaran penumpang antar-pulau bukan ferry. Perusahaan diminta oleh pemerintah untuk berkunjung ke beberapa pelabuhan dimana lalu lintasnya sangat sedikit, dan yang oleh karena itu tidak akan dimasukkan ke dalam jalur-jalur PELNI, dimana perusahaan beroperasi atas dasar komersial murni. Perusahaan harus tunduk pada harga kelas ekonomi yang ditentukan pemerintah, tapi bebas menentukan harga kelas dua dan satu. Saat ini, tingkat harga kelas satu kira-kira 25 persen di bawah harga angkutan udara untuk pasangan kota yang sama. Rasio harga kelas satu dan harga ekonomi dipertahankan dalam

kisaran 3 sampai 4 kali. Pelayanan PELNI biasanya beroperasi di atas kapasitas, dan PELNI sadar tidak dapat sepenuhnya memenuhi permintaan untuk pelayanan antar-pulau. Meskipun kelebihan beban, PELNI tidak cukup mendapat keuntungan (termasuk penutupan penyusutan kapal) dari pelayanan penumpang, tapi mungkin jika perusahaan mengizinkan untuk merancang pelayanannya hanya pada prinsip-prinsip komersial. Operasi kargo perusahaan (menggunakan kapal-kapal yang dibeli atau di charter oleh PELNI sendiri) menguntungkan.

PT ASDP juga telah diberikan kapal ferry oleh pemerintah bertahun-tahun yang lalu; kebanyakan kapal perusahaan adalah kapal RORO, tapi ia juga memiliki lima ferry cepat. Sebagaimana diindikasikan pada bagian yang mendahului, perusahaan berbagi operasi ferry Selat Sunda dengan beberapa operator ferry sektor swasta. Jalur ini dan beberapa yang lainnya adalah "komersial". Perusahaan juga mengoperasikan beberapa jalur-jalur perintis (bukan komersial).

Yang diinginkan adalah "membuka" pelayanan penumpang laut Indonesia, mengizinkan penampungan total permintaan, tanpa kelebihan beban. Proses "pembukaan" akan mensyaratkan bahwa pemerintah menghentikan pemberian kapal-kapal gratis kepada PT PELNI dan PT ASDP. Mungkin bahwa kedua perusahaan ini dapat dijalankan secara komersial sepanjang (a) mereka diizinkan merancang pelayanan komersial mereka, sepenuhnya bebas dari pengaruh pemerintah; dan (b) harga penumpang ekonomi di deregulasikan. Mengenai yang terakhir, dua perusahaan ini, dan juga perusahaan-perusahaan swasta, akan mempunyai hambatan pasar yang membatasi tingkat dimana mereka dapat menaikkan harga penumpang kelas ekonomi. Yaitu, harga kelas satu tidak bisa dinaikkan lebih tinggi lagi relatif terhadap harga angkutan udara, dan perbedaan yang signifikan antara harga kelas satu dan kelas ekonomi harus dipertahankan, karena perbedaan yang banyak dalam standar pelayanan.

Sampai pada tahap bahwa pelayanan penumpang perintis masih diperlukan di beberapa daerah, PELNI dan ASDP dan para operator swasta harus diundang untuk bersaing untuk kontrak-kontrak untuk menyediakan pelayanan tersebut. Proses penawaran dan evaluasi penawaran harus transparan, dengan kontrak-kontrak yang diberikan kepada perusahaan yang membutuhkan subsidi operasi yang paling rendah.

MENGHINDARI DISINSENTIF PADA PERLUASAN ARMADA

Disamping standar pengoperasian sistem pelabuhan yang tidak memuaskan, dan disinsentif pelayanan kapal dan penumpang RORO yang dibicarakan di atas, industri pelayaran domestik Indonesia mempunyai disinsentif berikut yang menyangkut perluasan armada:

- Pemerintah telah memberikan kapal-kapal barang kepada PT Djakarta Lloyd. Banyak dari kapal-kapal ini cocok, karena ukurannya yang kecil, hanya untuk perdagangan pelayanan antar-pulau dan feeder Singapura. Baru-baru ini, pemerintah telah memberikan kapal-kapal yang lebih besar yang cocok untuk perdagangan intra-Asia.

- Ketika kapal yang telah sepenuhnya disusutkan dijadikan barang rongsokan, pemerintah memperlakukan penerimaannya sebagai keuntungan. Mungkin pemerintah dapat berhenti memajaki pendapatan tersebut, dengan ketentuan bahwa dana yang diperoleh akan digunakan untuk menggantikan kapal yang telah dijadikan barang rongsokan.
- Sementara pemerintah khawatir akan kecenderungan industri untuk mencharter kapal-kapal berbendera asing daripada memperoleh kapal-kapal baru atau bekas yang dapat memasang bendera Indonesia, bea impor sepuluh persen dikenakan pada pembelian kapal. Tidak ada jumlah yang sama yang dibayar jika kapal-kapal di charter.

Para operator pelayaran enggan untuk bersaing langsung dengan Djakarta Lloyd karena yang disebut belakangan ini tidak memiliki biaya perolehan atau charter kapal yang harus ditutup. Djakarta Lloyd memiliki sembilan kapal peti kemas dengan kapasitas yang digolongkan sebesar 208 unit setara dua puluh kaki (TEU), dan kapal-kapal ini hanya cocok untuk pelayanan antar-pulau dan pelayanan feeder ke Singapura. 15 kapal lainnya sedang dibangun di galangan kapal Indonesia, meskipun menurut laporan pembangunan terganggu karena kurangnya dana. Ini akan merupakan disinsentif yang sebenarnya pada industri pelayaran domestik jika Djakarta Lloyd mendapatkan kapal-kapal tambahan ini, dan menempatkannya dalam pelayanan antar-pulau.

4. Meningkatkan Sistem and Operasi Pelabuhan

Dalam bab ini, kami mengidentifikasi target untuk meningkatkan sistem pelabuhan Indonesia 10 tahun mendatang, mengidentifikasi perubahan yang diinginkan pada kerangka hukum/pengaturan, dan memberi rekomendasi untuk mempercepat partisipasi sektor swasta dalam sektor pelabuhan. Kami juga mengemukakan beberapa pertimbangan tenaga kerja utama dan hal-hal yang melibatkan operasi ferry dan pelabuhan propinsi.

TARGET UNTUK DEKADE

Pada tahun 2001, jumlah yang lebih besar dari pemindahan ekspor dan impor barang umum melalui laut harus melewati pelabuhan Singapura. Yaitu, pelayanan pelayaran antar-samudera tidak berkunjung langsung ke pelabuhan-pelabuhan Indonesia, dan diperlukan penghubung pelayanan pelayaran feeder ke Singapura. Tidak hanya koneksi ke pelayanan trans-samudera harus dilakukan di Singapura, tapi bahkan proporsi yang besar dari perdagangan intra-Asia Indonesia harus melakukan koneksi pelayanan pelayaran di pelabuhan itu.

Akan tetapi, studi JICA mengidentifikasi bahwa volume peti kemas yang ditampung di pelabuhan Tanjung Priok (yaitu sekitar 1,5 juta TEU per tahun) berada di tingkat ambang batas untuk menarik kunjungan langsung pelayanan trans-samudera. Studi menyimpulkan bahwa kalau saja Tanjung Priok dan daerah pengembangan pelabuhan disekitar Bojonegara dikembangkan untuk memberikan kapasitas yang memadai dan standar kinerja yang tinggi, kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara dapat menjadi pelabuhan peti kemas pusat internasional Indonesia, dan banyak dari pelayanan feeder ke Singapura tidak lagi diperlukan. (Sebagian dari Indonesia, yaitu Sumatera timur laut dan Kalimantan Barat, karena dekat ke Singapura mungkin akan terus menggunakan Singapura sebagai pelabuhan peti kemas pusat).

Studi JICA memperkirakan bahwa pengembangan Tanjung Priok/ Bojonegara, bersama dengan Tanjung Perak sebagai pusat sekunder, mempunyai potensi untuk mengurangi biaya pelayaran feeder Indonesia sebesar 39 persen dan biaya pelayaran antarpasifik sebesar 14 persen, dibanding dengan ketergantungan penuh yang berlanjut pada Singapura untuk koneksi pelayanan pelayaran trans-samudera.

Untuk menyelesaikan target perbaikan pelayanan pelayaran sebelum akhir dekade ini, rencana-rencana pengembangan harus dibuat dan implementasi harus dimulai dalam beberapa tahun mendatang. Direktur Pengelolaan PPI II telah memiliki rencana-rencana yang siap untuk memperbaiki daerah pelabuhan Tanjung Priok untuk secara memadai menampung kapal-kapal RORO dan memindahkan lalu lintas penumpang dari daerah penampungan barang dari pelabuhan. Akan tetapi, ia mengidentifikasi bahwa pengembangan Bojonegara untuk penampungan tingkat lalu lintas peti kemas yang meningkat adalah prioritas yang utama. Daerah ini harus dikembangkan tidak hanya untuk memberikan kapasitas tambahan, tapi juga untuk menciptakan persaingan dalam seluruh kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara, dan untuk lebih meyakinkan bahwa pelabuhan beroperasi sesuai dengan standar dunia untuk suatu pelabuhan peti kemas pusat (saat ini, perusahaan yang dibentuk untuk pengembangan Bojonegara termasuk 40 persen kepemilikan saham oleh suatu perusahaan asing yang mempunyai kepentingan investasi di kedua terminal peti kemas internasional Tanjung Priok. Dalam wawancara yang diadakan oleh tim tugas dengan industri pelayaran, DGSC, pengelola PPI II, dan yang lainnya, kekhawatiran yang

dengan suara bulat dikemukakan adalah bahwa Indonesia tidak harus kehilangan kesempatan untuk mengembangkan persaingan dalam kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara).

Akhirnya, pelabuhan pusat peti kemas internasional Indonesia yang lain harus dikembangkan, untuk melayani Indonesia bagian timur dengan lebih baik. Akan tetapi, dalam jangka menengah, adalah penting bahwa kompleks pelabuhan Tanjung Priok/Bojonegara menampung lalu lintas trans-samudera yang cukup untuk menarik kunjungan langsung oleh pelayanan pelayaran kapal trans-samudera. Akan tetapi, dalam jangka panjang, suatu pelabuhan Indonesia timur dapat secara menguntungkan dikembangkan untuk menarik pelayanan pelayaran trans-samudera langsung juga. Studi JICA mencatat bahwa pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terlalu dekat (kurang dari 400 mil laut) ke Tanjung Priok untuk secara efektif menjadi pelabuhan pusat peti kemas internasional Indonesia kedua. Studi JICA mengidentifikasi pelabuhan Bitung (Sulawesi Utara) mungkin cocok. DGSC memiliki peran jangka panjang ini untuk pelabuhan yang dipertimbangkan, dan, dalam beberapa tahun mendatang, pengembangan tahap pertama (diperlukan, apa pun peran jangka panjang pelabuhan) akan diimplementasikan.

Studi JICA mencatat bahwa terdapat 49 proyek build-operate-transfer (BOT) dalam program pengembangan sistem pelabuhan Filipina. Indonesia juga mempunyai keperluan pengembangan dalam jumlah yang banyak dari pelabuhan umumnya, termasuk dalam mayoritas pelabuhan-pelabuhan utama atau strategisnya. Untuk memastikan bahwa sistem pelabuhan berkembang sepenuhnya untuk memenuhi kebutuhan negara, mungkin tidak ada opsi untuk perluasan peran sektor swasta di pelabuhan. Perolehan dana investasi sistem pelabuhan adalah suatu alasan penting untuk mendorong partisipasi sektor swasta dalam pengembangan pelabuhan. Akan tetapi, juga sama pentingnya bahwa standar operasi pelabuhan ditingkatkan menjadi standar dunia yang baik berdasarkan keterlibatan sektor swasta. Dalam mengundang partisipasi sektor swasta dalam pengembangan dan operasi sistem pelabuhan, pemerintah harus menangkap setiap kesempatan untuk membentuk persaingan diantara pelabuhan, dan dalam pelabuhan-pelabuhan utama.

Salah satu cara membentuk persaingan diantara pelabuhan adalah mengizinkan pelabuhan-pelabuhan khusus, dengan fasilitas yang sesuai yang jika tidak pada umumnya fasilitas digunakan dengan rendah, untuk menampung kargo pihak ketiga. Lagipula, PPI sendiri mungkin menjadi bersaing, dengan masing-masing PPI menyesuaikan perubahan pelabuhannya sendiri, berdasarkan ongkos sebenarnya yang akan ditutup oleh pendapatan biaya pelabuhan.

DASAR HUKUM/PERATURAN UNTUK REFORMASI MANAJEMEN PELABUHAN

Dari tinjauan studi JICA dari undang-undang saat ini mengenai sektor pelabuhan dan pelayaran Indonesia, dan dari wawancara tim tugas, ternyata bahwa undang-undang yang ada mungkin hanya membutuhkan modifikasi sedikit untuk lebih memungkinkan pengembangan sistem pelabuhan yang cepat dan efektif. Akan tetapi, disamping itu, undang-undang tidak benar-benar dipatuhi dalam satu atau dua hal. Perubahan-perubahan berikut diperlukan, baik dalam undang-undang saat ini, atau dengan beberapa modifikasi dari undang-undang:

- Semua jejak kuasa pengaturan PPI perlu dihilangkan. Sebenarnya, undang-undang memberi PPI kuasa untuk mengenakan biaya atas dermaga-dermaga khusus yang terletak dalam pelabuhan PPI, dengan biaya yang dalam beberapa cara dihubungkan dengan manfaat dermaga khusus dari pekerjaan yang diusahakan oleh PPI, misalnya, pengerukan pemeliharaan fairway pelabuhan. Dalam praktek, PPI telah mengenakan

biaya pada pelabuhan khusus, juga dermaga khusus, dan sedikit atau tidak ada usaha yang dilakukan untuk menghubungkan biaya-biaya tersebut dengan jasa-jasa yang diberikan. Maka, jika PPI melakukan penawaran umum saham-saham (sebagaimana mereka diberi kuasa untuk melakukannya), satu diantara “selling point” adalah asal usul dari keuntungan finansial dari kuasa “pemajakan” yang diterima PPI.

- Manajemen PPI, termasuk Direksi dari masing-masing PPI, harus mempunyai otonomi komersial penuh, tentu saja meluas kepada persiapan dan implementasi rencana perusahaan, tanpa intervensi pada bagian dari pemerintah (kecuali bahwa pemerintah akan diwakili dalam Direksi), dan juga meluas pada penyesuaian tingkat biaya pelabuhan, yang mungkin dibutuhkan dari waktu ke waktu untuk mencapai keuntungan. Saat ini proses merubah biaya pelabuhan adalah kompleks dan memakan waktu (2 tahun atau lebih). Apa yang kadang-kadang tidak sepenuhnya disadari oleh pemerintah adalah bahwa *semua tujuan yang akan dicapai dalam regulasi ekonomi dapat dicapai juga dalam suatu lingkungan yang di deregulasikan, asalkan pemerintah memantau situasi tersebut, dan mempertahankan (seperti yang biasa dilakukan) sisa kekuasaan intervensi kapan saja bila pengaruh-pengaruh berlawanan yang potensial pada kesejahteraan publik diketahui*. Pemantauan fungsi dapat dilakukan dengan cukup sederhana dan efektif dengan mendirikan suatu mekanisme dimana para pengguna akhir fasilitas dan/atau jasa-jasa dapat secara teratur mengenali tingkat kecukupan dari fasilitas dan/atau jasa-jasa tersebut untuk pemerintah.

Disamping perubahan legislatif yang disebut sebelumnya, yang dapat dianggap penting untuk pengembangan yang efektif dan cepat dari sistem pelabuhan, pemerintah juga dapat mempertimbangkan mengamandemen undang-undang yang ada untuk menghasilkan yang berikut:

- Keluwesan yang berkenaan dengan penggunaan pelabuhan khusus untuk melayani publik. Saat ini, para pemilik pelabuhan khusus harus mengadakan perjanjian dengan PPI jika pelabuhan mereka akan digunakan untuk tujuan selain dari jumlah kargo yang diproduksi milik sendiri. Para pemilik pelabuhan khusus, PPI dari wilayah mereka adalah badan pengatur yang mengenakan biaya, mungkin dipandang oleh para pemilik pelabuhan sebagai sewenang-wenang. Direktur Pengelola PPI II telah menjajagi kemungkinan penggunaan fasilitas pelabuhan khusus dengan lebih baik yang saat ini digunakan. Tidak satu pun dari para pemilik pelabuhan khusus yang menyatakan tertarik dalam mencari kemungkinan ini. Akan tetapi jika undang-undang diubah untuk mengizinkan para pemilik pelabuhan khusus mengamandemen izin-izin pelabuhan mereka, tanpa referensi kepada PPI, maka mungkin beberapa dapat meminta untuk dijadikan pelabuhan-pelabuhan komersial. Konversi pelabuhan khusus ini menjadi pelabuhan komersial, publik akan menguntungkan negara karena tiga alasan penting:
 - Akan mengurangi, mungkin secara substansial, jumlah investasi pelabuhan tambahan yang diperlukan untuk menampung secara efektif setiap tingkat jumlah kargo umum nasional yang diproduksi yang diberikan.
 - Akan meningkatkan tingkat persaingan diantara pelabuhan-pelabuhan, dan, dalam prosesnya, mungkin akan memaksa sedikitnya beberapa pelabuhan publik untuk menjadi lebih efisien, untuk mempertahankan pangsa pasar mereka masing-masing.
 - Di beberapa lokasi, akan mengurangi isolasi wilayah geografis, dan dengan demikian, memajukan tujuan nasional integrasi ekonomi

- Investasi dalam fasilitas pelabuhan publik oleh para operator pelayaran. Jika satu operator pelayaran individu membangun satu pelabuhan atau terminal dalam satu pelabuhan, ada suatu kecenderungan bagi operator untuk menggunakan terminal seolah-olah terminal adalah untuk pelayaran milik sendiri. Jika pemerintah mengenakan suatu kondisi bahwa terminal harus dioperasikan tanpa mengurangi para operator pelayaran dimana terminal merupakan fasilitas yang sesuai, maka harus diadakan pengawasan bahwa pengaturan bukanlah tidak adil bagi pengembang; yaitu, satu cara atau lainnya, para operator pelayaran lain yang menggunakan fasilitas harus menanggung bagian biaya pengembangan dan operasi yang wajar. Perubahan dalam undang-undang ini dapat menjadi penting bagi Indonesia, karena akan berakibat dalam cepatnya pengadaan tempat-tempat berlabuh RORO di banyak pelabuhan-pelabuhan kecil. Satu cara untuk mendekati investasi operator pelayaran dalam pelabuhan-pelabuhan adalah mensyaratkan terminal untuk dimiliki oleh perusahaan yang baru dibentuk. Para operator lain yang ingin menggunakan terminal secara teratur kemudian akan membeli saham-saham dalam perusahaan kira-kira dalam proporsi yang setara dengan penggunaan terminal oleh mereka dibanding dengan penggunaan total. Satu pendekatan alternatif adalah mendirikan suatu konsorsium pelayaran sebelumnya untuk mengembangkan dan menggunakan suatu pelabuhan atau terminal pelabuhan.
- Penciptaan otoritas pelabuhan. Suatu Departemen biasanya tidak akan menjadi otoritas regulator yang terlalu efektif. Di Indonesia, DJPL cukup besar, dan bahkan termasuk Penjaga Pantai, yang merupakan suatu “direktorat” di bawah DJPL. Pertimbangan mungkin dapat diberikan untuk mengefisienkan DJPL, dan menciptakan satu atau dua keagenan khusus untuk melakukan fungsi-fungsi DJPL, sementara DJPL mempertahankan tanggung jawabnya untuk memastikan bahwa semua fungsi penting dilakukan secara efektif dan secara tepat. Jika hanya satu keagenan khusus yang akan diciptakan, adalah keagenan otoritas maritim, Jika lebih diinginkan dua keagenan, keagenan mungkin adalah satu otoritas pelabuhan kecil dan satu otoritas keselamatan maritim yang jauh lebih besar. Studi JICA menyarankan bahwa fungsi pengaturan PPI tumbuh relatif atas spesifikasi dalam undang-undang, karena Departemen tidak melakukan peran pengaturannya sendiri yang berkenaan dengan pelabuhan khusus. Suatu otoritas pelabuhan harus memiliki tanggung jawab untuk memantau kecukupan fasilitas, pelayanan dan operasi pelabuhan, dan akan menjalankan fungsi-fungsi keselamatan dan lingkungan yang biasanya diabaikan oleh para otoritas keselamatan maritim (kebersihan pelabuhan, tinjauan keamanan, bahaya kebakaran, interaksi penumpang dan operasi kargo, operasional hidran air, peraturan dan kesiapan mendadak, pengumpulan limbah kapal, dll.). Di Indonesia, suatu otoritas pelabuhan memiliki fungsi penting yang berhubungan dengan pelabuhan-pelabuhan non komersial, yaitu memastikan bahwa pengaturan kepemilikan dan pengelolaan untuk pelabuhan-pelabuhan ini memuaskan, dan membantu dalam implementasi penuh dari pengaturan yang disetujui. Secara teoritis, semua fungsi-fungsi ini dapat dilakukan oleh DJPL, tapi pengalaman internasional memberitahukan bahwa badan pengaturan yang lebih terfokus dan profesional mungkin diperlukan

untuk merealisasikan pencapaian maksud-maksud pengaturan dan desentralisasi yang cepat dan efektif.

