



## Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP)

Alamat Prosiding: [snip.eng.unila.ac.id](http://snip.eng.unila.ac.id)



### HARMONISASI TARIF JASA KE PELABUHANAN YANG BERBASIS MODEL *SUSTAINABLE SURVEILLANCE* PADA PENYEDIA JASA /PENGGUNA JASA/OWNER CARGO DALAM RANGKA EFISIENSI DAN PEMANGKASAN BIAYA LOGISTIK DI PELABUHAN UTAMA

Andi Fiardi<sup>a</sup>, Herry Wardono<sup>b</sup>, Dikpride Despa<sup>b\*</sup>

<sup>a</sup>. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Panjang, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, Jl. Yos Sudarso No.34, Pidada, Kec. Panjang, Kota Bandar Lampung, Lampung, Indonesia

<sup>b</sup>. Program Studi Program Profesi Insinyur, Universitas Lampung, Jl. Prof. Soemantri Brojonegoro, Bandar Lampung 35145

#### INFORMASI ARTIKEL

#### ABSTRAK

##### Riwayat Artikel :

Diterima 10 September 2023

Masuk 10 Agustus 2023

##### Kata kunci:

Tarif Jasa ke Pelabuhan  
*Sustainable Surveillance*,  
Biaya Logistik di Pelabuhan

Berbagai permasalahan di banyak Pelabuhan di Indonesia yang di antaranya diindikasikan masih terdapat *double cost* dan *markup cost* antara Penyedia Jasa yang dikenakan kepada Pengguna Jasa (*Owner Cargo*) serta kurang keterbukaannya para penyedia jasa atas biaya dikenakan kepada pengguna jasa sehingga pengawasan tidak efektif. Sementara itu, Pelabuhan merupakan salah satu dari program Presiden yang termasuk program Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK) yang salah satu tujuannya adalah pemangkasan biaya logistik kepelabuhanan. Sebagai upaya menindaklanjuti permasalahan dan mendukung program tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) baik Pelabuhan Utama maupun Kelas I yang mempunyai tugas pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan melalui fungsi pengawasan terhadap Tarif Jasa Kepelabuhanan berupaya untuk mewujudkan efisiensi dan pemangkasan biaya logistik melalui Harmonisasi Tarif Jasa Kepelabuhanan di seluruh Pelabuhan. Adapun Harmonisasi Tarif merupakan suatu langkah dalam upaya identifikasi dan mengetahui kepastian komponen tarif biaya pada siklus jasa di ekosistem logistik kepelabuhanan yang meliputi jasa kepelabuhanan, jasa terkait dengan kepelabuhanan dan jasa terkait dengan angkutan di perairan, yang dikenakan oleh Penyedia Jasa kepada Pengguna Jasa (*owner cargo*) dan memberi pengaruh terhadap biaya logistik di sektor transportasi laut. Harmonisasi Tarif dilaksanakan dengan berbasis model *sustainable surveillance* yang diharapkan menjadi metode pengawasan yang terkonsolidasi dan mapan dalam penerapannya sehingga dapat mewujudkan peningkatan fungsi pengawasan Kantor Pelabuhan di setiap Pelabuhan.

Tahap awal *sustainable surveillance* terhadap tarif ini dilaksanakan dengan melaksanakan metode kausal komparatif, pengumpulan data-data tarif dari seluruh asosiasi penyedia jasa dan/atau sebagian perusahaan dan *owner cargo*, pelaksanaan wawancara penyedia jasa dan *owner cargo* dan penegasan terhadap peraturan-peraturan serta ketentuan yang berlaku. Sehubungan dengan ekosistem logistik kepelabuhanan yang cukup luas beserta pelaku usahanya, pada tahap ini dimulai dari pelaksanaan tinjauan dan kajian oleh KSOP Kelas I Panjang dan mengambil sampel di beberapa Provinsi terutama di setiap Pelabuhan Utama, antara lain jasa Depo Petikemas di Pelabuhan yang nanti akan dilanjutkan terhadap jasa-jasa lainnya yang berperan langsung memberikan dampak kepada biaya logistik di setiap Pelabuhan

