

ANALISIS PENENTUAN PELABUHAN IMPOR PRODUK HORTIKULTURA: APLIKASI METODE ECKENRODE

Analysis of Determination of Port Criteria for Imported Horticultural Products: Application of Eckenrode Method

Aziza Rahmaniar Salam

Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional, Badan Pengkajian dan Pengembangan
Kebijakan Perdagangan, Kementerian Perdagangan-RI,
Jl. M. I. Ridwan Rais No.5 Jakarta Pusat, aziza@kemendag.go.id

Naskah diterima: 18 Juli 2013
Disetujui diterbitkan: 2 Mei 2014

Abstrak

Tulisan ini mengkaji kriteria pelabuhan impor sebagai pintu masuk produk hortikultura. Metode analisis yang digunakan adalah metode pembobotan *Eckenrode* yaitu metode pembobotan yang digunakan untuk menentukan derajat kepentingan dari setiap kriteria yang ditetapkan dalam pengambilan keputusan. Dengan metode tersebut diperoleh hasil bahwa kriteria utama dari pelabuhan yang dapat dijadikan sebagai pintu masuk impor produk hortikultura adalah (1) kriteria keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan, (2) kriteria ketersediaan sumber daya manusia, (3) kriteria fasilitas pelabuhan laut, (4) kriteria proteksi terhadap produk lokal, dan (5) kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut. Kriteria pelabuhan tersebut dapat dijadikan rujukan bagi pengambil keputusan untuk menentukan pelabuhan yang akan ditetapkan sebagai pintu masuk impor produk hortikultura. Diharapkan bahwa beberapa pelabuhan seperti Belawan, Tanjung Perak, Batu Ampar, Soekarno Hatta dan Bitung dapat memenuhi kriteria sebagai pelabuhan impor dengan meningkatkan fasilitas pelabuhan laut dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut, diantaranya fasilitas untuk tempat sandar kapal, pengembangan pelabuhan dan tempat karantina.

Kata kunci : Impor, Hortikultura, Kriteria Pelabuhan.

Abstract

This paper studies the criteria for determining port of the imported horticultural products. The study uses Eckenrode weighting analysis to indicate the degree of the importance of each of the selected criteria. The results find that the main criteria of the port to be eligible as an entrance point of the imported horticultural products are (1) Security, Resilience, and Service Ports, (2) Human Resource Availability, (3) Seaport Facilities, (4) Protection Against Local Products, and (5) Port Inland Sea Region. This paper suggests that several ports, namely, Belawan, Tanjung Perak, Batu Ampar, Soekarno Hatta and Bitung are qualified if these ports are able to increase facilities of sea ports and marine waters for sea ports which include facilities to berth the ship, port development and the place of quarantine.

Keywords: Import, Horticulture, Port Criteria.

JEL Classification: F10, F13, L90

PENDAHULUAN

Banyaknya kesepakatan perdagangan bebas yang dilaksanakan Indonesia dengan negara mitra dialog baik secara bilateral maupun multilateral (dalam lingkup regional maupun internasional) menyebabkan tarif bea masuk preferensi semakin rendah. Saat ini rata-rata tarif bea masuk Indonesia adalah 7,73% (Kementerian Keuangan, 2012). Rendahnya tarif ini menyebabkan maraknya produk impor masuk ke pasar dalam negeri, baik berupa produk hasil industri maupun pertanian dimana impor terbesar didominasi oleh bahan baku penolong (73,80%) dan barang modal (18,65%) (Kementerian Perdagangan, 2012). Seiring dengan berjalannya waktu, terdapat kecenderungan kenaikan impor baik untuk produk industri maupun produk pertanian khususnya produk hortikultura. Pada tahun 2010, impor barang konsumsi mencapai USD 10 miliar, dan tahun 2011, telah mencapai USD 13,4 miliar (Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, BPPKP, Kementerian Perdagangan, 2012). Walaupun impor barang konsumsi ini hanya 7,55% dari total impor Indonesia, namun demikian akan lebih baik jika produk tersebut dapat dipasok oleh industri di dalam negeri.