Akhirnya, berkenaan dengan modifikasi undang-undang mengenai PPI, satu tinjauan pelabuhan lagi yang akan ditugaskan kepada masing-masing dari keempat PPI mungkin bermanfaat. Dalam tinjauan tersebut, pertanyaan-pertanyaan berikut mungkin dapat diajukan:

- Bukankah jumlah pelabuhan PPI yang lebih sedikit membantu untuk mencapai dua maksud penting, yaitu, (a) perkembangan yang cepat dari “pelabuhan-pelabuhan strategis” Indonesia, dengan keuntungan PPI awal dan kepastian dapat dilaksanakannya secara komersial yang berkesinambungan; dan (b) desentralisasi, dengan pengalihan kepemilikan pelabuhan publik dalam jumlah yang banyak pada akhirnya, mungkin termasuk semua pelabuhan feeder?
- Haruskah PPI bertanggung jawab atas pelabuhan-pelabuhan sungai yang memerlukan subsidi terus menerus, dalam bentuk kebutuhan dan biaya pengerukan perawatan yang berat? Jika demikian, jenis jaminan apa yang dapat diberikan kepada PPI dimaksud, jika janji pengerukan pemerintah akan dipastikan?
- Mungkinkah cocok bagi PPI I, yang saat ini hanya melayani tiga propinsi, untuk diberi tanggung jawab untuk semua pelabuhan komersial yang mungkin secara permanen berorientasi kepada Singapura karena dekatnya dengan pelabuhan pusat peti kemas internasional itu? Jika demikian, akankah wilayah PPI I diperluas ke Jambi dan Pontianak?

PERCEPATAN PRIVATISASI DI PELABUHAN

Undang-undang yang ada tidak lagi menempatkan halangan-halangan untuk privatisasi yang cepat pada pelabuhan-pelabuhan, dan memberikan kesempatan bagi sederet pilihan-pilihan privatisasi, yang berkisar dari kontrak-kontrak manajemen (dengan sedikit atau tanpa investasi sektor swasta) sampai sewa guna dari prasarana yang ada, kerjasama operasi, patungan, dan pengaturan BOT. Saat ini, terdapat satu pengaturan kerjasama operasi dan satu pengaturan patungan di Tanjung Priok, masing-masing melibatkan satu dari dua terminal peti kemas internasional di pelabuhan. Di Tanjung Perak, terminal peti kemas internasional juga dioperasikan berdasarkan pengaturan patungan atau kerjasama operasi. Dengan pemerintah tidak lagi (sejak tahun 2000) memberikan dana-dana anggaran untuk pengembangan pelabuhan-pelabuhan PPI, mungkin akan ada kecenderungan yang lebih besar di pihak pemerintah untuk lebih menyukai pendekatan sewa guna dan BOT.

Studi JICA menyarankan bahwa lingkungan investasi untuk investasi asing dalam prasarana publik, termasuk pelabuhan, tidak sebaik yang diperkirakan. Buku kecil mengenai “Pengembangan dan Operasi Pelabuhan di Indonesia” mengidentifikasi ketertarikan pihak Pemerintah Indonesia dalam menarik investasi sektor swasta di pelabuhan. Akan tetapi, buku kecil ini tidak memberi informasi yang memadai, dan tidak ada undangan dan instruksi untuk memperoleh informasi lebih jauh, bagi siapa saja yang mungkin dalam hal apa pun tertarik.

Buku kecil memerlukan elaborasi dan pemutakhiran jika ingin dibuat efektif dalam hal apa pun untuk memperoleh pernyataan ketertarikan. Hal-hal yang diantaranya harus dilakukan jika privatisasi pelabuhan akan secara efektif dipromosikan adalah penerjemahan semua undang-undang dan peraturan yang ada yang memiliki hubungan dengan proses investasi asing, sebagaimana yang diberlakukan pada sektor angkutan laut. Terjemahan ini harus tersedia on line, untuk down loading bagi setiap orang yang tertarik secara serius.

Buklet yang telah direvisi dan terjemahan dari undang-undang terkait, bersama dengan daftar rinci dari kesempatan investasi sektor swasta yang diidentifikasi dalam pelabuhan Indonesia dapat secara menguntungkan merupakan satu paket materil yang harus disediakan di suatu pertemuan nasional, atau lokakarya, mengenai perihal pengembangan sistem pelabuhan Indonesia. Sifat, ruang lingkup, maksud dan organisasi dari lokakarya ini dibicarakan beberapa potong dalam bab 7 dari makalah kebijaksanaan ini.

Bila menyangkut pelabuhan feeder, investasi yang dibutuhkan mungkin diperoleh paling mudah dari para investor Indonesia, dengan:

- Bidikan rendah. Banyak dari pelabuhan-pelabuhan terutama dapat secara menguntungkan melayani kapal-kapal RORO, dalam hal mana biaya pengembangan dapat diminimalkan.
- Menyambut investasi operator pelayaran. Tempat-tempat berlabuh untuk kapal-kapal RORO yang memuaskan dapat disediakan dengan biaya yang relatif rendah, dan dengan jangka waktu implementasi yang relatif singkat. Di Filipina, sejak waralaba jalur sudah dibebaskan, operasi RORO tidak menunggu pemerintah untuk membangun tempat-tempat berlabuh yang sesuai di pelabuhan-pelabuhan Luzon dan Mindoro, tapi para operator menyediakan fasilitas terminal mereka sendiri. Gerakan yang lincah dengan mana tempat-tempat berlabuh RORO disediakan di kedua sisi selat meninggalkan sesuatu yang diinginkan dalam hal baik standar pembangunan maupun pengaturan operasi. Maka, pengendalian proses diperlukan. Pemerintah dapat mengeluarkan petunjuk mengenai standar pembangunan terminal dan pengaturan kerja operator multi RORO yang minimum, pada saat yang sama pemerintah mengundang industri pelayaran domestik secara umum untuk membangun sendiri terminal-terminal RORO yang diperlukannya di pelabuhan-pelabuhan feeder.
- Menghilangkan intervensi yang tidak pantas pada operasi kapal RORO komersial. Regulasi tarif pada kendaraan jalan dan para penumpang yang ditampung dapat secara menguntungkan tidak dilanjutkan, dan pemindahan kendaraan jalan harus diperlakukan seperti barang lift-on-lift-off, yang memerlukan pelayanan dan dokumentasi penanganan barang.

PERTIMBANGAN TENAGA KERJA

Cara dimana tenaga kerja saat ini digunakan di pelabuhan-pelabuhan tidak memuaskan dari tiga sudut pandang:

1. Periode istirahat tenaga kerja yang dilembagakan berakibat rendahnya penggunaan fasilitas dan peralatan, dan perpanjangan waktu kapal di tempat berlabuh yang tidak perlu.
2. Para pihak yang menangani barang memiliki ruang lingkup yang terbatas untuk mengembangkan persaingan melalui pelatihan tenaga kerja dan penyediaan insentif (jangka panjang, juga pendek, seperti mengadopsi “jenjang karir” untuk kemajuan tenaga kerja), dan pendekatan pembangunan moral lainnya.
3. Kebutuhan tenaga kerja yang tidak rasional untuk lalu lintas kendaraan RORO bertindak sebagai disinsentif untuk memperluas operasi pelayaran tersebut.

Masalah-masalah ini dengan cara mempekerjakan tenaga kerja di pelabuhan-pelabuhan mungkin dicirikan sebagai “biaya tidak langsung” dari tenaga kerja. Meskipun tidak ada usaha yang telah dilakukan untuk menghitung biaya tidak langsung ini, mungkin jumlahnya besar. Misalnya, masalah tenaga kerja di pelabuhan Tanjung Priok dengan sendirinya mencegah kapal-kapal trans-samudera berkunjung ke pelabuhan. Jika demikian, biaya tidak langsung dari pengaruh ini saja akan bernilai miliaran dolar AS per tahun.

Disamping biaya tidak langsung yang disebut di atas, pertimbangan tenaga kerja dapat bertindak sebagai disinsentif bagi sektor swasta untuk berinvestasi di pelabuhan. Yaitu, para investor ingin menentukan kebutuhan tenaga kerja mereka sendiri, bebas dari pengaruh apa pun dari serikat pekerja, dan para investor ingin sepenuhnya mengendalikan pelatihan dan program insentif pekerja. Rintangan bagi masuknya investor ke dalam pengaturan pekerja yang memuaskan cenderung akan memperlambat tingkat partisipasi sektor swasta dalam pengembangan pelabuhan.

Biaya tenaga kerja langsung, di sisi lain, relatif sederhana. Karena manfaat tenaga kerja hanya pada suatu tingkat yang terbatas dari biaya langsung yang dikeluarkan dari pengaturan penggunaan tenaga kerja saat ini, serikat pekerja mungkin bereaksi dengan baik atas penawaran biaya langsung yang secara signifikan lebih tinggi (yaitu, manfaat langsung bagi pekerja), asalkan biaya tidak langsung dikurangi secara substansial, atau bahkan dihilangkan seluruhnya.

Perusahaan pelabuhan yang otonomi mungkin berharap untuk merancang dan mengimplementasikan “kesepakatan” pekerja yang sesuai yang bertindak atas nama mereka sendiri. Masalah tenaga kerja menyebar di seluruh sektor pelabuhan dan mungkin lebih baik jika Departemen Perhubungan menempa perjanjian tenaga kerja yang lengkap untuk pengurangan atau penghilangan biaya tidak langsung, dan untuk penyesuaian kebutuhan tenaga kerja di pelabuhan individu dan terminal pelabuhan, sesuai dengan preferensi para investor.

Lokakarya nasional yang sama, diusulkan untuk pembicaraan percepatan langkah privatisasi di pelabuhan, akan merupakan suatu tempat yang tepat untuk peninjauan pilihan-pilihan bagi perjanjian tenaga kerja pelabuhan. Pembicaraan lebih jauh dari penggunaan lokakarya nasional untuk tujuan ini diberikan dalam bab 7 dari makalah ini.

FASILITAS DAN OPERASI FERRY

Tanggung jawab untuk pengembangan pelayanan ferry laut terletak pada Direktorat Jenderal Angkutan Darat. Apakah hal ini rasional atau tidak, yang diinginkan adalah bahwa otoritas pengaturan berada di DJPL, dan mungkin di masa mendatang, di suatu otoritas pelabuhan dan suatu otoritas keselamatan maritim. Sebagaimana dengan pelabuhan laut, pelabuhan ferry perlu dipertimbangkan dari sudut pandang tujuan nasional dari desentralisasi dan swa-kesinambungan sektor angkutan laut (termasuk angkutan ferry).

Tindakan-tindakan utama yang dapat diambil dalam konteks ini adalah:

- Pembagian ASDP menjadi dua badan hukum, yaitu satu badan pengatur untuk angkutan lalu lintas air daratan dan satu perusahaan angkutan laut komersial
- Pemutusan badan angkutan laut komersial dari setiap dukungan finansial pemerintah lebih lanjut, seperti penyediaan kapal-kapal gratis kepada perusahaan.
- Membuka pelayanan ferry antar-pulau kepada para operator lain yang memenuhi syarat, seperti PELNI dan setiap operator swasta yang tertarik
- Diakhirinya peraturan tarif untuk pelayanan penampungan penumpang dan kendaraan jalanan angkutan laut
- Meletakkan semua tanggung jawab pengaturan pelabuhan ferry maritim pada DJPL, sampai waktu dimana suatu otoritas pelabuhan dapat diciptakan.
- Meletakkan semua tanggung jawab pengaturan ferry maritim pada DJPL, sampai waktu dimana suatu otoritas keselamatan maritim dapat diciptakan.

Setelah PELNI dan ASDP (dengan nama yang berbeda) “dilepas ikatannya”, mungkin dan sangat diinginkan bahwa mereka bersaing langsung dalam banyak jalur, yang satu atau yang lain sedang dioperasikan sekarang. Meskipun tim tugas tidak mempunyai kesempatan untuk “memeriksa buku-buku” dari kedua perusahaan ini, pembicaraan dengan perwakilan perusahaan memberitahukan bahwa masing-masing perusahaan sudah mengoperasikan beberapa jalur yang menguntungkan, dan pencapaian dapat dilaksanakannya komersial yang berkesinambungan adalah mungkin. Para operator swasta juga akan bisa bersaing secara efektif dengan dua perusahaan sektor publik, setelah kedua perusahaan tidak lagi banyak disubsidi oleh pemerintah.

ASDP dan PELNI keduanya mengoperasikan beberapa jalur perintis. Sebagai bagian dari kegiatan angkutan laut PELNI dan ASDP yang sepenuhnya dikomersialkan, pengaturan perintis yang ada saat ini dari kedua perusahaan harus dihentikan. Pengaturan yang ada mencerminkan keseluruhan pensubsidian dari kedua perusahaan, dan operator lain kesulitan bersaing dalam hal pelayanan. Oleh karenanya, kedua perusahaan publik itu harus diizinkan, dan bahkan didorong, untuk bersaing dalam kontrak-kontrak perintis, sebagai perjanjian konsesi negatif.

PELABUHAN NON KOMERSIAL

Yang disebut “pelabuhan-pelabuhan non komersial” adalah semua pelabuhan publik yang bukan pelabuhan PPI. Sebagian besar pelabuhan PPI adalah pelabuhan yang dapat dijalankan secara komersial saat ini, atau memiliki potensi untuk dapat dijalankan secara komersial dalam jangka waktu pendek sampai menengah. Akan tetapi tidak jelas, semua pelabuhan non PPI yang hampa potensi dapat dijalankan secara komersial dalam jangka waktu menengah. Mungkin suatu perubahan dalam bentuk dan nama akan diinginkan. Semua pelabuhan dalam kategori adalah pelabuhan non PPI, dan dapat disebut demikian. Sebagai alternatif, jika semua pelabuhan ini dialihkan kepada kepemilikan dan tanggung jawab pemerintah propinsi, maka kategorinya dapat disebut “pelabuhan propinsi” atau “pelabuhan lokal”.

Proses penyerahan hak dapat dilakukan oleh Departemen Perhubungan, tapi suatu pilihan yang lebih disukai, jika ada alasan-alasan yang baik untuk menciptakannya, adalah bergantung pada suatu otoritas pelabuhan nasional untuk memastikan bahwa penyerahan hak dilakukan secara efektif, dan tanpa pengaruh berlawanan yang signifikan pada integritas sistem pelabuhan nasional. Otoritas pelabuhan juga akan melakukan semua fungsi pengaturan pelabuhan.

Pemerintah lokal (propinsi dan kota) mungkin saat ini tidak memiliki personalia yang berpengetahuan luas mengenai pelabuhan. Jika integritas sistem pelabuhan, sebagai suatu sistem, akan dipertahankan sebagai hasil penyerahan hak, maka mungkin dapat dianjurkan (dan mungkin penting) bagi pemerintah nasional untuk mensyaratkan bahwa minimum sejumlah pejabat lokal mempunyai sejumlah pengertian mengenai sistem pelabuhan nasional, dan proses pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan, sebelum pelabuhan benar-benar diserahkan. Program pelatihan singkat “kepemilikan dan pengelolaan pelabuhan” dapat diberikan oleh pemerintah nasional. Pemerintah nasional dapat mensyaratkan bahwa, misalnya, tiga pejabat dari satu pemerintah lokal berhasil lulus program pelatihan, sebelum satu pelabuhan dapat “diserahkan” kepada pemerintah lokal. Semua pejabat lokal yang lulus kursus pelatihan dengan sukses, berdasarkan pencapaian itu, dapat menjadi anggota Asosiasi Pejabat Pelabuhan Lokal (APPL). Kursus pelatihan tidak dapat menjadikan para pejabat untuk mengoperasikan suatu pelabuhan yang sebenarnya, tapi akan membantu mereka untuk mengerti peran pelabuhan saat ini dan kemungkinan masa mendatang, dan mengidentifikasi, pilihan-pilihan mereka untuk pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan.

5. Peranan Para Pemakai Pelayanan Kargo

Bab ini mengidentifikasi maksud dan tujuan dari organisasi para pemakai sektor pelabuhan dan pelayaran dan merekomendasikan langkah-langkah untuk meningkatkan keefektifan organisasi tersebut.

PENYELENGGARAAN UNTUK KEPENTINGAN BERSAMA

Adalah lumrah bahwa organisasi untuk kepentingan bersama diinginkan. Di Indonesia, terdapat Kamar Dagang dan asosiasi para eksportir dan importir. Asosiasi pelayaran yang berhubungan dengan pelayaran termasuk asosiasi para pemilik kapal, perusahaan pengiriman barang, agen pelayaran, pihak yang menangani kargo dan pembuat kapal, dan berbagai serikat pekerja yang berbasis sempit dan luas.