Adapun hasil didapat antara lain diperoleh beberapa data jenis tarif dan hal-hal yang menjadi perhatian dalam penentuan tarif jasa pada Depo Petikemas yaitu perlunya diatur batas bawah dan batas atas tarif serta ditetapkannya standar layanan minimum pelayanan untuk menjamin persaingan usaha yang sehat dan tarif pelayanan jasa yang wajar serta perlunya penegasan peran asosiasi pengguna jasa dan penyedia

---

jasa dalam penetapan besaran tarif. Diharapkan harmonisasi tarif jasa kepelabuhanan berbasis model *sustainable surveillance* ini dapat mewujudkan penetapan seluruh jenis tarif jasa sesuai dengan ketentuan dan aturan yang berlaku yang berdampak efisiensi biaya dan pengurangan biaya logistik di setiap Pelabuhan Utama maupun Pelabuhan Kelas I serta memberikan kepastian berusaha dalam berinvestasi di Indonesia.

---

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebagai sampel, diambil seluruh Pelabuhan Utama melalui Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas 1 (KSOP). Seluruh Pelabuhan di maksud mempunyai tugas melaksanakan peningkatan fungsi pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan Kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Makassar dan Pelabuhan Utama Surabaya, yang tugas dan fungsinya melakukan fungsi pengawasan terhadap tarif jasa Kepelabuhanan, tarif Jasa Terkait dengan Kepelabuhanan dan Tarif Jasa terkait dengan Angkutan di Perairan yang meliputi :

- Memberikan masukan dan pertimbangan dalam proses usulan kesepakatan besaran tarif antara penyedia dan pengguna jasa;
- Pelaksanaan penetapan tarif; dan
- Memastikan Badan Usaha Pelabuhan memberikan jasa Kepelabuhanan sesuai standar kinerja yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Dalam hal terjadi penyimpangan pelaksanaan maka Otoritas Pelabuhan Utama Belawan sebagai Penyelenggara Pelabuhan dapat melaksanakan sebagai berikut :

- Melakukan tindakan korektif terhadap pengusulan dan pelaksanaan penetapan tarif;
- Melarang Badan Usaha Pelabuhan memungut tarif jasa Kepelabuhanan yang tidak ada pelayanan jasanya; dan
- Memberikan sanksi berupa penundaan pemberlakuan tarif.

Untuk mendorong iklim investasi dan menciptakan tarif jasa kepelabuhanan yang efisien, kompetitif dan pengurangan biaya logistik perlu dilakukan Harmonisasi terhadap Tarif Jasa Kepelabuhanan terhadap jenis, struktur dan golongan tarif antara Penyedia Jasa dan Pengguna Jasa di Pelabuhan .

Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama mempunyai peran yang sangat strategis dalam melaksanakan pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam rangka mewujudkan pelayanan di bidang Kepelabuhanan yang handal maka pada periode 2020-2024, seluruh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama akan melakukan sejumlah arah kebijakan umum berikut ini:

- Penyediaan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan yang memadai sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Belawan;
- Meningkatkan pelayanan kegiatan angkutan barang dan penumpang melalui peningkatan kinerja operasional

pelabuhan dalam rangka penurunan biaya logistik dan kinerja pelabuhan yang efektif dan efisien;

- Meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan melalui penerapan *Smart Port*;
- Meningkatkan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di Pelabuhan dalam rangka mewujudkan pelaksanaan *Eco Port* di Pelabuhan Belawan melalui pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana, peningkatan *compliance* terhadap standar/regulasi internasional, serta peningkatan efektivitas pengawasan dan pemenuhan terhadap peraturan lingkungan hidup di di Pelabuhan;
- Meningkatkan pengawasan terhadap pelayanan jasa kepelabuhanan sesuai dengan standar kinerja yang telah ditetapkan;
- Analisa, evaluasi dan memberikan sanksi terhadap tarif yang dikenakan tidak sesuai dengan pelayanan jasa yang diberikan/disediakan; dan
- Memastikan bahwa penyedia jasa mengenakan tarif sesuai dengan pelayanan jasa yang diberikan/disediakan.

Untuk mewujudkan pelayanan bidang kepelabuhanan yang handal tersebut, maka Kantor Otoritas Pelabuhan Utama harus didukung dengan Petunjuk Teknis/Juknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk tujuan mewujudkan Efisiensi biaya dan pengurangan biaya logistik di Pelabuhan .