Selama 5 tahun terakhir (2007-2011), impor produk hortikultura cenderung mengalami peningkatan sebesar 19,2% per tahun. Impor produk

hortikultura sebagian besar adalah melalui pelabuhan laut Tanjung Priok dengan pangsa pada tahun 2011 mencapai 64,2% dengan nilai USD 1.077 juta. Kemudian diikuti oleh pelabuhan laut Tanjung Perak dengan pangsa 23,4%, pelabuhan laut Belawan (5,6%), pelabuhan Dumai (2%), pelabuhan Batu Ampar (1,7%) dan bandar udara Soekarno-Hatta (0,3%) (Pusdatin Kemendag, 2012). Hampir sebagian besar produk hortikultura Indonesia (47,1%) diimpor dari RRT. Negara asal impor produk hortikultura Indonesia lainnya adalah Thailand (12,9%), Amerika Serikat (AS) (8,3%), India (5,1%), dan Australia (3,2%), dimana keempat negara tersebut merupakan negara-negara mitra dagang *Free Trade Agreement* (FTA).

Peningkatan impor produk hortikultura tersebut dikhawatirkan tidak hanya mengancam kelangsungan produksi produk sejenis di dalam negeri, namun juga mengakibatkan masuknya Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina (OPTK) eksotik yang tidak pernah ada di Indonesia, yang pada akhirnya mengakibatkan turunnya produktifitas produk hortikultura dalam negeri. Di samping itu, tingginya permintaan impor akan barang konsumsi produk pertanian mengakibatkan kegelisahan di kalangan produsen dalam negeri karena dapat mengganggu dan mengurangi daya saing barang lokal sejenis di pasar dalam negeri.

Dalam rangka memberikan perlindungan konsumen serta membantu produsen dalam negeri agar barang lokal sejenis dapat bersaing dengan barang konsumsi asal impor, pemerintah mengeluarkan suatu kebijakan yang mengatur tentang pelabuhan impor tertentu sebagai pintu masuk impor produk pertanian, yaitu Peraturan Menteri Pertanian No 89 tahun 2011. Peraturan Menteri Pertanian ini kemudian ditindaklanjuti oleh Peraturan Menteri Perdagangan No. 30 Tahun 2012.

Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) No. 30 Tahun 2012 mengatur mengenai Ketentuan Impor Produk Hortikultura, di mana melalui peraturan ini diatur mengenai produk hortikultura yang dapat diimpor, di mana alokasi jumlah ditentukan melalui rapat koordinasi tingkat Menteri. Importir yang dapat mengimpor adalah importir yang memiliki pengakuan sebagai IP produk hortikultura ataupun IT produk hortikultura setelah mendapatkan Rekomendasi Impor Produk Hortikultura (RIPH) dari Menteri Pertanian. Di samping itu, melalui Permendag ini juga diatur mengenai kemasan dan label untuk produk hortikultura yang akan di impor. Sebelum produk hortikultura impor masuk ke wilayah Indonesia, harus dilakukan Verifikasi atau Penelusuran Teknis Impor (VPTI) di pelabuhan asal atau pelabuhan muat yang dilakukan oleh Surveyor yang ditunjuk oleh

Menteri Perdagangan. Dalam Permendag ini khususnya pada pasal 32, dinyatakan bahwa importasi akan produk hortikultura hanya dapat dilakukan melalui pelabuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Terkait hal tersebut di atas, tulisan ini akan menjawab apa kriteria pelabuhan yang dapat digunakan untuk menetapkan sebuah pelabuhan sebagai pintu masuk impor produk hortikultura. Selain itu, juga akan membahas bagaimana kondisi beberapa pelabuhan di Indonesia serta apa yang perlu ditingkatkan untuk lebih memungkinkan pelabuhan-pelabuhan tersebut bisa digunakan sebagai pelabuhan impor produk hortikultura.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam melakukan kegiatan perdagangan internasional, pengangkutan/transportasi melalui laut yang paling banyak dilakukan dalam kegiatan ekspor impor barang, sehingga diperlukan suatu pelabuhan dalam kegiatan tersebut. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpin-