Akan tetapi maksud asosiasi tidak dapat dicapai, kecuali jika langkah-langkah tambahan berikut di luar organisasi juga diambil:

- Manajemen harus siap untuk diskusi diantara para anggota, dan penyelesaian akhir, suatu dokumen yang menyatakan maksud organisasi dan strategi untuk mencapai maksud tersebut
- Komunikasi yang baik diantara semua anggota harus dibangun. Di jaman internet, ini berarti bahwa para anggota harus dihubungkan dengan e-mail. Bagian dari strategi untuk mencapai tujuan haruslah memantau situasi apa pun yang dikhawatirkan organisasi. Dalam pemantauan, bukti anekdot biasanya tidaklah cukup, dan problem harus didokumentasikan (tanggal, rincian dan orang-orang yang berhubungan dengan setiap contoh kejadian terkait). E-mail memberikan dirinya untuk mengumpulkan semua data pemantauan ini di satu lokasi tunggal, untuk persiapan ringkasan-ringkasan berdasarkan periode waktu.
- Analisa sendiri dari asosiasi harus dilakukan untuk mengidentifikasi setiap “hubungan yang lemah” yang mungkin ada dalam organisasi, dan merencanakan untuk penguatan hubungan yang lemah tersebut. Seringkali hubungan yang lemah adalah cabang-cabang dari asosiasi di daerah-daerah yang kurang berkembang dari suatu negara.
- Sekutu harus dicari yang berhubungan dengan masing-masing hal terkait, dan komunikasi yang teratur, termasuk rapat berkala, harus diadakan untuk pertukaran informasi, dan perkembangan pendekatan bersama untuk secara efektif berurusan dengan masalah bersama, atau yang terkait. Sekutu seringkali juga harus diorganisasikan, sehingga para pejabat dari dua asosiasi yang bersekutu atau lebih dapat membangun hubungan kerja yang teratur.

- Musuh dalam masalah individu harus diidentifikasi, dan satu rapat atau lebih diatur. Tujuan rapat ini adalah mencoba menentukan secara tepat tingkat ketidak-setujuan. Jika hal ini tidak dilakukan, ruang lingkup ketidak-setujuan seringkali dibesar-besarkan, dan kesempatan untuk mencapai semacam persetujuan kompromi kemudian menjadi tidak baik. Tidak jarang “para lawan” mengetahui dalam rapat-rapat eksplorasi tersebut bahwa mereka agak tidak setuju mengenai maksud, tapi hanya mengenai strategi untuk mencapai maksud. Dalam hal ikhwal tersebut, kelihatannya perbedaan besar dalam pandangan dapat “meleleh” dengan cepat, dan persetujuan akhir hanya memerlukan sedikit “pemberian” oleh semua pihak.
- Para pembuat keputusan yang mempunyai otoritas untuk secara signifikan mempengaruhi hal-hal yang menjadi perhatian kepada suatu asosiasi harus diidentifikasi dan diminta untuk menentukan rapat reguler dengan asosiasi dan para sekutunya. Setelah hubungan kerja yang baik dibangun, kebutuhan rapat-rapat dapat dikurangi, karena organisasi pembuat keputusan mengambil tindakan atas dasar pemantauan informasi yang diberikan kepada mereka oleh asosiasi, dengan menggunakan e-mail.

MEKANISME INSTITUSI DALAM KONTEKS SEKTOR ANGKUTAN LAUT INDONESIA

Di Indonesia, terdapat beberapa asosiasi sektor swasta yang khawatir bahwa sistem pelabuhan Indonesia tidak memadai dan biaya pelayaran tinggi terutama disebabkan karena ketidak-efisienan, tapi juga karena korupsi di beberapa pelabuhan. Ketidak-memadai-an angkutan ini diterjemahkan ke dalam harga-harga pengiriman yang lebih tinggi dari yang sesungguhnya untuk ekspor Indonesia, oleh karenanya, membatasi potensi bagi para eksportir untuk memperoleh bagian yang lebih besar dari pasar dunia untuk beragam komoditas. Asosiasi sektor swasta yang khawatir mengenai pembatasan pertumbuhan perdagangan ekspor termasuk tapi tidak selalu terbatas pada yang berikut:

- Kamar Dagang
- Asosiasi Eksportir Indonesia
- Asosiasi Importir Indonesia
- Asosiasi Agen Pelayaran Indonesia
- Asosiasi Perusahaan Angkutan Barang
- Asosiasi Para Pemilik Kapal Nasional Indonesia
- Asosiasi Perusahaan Penanganan Kargo Indonesia
- Serikat pekerja pelabuhan

Dari diskusi tim tugas dengan DJPL, Direktur Pengelola dengan PPI II, dan Departemen Industri dan Perdagangan, kelihatannya bahwa semua kantor-kantor ini sangat mendukung peningkatan sistem pelabuhan dan pelayanan pelayaran antar-pulau, dan untuk menghasilkan kerjasama yang lebih erat antara Departemen perdagangan dan perhubungan. Tim tugas tidak mempunyai kesempatan untuk bertemu dengan Departemen Keuangan, tapi Departemen itu telah mengawasi pengurangan bertahap dari bantuan anggaran untuk empat

perusahaan pelabuhan, dan oleh karena itu dapat dianggap setuju dapat dicapainya pelaksanaan komersial yang berkesinambungan dari PPI.

Untuk menghasilkan perubahan sistem pelabuhan yang kelihatannya disetujui semua pihak yang tertarik ini, dua langkah berikut ini harus diambil:

1. Proses konsultatif diantara semua organisasi ini harus diikhtarkan, mungkin dalam suatu lokakarya pengembangan sistem pelabuhan nasional, yang sebagian diadakan untuk mencapai persetujuan mengenai maksud dan strategi pengembangan sistem pelabuhan.
2. Persetujuan harus dicapai mengenai membangun suatu mekanisme pemantauan, untuk menilai kemajuan pada maksud dan strategi yang disetujui, dan di luar periode implementasi, terus mengidentifikasi setiap masalah, yang dapat terus timbul dari waktu ke waktu dalam jangka waktu menengah dan panjang.

Elemen-elemen organisasi penting dari suatu Proses Konsultatif Pengembangan Sistem Pelabuhan adalah sebagai berikut:

- Satu sekretariat kecil, cukup dengan dua orang, idealnya berlokasi dalam otoritas pelabuhan nasional. Bilamana tidak ada otoritas pelabuhan yang diciptakan, sekretariat dapat berlokasi dalam sekretariat asosiasi pemakai utama, seperti asosiasi para eksportir.
- Perwakilan-perwakilan yang ditunjuk dari masing-masing organisasi peserta. Lebih disukai, masing-masing organisasi akan menunjuk beberapa orang untuk mewakili daerah negara yang berbeda. Hal ini akan memberi perasaan kepada orang-orang di seluruh negara bahwa mereka adalah bagian integral dari Proses Konsultatif, daripada hanya bagian-bagian integral dari asosiasi nasional mereka sendiri. Jika menyangkut pemerintah lokal, yang diinginkan adalah bahwa suatu asosiasi pemerintah propinsi dibentuk dan diwakili dalam Proses, tapi juga masing-masing propinsi menunjuk seorang pejabat pemerintah yang akan berpartisipasi dalam Proses sebagai bagian dari tugas resminya.
- Masing-masing perwakilan yang ditunjuk harus memiliki jaringan individunya sendiri yang memberikan masukan informasi untuk proses dan/atau menggunakan informasi yang dikumpulkan. Idealnya, jaringan ini juga berkomunikasi terutama dengan penggunaan e-mail.

Proses Konsultatif tidak hanya memantau implementasi keputusan lokakarya nasional, tapi juga harus melakukan fungsi pemantauan sehari-hari yang “secara wajar” harus pada tempatnya, tapi tampaknya tidak. Satu contoh dapat membuat hal ini menjadi lebih jelas:

Ada suatu masalah di beberapa pelabuhan yang tidak mempunyai tempat berlabuh dan terminal penumpang khusus, dimana masuknya kapal penumpang ke pelabuhan memaksa dihentikannya operasi penanganan kargo bagi kapal barang yang harus meninggalkan tempat

berlabuh sehingga kapal penumpang dapat berlabuh. Dari diskusi yang diadakan oleh tim tugas, kelihatannya ada kisaran pandangan yang luas mengenai seberapa seriusnya masalah ini bagi para operator pelayanan kargo. Kisaran pandangan tersebut hanya ada karena tidak satu orang pun yang mau merepotkan diri untuk mendokumentasikan contoh-contoh kegiatan muat/bongkar yang terganggu. Para pejabat pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan perusahaan penanganan barang semuanya harus mencatat contoh-contoh ini, dan mengirim informasi ini kepada mereka yang akan menggunakannya. DJPL, misalnya, seharusnya ingin menerima informasi ini sebagai masukan untuk memberi prioritas investasi sistem pelabuhan.

Misalnya, melanjutkan contoh yang sama ini, asosiasi para pemilik kapal (INSA) hanya mengetahui bahwa ada masalah gangguan kegiatan penanganan kargo yang berlanjut karena prioritas berlabuhnya kapal penumpang di beberapa pelabuhan. Informasi anekdot itu tidak memungkinkan INSA atau DJPL untuk memahami tingkat kepentingan dari masalah. Jika, di sisi yang lain, para anggota INSA mau merepotkan diri untuk mencatat rincian dari contoh-contoh ini dan menghitung apa yang mereka maksud dalam hal nilai dari waktu yang hilang, kemudian perwakilan INSA dapat memberitahukan DJPL bahwa, misalnya, “selama bulan April di pelabuhan Pontianak, para anggota kami harus berlabuh kembali dengan jumlah seluruhnya empat belas kali karena prioritas berlabuhnya kapal penumpang, kehilangan rata-rata 4,5 jam dalam pemuatan/pembongkaran, dan mereka harus membayar kira-kira Rp1.150 juta”. Jika para anggota INSA sekarang tidak memberi sekretariat asosiasi mereka dengan informasi yang didokumentasikan dan dalam jumlah mengenai masalah yang dihadapi, maka pada dasarnya mereka “mengikat tangan” asosiasi mereka untuk mengambil tindakan atas nama mereka.

Proses Konsultatif, jika diimplementasikan penuh, tidak hanya akan meneruskan informasi yang didokumentasikan mengenai masalah kepada sekretariat asosiasi, tapi akan memungkinkan para penerima informasi ini juga untuk berurusan dengan e-mail dengan mereka dalam otoritas untuk mengambil tindakan koreksi.

Bahkan jika kelihatannya masalah korupsi yang tidak mudah ditangani ada, akankah hal ini imun terhadap suatu proses dokumentasi terinci dari masalah tersebut? Masalah-masalah semua pelabuhan tidak akan dengan segera hilang dari sektor angkutan laut Indonesia dengan implementasi Proses Konsultatif, tapi informasi lengkap mengenai masalah, dan publikasi luas dari informasi kepada para pemegang saham, merupakan langkah pertama menuju koreksi masalah. Sebuah iklan baru-baru ini di televisi Amerika termasuk kalimat, “Jika anda ingin membuat suatu perbedaan, pertama-tama anda harus percaya bahwa anda bisa”. Semua pemegang saham di sektor angkutan laut Indonesia dapat memberi kontribusi untuk “membuat suatu perbedaan”. Langkah pertama yang penting untuk memungkinkan mereka melakukan ini dengan sangat efektif adalah mendirikan suatu mekanisme dimana semua pemegang saham yang terkait dapat bekerja bersama untuk memperoleh hasil-hasil yang diinginkan.

6. Meningkatkan Neraca Perdagangan dalam Pelayaran

Dalam bab ini, kami mengetengahkan masalah yang berhubungan dengan perbaikan neraca perdagangan dalam sektor pelayaran, termasuk potensi memperluas armada berbendera Indonesia, pengembangan industri perbaikan kapal dan promosi industri pembuatan kapal.

MEMPERLUAS ARMADA BERBENDERA INDONESIA

Pemerintah Indonesia khawatir negara mempunyai arus keluar valuta asing tahunan yang besar yang mewakili pembayaran bersih untuk pelayaran pelayaran. Usaha pelayaran asing menampung lebih dari 95 persen perpindahan perdagangan ekspor impor Indonesia melalui laut. Usaha pelayaran Indonesia menampung porsi yang signifikan dari perdagangan intra Asia dan pergerakan feeder ke Singapura, tapi menampung sangat sedikit perdagangan trans-samudera. Dalam suatu usaha untuk meningkatkan proporsi dari lalu lintas ini yang ditampung oleh kapal-kapal Indonesia, pemerintah memperoleh kapal peti kemas, yang diberikan secara gratis kepada perusahaan pelayaran milik pemerintah, Djakarta Lloyd. Dua kapal berkapasitas 1.644 TEU telah diserahkan ke perusahaan dalam beberapa bulan baru-baru ini, dan telah ditempatkan untuk pelayaran di jalur-jalur ke China dan Australia. Pemerintah juga telah menjadwalkan penyerahan 3 kapal berkapasitas 3.000 TEU pada tahun 2003. Meskipun kapal-kapal ini akan membantu meningkatkan pendapatan valuta asing Indonesia dari pelayaran pelayaran, perolehan kapal-kapal memerlukan arus keluar valuta asing yang besar, sehingga pengaruh valuta asing bersih dari pendekatan ini tidaklah jelas.

Pemerintah mengetahui bahwa Indonesia tidak dapat dengan cepat memperoleh keuntungan pelayaran pelayaran yang signifikan bila menyangkut lalu lintas ekspor impor negara. Akan tetapi, pemerintah lebih mengkhawatirkan, bahwa kapal-kapal berbendera asing menampung hampir separuh dari kargo antar-pulau Indonesia. Dari pembicaraan tim tugas dengan usaha pelayaran domestik dan asing, ternyata bahwa kapal-kapal berbendera asing yang digunakan untuk pelayaran antar-pulau adalah kapal-kapal yang di charter oleh usaha pelayaran Indonesia. Yaitu, usaha pelayaran Indonesia dibayar untuk melakukan semua, atau hampir semua, pelayaran pelayaran antar-pulau. Usaha pelayaran asing yang diwawancarai oleh tim tugas mengindikasikan bahwa mereka tidak melakukan pelayaran pelayaran antara pelabuhan dan sepanjang pantai, bahkan tidak menempatkan kembali peti-peti kemas kosong mereka sendiri antara pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Orang-orang Indonesia diberikan kebebasan untuk mencharter kapal-kapal berbendera asing pada tahun 1988, sebagai bagian dari deregulasi pelayaran domestik. Opsi charter dibuat lebih menarik oleh pemerintah, lebih dari satu dekade, karena impor kapal di bawah 6.000 GRT tidak diizinkan, maka pembelian lokal kapal-kapal menjadi satu-satunya alternatif untuk pen-charter-an. Bahkan pada tahun 2001, pemerintah mengenakan sepuluh persen bea impor atas pembelian kapal yang diimpor ke Indonesia, dimana bea tersebut tidak perlu dibayar atas pen-charter-an kapal-kapal berbendera asing.

Sebagaimana dibicarakan dalam bab-bab lain dari makalah ini, Indonesia memiliki potensi untuk secara besar meningkatkan tingkat penggunaan kapal-kapal antar-pulainya, melalui pengembangan sistem pelabuhan, dan peningkatan standar kinerja pelabuhan. Antara

lain manfaat dari melakukan hal tersebut adalah pertumbuhan yang lambat dari kebutuhan kapasitas armada, relatif terhadap pertumbuhan lalu lintas barang. Akan tetapi, dalam beberapa hal, akan terdapat peningkatan tingkat penggunaan yang berkurang, dan pertumbuhan kebutuhan kapasitas, sekali lagi, akan mendekati tingkat pertumbuhan lalu lintas barang. Pada saat itu, kapasitas tambahan untuk memenuhi permintaan yang meningkat dapat disediakan melalui gabungan dari yang berikut:

- Mengizinkan usaha pelayaran asing untuk menyediakan pelayanan pelayaran antara pelabuhan dan sepanjang pantai, mungkin terbatas pada menempatkan kembali peti-peti kemas mereka, kosong atau dengan muatan
- Penggunaan kapal-kapal berbendera asing yang diperluas oleh usaha pelayaran Indonesia
- Akuisisi, oleh usaha pelayaran Indonesia, lebih banyak kapal-kapal bekas di pasar dunia
- Akuisisi kapal-kapal baru yang dibuat oleh asing oleh usaha pelayaran Indonesia
- Akuisisi kapal-kapal baru yang dibuat di galangan kapal Indonesia oleh usaha pelayaran Indonesia

Semua pilihan-pilihan ini memerlukan arus keluar valuta asing yang substansial, kecuali jika arus keluar tersebut dapat dikurangi setelah industri pembuatan kapal Indonesia lebih berkembang daripada yang sekarang.

Saat ini, 50-55 persen dari biaya kapal baru yang dibuat di Indonesia mewakili biaya valuta asing. Total biaya pembuatan satu kapal di Indonesia kira-kira dua kali biaya untuk memperoleh satu kapal baru yang setara dari China, dan dua kali atau lebih dari biaya untuk memperoleh kapal-kapal yang sebanding di pasar kapal bekas dunia. Dengan demikian, dalam hal valuta asing, hanya ada sedikit perbedaan antara membeli kapal baru di Indonesia dan membeli kapal baru (di kebanyakan pasar-pasar harga yang paling bersaing) di luar Indonesia, atau membeli kapal bekas di pasar dunia.

Biaya charter kapal kira-kira sebanding dengan beberapa pilihan pembelian tidak termasuk bea impor sepuluh persen atas kapal yang dibeli dari luar negeri. Satu usaha pelayaran mengindikasikan bahwa bea sepuluh persen cukup untuk mencegah pilihan pembelian ekstern. Kelihatannya Pemerintah Indonesia ingin mendorong pembelian kapal dan mencegah pen-charter-an kapal berbendera asing. Jika demikian, tentu saja masuk akal untuk menghilangkan bea sepuluh persen atas impor kapal, dan dengan demikian, “menyamakan bidang permainan” antara pilihan pembelian dan charter.

Penyesuaian pajak lain yang dapat membantu meningkatkan banyaknya pembelian menyangkut perlakuan penjualan kapal-kapal untuk barang rongsokan. Biasanya kapal-kapal yang dijual sebagai barang rongsokan telah disusutkan penuh, dan ditunjukkan demikian dalam buku perusahaan. Penjualan sebuah kapal yang diindikasikan tidak mempunyai nilai diperlakukan sebagai suatu keuntungan untuk tujuan pajak. Para operator pelayaran memperdebatkan bahwa dana yang diterima harus tersedia untuk penggantian kapal, dan

mengusulkan pemerintah untuk menghilangkan pajak bila dana yang diterima digunakan untuk akuisisi kapal yang lain.

Kecuali untuk tindakan perubahan pajak tersebut, Pemerintah Indonesia mungkin harus menahan diri untuk mengintervensi dunia perdagangan untuk menyetujui satu pilihan perluasan kapasitas terhadap yang lain. Akan tetapi jika pemerintah memandang intervensi diperlukan untuk mengkoreksi suatu “masalah”, maka masalahnya setidaknya harus dinilai, dan intervensi alternatif dievaluasi. Saat ini, belum ada penentuan apakah pembelian kapal atau charter kapal berakibat arus keluar valuta asing yang lebih besar. Mungkin sekali, tidak satupun diantara dua pilihan memiliki keuntungan relatif yang penting terhadap yang lain yang menyangkut besarnya arus keluar valuta asing.