Harmonisasi bertujuan untuk mengetahui secara detail terhadap komponen tarif yang mempengaruhi biaya logistik di sektor transportasi laut sehingga memberikan keyakinan kepada para pengguna jasa terutama masyarakat pada umumnya terhadap peran Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mengendalikan biaya logistik pada Pelabuhan yang ada di Indonesia.

Pelaksanaan harmonisasi melalui *surveillance* ini digunakan untuk mendapat gambaran secara detail terhadap komponen biaya-biaya pelayanan di pelabuhan termasuk biaya jasa bongkar muat, biaya *trucking*, biaya kegiatan operasional JPT, biaya pengurusan dokumen yang menyebabkan tarif yang dibayarkan oleh pengguna jasa akan lebih besar sehingga berpotensi pada tingginya biaya logistik di Pelabuhan.

Gambaran kondisi yang masih menjadi permasalahan adalah masih terdapat *double cost* dan *markup cost* antara penyedia jasa yang dikenakan kepada Pengguna Jasa (*owner cargo*), kurang keterbukaannya para penyedia jasa kepada Penyelenggara Pelabuhan dalam hal ini pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama terhadap biaya dikenakan kepada pengguna jasa sehingga dapat mempengaruhi tingginya biaya logistik di setiap Pelabuhan .

Kondisi ideal yang ingin diwujudkan adalah tersedianya standar yang ditetapkan terhadap jenis tarif jasa kepelabuhanan, tarif

terkait jasa kepelabuhanan dan tarif terkait angkutan di perairan sehingga Kantor Otoritas Pelabuhan Utama sebagai Unit Pelaksana Teknis di Pelabuhan dapat secara efektif, efisien melaksanakan pengawasan.

Inovasi yang ingin diwujudkan adalah peningkatan fungsi pengawasan terhadap tarif jasa Kepelabuhanan, Tarif Jasa terkait dengan Kepelabuhanan, dan Usaha Jasa terkait dengan Angkutan di Perairan. Melaksanakan metode kausal komparatif, pengumpulan data-data tarif dari seluruh asosiasi penyedia jasa dan/atau sebagian perusahaan dan owner cargo, pelaksanaan wawancara penyedia jasa dan *owner cargo* dan penegasan terhadap peraturan-peraturan serta ketentuan yang berlaku sehingga terciptanya standar perhitungan tarif jasa kepelabuhanan, tarif jasa terkait dengan kepelabuhanan dan tarif terkait dengan angkutan di perairan yang dapat sebagai bahan pertimbangan arah kebijakan dan peraturan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## 1.2 Tinjauan Pustaka

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggara Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama mempunyai tugas pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Belawan dengan menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
2. Pelaksanaan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur- pelayaran, dan jaringan jalan;
3. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
4. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya;
5. Pelaksanaan pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri Perhubungan atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
6. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal;
7. Pelaksanaan penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
8. Pelaksanaan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan;
9. Pelaksanaan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan; dan
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

## 1.3 Batasan Masalah

Kegiatan-kegiatan penting yang akan dilaksanakan dalam proyek perubahan ini antara lain:

1. Melaksanakan komunikasi dan koordinasi;
2. Membentuk Tim Kerja;
3. Menyusun mekanisme pengumpulan data-data tarif dari seluruh asosiasi penyedia jasa dan/atau sebagian perusahaan dan *owner cargo knowledge*;
4. Melaksanakan wawancara kepada penyedia jasa dan owner cargo (Depo Petikemas);
5. Menyampaikan Hasil Proyek Perubahan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai bahan Pertimbangan untuk menentukan arah kebijakan peraturan; dan
6. Melaksanakan monitoring dan evaluasi.

## 2. METODOLOGI

Harmonisasi Tarif dilaksanakan dengan berbasis model *sustainable surveillance* yang diharapkan menjadi metode pengawasan yang terkonsolidasi dan mapan dalam penerapannya sehingga dapat mewujudkan peningkatan fungsi pengawasan pada setiap Kantor Otoritas Pelabuhan Utama .