dahan intra dan antar moda transportasi (Suyono, 2005). Selanjutnya, Suyono (2005) menyatakan bahwa kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Kriteria suatu pelabuhan dibedakan berdasarkan (Suyono, 2005): faktor-faktor yaitu banyaknya muatan dalam satu tahun, jumlah harga dari muatan yang ada selama satu tahun, banyak kapal yang bongkar dan muat di pelabuhan tersebut dalam satu tahun, jumlah tempat sandar kapal yang tersedia, ukuran atau besarnya kapal yang dapat dikerjakan oleh pelabuhan dan banyaknya peti kemas yang dapat ditangani oleh suatu pelabuhan dalam satu tahun.

Suatu pelabuhan harus mempunyai berbagai fasilitas untuk mendukung berbagai aktifitas yang ada di dalamnya. Fasilitas-fasilitas suatu pelabuhan adalah meliputi (Suyono, 2005): penahan gelombang, jembatan (*jetty*), *dolphin*, *Mooring Buoys* (Pelampung Pengikat), tempat labuh, *Single Buoy Mooring* (SBM), tongkang (*Lighter*), alur pelayaran dan kolam pelabuhan, rambu kapal, gudang, dan dermaga. Selain

fasilitas, untuk dapat menjalankan kegiatan operasionalnya, berbagai pihak juga berada di dalam pelabuhan. Beberapa pihak yang ada di pelabuhan di antaranya adalah: Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan *Freight Forwarder*, Perusahaan Angkutan Bandar, Perusahaan Angkutan Darat, Perbankan, Surveyor, Jasa Konsultan, Perusahaan Persewaan Peralatan, Pemasok, dan Karantina (Suyono, 2005).

Menurut Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 Tentang Kepelabuhanan (Kementerian Perhubungan, 1996), fasilitas pelabuhan dibagi atas dua hal yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok meliputi perairan tempat labuh, kolam labuh, alih muat antar kapal, dermaga, terminal penumpang, pergudangan, lapangan penumpukan, terminal peti kemas, perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa, fasilitas *bunker*, instalasi listrik, air dan telekomunikasi, jaringan jalan dan rel kereta api, fasilitas pemadam kebakaran dan tempat tunggu kendaraan bermotor. Adapun untuk fasilitas penunjang meliputi kawasan perkantoran untuk pengguna jasa pelabuhan, sarana umum, tempat penampungan limbah, fasilitas pos dan telekomunikasi, fasilitas perhotelan dan restoran, areal pengembangan pelabuhan, kawasan perdagangan dan kawasan industri.

Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama kegiatan ekspor dan impor dan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia, telah memiliki sebagian besar fasilitas yang dipersyaratkan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 Tentang Kepelabuhanan (Kementerian Perhubungan, 1996).

Trafik barang yang dibongkar maupun dimuat di pelabuhan tersebut semakin meningkat setiap tahunnya. Arus peti kemas tercatat 3,8 Juta TEUs pada tahun 2009, 4,7 Juta TEUs pada 2010 dan 5,8 Juta TEUs pada 2011 atau tumbuh sekitar 20% setiap tahunnya (PT. Pelabuhan Indonesia II, 2011). Tingginya aktivitas bongkar muat ini didukung oleh lengkapnya fasilitas dan peralatan bongkar muat yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok. Fasilitas yang dimiliki antara lain perairan tempat labuh, kolam labuh dengan luas 424 ha dan kedalaman -14 MLWS, 20 dermaga, terminal penumpang dan terminal peti kemas, pergudangan dengan luas 180.367 m² dan kapasitas 26.35 T/m², lapangan penumpukan seluas 341.711 m² dan fasilitas pemadam kebakaran (Kementerian Perhubungan, 2013).