Peraturan Pemerintah No. 82 (1999) mensyaratkan untuk memaksa industri agen pelayaran untuk membeli kapal-kapal 5.000 GRT atau yang lebih besar. Kecuali jika para agen memiliki kapal tersebut sebelum 5 Oktober 2001, para agen tidak lagi diizinkan menawarkan pelayanan agen kepada usaha pelayaran asing. Sejak tahun 1993, usaha berbendera asing telah diizinkan untuk memilih para agen mereka sendiri di Indonesia. Para agen mengindikasikan bahwa hanya 14 dari 15 anggota asosiasi mereka yang akan dapat memenuhi syarat, setelah Oktober, dan usaha asing kemudian harus memilih para agen mereka dari antara beberapa yang akan tersisa.

Ada empat kekurangan yang serius dari Peraturan Pemerintah No. 82 (1999):

1. Tidak jelas bahwa hasil yang diinginkan adalah yang dapat diinginkan. Tentu saja Indonesia tidak membutuhkan arus masuk tiba-tiba dari 400 kapal besar yang ditempatkan dalam pelayanan antar-pulau. Negara ini juga tidak membutuhkan arus keluar tiba-tiba sebesar \$ 4.000 juta untuk akuisisi 400 kapal yang cukup besar (sesuai standar antar-pulau). Sebagian besar, kapal-kapal ini tidak akan menggantikan kapal-kapal charter, karena kebanyakan para agen sekarang tidak men-charter kapal dengan ukuran tersebut.
2. Tetapi, mengapa khawatir, karena hasil yang diinginkan tidak mungkin terjadi. Beberapa agen mampu mendapatkan kapal 5.000 GRT
3. Sektor angkutan laut akan lebih buruk karena industri pelayanan agen pelayarannya dibinasakan
4. Mungkin, yang terburuk, Peraturan Pemerintah No. 82 (1999) mewakili pengenalan kembali dari regulasi sektor angkutan laut.

Akhirnya, ada cara lain. Bab sebelumnya membicarakan proses konsultatif yang berkenaan dengan pengembangan sistem pelabuhan. Akan tetapi, apa pun masalah yang ada di tangan, pendekatan konsultatif dapat membuat keajaiban.

Pertama-tama, pemerintah harus tidak menganggap bahwa sektor swasta mempunyai suatu maksud yang sama sekali berbeda mengenai valuta asing dibanding pemerintah, dan maka dari itu perlu dipaksa untuk memenuhi pandangan pemerintah. Sebenarnya, jika pemerintah memberikan usaha yang baik pada pendekatan konsultatif, kemungkinan bahwa pemerintah belajar bahwa industri pelayaran, para agen pelayaran, para pengapal, perusahaan angkutan barang, dan para pemegang saham angkutan laut lainnya telah memiliki tingkat kesepakatan yang tinggi berkenaan dengan suatu maksud yang dikemukakan sebagai “meminimalkan melalui waktu, arus keluar valuta asing bersih dari pembayaran untuk pelayanan pelayaran”.

Setelah kesepakatan tercapai pada maksud, langkah berikutnya adalah memeriksa situasi yang ada secara seksama, termasuk semua kebijaksanaan pemerintah yang telah berkontribusi pada situasi. Usaha pelayaran, satu per satu, telah dapat menerangkan pertimbangan yang membawa mereka memilih untuk men-charter atau memilih untuk membeli jika ingin memperluas atau mengganti kapasitas armada. Antara lain, pengaruh bea impor sepuluh persen dalam mencegah antusiasme untuk melakukan pembelian kapal telah dapat diidentifikasi. *Kecuali pengaruh dari pajak ini atas pilihan diantara opsi peningkatan kapasitas armada, keputusan perusahaan pelayaran individu mengenai apakah men-charter atau membeli mungkin cenderung untuk meminimalkan biaya valuta asing dari armada pelayaran antar-pulau nasional.* Yaitu, semua usaha pelayaran ingin meminimalkan biaya armada, dan selama waktu dimana rupiah lemah, minimalisasi biaya armada juga berarti minimalisasi biaya valuta asing.

Hasil dari proses konsultatif hipotesis ini dapat secara pasti bahwa sedikit yang bisa dilakukan Indonesia dalam waktu singkat untuk mengurangi beban valuta asing dari negara, tapi dalam jangka yang lebih panjang, perkembangan yang substansial dari pembuatan kapal, perbaikan kapal, dan industri terkait dapat menghasilkan pengurangan signifikan dalam arus keluar valuta asing untuk akuisisi kapal. Kemungkinan ini lebih lanjut dibicarakan dalam bagian akhir dari bab ini.

PERKEMBANGAN INDUSTRI PERBAIKAN KAPAL

Pos pelayaran internasional harus dipandang dengan cara yang sama dengan pos komoditas. Yang diinginkan adalah untuk mempunyai neraca positif untuk memberi kepastian yang baik bahwa tidak akan ada kendala dalam impor barang dan jasa. Tidaklah penting, dan tentu saja tidak realistis, bahwa ada neraca positif untuk masing-masing dan setiap komoditas dan jasa. Dengan demikian, bila Indonesia mempunyai defisit yang besar dalam pembayaran bersih untuk pelayaran pelayaran, mungkin ada pelayaran lain yang dapat menghasilkan surplus yang besar untuk negara. Dalam hal ini, penyediaan pelayaran perbaikan kapal kelihatannya menawarkan potensi yang besar untuk menghasilkan arus masuk valuta asing yang besar. Pertimbangan yang berikut:

- Indonesia terletak pada beberapa jalur pelayaran utama dunia. Jika Tanjung Priok/Bojonegara dapat dikembangkan menjadi sebuah pelabuhan peti kemas pusat internasional, maka beberapa kapal trans-samudera yang sekarang berkunjung ke Singapura akan berlayar melalui Indonesia.
- Sebagai suatu kepulauan, Indonesia memiliki banyak tempat-tempat yang cocok untuk pengembangan fasilitas perbaikan kapal
- “Kelebihan” permintaan perbaikan kapal mulai terjadi di Singapura lebih dari satu dekade yang lalu. Orang-orang Singapura dan lainnya kemudian mulai berinvestasi dalam kapasitas perbaikan kapal di Filipina untuk menampung permintaan yang lebih. Indonesia setiap saat dapat melibatkan diri dalam keributan untuk mendapat bagian dari pasar pelayaran perbaikan yang besar ini.

- Indonesia mempunyai lebih dari 220 juta orang, dan tingkat pendidikan yang cukup baik. Keterampilan dipelajari dengan baik, dan ada banyak sekali pekerja yang trampil untuk pekerjaan fasilitas perbaikan kapal.

Para pejabat Asosiasi Industri Pembuatan Kapal dan Lepas Pantai mengindikasikan bahwa asosiasi sadar akan kelebihan permintaan untuk pelayanan perbaikan kapal di Singapura, dan berencana untuk mengambil keuntungan dari permintaan ini. Mengenai kasus pelabuhan, industri perbaikan kapal dapat tumbuh dengan cukup cepat jika Indonesia akan mengundang investasi dan keahlian khusus untuk membangun dan mengoperasikan fasilitas “cutting edge”.

PEMBUATAN KAPAL

Dalam berbagai hal dalam makalah ini, Pemerintah Indonesia didesak untuk keluar dari usaha pemberian kapal. Akan tetapi dalam hal ini dalam pembicaraan, kami mendesak orang Indonesia untuk mendapat satu “percobaan” terakhir dari pemberian kapal. Saat ini di beberapa galangan kapal Indonesia, total ada 15 kapal yang sebagian sudah dibuat, dan dimana pembuatan telah dihentikan karena (menurut laporan) kurang dana untuk menyelesaikan proyek yang awalnya 24 kapal (sembilan kapal sudah diserahkan kepada Djakarta Lloyd). Ini akan memberi “tembakan di tangan” industri galangan kapal, jika kapal-kapal ini hanya diberikan kepada galangan kapal dimana mereka sekarang berada.

Galangan kapal kemudian dapat melelang kapal-kapal kepada industri Indonesia (termasuk Djakarta Lloyd, jika mereka tertarik dalam penawaran).

Tim tugas mengerti bahwa studi yang dibiayai JICA telah direncanakan, dan bahwa studi ini akan diperluas menjadi pertimbangan pengembangan industri pembuatan kapal (tim tidak mempunyai kesempatan untuk meninjau kerangka acuan untuk studi mendatang, dan oleh karena itu hanya mempunyai pendapat yang samar-samar dari ruang lingkup dan maksud studi).

Baik dalam studi yang akan datang atau secara terpisah, pertimbangan dapat diberikan pada kemungkinan pengalihan tanggung jawab untuk pengembangan industri pembuatan kapal dari Departemen Industri dan Perdagangan kepada Departemen Perhubungan. Departemen yang disebut terakhir lebih dalam keadaan berbahaya berkenaan dengan industri, dan juga adalah badan yang sesuai untuk melakukan tugas-tugas pengaturan berkenaan dengan galangan kapal, pelayanan mereka dan kelayakan laut dari produk-produk mereka.

Sama seperti kasus pelabuhan, investasi sektor swasta, dan yang lebih disukai, investasi sektor swasta asing diperlukan jika industri ingin diperluas dengan cepat, dan beroperasi pada suatu standar kinerja yang baik.

7. Langkah-langkah Selanjutnya

Bab akhir ini mengetengahkan rencana untuk merangsang perubahan kebijaksanaan, hukum dan pengaturan yang diinginkan dalam sektor pelayaran dan pelabuhan dan tindakan yang spesifik untuk mengimplementasikan rencana.

PEMERINTAH INDONESIA

Perubahan Kebijakan, Hukum dan Peraturan

Departemen Perhubungan telah memulai suatu tinjauan undang-undang dan peraturan yang berhubungan dengan angkutan. Tinjauan ini tepat, dan secara praktis dapat diselesaikan pada tahun 2001. Tim tugas tidak dapat mengantisipasi hasil dari tinjauan pemerintah, tapi percaya bahwa perubahan berikut, setidaknya, diinginkan:

- Daripada mencoba untuk memandatkan suatu perluasan kepemilikan kapal 5.000 GRT dan yang lebih besar, pemerintah harus bekerja dengan industri pelayaran untuk menentukan, pertama-tama, keinginan relatif dari pen-charteran dan pembelian kapal untuk perdagangan antar-pulau, dan kemudian mengambil strategi yang disetujui bersama untuk menghasilkan perubahan yang diinginkan. Bila disetujui bahwa kepemilikan kapal harus diperluas, pemerintah dapat “menyamakan bidang permainan” dengan membatalkan bea impor sepuluh persen yang saat ini bekerja untuk mencegah pembelian kapal dari luar negeri. Sesuai dengan pendekatan yang diubah pada intervensi pemerintah, Peraturan Pemerintah No. 82 (1999) harus dipertimbangkan kembali. Jika peraturan terus berlaku, kerusakan pada industri agen pelayaran dapat dihindari dengan mendirikan izin terpisah untuk para agen, dan membebaskan para agen yang berizin dari spesifikasi kepemilikan kapal.
- Pemerintah dapat menarik diri dari usaha pemberian hadiah kapal, kecuali bahwa ke 15 kapal peti kemas yang berkapasitas nominal 208-TEU yang saat ini berada dalam keadaan dibangun sebagian di galangan kapal Indonesia dapat secara menguntungkan diberikan kepada galangan kapal tersebut untuk dilelang dan diselesaikan. Akibat dari perubahan kebijaksanaan ini adalah bahwa ketiga usaha pelayaran publik atau operator ferry, Djakarta Lloyd, PT PELNI, dan PT ASDP dapat ingin untuk disyaratkan menjadi perusahaan komersial penuh. Yang menyangkut PT ASDP, tujuan komersial ini mensyaratkan pemutusan hubungan antara angkutan laut (kebanyakan sudah menguntungkan) dan angkutan air daratan.
- Mengamandemen undang-undang dan peraturan pemerintah yang menciptakan Perusahaan Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV. Perusahaan-perusahaan ini harus tidak mempunyai otoritas pengaturan sama sekali, tapi harus mempunyai otoritas penuh berkenaan dengan pelabuhan mereka sendiri dan keputusan komersial dari semua pelabuhan.

- Mengamandemen undang-undang dan peraturan pemerintah untuk memungkinkan ruang lingkup yang lebih besar bagi keterlibatan sektor swasta dalam pengembangan dan operasi sistem pelabuhan publik. Amandemen ini dapat secara menguntungkan termasuk suatu elaborasi dari peraturan dan proses untuk mengundang investasi swasta, dan manajemen serta operasi dari, prasarana publik, termasuk pelabuhan. Lagipula, revisi-revisi yang spesifik kelihatannya dijamin untuk menghilangkan kendala, atau setidaknya untuk memperkenalkan keluwesan, berkenaan dengan penggunaan pelabuhan khusus untuk tujuan publik, dan mengizinkan usaha pelayaran untuk berinvestasi dalam fasilitas pelabuhan, bahkan diperluas menuju pengembangan seluruh pelabuhan (seperti pelabuhan ferry RORO).
- Regulasi tarif angkutan kendaraan jalanan dan penumpang dapat diinginkan untuk tidak dilanjutkan.

Perubahan Institusi

Departemen-Departemen sendiri biasanya tidak bertindak dalam suatu kapasitas pengaturan, tapi melainkan menciptakan badan-badan pengaturan yang khusus, profesional di bawah mereka. Departemen-Departemen sendiri kemudian dapat di efisienkan, mempertahankan terutama fungsi-fungsi tinjauan kebijaksanaan dan legislatif, perencanaan strategis, pemantauan sektor, fungsi-fungsi statistik dan pelaporan, dan penghubung-penghubung dengan sektor-sektor dan asosiasi-asosiasi pemegang saham lainnya. Dalam hal sektor angkutan laut Indonesia, perubahan kelembagaan utama yang dapat secara menguntungkan dilakukan dengan pertimbangan adalah:

- Penciptaan suatu otoritas pelabuhan
- Juga penciptaan suatu otoritas keselamatan maritim
- Pengalihan tanggung jawab pengawasan pemerintah untuk industri galangan kapal (yaitu, pelayanan perbaikan dan pembuatan kapal) dari Departemen Industri dan Perdagangan kepada Departemen Perhubungan.

Rekomendasi dari makalah kebijaksanaan ini berkenaan dengan semua perubahan kelembagaan yang mungkin hanya bisa jika mereka diberikan suatu pertimbangan. “Langkah selanjutnya”, kemudian, adalah, dalam masing-masing kasus, merancang dan melakukan suatu usaha studi untuk secara seksama mengevaluasi usulan-usulan perubahan kelembagaan.

Disamping usulan-usulan utama untuk perubahan kelembagaan yang didaftarkan di atas, mungkin bermanfaat untuk menciptakan satu asosiasi para pejabat pelabuhan propinsi dan kota. Tujuan asosiasi adalah untuk memastikan bahwa masing-masing propinsi atau kota, yang dijadwalkan untuk menerima dari pemerintah nasional, kepemilikan dan tanggung jawab untuk satu pelabuhan publik atau lebih, adalah, sebelum penyerahan hak pelabuhan, beberapa pejabat yang telah menjalani pelatihan singkat mengenai bagaimana mengelola dan mengembangkan suatu pelabuhan, dan mengenai peran pelabuhan feeder dalam sistem pelabuhan publik Indonesia secara keseluruhan.

SEKTOR ANGKUTAN LAUT

Untuk menghasilkan suatu perubahan yang diinginkan dari sektor angkutan laut dengan cepat dan efektif, para pemegang saham harus lebih menyeluruh terlibat dibanding sekarang dalam memantau sektor, dan dalam keputusan mengenai strategi dan tindakan untuk peningkatan sektor. Paragraf berikut mengidentifikasi dan membicarakan beberapa “tindakan-tindakan selanjutnya” yang dirancang untuk melibatkan para pemegang saham secara lebih penuh dalam pengembangan sistem pelabuhan Indonesia.

Lokakarya Perkembangan Sistem Pelabuhan Nasional

Lokakarya akan dirancang untuk mencapai lima tujuan utama:

1. Mengikhtisarkan suatu proses konsultatif nasional berkenaan dengan pengembangan dan operasi sektor angkutan laut Indonesia, melibatkan para pejabat pemerintah terkait di tingkat nasional dan lokal dan para perwakilan seluruh spektrum para pemegang saham, termasuk, tapi tidak harus terbatas pada, para pengapal dan importir, operator terminal pelabuhan, para penanganan kargo (stevedores dan arrastre), usaha pelayaran domestik, usaha pelayaran asing, industri pelayanan perbaikan kapal, perusahaan pelayanan pelabuhan (operasi kapal penghela, dsb.), agen perjalanan, perusahaan angkutan barang, agen pelayaran, serikat pekerja pelabuhan, serikat pelaut, dan pengemudi truk.
2. Mencapai kesepakatan mengenai suatu skema untuk pengembangan dan operasi sistem pelabuhan, termasuk tingkat optimal dari keterlibatan sektor swasta dalam pengembangan, operasi dan pengelolaan pelabuhan, dan menentukan pendekatan dan kerangka waktu yang diinginkan dan realistis untuk menghasilkan keterlibatan sektor swasta yang optimal sedikitnya di pelabuhan-pelabuhan utama Indonesia.
3. Mencapai persetujuan mengenai garis-garis besar untuk suatu kesepakatan nasional antara pekerja pelabuhan Indonesia, perusahaan penanganan kargo, operator terminal dan Departemen Perhubungan, dimana pekerja pelabuhan akan memperoleh untung dalam hal gaji dan manfaat, sementara cara mempekerjakan pekerja akan dirubah terutama atau sepenuhnya untuk menghilangkan biaya tidak langsung saat ini, yang berasal dari cara dimana pekerja digunakan, dan yang diakibatkan atas penggunaan fasilitas-fasilitas pelabuhan.
4. Mencapai persetujuan mengenai arti untuk sistem pelabuhan dari tujuan desentralisasi politik nasional dan menyetujui suatu skema untuk mencapai desentralisasi sementara mempertahankan integritas sistem.
5. Memutuskan keinginan mengabadikan proses konsultatif berkenaan dengan pengembangan dan operasi sistem pelabuhan, dan mencapai persetujuan mengenai garis-garis besar untuk suatu skema yang optimal untuk secara efektif melanjutkan proses.