Tahap awal *sustainable surveillance* terhadap tarif ini dilaksanakan dengan melaksanakan metode kausal komparatif, pengumpulan data-data tarif dari seluruh asosiasi penyedia jasa dan/atau sebagian perusahaan dan *owner cargo*, pelaksanaan wawancara penyedia jasa dan *owner cargo* dan penegasan terhadap peraturan-peraturan serta ketentuan yang berlaku.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

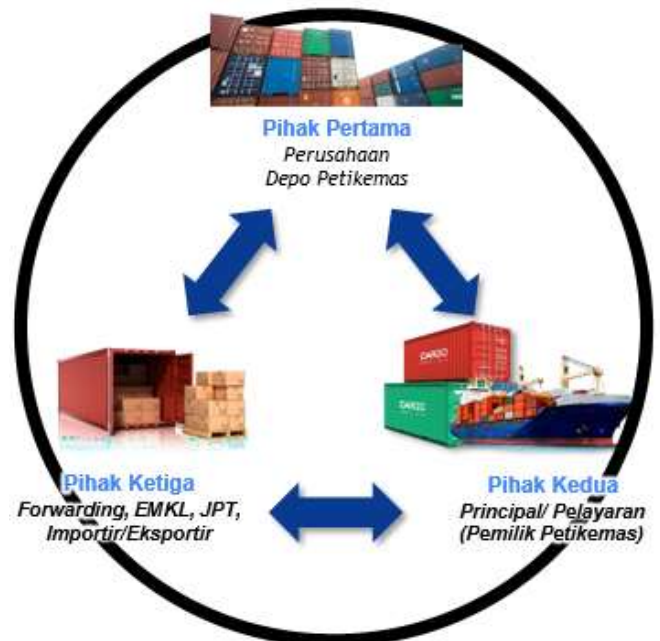
Dari hasil jawaban atas kuesioner dan wawancara serta diskusi terkait dengan Pelayanan Depo Petikemas, didapat beberapa catatan antara lain :

1. Pelayanan Jasa yang diberikan pada Depo Petikemas rata-rata antara lain penyimpanan/penumpukan petikemas, penataan dan konsolidasi barang muatan petikemas (*stuffing/stripping*), pembersihan/pencucian petikemas, perbaikan petikemas, kegiatan *lift on lift off* petikemas dan pelaksanaan survey petikemas;
2. Terhadap pelayanan sebagaimana dimaksud poin 1 (satu) dikenakan tarif dengan besaran tertentu dan bervariasi namun sebagian besar perusahaan Depo Petikemas yang menjadi subjek penelitian tidak bersedia menyampaikan nilai tarif yang dikenakan kepada Tim;
3. Perusahaan Depo Petikemas sebagian besar tidak bersedia untuk menyampaikan informasi terkait mekanisme dan komponen-komponen yang menjadi perhitungan tarif jasa Depo Petikemas kepada Tim;
4. Bahwa sebagian perusahaan Depo Petikemas melibatkan pengguna jasa dalam menentukan besaran tarif;
5. Kesepakatan besaran tarif biasanya dituangkan ke dalam Dokumen Perjanjian antara Perusahaan Depo Petikemas dan Pengguna Jasa;

6. Sebagian besar Perusahaan Depo Petikemas bersama Pengguna Jasa tidak menyepakati SLA/SLG, hanya sebatas kontrak kerja sama penggunaan depo dan menerapkan *Key Performance Index* yang diberlakukan ke internal Perusahaan dan tidak untuk disepakati bersama dengan Pengguna Jasa dalam suatu kesepakatan SLA/SLG;
7. Pengguna Jasa pada Depo Petikemas umumnya adalah Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Eksportir/Importir dan Perusahaan EMKL/JPT;
8. Tidak ada permasalahan dalam pengenaan tarif pelayanan jasa Depo Petikemas sepanjang Perusahaan Depo Petikemas sepakat dengan pengguna jasanya;
9. Beberapa saran dan masukan terkait rencana penyusunan Struktur dan Golongan Tarif Depo Petikemas oleh Kementerian Perhubungan antara lain:
  - a. Perlu segera ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan terkait pedoman perhitungan tarif Depo Petikemas serta Jenis, Struktur dan Golongan Tarif;
  - b. Perlunya diatur batas bawah dan batas atas tarif pelayanan Depo Petikemas;
  - c. Perlu ditetapkannya standar layanan minimum Depo Petikemas untuk menjamin persaingan usaha yang sehat dan tarif pelayanan jasa yang wajar; serta
  - d. Perlunya penegasan peran asosiasi pengguna dan asosiasi penyedia jasa dalam penetapan besaran tarif Depo Petikemas; dan
  - e. Perlu dilakukan pembahasan dengan Perusahaan/Asosiasi Pelayaran terkait *rebate* dan *free charge* lainnya yang menjadi tanggungan perusahaan Depo Petikemas.