Namun, terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh Pelabuhan Tanjung Priok yaitu kendala pada kapasitas, isu efisiensi dan lingkungan. Untuk kendala kapasitas, pada wilayah perairannya, Tanjung Priok mempunyai kendala dalam olah gerak (*maneuvering*) kapal

keluar masuk pelabuhan. Lalu lintas kapal di seluruh kanal dalam pelabuhan hanya dapat dilakukan satu arah (*one way*) dan *overlapped* dengan kolam putar (*turning basin*) kapal, sehingga memperbesar waktu tunggu kapal yang akan melakukan bongkar muat. Hanya terdapat satu pintu masuk, pintu Barat (kedalaman 14 m) yang dioperasikan untuk kapal niaga dengan panjang maksimum 300 m. Pintu Timur (kedalaman 5 m) tidak dioperasikan karena dangkal dan saat ini hanya digunakan untuk kapal yang sangat kecil seperti kapal nelayan dan kapal tunda. Kecepatan rata-rata kapal dalam pelabuhan sekitar 1 sampai 2 knots karena harus ditarik oleh kapal tunda, sehingga sebagai contoh kapal yang akan bersandar di Terminal Koja membutuhkan waktu 2-2,5 jam dari pintu masuk sampai sandar di dermaga.

Di samping itu, buruknya hubungan dengan jaringan jalan kota termasuk jalan tol dan manajemen lalu lintas yang tidak efisien menyebabkan *kongesti* di dalam dan di sekitar Pelabuhan Tanjung Priok sangat menghambat pergerakan barang di pelabuhan. Hal ini sebagian disebabkan karena beberapa fasilitas penumpukan barang berada tersebar di dalam dan di sekitar pelabuhan, dan banyak truk/trailer bergerak di antara terminal dan depot-depot tersebut. Hal ini diperparah dengan tidak terdapat lagi cukup ruang untuk pengembangan dalam wilayah pelabuhan untuk

menyediakan ruang bagi pusat distribusi barang, lapangan penumpukan dan lain-lain, tanpa rekonstruksi dari fasilitas yang ada saat ini.

Kendala efisiensi disebabkan oleh tata guna tanah (*land use*) yang tidak benar dan penggunaan yang semrawut dari berbagai fasilitas, seperti adanya lalu lintas penumpang dalam areal *cargo handling*, penanganan gabungan untuk muatan peti kemas dan muatan curah, dan alokasi depot peti kemas yang tersebar. Disamping itu, berbagai jenis muatan ditangani di Pelabuhan Tanjung Priok seperti penumpang, *general cargo*, peti kemas, muatan curah cair dan kering serta muatan berbahaya. Saat ini setiap terminal dikelola dan dioperasikan oleh suatu *terminal operator* melalui kontrak antara Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II dengan perusahaan swasta. Sistem ini menyebabkan kongesti lalu lintas di dalam dan luar pelabuhan, sementara Pelindo II hanya mengelola alokasi dermaga, pemanduan kapal dan pelayanan kapal tunda dalam usaha jasa pelabuhan. Terdapat inefisiensi dan kondisi biaya tinggi dalam prosedur *cargo handling* karena kurangnya situasi kompetitif, di mana terdapat beberapa situasi monopoli sementara kompetisi di antara *terminal operator* pada dermaga konvensional tidak jelas dan transparan. Konservasi dari fasilitas yang baik dan lingkungan merupakan keharusan bagi pelabuhan kota metropolitan untuk

kohabitasi yang lebih baik dengan fungsi kota besar. Pelabuhan Tanjung Priok kurang mempertimbangkan masalah ini dan menyebabkan kualitas air yang buruk dalam pelabuhan, kemacetan lalu lintas yang kronis dan masalah drainase kota Jakarta (Hutagalung, 2013).

Aplikasi metode Eckenrode dalam kajian ini pernah digunakan dalam penelitian yang bertujuan untuk mengetahui selera pasar industri hilir teh (konsumen industri) di Federasi Rusia terhadap teh hitam curah *orthodox* Indonesia (Suprihatini, 2004a), yaitu digunakan untuk perhitungan bobot untuk pemilihan atribut (kriteria) selera pasar teh. Dari kajian ini diperoleh hasil 19 prioritas kriteria yang dapat digunakan untuk analisis selera pasar teh setelah diurutkan dari bobot yang tertinggi yaitu jenis teh (*low, medium, high grown*); (2) *grade* teh yang diminta pasar (*small, broken, leafy, mix*) ; (3) rasa seduhan teh; (4) warna seduhan teh; (5) *appearance* atau kenampakan teh kering; (6) aroma seduhan teh; (7) *infused leaf* atau kenampakan ampas seduhan teh; (8) berbagai jenis cacat rasa seduhan teh; (9) berbagai cacat warna seduhan teh; (10) berbagai cacat *appearance*/kenampakan teh kering; (11) berbagai jenis cacat ampas seduhan, (12) jenis dan kekuatan kemasan yang digunakan untuk mengeksport teh; (13) cara penyerahan teh; (14) cara pembayaran;

