

Tanjung Perak dan Bisnis Maritim

Dr. Saut Gurning

Staf Pengajar, Jurusan Teknik Sistem Perkapalan, ITS Surabaya

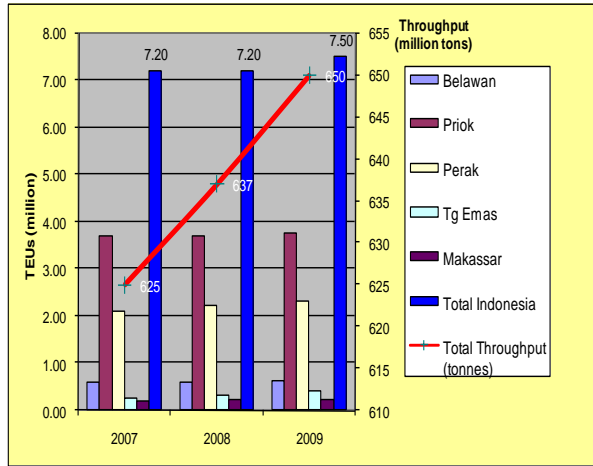
Email: sautg@its.ac.id

Pelabuhan Tanjung Perak sejak akhir tahun 2010 hingga periode awal 2011 ini benar-benar menunjukkan perubahan yang paling dinamis di seluruh antero wilayah kepelabuhanan nasional. Dinamika ini diperkirakan dapat menjadi barometer atau model rujukan keberadaan bisnis kepelabuhanan nasional ke depannya. Secara umum paling tidak terdapat lima hal yang menarik disimak sebagai faktor pengubah struktur bisnis kepelabuhanan ini di Tanjung Perak. Pertama, berubahnya fungsi administrasi pelabuhan (sebelum ini dikenal dengan Adpel) telah berubah menjadi dua institusi besar yaitu syahbandar (Harbour-master) dan Otoritas Pelabuhan (OP). Khusus OP, keberadaannya sekaligus membina dan mengawasi segala kegiatan komersial layaknya sebagai tuan tanah (land-lord) atas 30 pelabuhan regional di sekitar Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Nusa Tenggara, Kalimantan Selatan dan Tengah.

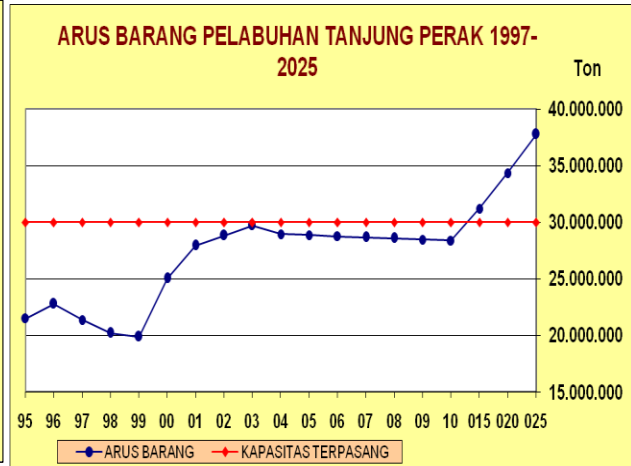
Kedua, munculnya lembaga baru OP membuka babak baru pengelolaan kepelabuhanan nasional dengan dipertegasnya fungsi regulator (lewat OP) dan fungsi operator lewat Badan Usaha Pelabuhan (BUP) berdasarkan UU 17/08 tentang Pelayaran dan PP 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Ketiga, status baru yang tegas antara regulator dan operator sekaligus membuka kran operator atau penyedia jasa kepelabuhanan baru di wilayah Perak. Karenanya, sudah terdapat empat operator jasa kepelabuhanan yang akan berkompetisi di tahun 2011 ini yaitu PT. PELINDO III Cabang Tanjung Perak, dan tiga Badan Usaha Pelabuhan baru seperti PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), PT. Pelabuhan Jawa Timur Satu, dan PT. Pelabuhan Global Nusantara. PT. PELINDO III Cabang Perak diperkirakan bulan Mei 2011 ini, keberadaannya akan beralih fungsi menjadi operator pelabuhan lewat hak pengusahaannya yang masih dilindungi lewat UU 17/08 pasal 344 ayat 3 dan PP. 61 tahun 2009 pasal 165 ayat 3. Keempat, terpolarisasinya keberadaan unit-unit usaha jasa kepelabuhanan utamanya perusahaan bongkar muat (PBM) di Tanjung Perak ke dalam empat grup besar unit penyelenggara pelabuhan di atas. Dan yang kelima, reposisi dan transformasi PELINDO III Cabang Tanjung Perak dengan melakukan konsolidasi dengan empat konsorsium PBM seperti Jaskotama, Jastek, MTKU (Mirah Terminal Konsorsium Utama) dan Nilam Konsorsium sebagai respon atas pemberlakuan rejim UU 17/08 yang baru ini untuk pelayanan pengusahaannya di masa mendatang.