Berdasarkan hasil observasi, diskusi, wawancara dan jawaban atas kuesioner kepada Perusahaan Depo Petikemas, Perusahaan Pelayaran yang memiliki Usaha Depo Petikemas, dan Badan Usaha Pelabuhan terdapat beberapa indikasi ketidakwajaran penerapan Tarif Depo Petikemas yang dapat menyebabkan ketimpangan tarif jasa, *double cost* dan *markup cost*:

1. Adanya permintaan dari Principal sebagai pemilik Petikemas berupa *Rebate*, *Fee* dengan Persentase tertentu, dan *Free Charge* lainnya kepada Perusahaan Depo Petikemas atas pengenaan tarif layanan sehingga mengurangi keuntungan dan menjadi beban biaya. Apabila permintaan tidak dipenuhi dikhawatirkan principal tidak memasukkan/mengarahkan petikemas ke Perusahaan Depo Petikemas tersebut.
2. Adanya *Principal* yang menentukan besaran tarif kepada Pihak Ketiga dimana tarif yang dikenakan berbeda dengan tarif yang telah ditentukan oleh Perusahaan Depo Petikemas sehingga dapat diindikasikan adanya *double cost/markup cost*.
3. Pada Depo Petikemas yang disediakan sendiri oleh Perusahaan Pelayaran menetapkan tarif yang mengikuti besaran tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan di Terminal Petikemas BUP dan bahkan menetapkan tarif lebih rendah karena khawatir akan kehilangan konsumen yang beralih ke Depo Petikemas milik BUP



Gambar 1. Indikasi Ketidakwajaran Penerapan Tarif Depo Petikemas

Kegiatan jasa kepelabuhanan yang terdiri dari beberapa tahapan dengan jenis usaha jasa dan pelayanan yang beragam di setiap tahapannya yang memberikan jenis-jenis tarif pelayanan Jasa Kepelabuhanan yang beragam pula dan terbagi menjadi beberapa jenis tarif yang dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 1. Jenis Tarif Pelayanan

No .	Jenis Tarif Pelayanan	Keterangan
1	Jenis Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan	1. Tarif Pelayanan Jasa Kapal 2. Tarif Pelayanan Jasa Barang 3. Tarif Pelayanan Jasa Penumpang
2	Jenis Tarif Pelayanan Jasa Terkait dengan Kepelabuhanan	1. Penyediaan Fasilitas Penampung Limbah 2. Penyediaan Depo Petikemas 3. Penyediaan Pergudangan 4. Jasa Pembersihan dan Pemeliharaan Gedung Kantor 5. Pelayanan Jasa Air Bersih dan Distribusi Listrik 6. Pelayanan Pengisian Air Tawar dan Minyak 7. Penyediaan Perkantoran untuk Kepentingan Pengguna Jasa Pelabuhan 8. Penyediaan Fasilitas Gudang Pendingin