Lokakarya akan diadakan dengan jangka waktu empat hari, dan akan dibagi dalam enam sesi. Sesi pembuka di pagi hari dari hari pertama dan sesi penutup di sore hari dari hari keempat relatif akan singkat. Empat sesi yang sedang masing-masing bertemakan dan berhubungan dengan tujuan lokakarya (2) sampai (5), seperti yang diidentifikasi di atas. Masing-masing dari empat sesi sedang ini akan dimulai dengan presentasi oleh para ahli Indonesia dan/atau internasional mengenai pokok diskusi, dan akan dilanjutkan dengan presentasi oleh asosiasi atau kelompok atau pemegang saham lain mengenai bagaimana para anggota mereka melihat masalah dan perhatian mereka masing-masing. Setelah presentasi, disediakan waktu untuk pertanyaan dan komentar di pleno. Pleno kemudian akan dibagi dalam kelompok diskusi yang terdiri tidak lebih dari 20-25 orang masing-masing untuk diskusi yang lebih seksama mengenai hal-hal tersebut. Sebelum diskusi ini, penyelenggara lokakarya dan penyaji dalam masing-masing sesi akan bersepakat mengenai pertanyaan yang akan dipertimbangkan oleh kelompok diskusi. Semua kelompok akan memilih seorang ketua dan pembuat laporan, dan akan mempertimbangkan pertanyaan yang sama. Setelah periode diskusi masing-masing (satu untuk masing-masing empat sesi), pembuat laporan dari kelompok diskusi akan membacakan kesimpulan dari kelompok mereka masing-masing kepada pleno. Setelah periode diskusi pleno, penyelenggara lokakarya akan mengumpulkan kesimpulan dari kelompok diskusi dari pembuat laporan, dan dalam semalam akan membuat suatu bahan sintesis yang akan dipresentasikan kepada pleno sebagai item bisnis pertama di pagi hari berikutnya. Untuk kesimpulan dari sesi ke lima tidak mungkin (diadakan pada hari yang sama sebagai sesi penutup), maka bahan sintesis harus disiapkan pada waktu istirahat makan siang yang diperpanjang. Setelah kesepakatan sore hari oleh pleno mengenai kesimpulan sesi ke lima, penyelenggara lokakarya akan menyajikan satu perangkat keputusan yang diusulkan kepada para peserta (meminta tindakan spesifik oleh satu pihak atau yang lain), sesuai dengan kesimpulan lokakarya dari sesi ke dua sampai ke lima. Keputusan akan diambil sebagaimana yang dibacakan atau sebagaimana yang diamandemen, berdasarkan diskusi pleno.

Setelah penutupan lokakarya, penyelenggara akan mengedit, tapi bukan merubah, kesimpulan dan keputusan lokakarya. Hampir semua peserta dapat memperoleh satu tembusan dari kesimpulan dan keputusan akhir sebelum kembali ke daerahnya masing-masing. Dalam waktu beberapa hari setelah lokakarya, penyelenggara lokakarya akan membantu Departemen Perhubungan dalam distribusi yang meluas dari kesimpulan dan keputusan lokakarya kepada para pemegang saham dan kantor-kantor pemerintah nasional. Rancangan kerangka acuan untuk Lokakarya Pengembangan Sistem Pelabuhan Nasional disajikan dalam Lampiran E.

Wisata studi Pelabuhan Wilayah

Sebagai bagian dari persiapan untuk lokakarya, beberapa pemegang saham dan pejabat pemerintah secara bermanfaat dapat melakukan wisata studi ke beberapa negara lain dari wilayah untuk memastikan strategi yang mereka terapkan untuk meningkatkan sistem pelabuhan mereka masing-masing. Untuk sementara, tur mungkin memerlukan waktu dua sampai tiga minggu, dan mengunjungi empat negara, yaitu, Jepang, Filipina, Thailand dan India. Setelah tur, dua atau tiga anggota akan menyiapkan laporan tur, yang kemudian akan

disajikan pada lokakarya nasional. Rancangan kerangka acuan untuk wisata studi disajikan dalam Lampiran F.

Melembagakan Proses Konsultatif

Hanya bila para peserta di lokakarya setuju bahwa perlu untuk melembagakan proses konsultatif yang diikhtiarkan oleh lokakarya, suatu sekretariat kecil, mungkin dua orang, perlu didirikan sedini mungkin. Pada awalnya, satu atau kedua orang yang bekerja di sekretariat adalah para konsultan, mungkin dibiayai berdasarkan suatu hibah bantuan asing. Hibah yang sama ini kemudian akan digunakan untuk memastikan bahwa hubungan e-mail disediakan dengan cepat untuk semua anggota yang ditunjuk dari Proses Konsultatif Pengembangan Sistem Pelabuhan. Sekretariat akan bekerja di awal bulan dari keberadaannya untuk memastikan para anggota Proses Konsultatif tidak hanya terhubung, tapi juga secara aktif terlibat dalam pengembangan dan penggunaan Proses.

DUKUNGAN PERUSAHAAN PELABUHAN

Keempat PPI mungkin membutuhkan sejumlah bantuan teknis untuk menggabungkan keputusan lokakarya ke dalam rencana perusahaan, meliputi, misalnya, jangka waktu tujuh tahun. Bantuan teknis untuk tujuan ini pertama kali akan disediakan untuk satu PPI, sampai suatu waktu dimana rencana perusahaan telah diputuskan dan implementasi rencana telah berlangsung secara efektif.

PERJANJIAN TENAGA KERJA

Lagipula, segera setelah lokakarya, apa pun keputusan yang telah dicapai lokakarya mengenai keinginan, sifat dan garis besar dari suatu perjanjian nasional antara pemerintah, tenaga kerja pelabuhan dan industri penanganan kargo harus dilanjutkan. Perjanjian harus disetujui secara nasional melalui diselenggarakannya serangkaian rapat kerja. Akhirnya, pada waktu dokumen perjanjian yang telah diputuskan siap untuk ditanda-tangani, harus ada suatu rapat “penanda-tanganan” yang dipublikasikan secara luas, diaman para pejabat tinggi pemerintah nasional hadir, bersama dengan para pemimpin tenaga kerja sektor angkutan laut.

ANALISA DAN PERKEMBANGAN INSTITUSI

Bila lokakarya nasional telah menyimpulkan bahwa adalah layak untuk mempertimbangkan perubahan kelembagaan yang diusulkan yang dipertimbangkan oleh lokakarya, suatu studi kemudian dibutuhkan untuk usulan tersebut. Mungkin studi JICA yang sudah dijadwalkan akan memberikan beberapa dari penyelidikan dan analisa yang diperlukan. Akan tetapi, studi juga perlu dilengkapi dengan usaha-usaha studi lain, karena kerangka acuan untuk studi JICA akan sudah disiapkan sebelum lokakarya, dan oleh karena itu, tanpa referensi untuk penemuan dan keputusan lokakarya.

Lampiran A

**PERNYATAAN PEKERJAAN:
PERDAGANGAN DOMESTIK DAN
PELAYARAN ANTAR-PULAU DI
INDONESIA**

PERNYATAAN PEKERJAAN

MAKALAH KEBIJAKSANAAN: PERDAGANGAN DOMESTIK DAN PELAYARAN ANTAR-PULAU DI INDONESIA

A. Tujuan

Makalah ini akan memberikan suatu tinjauan singkat dari berbagai masalah dan tantangan yang berhadapan dengan pelayaran antar-pulau di Indonesia. Fokus utama dari makalah adalah bagaimana memudahkan perdagangan domestik melalui perbaikan kebijaksanaan pelayaran antar-pulau. Dokumen akan dipakai sebagai satu diantara beberapa makalah pendukung untuk bagian perdagangan domestik dari Strategi Kebijakan Perdagangan yang akan dihasilkan oleh MoIT dalam paruh pertama tahun 2001 (harap dicatat hal-hal yang berhubungan dengan pengelolaan dan efisiensi Pelabuhan akan dipertimbangkan dalam proyek konsultasi jangka pendek yang lain).

B. Latar-belakang

Penyediaan pelayanan pelayaran antar-pulau yang efisien dan bersaing adalah suatu elemen penting untuk mendukung pertumbuhan perdagangan domestik di Indonesia. Bertahun-tahun berlalu, banyak peraturan dan sistem pengaturan yang pada awalnya dirancang untuk melindungi kepentingan dan keselamatan umum yang berakibat sektor pelayaran antar-pulau yang tidak responsif terhadap permintaan pemakai dan pengapal, melindungi perusahaan pelayaran yang tidak efisien dan tidak inovatif, dan meningkatkan biaya angkutan antar-pulau.

Makalah kebijaksanaan dan analisis pendukungnya akan meninjau sistem pengaturan sekarang yang mengatur pelayaran antar-pulau dan dampaknya pada kinerja sektor. Perhatian khusus akan diletakkan pada identifikasi kebijaksanaan dan reformasi yang secara material dapat memperbaiki tingkat, kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan oleh perusahaan pelayaran antar-pulau.

C. Ruang Lingkup Pekerjaan/Tugas

Ahli Kebijakan Pelayaran Antar-pulau dan Ekonomom Angkutan akan menyelesaikan tugas-tugas berikut:

1. Menilai kepentingan ekonomis dari suatu industri pelayaran antar-pulau yang efisien di suatu negara kepulauan seperti Indonesia. Ini akan termasuk:
 - a. Suatu analisa kecenderungan dalam volume barang yang dikapalkan pada jalur-jalur utama antar-pulau
 - b. Suatu perkiraan biaya angkutan antar-pulau sebagai persentase dari total harga yang diberikan dari kargo-kargo domestik utama

- c. Jika data memungkinkan, analisa kuantitatif dari dampak tindakan deregulasi perdagangan domestik (khususnya Undang-undang 18/1007) pada pelayaran antar-pulau
 - d. Penilaian kualitatif dari dampak perlindungan industri pembuatan kapal lokal
 - e. Tinjauan dari peran yang telah dimainkan pelayaran asing dalam sektor dan dampaknya (jika ada) pada defisit pelayanan dalam pos-pos nasional.
2. Mengidentifikasi dan meninjau berbagai undang-undang dan lembaga yang mengatur pelayaran antar-pulau. Peran dan tanggung jawab lembaga nasional, propinsi dan lokal akan diidentifikasi dan dievaluasi.
 3. Menilai struktur dan daya saing dari sektor pelayaran antar-pulau di Indonesia dan sepanjang jalur-jalur utama. Faktor-faktor yang menghalangi persaingan akan diidentifikasi dan dibicarakan. Masuk dan keluar dari industri akan ditinjau dan halangan-halangan untuk masuk diidentifikasi.
 4. Mengidentifikasi ciri-ciri pelayanan dari industri pelayaran antar-pulau dan menilai kinerjanya, termasuk:
 - a. Ukuran, jenis dan jumlah kapal yang digunakan
 - b. Jalur-jalur yang dilayani dan mutu dan frekuensi pelayanan
 - c. Kemampuan untuk menangani kargo-kargo khusus
 - d. Biaya pelayaran
 5. Mengidentifikasi kelemahan dan masalah, juga kekuatan dari sektor
 6. Menilai dampak yang mungkin dari desentralisasi dan penekanan baru dari pemerintah pusat pada pengembangan sumberdaya maritim negara pada pengembangan sektor pelayaran antar-pulau di masa mendatang.
 7. Memberikan suatu perangkat rekomendasi kebijaksanaan singkat yang akan membantu mempermudah aliran perdagangan domestik melalui pelayaran antar-pulau.

Ahli Kebijakan Pelayaran Antar-pulau dan Ekonom Angkutan akan bekerja sebagai satu tim di bawah supervisi teknis dari Penasehat Perdagangan Domestik dari Proyek PEG, dan akan melapor kepada Cognizant Technical Officer (CTO) USAID untuk kontrak PEG. Telah diantisipasi bahwa Ahli Kebijakan Pelayaran Antar-pulau terutama akan berfokus pada penilaian lembaga dan analisa kebijaksanaan sementara ekonom angkutan akan berfokus terutama pada struktur dan kinerja sektor pelayaran antar-pulau.

D. Laporan dan Yang Dapat Diserahkan

Pada akhir tugas lapangan mereka, Ahli Kebijakan Pelayaran Antar-pulau dan Ekonom Angkutan akan memberikan keterangan singkat mengenai penemuan awal mereka kepada Penasehat Perdagangan Domestik dari Proyek PEG dan Cognizant Technical Officer (CTO) USAID untuk kontrak PEG.

Dalam waktu 30 hari setelah penyelesaian pekerjaan lapangan, suatu rancangan makalah kebijakan akan dikirimkan. Sebagaimana diketahui di atas, makalah ini adalah satu dari beberapa makalah pendukung untuk strategi kebijakan perdagangan.

Lampiran B

MATERI-MATERI YANG DITINJAU

MATERI-MATERI YANG DITINJAU

Laporan-laporan Tahunan, Pelindo I, II dan IV, 1999.

Laporan Tahunan Pelindo III, 1998.

BPS, *Produk Domestik Bruto dari Propinsi-propinsi di Indonesia berdasarkan Asal Usul Industri, 1996-1999*, Agustus 2000.

DJPL, *Ringkasan Eksekutif, Data Angkutan Laut, 1999.*

Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, *Himpunan Data Angkutan Laut, Tahun 1999*, Jakarta, Agustus 2000.

Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, *Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999*, Jakarta 2000.

Halcrow Fox, *Studi Strategi Sektor Angkutan untuk Indonesia*, Pinjaman ADB 1089-INO, Catatan Singkat Angkutan Laut, dikirimkan kepada Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Berita Negara Pelayaran Indonesia, 15 Januari 2001.

JICA, *Laporan Akhir, Studi mengenai Strategi Pengembangan Pelabuhan di Republik Indonesia*, dikirimkan kepada Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL), Maret 1999. Volume kesimpulan, laporan utama, volume 1 dan 2, dan Lampiran volume 1 dan 2.

Bank Dunia, Pengurangan Kemiskinan dan Unit Manajemen Ekonomi, Wilayah Asia Timur dan Pasifik, *Indonesia: Percepatan Pemulihan di Waktu yang Tidak Menentu*, Laporan No. 20991-IND, 13 Oktober 2000.

Lampiran C

ORANG-ORANG YANG DIHUBUNGI

Perusahaan	Nama	Jabatan
United States Agency for International Development	Desaix Terry Myers	Direktur Misi USAID ke Indonesia
United States Agency for International Development	Quan X. Dinh, MBA, Ph.D	Senior Advisor Ekonomi
Kedutaan Besar Amerika	Morgan C. Hall	Pejabat Ekonomi
Kedutaan Besar Amerika	Robin K. McClellan	Asisten Satu, Lingkungan, Sains dan Teknologi
Kedutaan Besar Amerika	Judith R. Fergin	Konsuler Ekonomi
Departemen Perindustrian Dan Perdagangan Pusat Pengkajian Perdagangan Dalam Negeri Badan Penelitian Dan Pengembangan Industri Dan Perdagangan	Drs. Nurdin Noor, MA	Kepala Pusat
Departemen Industri dan Perdagangan	Drs. July P. Tambunan, MA	Kepala Divisi Pasar Domestik
Agensi Penelitian dan Perkembangan untuk Industri dan Pusat Perdagangan untuk Penelitian Perdagangan Domestik		
Departemen Perhubungan,	Ir. Tjuk Sukardiman, Msi	Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia		
Departemen Perhubungan,	H. Harijogi	Direktur
Direktorat Jenderal Perhubungan, Direktorat Lalu Lintas dan Transportasi Laut		
Departemen Perhubungan	Adolf R. Tambunan	Divisi Perencanaan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut		
Departemen Perhubungan	Heru Prasetyo	Kepala Divisi Hukum
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut		
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Simson Sianaga, SEMSc.	Direktorat Lalu Lintas Laut
Departemen Perhubungan,	M. Simaremare	Asisten Direktur untuk Data & Informasi Perhubungan Laut
Direktorat Jenderal Perhubungan, Direktorat Lalu Lintas dan Transportasi Laut		
Departemen Perhubungan, Republik Indonesia	Umar Rusdi	Ketua Badan Penelitian dan Pengembangan
Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Thomas A. Sitorus, SE, MA	Direktorat Transportasi Laut
Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Dra. Ec. Leila Hasana M.M.	Direktorat Transportasi Laut
Pt. (Persero) Pelabuhan Indonesia II	Herman Prayitno	Direktur Utama
PT. Djakarta Lloyd (Persero)	F.J. Manoppo. MBA. Ph>D	Presiden Direktur
Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia	H. Amirudin Saud	Ketua Umum
Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia	Kaswara Kasturi	Penasehat
Gabungan Perusahaan Ekspor Indonesia Indonesia	H. Amri P. Wirabumi	Ketua
Hasfarm Pt. Hasfarm International Corporation	Ibrahim Hasan, Ph.D.	Presiden Direktur
PT Hasfarm Dian Konsultan	Ir. Toha Karta, M. Eng.	Direktur
Ikatan Perusahaan Industri Kapal Dan Lepas Pantai	Ir. S.M. Pohan	Ketua untuk Industri Pendukung,yang

Perusahaan	Nama	Jabatan
Indonesia		berhubungan
Ikatan Perusahaan Industri Kapal Dan Sarana Lepas Pantai Indonesia	Josewanto Karijodimejo	Ketua
Ikatan Perusahaan Industri Kapal Dan Sarana Lepas Pantai Indonesia	Kuntarto Indarmito, SH	Sekretaris Jenderal
Asosiasi Perusahaan Penangan Peti Kemas Indonesia	Drs. R. Soebroto	Sekretaris Jenderal
Asosiasi Perusahaan Penangan Peti Kemas	Capt. Dr. Anthon Sihombing, Msc	Ketua Umum
Asosiasi Perusahaan Penangan Peti Kemas	John P. Sianturi, SE	Sekretaris Umum
PT. Jasa Marina Indah, PT. Jasa Marinda Perdana, PT. Jurong Clavon Indonesia, PT. Menara Kadin Indonesia	Joeswanto Karijodimedjo	Presiden Direktur
Maersk Sealand	Anil Wats	Perwakilan Pemilik Senior
Maersk Sealand	Hhilda Wibowo	Asisten Project Manager
Pt. Pelayaran Meratus	Torstein Hallaraker Jr.	Penasihat
PT. Pelayaran Meratus	Budi Muljono Rachman	Manajer Cabang
PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI)	Dra. Lieswati Estherina Sumatro	Div. Kapal Penumpang
PT. Pelayaran Nasional Indonesia	Jussavella Sahea	Manajer Agensi
Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia,	Barens Th. Saragih	Sekretaris Jenderal
Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia Indonesia	Mochamad Syawal	Sekretaris
PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II	Ir. Harmani	Direktur Personalia dan Umum
PT. Rekapola Bahari	Alle Pasau	Direktur
PT Samudera Indonesia Tbk.	Randy Effendi	President/Direktur Utama
PT. Transbuana Pujjaya	Christian Skibenes	Presiden Direktur
PT Tropika Flora Persada	Ir. Supto Hadi	Direktur
The World Bank	David M. Hawes	Koordinator Sektor Energy dan Transport Transport

Lampiran D

TABEL-TABEL PENDUKUNG

Table D-1. Pelindo I: International and Domestic Traffic at Commercial Ports by Type of Cargo, 1999 (000's tons)