Lalu apa artinya dinamika semua itu bagi masyarakat pengguna jasa di Perak maupun di wilayah lain di region Indonesia Timur pada umumnya. Kondisi pelabuhan Tanjung Perak yang menangani hingga saat ini sekitar 2,2 juta TEUs kontainer dan 28,5 juta ton (kargo non petikemas) per tahunnya memiliki keterbatasan kapasitas layanan jasa yang mulai tidak dapat melayani kenaikan jasa penanganan barang dan kapal yang terus menaik 7-8 persen per tahunnya secara rata-rata sejak tahun 2000-2011. Stagnasi itu mulai terlihat di tahun 2003 hingga Maret 2011 (data BPS 2011) yang secara gradual menunjukkan penurunan total barang

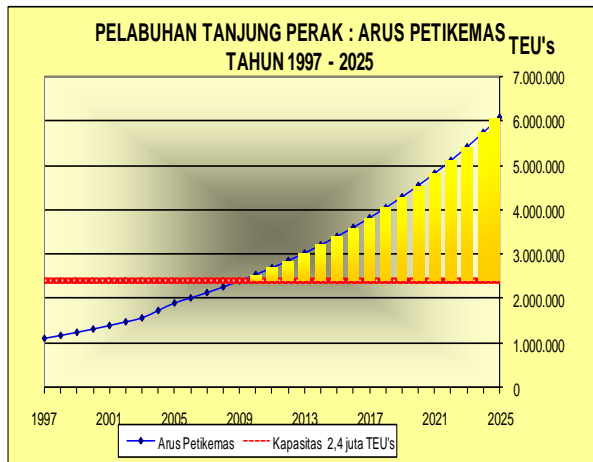
sekitar 0,6 persen rata-rata per tahunnya. Sehingga diperkirakan ada kehilangan potensi barang sekitar 1-2 juta ton yang tidak dapat ditangani Perak dan beralih ke sejumlah pelabuhan tetangga seperti Gresik, Banyuwangi, Bali, dan Semarang.