No .	Jenis Tarif Pelayanan	Keterangan
		9. Perawatan dan Perbaikan Kapal 10. Pengemasan dan Pelabelan 11. Pelayanan Jasa Penimbangan Berat Kotor Petikemas ( <i>Verified Gross Mass</i> ) 12. Fumigasi dan Pembersihan/Perbaikan Kontainer 13. Angkutan Umum dari dan ke Pelabuhan 14. Tempat Tunggu Kendaraan Bermotor 15. Kegiatan Industri Tertentu 16. Kegiatan Perdagangan 17. Kegiatan Penyediaan Tempat Bermain dan Rekreasi 18. Jasa Periklanan 19. Perhotelan, Restoran, Pariwisata, Pos, dan Telekomunikasi 20. Pelayanan Jasa Alat 21. Tanda Masuk (Pas) Pelabuhan 22. Pelayanan Sampah Limbah Kapal 23. Pelayanan Kendaraan dan Barang Secara Ro-Ro 24. Inter Terminal Transfer 25. <i>Hi-Co Scan</i> 26. <i>Hi-Co Scan with Behandle</i> 27. <i>Over Stack</i> Tambat Kapal 28. Trucking (dari <i>stock file</i> ke <i>conveyor</i> ) 29. Penumpukan Plus Gerakan Ekstra ( <i>Stack Awal</i> ) 30. Batal Transaksi 31. <i>After Closing Time</i> 32. Administrasi <i>IT System</i> untuk <i>E-Payment</i> 33. Pindah Lokasi Penumpukan (PLP) 34. Jasa Penimbangan
3	Jenis Tarif Pelayanan Jasa	1. Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang

No .	Jenis Tarif Pelayanan	Keterangan
	Terkait dengan Angkutan di Perairan	oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) 2. Tarif Pelayanan Jasa Pengurusan Transportasi 3. Tarif Pelayanan Angkutan Perairan Pelabuhan 4. Tarif Pelayanan Penyewaan Peralatan Angkutan Laut atau Peralatan Jasa Terkait dengan Angkutan Laut 5. Tarif Pelayanan <i>Tally Mandiri</i> 6. Tarif Pelayanan Depo Petikemas 7. Tarif Pelayanan Pengelolaan Kapal 8. Tarif Pelayanan Perantara Jual Beli dan/atau Sewa Kapal 9. Tarif Pelayanan Keagenan Kapal 10. Tarif Pelayanan Perawatan dan Perbaikan Kapal 11. Tarif Pelayanan Keagenan Awak Kapal

Guna mendorong iklim investasi dan menciptakan tarif jasa yang efisien, kompetitif dan adil, maka dalam penetapan dan penerapan tarif jasa pada Depo Petikemas dan Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan yang lainnya, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Belawan dengan melakukan pendekatan terhadap pelaksanaan ketentuan dan peraturan yang telah mapan (Pendekatan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017), mendorong Penyedia Jasa untuk mengambil langkah-langkah:

1. Menyusun tarif dengan memperhatikan kepentingan pelayanan umum, peningkatan mutu pelayanan jasa, kepentingan pemakai jasa, pengembalian biaya dan pengembangan usaha;
2. Menyusun tarif dengan memperhatikan perhitungan biaya pokok, perbandingan tarif dan kualitas pelayanan;
3. Menerapkan *Service Level Agreement* (SLA) dan *Service Level Guarantee* (SLG) dengan *Service User* (Pengguna Jasa);
4. Membuat Berita Acara Kesepakatan antara Penyedia Jasa dan Pengguna Jasa; dan
5. Mengumumkan dan Mensosialisasikan Tarif Pelayanan sebelum tarif diberlakukan.

Langkah-langkah tersebut dilaksanakan dengan menerapkan prinsip-prinsip berikut:

Tabel 2. Prinsip-prinsip Penerapan Tarif Jasa

Indikator	Pengguna Jasa	Penyedia Jasa
Sistem Pentarifan	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Adil</li> <li>● Mudah dipahami</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Praktif</li> <li>● Sederhana</li> </ul>
Besaran Tarif	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Terjangkau</li> <li>● Pantas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Memulihkan biaya</li> <li>● Menguntungkan</li> </ul>

Selanjutnya dapat disusun konsep perhitungan beserta komponen perhitungan tarif/harga jual jasa pelayanan Depo Petikemas sebagai berikut:

$$H = \text{Margin} + BPP$$

$$BPP = \frac{BPT}{PT}$$

$$BPT = BOL + BOTL$$

Keterangan:

- H : Harga Jual
- BPP : Biaya Pokok Produksi
- BPT : Biaya Produksi Total
- PT : Produksi Total masing-masing jenis jasa pelayanan Depo Petikemas selama periode 1 (satu) tahun
- BOL : Biaya Operasi Langsung
- BOTL : Biaya Operasi Tidak Langsung

Biaya Operasi Langsung (BOL) yaitu Biaya yang terjadi atas kegiatan operasional di lapangan yang dilaksanakan oleh Perusahaan dalam rangka penyediaan pelayanan jasa kepada Pengguna Jasa.