Type of cargo	Belawan	Dumai	Lhok Seumawe	Tanjung Pinang	Pangkalan Pekanbaru	Brandan/ Susu	Kuala Tanjung	Bagan Siapi	Sibolga	Malahayati	Tanjung Balai	Asahan	Tembilahar	Gunung Sitoli	Meulaboh	Begkalis	Kuala Langsa	Selat Panjang	Rengat	Tanjung Belai	Utpk. Gabion	Total
<u>Imports</u>																						
General cargo	86.2	22.2	0.9	6.5	108.4	5.8	4.6	-	-	2.6	9.4	-	-	-	-	-	0.6	6.6	4.4	-	8.5	266.7
Bag cargo	839.8	323.4	5.0	1.2	23.9	-	22.0	-	7.3	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.1	1,252.2
Unitized Carg	49.8	16.4	21.0	-	84.2	-	-	-	-	3.1	-	-	-	-	-	-	1.8	-	-	-	90.1	266.4
Dry bulk	506.6	145.0	-	-	172.1	-	177.2	-	-	65.9	-	-	11.7	-	-	-	-	-	-	-	10.0	1,088.5
Liquid Bulk	54.0	2,322.9	-	0.2	-	8.4	-	-	-	29.4	-	4.8	-	-	-	-	4.7	-	-	-	-	2,424.4
Container cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	496.9	496.9
Subtotal	1,536.4	2,829.9	26.9	7.9	388.6	14.2	203.8	-	7.3	102.5	9.4	4.8	11.7	-	-	-	7.1	6.6	4.4	-	633.6	5,298.2
<u>Exports</u>																						
General cargo	189.3	22.8	-	97.1	11.7	3.6	380.6	-	-	1.6	51.7	-	-	-	-	-	1.8	18.1	-	3.8	7.1	789.2
Bag cargo	93.5	8.2	73.3	0.4	3.3	-	-	-	-	-	12.1	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	9.1	200.4
Unitized Carg	92.0	36.1	24.3	137.4	1,680.3	-	-	1.6	50.6	5.0	3.4	2.1	-	-	-	-	30.5	-	-	0.3	108.1	2,171.7
Dry bulk	397.0	312.9	20.3	2,350.0	18.9	-	21.0	-	9.5	179.9	-	102.9	-	-	-	-	-	-	-	4,072.3	-	7,484.7
Liquid Bulk	1,517.7	17,391.0	4,647.6	154.8	4.3	1.4	-	-	-	-	-	70.5	-	-	-	-	1.1	-	-	-	-	23,788.4
Container cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	988.4	988.4
Subtotal	2,289.5	17,771.0	4,765.5	2,739.7	1,718.5	5.0	401.6	1.6	60.1	186.5	67.2	175.5	-	-	-	-	33.9	18.1	-	4,076.4	1,112.7	35,422.8
<u>Domestic -unloading</u>																						
General cargo	198.7	77.5	-	369.8	746.4	0.1	68.8	12.2	124.8	7.4	1.2	14.8	113.2	-	6.2	-	13.8	14.5	35.2	1.0	1,805.6	
Bag cargo	699.3	194.2	-	101.5	114.4	-	-	27.6	10.9	-	7.8	6.3	53.5	-	13.3	0.7	9.8	-	7.4	0.8	1,247.5	
Unitized Carg	149.9	11.2	-	3.6	66.9	36.0	-	2.9	2.4	49.8	0.3	-	-	-	-	-	14.7	-	-	-	25.2	362.9
Dry bulk	1,012.7	46.8	15.0	765.0	258.0	2.6	-	-	-	285.2	-	4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,389.4
Liquid Bulk	2,201.4	1,588.7	26.7	308.3	189.1	50.7	-	1.7	179.7	234.9	-	47.0	18.5	43.6	3.6	6.4	5.3	22.3	53.4	2.6	4,983.9	
Container cargo	44.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	299.2	343.4
Subtotal	4,306.2	1,918.4	41.7	1,548.2	1,374.8	89.4	68.8	44.4	317.8	577.3	9.3	72.2	185.2	43.6	23.1	7.1	43.6	36.8	96.0	328.8	11,132.7	
<u>Domestic -Loading</u>																						
General cargo	124.9	9.5	-	8.8	103.2	0.6	147.6	-	165.8	7.7	3.7	6.7	82.1	-	0.2	-	16.2	9.8	-	-	2.0	688.8
Bag cargo	314.2	37.2	23.2	5.5	0.3	0.5	-	-	46.5	-	3.3	0.2	5.1	7.5	0.1	2.3	57.0	-	-	-	11.3	514.2
Unitized Carg	103.2	4.6	9.3	3.3	1,081.5	3.3	-	13.9	2.8	0.4	0.3	21.2	12.2	9.6	-	2.2	-	0.4	-	-	25.4	1,293.6
Dry bulk	32.1	25.2	42.2	836.5	-	-	-	-	-	415.1	4.5	3.6	-	-	-	-	-	-	6.9	-	-	1,366.1
Liquid Bulk	544.0	17,508.8	160.6	99.1	120.0	84.3	-	-	8.3	-	30.2	40.7	2.9	12.5	0.3	17.2	-	244.6	-	-	-	18,873.5
Container cargo	31.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	174.3	205.3
Subtotal	1,149.4	17,585.3	235.3	953.2	1,305.0	88.7	147.6	13.9	223.4	423.2	42.0	72.4	102.3	29.6	0.6	21.7	73.2	261.7	-	213.0	22,941.5	
Total all cargo	9,281.5	40,104.6	5,069.4	5,249.0	4,786.9	197.3	821.8	59.9	608.6	1,289.5	127.9	324.9	299.2	73.2	23.7	69.8	141.5	302.9	4,172.4	2,288.1	74,795.2	

Source: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Table D-2. Pelindo II: International and Domestic Traffic at Commercial Ports by Type of Cargo, 1999 (000's tons)

Type of cargo	Tanjung			Teluk			Sunda			Tanjung			Telok Aer			Air		Total
	Priok	Panjang	Palembang	Bayur	Pontianak	Cirebon	Banten	Kelapa	Jambi	Bengkulu	Pandan	Balam	Sintete	Aer	Muntok	Kelapang	Bangis	
Imports																		
General cargo	1,091.1	182.7	59.4	22.7	37.7	-	181.9	-	69.5	1.0	3.5	9.2	0.7	-	-	-	-	1,659.4
Bag cargo	1,253.3	538.9	274.3	158.6	123.9	142.5	91.6	-	9.0	31.1	7.2	83.4	1.2	-	-	-	-	2,715.0
Unitized Carg	1,249.9	25.4	3.2	0.5	8.9	-	393.0	-	16.6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,697.5
Dry bulk	2,737.0	60.7	5.7	136.1	-	5.2	3,934.0	-	-	-	2.2	-	-	-	-	-	-	6,880.9
Liquid Bulk	2,043.2	60.7	51.7	-	1.8	1.9	3,459.8	-	12.9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,632.0
Container cargo	5,073.5	101.1	-	-	4.5	-	-	-	260.8	-	-	-	-	-	-	-	-	5,439.9
Subtotal	13,448.0	969.5	394.3	317.9	176.8	149.6	8,060.3	-	368.8	32.1	12.9	92.6	1.9	-	-	-	-	24,024.7
Exports																		
General cargo	1,029.3	585.6	336.5	154.0	236.5	-	864.3	-	388.4	-	30.3	25.4	2.3	21.0	34.4	-	-	3,708.0
Bag cargo	1,211.7	232.5	156.1	606.2	2.5	-	61.3	-	1.7	-	65.1	35.6	0.4	-	-	-	-	2,373.1
Unitized Carg	1,118.7	29.4	101.1	199.0	473.8	-	173.7	-	341.5	-	-	-	-	4.6	-	111.3	-	2,553.1
Dry bulk	1,352.0	1,521.7	229.5	2,626.6	-	-	70.6	-	-	1,160.0	196.2	55.4	-	-	-	-	-	7,212.0
Liquid Bulk	154.5	1,521.7	152.9	93.4	2.0	-	892.3	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,822.3
Container cargo	5,332.5	586.9	-	-	46.5	-	-	-	313.7	-	-	-	-	-	-	-	-	6,279.6
Subtotal	10,198.7	4,477.8	976.1	3,679.2	761.3	-	2,062.2	-	1,050.8	1,160.0	291.6	116.4	2.7	25.6	34.4	111.3	-	24,948.1
Domestic -unloading																		
General cargo	2,585.1	54.1	75.4	74.1	598.6	170.8	110.7	1,565.9	296.0	63.2	74.2	104.1	29.2	3.2	99.8	33.0	0.6	5,938.0
Bag cargo	442.2	466.8	126.7	157.7	225.0	282.6	1.2	345.8	102.5	94.2	58.0	178.8	51.6	-	41.8	27.8	-	2,602.7
Unitized Carg	344.9	51.8	20.2	96.4	138.8	30.7	21.3	-	232.5	4.3	-	-	-	0.7	-	-	-	941.6
Dry bulk	867.1	70.3	163.2	87.4	-	958.5	9,516.0	-	22.4	1.9	1.8	7.8	-	-	9.4	-	-	11,705.8
Liquid Bulk	6,771.5	70.3	704.9	1,424.6	724.8	194.7	2,362.9	28.4	458.9	137.6	60.6	470.5	-	-	14.8	-	-	13,424.5
Container cargo	731.3	-	111.5	75.8	417.3	-	0.2	-	16.9	-	-	-	-	-	-	-	-	1,353.0
Subtotal	11,742.1	713.3	1,201.9	1,916.0	2,104.5	1,637.3	12,012.3	1,940.1	1,129.2	301.2	194.6	761.2	80.8	3.9	165.8	60.8	0.6	35,965.6
Domestic -Loading																		
General cargo	2,175.0	68.0	21.1	185.4	161.0	3.0	22.8	593.5	493.3	1.6	96.4	20.4	7.6	26.5	52.0	-	0.6	3,928.2
Bag cargo	347.3	335.0	470.3	349.2	27.9	34.8	-	415.3	49.6	-	139.8	55.7	6.8	-	11.0	4.1	-	2,246.8
Unitized Carg	320.9	3.6	11.0	7.3	92.7	-	53.1	-	92.4	1.2	-	-	-	6.1	-	6.6	-	594.9
Dry bulk	276.0	5,795.6	1,671.1	726.1	-	-	129.9	-	3.7	20.3	248.7	1.1	-	-	2.7	-	-	8,875.2
Liquid Bulk	262.0	5,795.6	4,139.6	795.9	101.1	3.8	1,014.9	6.3	644.1	63.4	-	70.9	-	-	-	-	-	12,897.6
Container cargo	1,575.7	-	339.5	170.6	281.2	-	0.3	-	110.5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,477.8
Subtotal	4,956.9	11,997.8	6,652.6	2,234.5	663.9	41.6	1,221.0	1,015.1	1,393.6	86.5	484.9	148.1	14.4	32.6	65.7	10.7	0.6	31,020.5
Total all cargo	40,345.7	18,158.4	9,224.9	8,147.6	3,706.5	1,828.5	23,355.8	2,955.2	3,942.4	1,579.8	984.0	1,118.3	99.8	62.1	265.9	182.8	1.2	115,958.9

Source: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Table D-3. Pelindo III: International and Domestic Traffic at Commercial Ports by Type of Cargo, 1999 (000's tons)

Type of cargo	Tanjung																	Total	
	Tanjung Perak	Tanjung Emas	Sanjarmasir	Benoa	Tenau Kupang	Lembar	Gresik	Meneng	Sampit	Tanjung Intan Cilacap	Probolinggc	Tegal	Celukan Bawang	Maumere	Bima	Pulang Pisau	Kotabaru		Kumai
Imports																			
General cargo	1,049.6	266.2	39.1	8.9	2.3	-	-	54.6	0.8	1.8	-	-	-	-	-	-	12.5	-	1,435.8
Bag cargo	1,283.9	414.5	30.9	9.9	46.3	22.7	-	13.6	1.0	241.9	-	-	-	-	-	-	-	-	2,064.7
Unitized Carg	208.8	4.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	213.6
Dry bulk	2,240.0	239.1	-	-	-	-	1,237.4	-	-	229.9	-	-	-	-	-	-	-	-	3,946.4
Liquid Bulk	169.8	46.1	32.9	-	-	-	340.7	20.6	-	6,658.7	-	-	-	-	-	-	-	-	7,268.8
Container cargo	818.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	818.6
Subtotal	5,770.7	970.7	102.9	18.8	48.6	22.7	1,578.1	88.8	1.8	7,132.3	-	-	-	-	-	-	12.5	-	15,747.9
Exports																			
General cargo	318.1	662.5	842.3	1.4	1.5	-	125.0	72.3	21.4	3.5	112.6	-	-	1.1	-	14.3	104.5	207.8	2,488.3
Bag cargo	121.0	-	-	-	8.1	-	242.9	-	-	304.6	-	-	-	-	-	-	-	-	676.6
Unitized Carg	118.3	136.0	-	-	-	-	-	-	29.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	283.6
Dry bulk	93.5	85.8	9,218.1	-	-	-	317.9	227.2	-	424.1	-	-	-	-	-	5.8	11,407.8	-	21,780.2
Liquid Bulk	114.0	18.6	-	-	-	-	118.7	-	-	813.6	-	-	-	-	-	-	20.0	-	1,084.9
Container cargo	1,299.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,299.7
Subtotal	2,064.6	902.9	10,060.4	1.4	9.6	-	804.5	299.5	50.7	1,545.8	112.6	-	-	1.1	-	20.1	11,532.3	207.8	27,613.3
Domestic -unloading																			
General cargo	2,070.7	822.0	1,544.9	162.8	121.1	82.8	1,134.6	22.9	115.9	6.0	147.0	29.2	101.1	28.2	50.7	87.9	73.6	64.2	6,665.6
Bag cargo	378.4	95.6	266.4	11.0	65.1	189.1	21.0	40.3	50.3	8.0	6.2	-	151.7	40.0	87.5	-	4.1	26.9	1,441.6
Unitized Carg	113.7	93.7	-	-	28.8	-	-	1.5	10.3	-	-	-	-	-	-	-	-	2.5	250.5
Dry bulk	1,948.7	560.8	540.2	-	94.8	-	543.4	258.8	-	2,704.5	-	-	450.9	-	-	-	4,316.5	14.7	11,433.3
Liquid Bulk	6,303.5	2,624.4	633.1	852.1	317.7	13.8	199.3	835.7	57.5	7,512.7	250.5	-	-	0.9	78.4	133.9	443.2	17.8	20,274.5
Container cargo	486.2	436.5	816.6	3.8	21.7	-	-	-	58.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,823.6
Subtotal	11,301.2	4,633.0	3,801.2	1,029.7	649.2	285.7	1,898.3	1,159.2	292.8	10,231.2	403.7	29.2	703.7	69.1	216.6	221.8	4,837.4	126.1	41,889.1
Domestic -Loading																			
General cargo	2,146.0	298.6	739.5	103.8	44.6	1.8	27.1	102.3	269.9	2.6	19.6	19.4	13.4	0.6	11.4	185.3	89.3	203.9	4,279.1
Bag cargo	654.3	103.4	153.7	1.6	45.7	97.4	455.9	91.4	-	5.0	-	-	11.4	18.7	43.5	-	280.0	6.6	1,968.6
Unitized Carg	30.8	22.0	-	-	0.8	-	-	0.7	664.9	-	-	-	-	-	-	-	-	3.3	722.5
Dry bulk	124.0	52.0	807.4	-	-	-	393.9	20.7	0.5	127.4	-	-	-	-	-	-	2,016.1	3.2	3,545.2
Liquid Bulk	497.8	16.4	182.2	-	196.8	-	86.5	342.0	25.9	7,295.0	30.8	-	-	-	-	40.5	262.7	57.6	9,034.2
Container cargo	847.0	1,287.7	487.5	76.4	11.6	-	-	-	44.7	-	-	-	-	-	-	0.6	-	-	2,755.5
Subtotal	4,299.9	1,780.1	2,370.3	181.8	299.5	99.2	963.4	557.1	1,005.9	7,430.0	50.4	19.4	24.8	19.3	54.9	226.4	2,648.1	274.6	22,305.1
Total all cargo	23,436.4	8,286.7	16,334.8	1,231.7	1,006.9	407.6	5,244.3	2,104.6	1,351.2	26,339.3	566.7	48.6	728.5	89.5	271.5	468.3	19,030.3	608.5	107,555.4

Source: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Table D-4. Pelindo IV: International and Domestic Traffic at Commercial Ports by Type of Cargo, 1999 (000's tons)

Type of cargo	Makassar	Balikpapan	Samarinda	Bitung	Ambon	Sorong	Jayapura	Biak	Tarakan	Pantoloan	Ternate	Pare- Pare	Kendari	Merauke	Manokwari	Gorontalo	Fak- Fak	Nunukan	Manado	Toli- Toli	Total
<u>Imports</u>																					
General cargo	-	17.0	1.9	4.9	2.3	0.5	-	1.5	0.5	-	-	13.6	-	-	-	-	-	-	-	-	42.2
Bag cargo	57.0	27.7	6.2	44.9	1.1	-	-	12.5	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149.7
Unitized Carg	0.1	8.5	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.6
Dry bulk	357.3	2.9	4.9	-	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	365.3
Liquid Bulk	-	2,000.9	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,001.9
Container cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal	414.4	2,057.0	19.0	49.8	3.4	0.5	-	14.2	0.8	-	-	13.6	-	-	-	-	-	-	-	-	2,572.7
<u>Exports</u>																					
General cargo	0.2	3.0	0.5	32.9	1.4	13.5	-	31.8	0.5	-	-	-	1.7	-	-	0.7	-	-	-	-	86.2
Bag cargo	366.0	-	0.6	17.7	0.2	8.1	-	-	-	65.7	2.8	-	-	-	-	18.6	-	-	-	-	479.7
Unitized Carg	0.4	672.2	64.7	0.7	-	53.5	-	-	34.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	825.5
Dry bulk	70.2	1,341.0	3,235.1	55.9	-	5.2	-	1.5	290.8	-	-	-	-	34.5	-	-	-	-	-	-	5,034.2
Liquid Bulk	23.9	10,244.0	350.9	167.1	-	-	-	-	52.7	-	-	-	0.3	-	-	-	-	-	-	-	10,838.9
Container cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal	460.7	12,260.2	3,651.8	274.3	1.6	80.3	-	33.3	378.0	65.7	2.8	-	2.0	34.5	-	19.3	-	-	-	-	17,264.5
<u>Domestic-unloading</u>																					
General cargo	173.5	84.3	52.2	82.3	30.9	142.7	136.9	94.2	96.6	92.1	24.2	32.6	63.4	53.0	28.2	67.1	10.3	23.9	1.4	3.8	1,293.6
Bag cargo	788.1	146.7	125.8	243.4	11.8	69.9	94.4	28.1	67.2	168.4	106.5	23.9	79.7	27.3	27.9	75.2	13.8	-	13.5	19.7	2,131.3
Unitized Carg	114.1	74.5	52.7	31.4	-	48.4	7.5	0.8	-	7.9	-	-	-	-	0.1	-	0.1	-	-	-	337.5
Dry bulk	182.8	722.2	314.6	93.0	-	4.6	-	13.4	25.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,356.2
Liquid Bulk	1,077.5	4,238.1	58.3	504.1	19.9	-	129.7	77.5	110.0	150.5	6.5	234.1	151.1	0.4	-	1.0	2.1	4.3	-	-	6,765.1
Container cargo	759.4	263.0	817.7	416.7	54.6	6.3	6.0	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,323.9
Subtotal	3,095.4	5,528.8	1,421.3	1,370.9	117.2	271.9	374.5	214.2	299.4	418.9	137.2	290.6	294.2	80.7	56.2	143.3	26.3	28.2	14.9	23.5	14,207.6
<u>Domestic-Loading</u>																					
General cargo	20.2	26.0	14.7	36.7	33.5	32.9	15.9	10.5	21.7	40.3	13.6	115.7	35.7	5.5	2.2	45.8	0.6	-	13.6	0.7	485.8
Bag cargo	400.1	31.7	2.0	51.5	12.8	8.3	5.1	5.4	7.5	29.4	42.8	69.8	19.2	0.3	2.2	11.9	2.9	-	14.5	4.0	721.4
Unitized Carg	9.7	25.1	34.5	1.3	-	12.5	2.0	1.3	-	1.0	-	3.5	-	-	-	-	0.1	-	-	-	91.0
Dry bulk	7.0	39.4	246.9	3.1	-	1.6	-	0.2	-	412.0	-	-	-	-	1.9	0.6	-	-	-	-	712.7
Liquid Bulk	379.2	5,532.6	18.8	270.8	8.0	1.7	14.3	10.9	246.7	0.1	7.2	0.9	-	-	25.3	8.8	2.0	-	1.8	-	6,529.1
Container cargo	430.3	42.7	487.1	85.8	38.2	0.2	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,085.9
Subtotal	1,246.5	5,697.5	804.0	449.2	92.5	57.2	37.3	29.9	275.9	482.8	63.6	189.9	54.9	5.8	31.6	67.1	5.6	-	29.9	4.7	9,625.9
Total all cargo	5,217.0	25,543.5	5,896.1	2,144.2	214.7	409.9	411.8	291.6	954.1	967.4	203.6	494.1	351.1	121.0	87.8	229.7	31.9	28.2	44.8	28.2	43,670.7