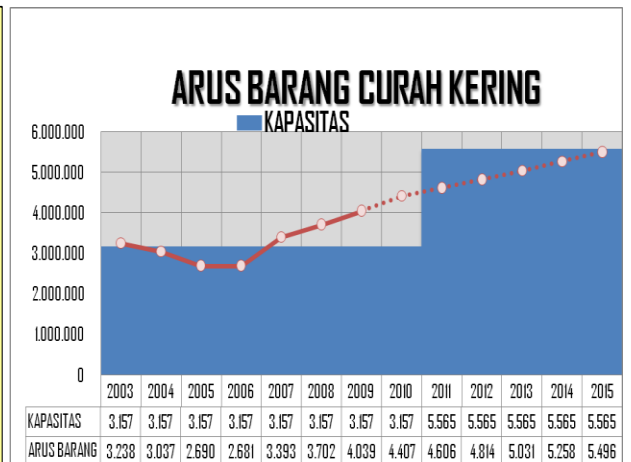
A. Perak dan Pelabuhan Lainnya



B. Perak, Arus Barang dan Kapasitasnya



C. Arus Kontainer dan Kapasitasnya



D. Arus Curah Kering dan Kapasitasnya

Gambar 1A-1D. Pelabuhan Perak dan Keterbatasan Kapasitasnya

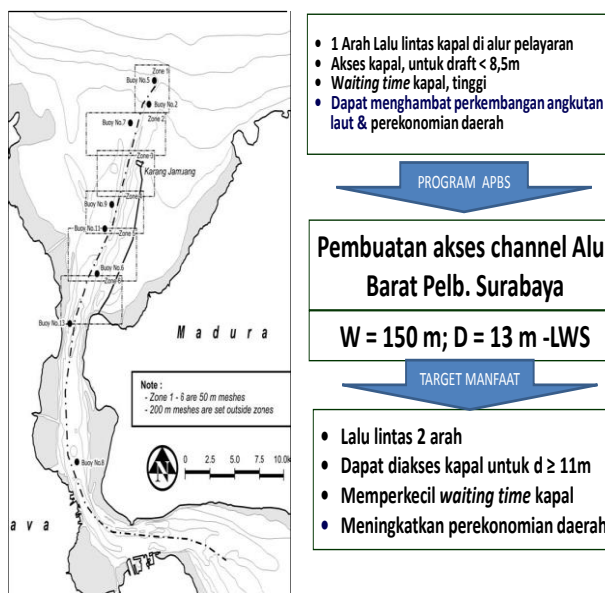
Karenanya ke depan, persoalan keterbatasan infrastruktur yang berimbas pada dampak kongesti di Perak perlu segera ditangani oleh seluruh pelaku jasa maritim di Tanjung Perak.

Sementara itu masyarakat maritime di Perak, berkaitan dengan pelaku eksis kepelabuhanan di Perak, termasuk pemilik barang, sebenarnya masih didominasi “pemain

lama” yang hanya “berganti baju saja”. Masyarakat maritim nasional termasuk di Jawa Timur dan Indonesia Timur menyambut hilangnya era monopoli pengelolaan kepelabuhanan dengan harapan dapat menyelesaikan dua persoalan jangka pendek dan jangka panjang.

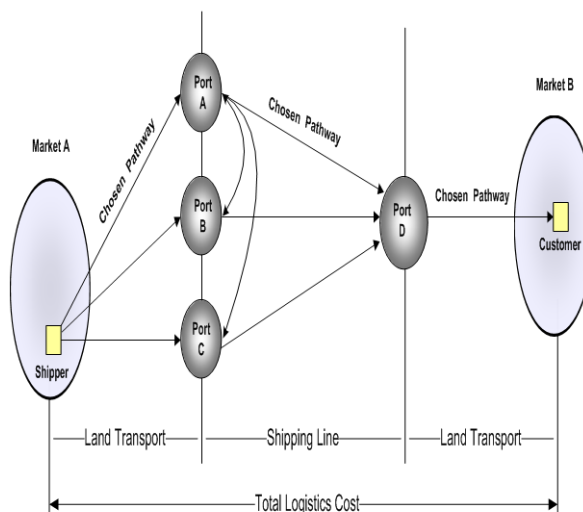
Jangka pendek seperti reposisi pelaku-pelaku eksis kepelabuhanan tersebut lewat mekanisme kompetisi yang sehat ini dapat menurunkan segala biaya dan waktu logistik di pelabuhan. Kemudian dapat menurunkan waktu tunggu yang rata-rata masih sekitar dua hari, semakin membaiknya level ketersediaan fasilitas sandar dan peralatan bongkar muat, serta menyelesaikan persoalan alur pelayaran barat Surabaya (APBS) yang sempit dan beresiko. Sedangkan untuk jangka panjang adalah hilangnya biaya-biaya tinggi di wilayah kepelabuhanan yang bermuara pada meningkatnya daya saing komoditas nasional di pasar domestik serta internasional lewat jasa-jasa berbasis logistik dan rantai suplai barang. Saat ini diperkirakan sekitar 12-14 persen biaya produksi barang di wilayah Indonesia termasuk di Surabaya dan Indonesia Timur merupakan biaya logistik. Bila 80 persen biaya itu dilakukan lewat laut, dan porsi 70:30 antara pelayaran dan pelabuhan, maka diperkirakan biaya pelayaran mengambil porsi 7 persen ongkos produksi dan wilayah jasa terkait kepelabuhanan sekitar 3 persennya.