Tabel 3. Biaya Operasi Langsung (BOL)

Biaya Operasi Langsung (BOL)	
Biaya Tetap	
1. Biaya Pegawai;	6. Biaya Sewa;
2. Biaya Bahan;	7. Biaya Administrasi;
3. Biaya Pemeliharaan;	8. Biaya Umum; dan
4. Biaya Penyusutan;	9. Biaya Modal.
5. Biaya Asuransi;	
Biaya Tidak Tetap	
1. Biaya Bahan;	3. Biaya Sewa; dan
2. Biaya Energi;	4. Biaya Umum.

Sedangkan Biaya Operasi Tidak Langsung (BOTL) yaitu Biaya yang terjadi atas keseluruhan kegiatan Perusahaan yang dilaksanakan untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa yang diberikan.

Tabel 3. Biaya Operasi Tidak Langsung (BOTL)

Biaya Operasi Tidak Langsung (BOTL)	
1. Biaya Pegawai;	6. Biaya Sewa;

2. Biaya Bahan;	7. Biaya Administrasi;
3. Biaya Pemeliharaan;	8. Biaya Umum; dan
4. Biaya Penyusutan;	9. Biaya Manajemen.
5. Biaya Asuransi;	

#### 4. KESIMPULAN

Dari pembahasan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil observasi, wawancara dan jawaban yang diberikan Perusahaan Depo Petikemas atas kuesioner pada umumnya pelayanan jasa pada Depo Petikemas terdiri dari penyimpanan/penumpukan petikemas, penataan dan konsolidasi barang muatan petikemas (*stuffing/stripping*), pembersihan/pencucian petikemas, perbaikan petikemas, kegiatan *lift on lift off* petikemas dan pelaksanaan survey petikemas;
2. Perusahaan Depo Petikemas yang merupakan *sample responden* yang masuk kedalam kategori usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan, sebagian besar tidak bersedia untuk menyampaikan informasi terkait besaran tarif dan mekanisme serta komponen-komponen yang menjadi perhitungan tarif jasa Depo Petikemas sehingga komparasi sulit untuk dilakukan dan Tim perlu melakukan pendekatan informasi dan peraturan- peraturan untuk menentukan jenis-jenis tarif pelayanan jasa dan komponen perhitungannya;
3. Adanya beberapa isu dan permasalahan terkait penentuan besaran tarif pada Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan khususnya pada Depo Petikemas disebabkan belum adanya aturan terhadap Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan dimana Penyelenggara Pelabuhan tidak memiliki standar/benchmark dalam pengawasan pemberlakuan tarif atas pelayanan yang diberikan oleh Penyedia Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan tersebut sehingga diperlukan langkah-langkah yaitu :
  - a. Percepatan penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan terkait pedoman perhitungan tarif Depo Petikemas seta Jenis, Struktur dan Golongan Tarif;
  - b. Penetapan aturan batas bawah dan batas atas tarif Depo Petikemas serta standar layanan minimum untuk menjamin persaingan usaha yang sehat dan tarif yang wajar;
  - c. Penegasan peran asosiasi pengguna jasa dan asosiasi penyedia jasa dalam penetapan besaran tarif; dan
  - d. Pembahasan bersama dengan pihak *Principal/* Perusahaan Pelayaran pemilik petikemas terkait indikasi adanya permintaan Rebate, Fee dengan Persentase tertentu, dan *Free Charge* lainnya kepada Perusahaan Depo Petikemas serta menentukan besaran tarif kepada Pihak Ketiga dimana tarif yang dikenakan berbeda dengan tarif yang telah ditentukan oleh Perusahaan Depo.
4. Pada proyek perubahan ini telah disusun konsep perhitungan beserta komponen perhitungan tarif/harga jual jasa pelayanan Depo Petikemas.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama.

Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggara Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1710).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1390).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402).

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.936/DJPL/2020 Tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024.