Source: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Table D-5. International and Domestic Container Movements at Commercial Ports by IPC Region, 1999 (TEUs)

IPC region and port	International						Domestic						Grand total	Percent empty				
	Imports			Exports			Unloaded			Loaded				Imports	Exports	Unloaded	Loaded	Total
	Full	Empty	Total	Full	Empty	Total	Full	Empty	Total	Full	Empty	Total						
IPC-1																		
Belawan	-	-	-	-	-	-	3,623	2,695	6,318	2,303	1,258	3,561	9,879	-	-	42.7	35.3	40.0
Ulpk. Gabion	45,925	53,609	99,534	99,840	4,294	104,134	26,008	3,000	29,008	16,821	7,189	24,010	256,686	53.9	4.1	10.3	29.9	26.5
Subtotal IPC-1	45,925	53,609	99,534	99,840	4,294	104,134	29,631	5,695	35,326	19,124	8,447	27,571	266,565	53.9	4.1	16.1	30.6	27.0
IPC-2																		
Tanjung Priok a/	450,371	137,500	587,871	586,742	19,205	605,947	51,004	55,924	106,928	96,941	20,670	117,611	1,418,357	23.4	3.2	52.3	17.6	16.4
Panjang	5,525	26,672	32,197	31,804	1,211	33,015	-	-	-	-	-	-	65,212	82.8	3.7	-	-	42.8
Palembang	-	-	-	-	-	-	6,569	15,424	21,993	21,867	2,745	24,612	46,605	-	-	70.1	11.2	39.0
Teluk Bayur	-	-	-	-	-	-	4,334	2,571	6,905	7,323	755	8,078	14,983	-	-	37.2	9.3	22.2
Pontianok	360	1,918	2,278	2,437	202	2,639	25,929	5,995	31,924	15,619	15,704	31,323	68,164	84.2	7.7	18.8	50.1	34.9
Banten	-	-	-	-	-	-	24	-	24	43	-	43	67	-	-	-	-	-
Jambi	-	-	-	-	-	-	1,101	9,022	10,123	10,284	122	10,406	20,529	-	-	89.1	1.2	44.5
Subtotal IPC-2	456,256	166,090	622,346	620,983	20,618	641,601	88,961	88,936	177,897	152,077	39,996	192,073	1,633,917	26.7	3.2	50.0	20.8	19.3
IPC-3																		
Tanjung Perak	56,802	37,370	94,172	89,147	1,576	90,723	45,058	64,550	109,608	152,220	136,151	288,371	582,874	39.7	1.7	58.9	47.2	41.1
Tanjung Emas	-	-	-	-	-	-	40,160	61,682	101,842	127,814	1,042	128,856	230,698	-	-	60.6	0.8	27.2
Banjarmasin	-	-	-	-	-	-	50,338	7,845	58,183	35,269	15,806	51,075	109,258	-	-	13.5	30.9	21.6
Benoa	-	-	-	-	-	-	379	8331	8,710	7638	1141	8,779	17,489	-	-	95.6	13.0	54.2
Tenau Kupang	-	-	-	-	-	-	2,174	294	2,468	1,157	929	2,086	4,554	-	-	11.9	44.5	26.9
Sampit	-	-	-	-	-	-	3,266	2,856	6,122	4,134	1,715	5,849	11,971	-	-	46.7	29.3	38.2
Pulang Pisau b/	144	-	144	-	144	144	-	91	91	91	-	91	470	-	100.0	100.0	-	50.0
Subtotal IPC-3	56,946	37,370	94,316	89,147	1,720	90,867	141,375	145,649	287,024	328,323	156,784	485,107	957,314	39.6	1.9	50.7	32.3	35.7
IPC-4																		
Makassar	-	-	-	-	-	-	62,571	1,334	63,905	47,033	14,580	61,613	125,518	-	-	2.1	23.7	12.7
Balikpapan	-	-	-	-	-	-	15,278	1,159	16,437	2,454	8,651	11,105	27,542	-	-	7.1	77.9	35.6
Samarinda	-	-	-	-	-	-	50,365	5,509	55,874	31,699	22,545	54,244	110,118	-	-	9.9	41.6	25.5
Bitung	-	-	-	-	-	-	23,965	360	24,325	6,063	18,487	24,550	48,875	-	-	1.5	75.3	38.6
Ambon	-	-	-	-	-	-	3,718	-	3,718	2,855	389	3,244	6,962	-	-	-	12.0	5.6
Sorong	-	-	-	-	-	-	763	11	774	16	45	61	835	-	-	1.4	73.8	6.7
Jayapura	-	-	-	-	-	-	1,306	-	1,306	27	732	759	2,065	-	-	-	96.4	35.4
Biak	-	-	-	-	-	-	56	115	171	129	14	143	314	-	-	67.3	9.8	41.1
Subtotal IPC-4	-	-	-	-	-	-	158,022	8,488	166,510	90,276	65,443	155,719	322,229	-	-	5.1	42.0	22.9
Total all IPCs	559,127	257,069	816,196	809,970	26,632	836,602	417,989	248,768	666,757	589,800	270,670	860,470	3,180,025	31.5	3.2	62.7	31.5	25.3

a/ Includes 9653 Teus of transshipment containers in full imports.

b/ Includes 144 Teus of transshipment containers.

Source: Direktorat Pelabuhan Dan Pengerukan, Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan, Rekapitulasi Operasional Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Tahun 1999, Jakarta 2000.

Table D-6. Indonesia: Pioneer Routes, 2000

Port	Route	Network and Distance (miles)
Teluk Bayur	R-1	Teluk Bayur -132- Singapokna -37-Sigologolo -14- Saeru -15- Boluta -24- P.Tello -48- T.Dalam -29- Sehe -20-Sirombu -30-Solonako -15- Afulu -15-Lahewa -40- Gunung Sitoli -59- Singkil -33- P.Banyak -112- P.Simeulu -70- Tapak Tuan PP.
	R-2	Teluk Bayur -132- Singapokna -18- Sinaki -16- Sikabalu -14- Srilagui -14- Muarasaibi -16- Siberut -22- Saumanuk-40- Sioban -22- Berilau -30- Pasapat -18-Sikakap-62-Sinakak-41-Buke/Bulasat-140-Bengkulu PP.
Bengkulu	R-3	Bengkulu -110- Enggano -110- Bengkulu -110- Enggano -110- Bengkulu -110-Enggano -110- Bengkulu -140- Buke / Bulasat -41- Sinakak -62- Sikakap-18- Pasapat -30- Berilau -22- Sioban- 68- Sigalubek -16- Simatalu -24- Simaligi-26- Singapokna -132- Teluk Bayur PP.
Tanjung Pinang	R-4	Tanjung Pinang -224- Tambelan -96-Sintete -105- Serasan -107- Ranai -55-Sedanau -52- Midai -112- Tarempa -43-Letung-175-Tanjung Pinang
	R-5	Sintete -96- Tambelan -224- Tanjung Pinang -175- Letung -43- Tarempa -112-Midai -52- Sedanau -55- Ranai / Selat Kampar-107-Serasan-105-Sintete.
	R-6	Sintete -198- P.Tikar/T.Air -95- P.Pelapis -30- Betok / Karimata -60- Ketapang -90-Kendawangan-128-Kuala Jelai/Sukamara-180-Karimun Jawa-78-Semarang PP.
Surabaya	R-7	Surabaya -150- Masalembu -113-Kalianget -30-Sapudi-62- Kangean -50- Sepekan -120- Tanjung Wangi/Meneng PP
Bitung	R-8	Bitung-285-G.Santos-285- Bitung -142- Tahuna-92- Mangarang -14- Lirung -4- Melonguane -30-Essang (Laluwe) -39- Karatung 60- Miangas-84- Marore -6- Kawio -28- Kawaluso -45- Tahuna-142-Bitung PP.
	R-9	Bitung -142- Tahuna -45- Kawaluso -28- Kawio -6-marore -84- Miangas -80- Karatung -39- Essang (Laluwe) -30- Melonguane -4- Lirung -14- Mangarang -92- Tahuna -142- Bitung -285-G.Santos-285-Bitung.
Pagimana	R-10	Pagimana -46- Kanari -6- Populii -12- Malingi -17- Batudaka -42- Ampana -60-Poso PP. Pagimana -115- Banggai -9- Mansalean -22-Bonebene -78- Bungku -50- Kalerong -86- Ulunambo -115- Baubau -243- Ujung Pandang PP.
Ujung Pandang	R-11	Ujung Pandang -119- Selayar -55- Jamepa -45-Bonerate-112- Kalatoa (Latodo) -196- Reo -116-Maumere-81-Larantuka-124-Kupang PP.
Kendari	R-12	Kendari -105- Wanci (P.Wangiwangi) -206-Kawaluso (P.Taliabu) -22- Bobong (P.Taliabu)-17- Lede (P.Taliabu) -70- Dofa (P.Mangole) -70-Lede (P.Taliabu) -212- Lasalimu-24- Wanci (P.Wangiwangi) -27- Burunga (P.Kaledupa) -31-Usuku (P.Tomia) -17- Papalia (P.Binongko) -112- Baubau / Banabungi -62- Sikeli -100- Kolaka -226- Ujung Pandang / Biringkasi -226-Kolaka-100- Sikeli -62- Baubau / Biringkasi -43-Raha-72-Kendari.
Kupang	R-13	Kupang -72- Ndao -64- Sabu -24- Raijua -105-Ende-38- Maumbawa -26-Aimere -28- Mborong-112-Waingapu -84- Waikelo -78 Labuhan Bajo-78- Waikelo -84- Waingapu -112- Mborong -28-Aimere-26-Maumbawa -38- Ende -105- Raijua -24-Sabu -64- Ndao -72- Kupang.
	R-14	Kupang -124- Kalabahi -72- Maritaim -34-Dilli-44- Lirang -82- Kisar -48-Wetar -48- Kisar -100- Dilli -34- Maritaim -72- Kalabahi -124- Kupang.
	R-15A	Kupang -124- Larantuka -80- Balauring -68-Baranusa-45- Kalabahi -108- Dilli -58- Atapupu-64- Kalabahi -45- Baranusa -68- Balauring -80- Larantuka -124- Kupang.
	R-15B	Kupang -194- Maumere -37- Palue -27-Marapokot-57-Reo -52- Labuhan Bajo-76-Bima -76- Labuhan Bajo -52- Reo -57- Marapokot -27- Palue -37-Maumere -194- Kupang.
Dilli	R-16	Dilli -95- Com -95- Dilli -91- Oekusi -85- Kalabahi -65- Waiwerang -97- Reo -192- Bonerate -66- Tanah Jamepa -37- Selayar -119- Ujung Pandang/Biringkasi PP.
	R-17	Dilli-95-Com -95- Dilli -56- Atapupu -36- Oekusi-235- Lewoleba -188- Waingapu -175-Calabahi / Kempo -50- Badas -199- Surabaya/Meneng PP.
Ambon	R-18	Ambon -184- Geser -32- Gorom / Ondor -32-P.Kesui-17- P.Tior -36- Kaimear -12- P.Kur -28-P.Toyondo -33- Tual -26- Elat -109- Dobo -24-Benjina -41- Kalarkalar -44- Batu Goyang -44-Kalarkalar-41-Benjina -24- Dobo -109- Elat -26-Tual-110-P.Molu -15- Larat -75-Tutukembong-52-Saumlaki-55- Seira -69- Larat -55- P.Molu -110- Tual -33- P.Toyondo -28- P.Kur -12- Kaimear -36- P.Tior -17-P.Kesui -32- Gorom / Ondor -32- Geser-184- Ambon.
	R-19	Ambon -69- Ulima / P.Ambalau -27- Namrole -16- Leksula PP Ambon -81- Amahai -93- Banda -63- Werinama -61- Geser -32- Gorom / Ondor -85- Fakfak -108- Bula -54- Kobisonta / Kobisadar -35- Wahai -71- Fafanlap -52- Waigama -110- Sorong PP.
	R-20	Ambon-132- Banda -197- Tual -136- Larat -100-Saumlaki -20- Adaut -70- Dawera/Dawelor -13-Kroing -18- Masela -20- Tapa --46- Lelang / Mahaleta -45- Lakor -10- Moa -20- Leti -37-Wonreli/Kisar-18-Com -50- Ilwaki -64- Dilli PP.
	R-21	Ambon -210- Bebar / Wulur -84- Romang -40-Lerokis-75-Ilwaki-64-Kisar/Wonreli-37-Leti-20-Moa -10- Lakor -45- Lelang / Elo -46 Tapa -23- Lewa / Dai -25-Dawera/Dawelor -70- Adaut -20-Saumlaki -100- Larat -136- Tual PP.

Table D-6. Indonesia: Pioneer Routes, 2000

Port	Route	Network and Distance (miles)
Tual	R-22	Tual-118-Dobo -24- Benjina -41- Kalarkalar -44-Batu Goyang PP. Tual-325-Ambon PP. Tual -110- Molu -124- Kroing -14- Masela -20-Tepa -78- Bebar / Wulur -84- Romang -35- Kisar / Wonreli -32-Arwala/Sutilarang-40-Lerokis-32- Eray / Esulit -67- Dilli PP.
	R-23	Tual-118- Dobo -36- Larat -100- Saumlaki -110-Tepa -100- Moa -20- Leti -32- Kisar / Wonreli -920- Surabaya -456- Biringkasi -458- Com -18- Kisar/Wonreli-37-Leti-20-Moa -100- Tepa -110-Saumlaki -127- Larat -136- Dobo -118- Tual.
Ternate	R-24	Ternate-13- Soasiu -19- Gita / Payahe -60-Indari -36- Saketa -25- Babang -35-Genedalam-55- Besui -34-Mafa-25-Weda-51- Sabenpeopeo -17- Patani -37-Gebe-80- Kabare -46- Sebeyaki -39- Saonek -39-Sorong PP.
	R-25	Ternate -105- Dama -28- Wayabula -26- Berebere -61- Tobelo -42- Wasile -66- Akelamo / Patlean-12- Miaf -46- Buli -28-Bicoli -23- Peniti -7- Gemia Ternate -76- Mayao -23- Tifure -70- Bitung PP.
	R-26	Ternate-110-Babang-52- Madopolo -19- Laiwui-115- Wailor -38- Dofa -61- Lede -50- Bobong -25-Bapenu-50-Pasipa-39- Watina -10- Sanana -124- Fogi -45- Leksula -14- Namrole -71- Namlea -80-Ambon PP.
Jayapura	R-27	Jayapura -139- Sarmi -185- Serui -122-Nabire -153- Biak -112- Wasior -103-Manokwari -71- Saukorem -76- Sausapor -71- Sorong PP.
	R-28	Jayapura -139- Sarmi -185- Serui -120- Biak -153- Nabire -213- Manokwari -207- Sorong -235-Bintuni -159- Fakfak -182- Kaimana -138- Tual-253- Pomako -115- Agats -220- Bade -325- Merauke PP.
Biak	R-29	Biak -78- Saribi -42- Manokwari -75-Saukorem-75- Manokwari -42- Saribi -78-Biak-153- Nabire -100-Waren-22-Serui-44-Kaipuri 75-Teba-66- Sarmi -41- Betaf-100-Jayapura-100-Betaf-41- Sarmi -66-Teba -75- Kaifuri -44- Serui -22- Waren -100-Nabire -153- Biak.
	R-30	Biak -45- Korido -47- Jenggerbun -27-Miosbipondi-45- Saribi -42- Manokwari -30- Oransbari -68-Windesi-30-Wasior-35- P.Roon 35- Wasior -30-Windesi-68-Oransbari-30- Manokwari -42- Saribi -45-Misobipondi-27- Jenggerbun -47- Korido -45-Biak-35-Pom-31-Wooi-40-Ansus -35- Serui -35-Ansus -40- Wooi -31- Pom -35- Biak.
Sorong	R-31	Sorong-135- Mugim -40- Inanwatan -144- Sorong -40- Urbinasopen -30- Mnier -21-Kabare -23- Lamlam -36- P.Ayu -25- Kabare -21- Mnier -30-Urbinasopen-40-Sorong -135- Teminabuan -135-Sorong-89-Selfele-10- Manyafu -10- Mutus -12- Meosmengkara -40- Saunek -38- Sorong -177-Arandai-80-Bintuni-14-Manameri-32- Babo -32- Manameri -14- Bintuni -80- Arandai -177- Sorong -58- Mega -15-Sausapor-12-Werur-20-Saubeba -28-Wau -47- Saukorem -47- Wau -28- Saubeba -20- Werur -12- Sausapor -15- Mega -58- Sorong.
	R-32	Sorong -135- Teminabuan -135- Sorong -38-Saunek-10-Waisai-12- Wersambin -21- Waifoi -8-Kabilol-41-Waisai -10- Saunek -38- Sorong -86-Segun-105-Fafanlaf-56-Waigama -30- Lenmalas -15- Meoskapal-120- Segun -86- Sorong -58- Mega -15- Sausapor -12- Werur -20- Saubebaba -28- Wau-47-Saukorem-47- Wau -28- Saubeba -20- Werur-52- Sausapor -15- Mega -58- Sorong -135-Teminabuan -70- Mugim -40- Inanwatan -90- Teminabuan -135-Sorong-36-Arefi-26-P.Pam-40-Kofiau-51-P.Gag-60- P.Pam-26-Arefi-36-Sorong.
	R-33	Sorong -177- Arandai -80- Bintuni -40- Babo -79- Kokas-80-Fakfak -130- P.Adi -60- Kaimana -68- Teluk Etna -169- Pomako PP.
	R-34	Sorong-245- Bintuni -40- Babo -79- Kokas -80- Fakfak -184- Kaimana -135-Tual -116- Dobo -194- Pomako -112- Agats -220- Bade PP.
Merauke	R-35	Merauke-145- Kimaam -123- Bayun -134-Atsy -89- Eci/Asui -159- Senggo -159- Eci/Asui -89 -Atsy-134- Bayun -123- Kimaam -145- Merauke.
	R-36	Merauke -325- Bade -150- Atsy -134- Agats -45-Sawaerma-45-Agats-134- Atsy -150- Bade -325- Merauke.
	R-37A	Merauke -145- Kimaam -150- Bade -108- Mur -90- Kepi -90- Mur -150- Kimaam -145- Merauke.
	R-37B	Merauke -145- Kimaam -150- Bade -103- Getentiri -71- Tanahmerah -71- Getentiri -103- Bade -150-Kimaam -145- Merauke.