Pengembangan Alur Pelayaran Barat Surabaya



A. Persoalan keterbatasan channel

TOTAL BIAYA LOGISTIK DAN JASA KEPELABUHANAN



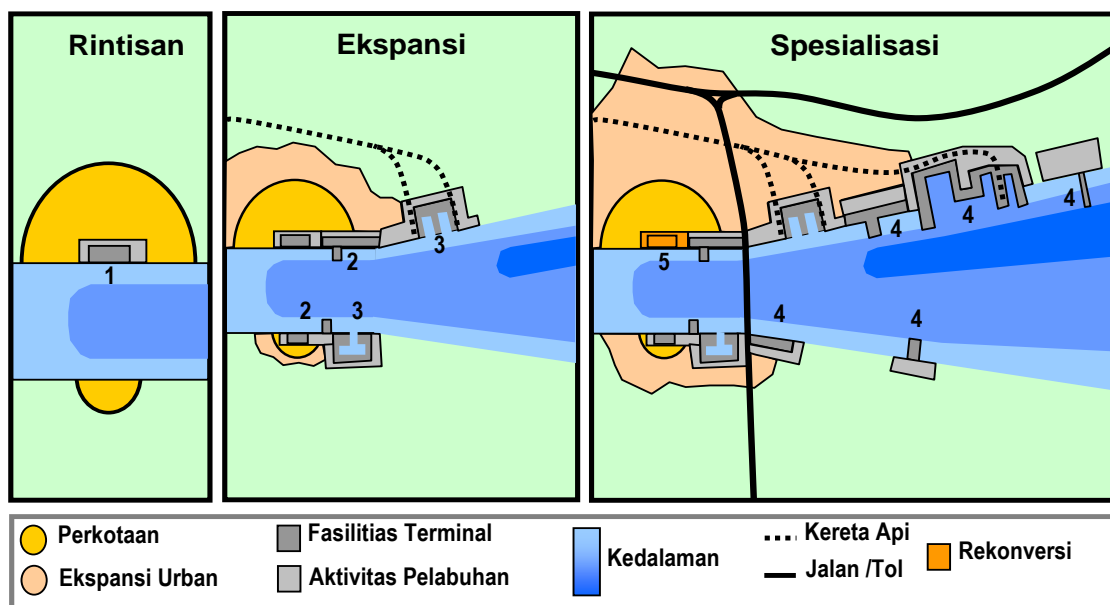
B. Biaya logistik

Gambar 2A-2B. Pelabuhan Perak dan Keterbatasan Kapasitasnya

Total biaya logistik ini masih di bawah Thailand yang hanya 7 persen, Malaysia (6%), dan Singapura yang hanya 5 persen.

Karenanya, hal penting yang dibutuhkan adalah ekspansi atau terjadinya investasi usaha kemaritiman baik untuk usaha pelayaran dan kepelabuhanan. Konkritnya, reformasi bisnis di era baru ini diharapkan boleh mendorong terciptanya investasi baru yang berorientasi pada penambahan dermaga baru lainnya di Jawa Timur di luar wilayah Perak selama ini semisal di Socah dan Tanjungbulu Pandan di Bangkalan, Kalilamong, Gresik-Surabaya, Banyuwangi atau lainnya. Termasuk peningkatan jumlah peralatan bongkar-muat baru yang lebih efisien serta inovasi layanan jasa yang semakin berorientasi pada integrasi multi-moda transportasi dan logistik nasional. Jadi jangan hanya melihat dan memperebutkan Tanjung Perak saja “sebagai wilayah empuk” yang masih diusahakan pihak Pelindo III tersebut.

Untuk itu, dengan kondisi wilayah Tanjung Perak yang terbatas di tengah kota Metropolitan Surabaya, ruang ekspansi kepelabuhanan diperkirakan akan bergerak jauh dari wilayah urban di Surabaya seperti yang pernah dilaporkan Rodrigues (2008) yang memprediksi perilaku ini di hampir seluruh 40 pelabuhan kota besar dunia (seperti terlihat pada Gambar 3 berikut). Hal ini diestimasikan juga terjadi di Tanjung Perak yang daya dukung aksesibilitas jalan raya, dan dampak negatifnya terhadap kota seperti pencemaran, kepadatan lalu lintas dan tata ruang pemukiman yang mendorong perpindahan pelabuhan terbesar kedua ini ke Gresik, Bangkalan, dan Banyuwangi.



Gambar 3. Skenario Perkembangan Pelabuhan dari Fase Rintisan, Ekspansi dan Spesialisasi

Karenanya ke depannya, peran Otoritas Pelabuhan yang telah disahkan melalui UU 17/08 juga perlu menjadi manajer komunitas Perak yang konsisten dengan fungsinya

mengembangkan wilayah untuk pembukaan lahan dermaga dan fasilitas sandar lain di Pelabuhan nomor dua di Indonesia itu.

Dengan kondisi ini, diperkirakan dalam waktu dekat pola bisnis pelaku usaha kemaritiman di Perak tidak hanya menerapkan strategi kompetisi antar pelaku tapi juga melakukan pendekatan koopetasi (*cooperation+competition*) dalam menjalankan perilaku bisnis dan layanan jasanya kepada pengguna jasa secara luas di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Kondisi ini terjadi dengan melakukan berbagai gelagat konsolidasi usaha yang sebanding serta memiliki orientasi jasa serta nilai tambah yang variatif. Integrasi bisnis ini diperkirakan akan berbentuk integrasi vertical maupun horizontal.

Lebih lanjut diperkirakan juga bahwa hingga 2020, gabungan orientasi globalisasi dan penguatan jaringan pelabuhan lokal (glokalisasi) akan menjadi bentuk baru pola pengelolaan bisnis maritime di Surabaya yang mana seluruh entitas masyarakat operator pelabuhan termasuk seluruh lintas birokrasi pemerintah sebagai pemilik lahan pelabuhan baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah akan saling berinteraksi lebih intens (lihat Tabel 1). Berkaitan dengan itu, penguatan jaringan pelabuhan-pelabuhan antar gugus pulau akan terjadi guna memperbesar baik volume maupun nilai perdagangan di wilayah-wilayah di luar Surabaya semisal di Indonesia bagian Timur, seperti gugusan pulau-pulau yang ada di sekitar Nusa Tenggara, Bali, Sulawesi, Kalimantan, dan Maluku. Karenanya peningkatan infrastruktur dan suprastruktur adalah pilihan penting yang tidak bisa ditunda lagi di wilayah Surabaya dan sekitarnya. Bila tidak maka ketidakseimbangan akan terjadi yang akan berimbas pada munculnya halangan dan kerugian komersial baik riil dan potensial.

Tabel 1. Transisi empirik enam kategori stase pelabuhan nasional

	1960-an	1970-an	1980-an	1990-an	2000-an	Era 2020?
Pola umum	Pintu Gerbang (1)	Ekspansi dan klasifikasi (2)	Spesialisasi dan inter-koneksi (3)	Integrasi: perdagangan & moda (4)	Konsolidasi: integrasi vertikal (5)	Glokalisasi: Penguatan koneksi lokal & global (6)
Fasilitas	Fasilitas dasar untuk kargo & kapal	Mengantisipasi kenaikan trafik dan orientasi kargo umum	Spesialisasi terminal untuk kapal, & kargo spesifik	Basis kontainerisasi & pusat barang	ICD, konsolidasi kawasan & regionalisasi	Peningkatan kapasitas lokal & penetapan hub nasional
Strategi Pengembangan	Rintisan & orientasi lokal dan terpecah	Pemenuhan skala ekonomi dan interaksi yang meluas	Konsentrasi pada keunikan pasar & nilai tambah	Intensifikasi modal & penguatan manajemen rantai suplai	Penguatan kluster/kawasan dan agile/lean logistics	Penguatan interaksi jaringan fasilitas yang berorientasi perluasan rantai suplai

Catatan: ICD, Inland container depo (Depo konsolidasi kontainer)