Source: DGSC, Executive Summary, Sea Transport Data, 1999, Section 2.3.

Lampiran E

**RANCANGAN KERANGKA ACUAN UNTUK
LOKAKARYA PERKEMBANGAN SISTEM PELABUHAN NASIONAL**

RANCANGAN KERANGKA ACUAN UNTUK LOKAKARYA PERKEMBANGAN SISTEM PELABUHAN NASIONAL

Bantuan akan diperlukan oleh Departemen Perhubungan untuk menyiapkan dan mengadakan lokakarya nasional mengenai pengembangan sistem pelabuhan. Penyelenggara lokakarya yang memenuhi syarat, lebih disukai yang mempunyai pengetahuan luas mengenai sektor angkutan laut Indonesia, akan diperlukan untuk jangka waktu delapan minggu, termasuk tujuh minggu untuk persiapan dan satu minggu untuk lokakarya. Undangan kepada calon peserta harus dikirimkan satu bulan sebelumnya. Para penyaji juga harus disiapkan sebelum tanggal itu. Ahli lokakarya akan bekerja dengan hampir semua atau (jika mungkin) semua penyaji untuk memastikan bahwa mereka mengerti sepenuhnya peran mereka masing-masing, dan akan membantu mereka dalam persiapan penyajian, jika bantuan diminta. Ia akan menulis rancangan versi bahasa Inggris dari pidato yang akan disampaikan oleh para pejabat pemerintah pada saat sesi pembukaan lokakarya. Ia akan merancang pertanyaan kelompok diskusi, dan akan mengatur pertemuan para penyaji dan pejabat pemerintah untuk mencapai persetujuan mengenai versi akhir dari pertanyaan. Ia akan mengatur pembayaran untuk para penyaji, sebagaimana diminta. Ia akan berkomunikasi dengan para undangan yang lambat dalam menjawab untuk memastikan bahwa mereka menghadiri, atau menyediakan pengganti yang sesuai untuk hadir di tempat mereka. (Ahli ini akan membutuhkan asisten yang bekerja penuh selama tiga minggu sebelum lokakarya dan selama lokakarya, mengurus pengaturan angkutan, menyesuaikan pesanan kamar hotel, dan melakukan pembayaran per diem pada waktu para peserta luar kota tiba. Asisten dapat merupakan anggota staf MOC).

Para Penyaji Lokakarya: Para penyaji yang harus melakukan riset untuk menyiapkan makalah-makalah mereka untuk lokakarya harus dibayar berdasarkan jangka waktu riset mereka, juga untuk kehadiran di lokakarya. Para penyaji yang tidak memerlukan jangka waktu riset atau yang mewakili kelompok wisata studi dapat diberikan honorarium standar. Beberapa penyaji mungkin tidak memerlukan pembayaran, selain dari penggantian biaya angkutan dan akomodasi. Daftar sementara dari para penyaji akan menyusul (tidak termasuk pidato-pidato oleh para pejabat pemerintah di sesi pembukaan):

Sesi Kedua (pengembangan sistem pelabuhan)

- Pemegang saham Indonesia (INSA atau anggota INSA): Keadaan Sekarang dari Pengembangan dan Operasi Sistem Pelabuhan Indonesia dan Pengaruh-pengaruh pada Penggunaan Kapal dan Keuntungan Pelayaran
- Perwakilan pelayaran asing: Pentingnya bagi Indonesia untuk Merealisasikan Peran Potensial dari Tanjung Priok/Bojonegara dan Pertimbangan Pengembangan dan Operasi
- Pejabat Pemerintah (lebih disukai Departemen Keuangan): Tujuan Finansial Pemerintah Mengenai Pelabuhan (PPI) Komersial
- Pemegang Saham Indonesia (lebih disukai dari PT PELNI): Mengembangkan dan Mengoperasikan Pelabuhan-pelabuhan untuk Penampungan Kapal Roll-On-Roll-Off (RORO), Kendaraan Jalanan & Penumpang Mereka
- Pejabat Bank Dunia: Pengalaman Dunia dalam Reformasi Sistem Pelabuhan

- Perwakilan Kelompok Wisata (lebih disukai pemegang saham): Penemuan-penemuan Kelompok Wisata
- Ahli pengembangan sistem pelabuhan, pengalaman internasional (setelah riset selama enam minggu di Indonesia): Pengembangan Sistem Pelabuhan dan Pendekatan Manajemen dalam Konteks Indonesia
- Perwakilan dari pemilik pelabuhan khusus (Indonesia atau asing): Pro dan Kontra Penerapan Pelabuhan Khusus untuk Melengkapi dan Meningkatkan Kinerja Sistem Pelabuhan Publik
- Operator terminal pelabuhan asing: Menarik Investasi Asing di Pelabuhan-pelabuhan Indonesia
- Ahli Pengaturan Sektor Pelabuhan (setelah empat minggu di Indonesia untuk riset dan satu minggu untuk persiapan makalah): Opsi-opsi Kelembagaan untuk Pengawasan dan Regulasi Sektor Pelabuhan
- Ahli hukum/pengaturan (mungkin dari MOC): Kebutuhan yang mungkin untuk Perubahan Legislatif dan Pengaturan untuk Peningkatan Pengembangan Sektor Angkutan Laut Indonesia.

Sesi Ketiga (perjanjian tenaga kerja pelabuhan)

- Pemegang saham Indonesia (INSA atau anggota INSA): Pengaruh Periode Tanpa Pelayanan pada Penggunaan Kapal dan Keuntungan Pelayaran
- Perwakilan industri stevedoring: Pendekatan Penggunaan Tenaga Kerja untuk Pencapaian Produktivitas Penanganan Kargo Standar Dunia
- Perwakilan serikat pekerja pelabuhan: Perhatian Pekerja Pelabuhan dalam Pertimbangan Penyesuaian Pengaturan Kerja Yang Ada di Pelabuhan-pelabuhan
- Pejabat Organisasi Buruh Internasional (ILO): Penggunaan Pekerja Pelabuhan yang Efisien
- Anggota tim proyek pekerja USAID: Pengalaman Indonesia dalam Merubah Peraturan Pekerja untuk Pencapaian Produktivitas Lebih Tinggi
- Konsultan Indonesia atau asing dalam Hubungan Pekerja (setelah empat minggu riset di Indonesia, dan satu minggu untuk persiapan usulan): Usulan Perjanjian Pekerja Pelabuhan.

Sesi Keempat (desentralisasi, sebagaimana diterapkan pada sistem pelabuhan)

- Pejabat pemerintah: Arti Tujuan Desentralisasi Politis dan Pengalaman Implementasi sampai saat ini.
- Pejabat MOC: Tujuan Desentralisasi, Perhatian dan Pendekatan Mengenai Sistem Pelabuhan Indonesia.
- Para pejabat pemerintah lokal (dari tiga propinsi atau lebih, dalam penyajian 10 menit berturut-turut): Tujuan dan Pendekatan untuk mengambil Tanggung Jawab Kepemilikan, Pengembangan dan Pengelolaan Pelabuhan.
- Pemegang saham Indonesia (INSA atau anggota INSA): Pilihan Pengangkatan Para Manajer Pelabuhan Sektor Swasta di Pelabuhan yang di desentralisasi.
- Pejabat MOC: Memastikan Integritas dari Sistem Pelabuhan Sementara Mengalihkan Tanggung Jawab Kepemilikan dan Pengembangan Pelabuhan

- Pejabat divisi hukum MOC (bantuan teknis selama 3-4 minggu mungkin diperlukan): Perjanjian Pengalihan Pelabuhan dengan Pemerintah Lokal yang diusulkan.

Sesi Kelima (lanjutan proses konsultatif)

- Para pemegang saham Indonesia (pernyataan 3-4 menit dari para perwakilan pemerintah lokal, pengapal/perusahaan angkutan barang, penanganan kargo, serikat pekerja pelabuhan, dan para operator pelayaran domestik dan asing mengenai perlu dilanjutkannya proses konsultatif yang berkenaan dengan pengembangan dan operasi sistem pelabuhan)
- Konsultan Indonesia (diperlukan riset terbatas, diberikan dua minggu untuk persiapan makalah): Usulan untuk Pendekatan Kelembagaan untuk Kelanjutan Proses Konsultatif Pengembangan Sistem Pelabuhan: Tujuan, Fungsi, Metode dan Dukungan Yang Diperlukan.

Dari yang disebutkan lebih dulu, kebutuhan bantuan teknis yang terkait dengan lokakarya adalah:

1. Ahli pengembangan sistem pelabuhan selama tujuh minggu (mungkin orang yang sama yang akan mengikuti kelompok wisata studi)
2. Ahli pengaturan sektor pelabuhan selama enam minggu
3. Ahli hubungan pekerja selama enam minggu
4. (Mungkin) Ahli hukum selama 3-4 minggu
5. Ahli kelembagaan Indonesia selambat –lambat nya tiga minggu.

Lampiran F

**RANCANGAN KERANGKA ACUAN UNTUK
WISATA STUDI PELABUHAN WILAYAH**

RANCANGAN KERANGKA ACUAN UNTUK WISATA STUDI PELABUHAN WILAYAH

Tujuan dan Ruang Lingkup

Sistem pelabuhan Indonesia, yang ada pada tahun 2001, relatif sudah tertinggal dibanding kebutuhan negara, dan terdapat masalah-masalah operasional yang menciptakan keterlambatan yang reguler dan signifikan di kebanyakan pelabuhan, termasuk di kebanyakan pelabuhan utama negara. Pemerintah Indonesia sadar bahwa suatu sistem pelabuhan yang ditingkatkan, beroperasi dengan standar kinerja dunia, diperlukan untuk mendukung tujuan ekonomis dan perdagangan negara. Untuk mencapai tujuan ini untuk sistem pelabuhan Indonesia, pemerintah pada tahun 90-an menciptakan empat Perusahaan Pelabuhan Indonesia (PPI) untuk memiliki, mengembangkan, dan mengelola pelabuhan umum utama Indonesia. Undang-undang yang ada memungkinkan perusahaan-perusahaan ini untuk mengadakan berbagai perjanjian dengan badan-badan sektor swasta, untuk memajukan tingkat pengembangan sistem pelabuhan, memperkenalkan teknologi yang maju dan teknik-teknik pengelolaan terminal, dan membentuk persaingan dalam sektor, dan dengan demikian meningkatkan standar operasi dan pelayanan.

Partisipasi sektor swasta telah diperoleh di pelabuhan-pelabuhan utama Tanjung Priok (Jakarta) dan Tanjung Perak (Surabaya) untuk pengembangan dan operasi terminal peti kemas internasional. Akan tetapi, pada umumnya perluasan sektor swasta dalam sistem pelabuhan Indonesia lambat. Dalam usaha untuk mempercepat keterlibatan sektor swasta di pelabuhan-pelabuhan dan pengaruh, juga peningkatan operasional lain, Departemen Perhubungan dan United States Agency for International Development setuju bahwa satu kelompok pemegang saham sistem pelabuhan secara bermanfaat dapat mengadakan wisata studi untuk belajar bagaimana negara-negara lain di wilayah Asia Selatan dan Timur mengembangkan dan mengelola sistem pelabuhan mereka masing-masing. Khususnya, wisata studi mempunyai lima tujuan:

1. Untuk memastikan pandangan, tujuan, strategi, dan pengalaman negara-negara Asia lain berkenaan dengan perluasan peran sektor swasta dalam pengembangan dan operasi pelabuhan, dan dengan cara itu, mencapai pengembangan sistem pelabuhan yang lebih cepat dan standar kinerja yang lebih tinggi.
2. Untuk mempelajari beberapa rincian mengenai perjanjian dengan sektor swasta, dan perangkat-perangkat yang mungkin dihadapi, dan cara terbaik untuk menghindarinya
3. Untuk mempelajari, secara terinci, mengenai keperluan restrukturisasi badan pemilik pelabuhan, dan program pelatihan yang dirasakan berguna bagi keterlibatan sektor swasta tingkat rendah dan tingkat tinggi di pelabuhan-pelabuhan
4. Untuk mempelajari pendekatan-pendekatan untuk mempromosikan investasi sektor swasta di pelabuhan-pelabuhan, dan membangun suatu lingkungan persaingan dalam dan diantara pelabuhan-pelabuhan
5. Untuk menyiapkan laporan mengenai penemuan-penemuan wisata studi yang akan disajikan kepada lokakarya pengembangan sistem pelabuhan nasional, mungkin yang akan diadakan dalam kuartal kalender ketiga atau keempat tahun 2001.

Jumlah kelompok pemegang saham Indonesia sebanyak 24 anggota, termasuk seorang ahli pengembangan sistem pelabuhan, yang akan melakukan pengaturan wisata studi, bepergian dengan kelompok, dan membantu dalam persiapan laporan kelompok wisata. Ke 24 anggota kelompok untuk sementara termasuk:

1. Empat anggota Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, termasuk (jika mungkin) Direktur Jenderal dan para kepala Divisi Perencanaan, Hukum dan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan.
2. Ketua dari Departemen Perhubungan, Badan Riset dan Pengembangan, atau perwakilannya.
3. Direktur Pengelola, atau perwakilannya, dari masing-masing empat Perusahaan Pelabuhan Indonesia.
4. Satu perwakilan Departemen Industri dan Perdagangan, dengan kepentingan dalam pengembangan pelayaran antar-pulau untuk meningkatkan kesempatan bagi pertumbuhan perdagangan domestik dan internasional.
5. Dua pejabat dari Departemen Keuangan, dimana satu atau keduanya mewakili Departemen pada satu Direksi PPI atau lebih.
6. Empat anggota dari Asosiasi Para Pemilik Kapal Nasional Indonesia (INSA).
7. Satu perwakilan masing-masing dari Asosiasi Importir Indonesia, Asosiasi Eksportir Indonesia, dan Kamar Dagang.
8. Dua pemimpin serikat pekerja pelabuhan.
9. Satu perwakilan dari Asosiasi Perusahaan Penanganan Kargo Indonesia.
10. Satu pejabat dari Asosiasi Perusahaan Angkutan Barang.
11. Satu perwakilan dari Asosiasi Agen Pelayaran Indonesia.

Wisata studi direncanakan selama 17 hari, dengan kunjungan ke lima negara, India, Malaysia, Singapura, Filipina dan Jepang. Di setiap negara, akan diadakan pembicaraan dengan badan pemerintah yang bertanggung jawab untuk pengembangan sistem pelabuhan, dan kemudian satu atau dua pelabuhan utama negara akan dikunjungi, untuk pembicaraan dengan para manajer pelabuhan, operator terminal sektor swasta, penanganan kargo, dan perwakilan pekerja pelabuhan.

Kerangka acuan untuk tugas tujuh minggu dari seorang ahli pengembangan sistem pelabuhan disajikan dalam Lampiran A.

LAMPIRAN A. KERANGKA ACUAN UNTUK TUGAS AHLI PENGEMBANGAN SISTEM PELABUHAN (7 MINGGU)

Seorang ahli pengembangan sistem pelabuhan akan diperlukan selama tujuh minggu (42 hari kerja) sehubungan dengan Wisata Studi Pelabuhan Asia yang diusulkan. Ahli tersebut akan melakukan tugas berikut selama tujuh hari:

- Membentuk kelompok wisata, memastikan bahwa semua anggota kelompok wisata mengerti peran dan fungsi mereka yang berkenaan dengan kelompok, selama dan setelah wisata, termasuk persiapan laporan wisata studi (oleh beberapa anggota), tinjauan rancangan oleh seluruh kelompok wisata studi, dan penyajian penemuan yang telah diputuskan kepada Lokakarya Pengembangan Sistem Pelabuhan Nasional yang direncanakan.
- Pengembangan program terinci untuk wisata studi, dan pengiriman anggaran yang telah diputuskan kepada Departemen Perhubungan dan USAID, dua minggu sebelum wisata. Sebagai bagian dari usaha persiapan ini, ahli tersebut harus melakukan komunikasi yang luas (lebih disukai menggunakan e-mail) dengan semua orang yang akan ditemui di lima negara, dan kalau mungkin sebanyak sembilan pelabuhan (masing-masing satu atau dua dari empat negara yang akan dikunjungi, ditambah pelabuhan Singapura). Semua teman bicara yang dimaksud sebelumnya harus mempunyai pengertian yang jelas mengenai apa sebenarnya yang diharapkan dari setiap kunjungan dan diskusi. Persiapan ini dapat berlanjut terus sampai hari keberangkatan dari Jakarta.
- Bantuan selama wisata, terutama bantuan profesional untuk memastikan bahwa setiap kunjungan dan diskusi bermanfaat untuk kelompok, dan bahwa pertanyaan yang tepat diajukan, dan point-point dibuat. Bila ada kesempatan, ahli tersebut juga harus memimpin diskusi intern kelompok, menilai apa yang mereka lihat dan dengar, dan setiap pelajaran yang dapat diterapkan di Indonesia. Ahli tersebut juga harus memberi bantuan administratif untuk memastikan bahwa logistik berjalan dengan lancar.
- Bantuan kepada tim persiapan laporan setelah wisata. Akan tetapi, laporannya tidak boleh menjadi produk dari ahli tersebut. Tetapi, ahli tersebut membimbing mereka menyiapkan laporan, mengenai ruang lingkup, isi dan bentuk, dan mengingatkan tim persiapan mengenai kesimpulan kelompok yang dicapai saat wisata.
- Ahli tersebut harus hadir dalam pertemuan seluruh kelompok wisata untuk meninjau rancangan laporan, dan menyetujui laporan sebagaimana yang telah dibacakan atau diamandemen, sebagai perwakilan dari pandangan-pandangan kelompok.
- Ahli tersebut juga dapat menghadiri lokakarya nasional dimana laporan wisata studi akan disajikan, tapi ahli tersebut tidak akan melakukan presentasi.