(15) cara penjualan; (16) cara pengiriman; (17) negara asal teh; (18) varietas tanaman dan (19) jenis mesin pengolahan.

Metode tersebut juga digunakan dalam kajian penentuan jenis industri hilir teh yang memiliki prioritas utama yang perlu dikembangkan di Indonesia yaitu industri teh ekstrak, industri teh hitam kemasan, industri teh siap minum (*ready to drink tea*), dan industri teh hijau kemasan (Suprihatini, 2004b). Disamping itu, metode ini juga pernah digunakan dalam kajian penilaian kualitas pelayanan berdasarkan harapan pelanggan PLN, dimana diperoleh hasil bahwa skor elemen kualitas pelayanan berdasarkan ekspektasi pelanggan yakni: Berdasarkan persepsi pelanggan yang ditunjukkan dengan Indeks Kepuasan Konsumen (IPK). Terdapat 16 elemen menunjukkan Sangat Puas (60%) dan 6 elemen dinyatakan Puas (40%), sedangkan berdasarkan kelompok bobot kualitas pelayanan terbesar terdapat 7 elemen kunci kualitas yaitu: (a) Perhitungan kasir yang akurat (32,13), (b) Pelayanan yang cepat tanggap (31,23), (c) Kepercayaan pelanggan pada (31,10), (d) Keramahan pada pelanggan (30,24), (e) Kesopanan pada pelanggan (29,88), (f) Kebersihan ruangan (29,61), dan (g) Sikap simpatik pegawai (26,08) (Badri, 2012).

Penentuan pelabuhan impor untuk produk-produk tertentu juga dilakukan

oleh berbagai negara, diantaranya Kolumbia, Amerika Serikat dan India. Kolumbia membatasi jumlah pelabuhan masuk barang impor atas tekstil, dan produk alas kaki dari Panama dan RRT, dengan tujuan untuk meningkatkan pengawasan pabean dan meminimalkan penyelundupan, pembayaran bea masuk dibawah faktur/*under invoicing* dan kegiatan pencucian aset. Hal ini diatur dalam *Resolution* No. 05796 yang dikeluarkan pada 7 Juli 2005, *Resolution* No. 12465 pada 21 Desember 2005 dan *Resolution* No. 06691 tanggal 22 Juni 2006 (Pardo, 2010). Dari 26 pelabuhan yang ada di Kolumbia, hanya 11 pelabuhan yang diijinkan sebagai pelabuhan masuk untuk importasi tekstil dan produk alas kaki. Peraturan ini juga membatasi masuknya tekstil dan produk alas kaki melalui Pelabuhan Udara Bogota dan Pelabuhan Laut Barranquilla (Pardo, 2010).

Bossche (2012) dalam papernya mengenai *India Port Sector Policy Review Study*, menyampaikan bahwa pelabuhan tertentu sebagai pintu masuk produk impor di India dikarenakan perlunya mengembangkan kapasitas pelabuhan tambahan untuk memfasilitasi impor dan ekspor dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, menyangkut kapasitas tambahan dari kargo curah dan kemas untuk memberikan rancangan yang memadai untuk kapal-kapal terbesar. Perekonomian India juga membutuhkan *port* yang efisien dan

terorganisir untuk memastikan bahwa infrastruktur maritim digunakan seoptimal mungkin. Disamping itu untuk mendukung arus logistik perdagangan melalui pelabuhan dengan pertukaran informasi secara efisien terorganisir, sebagai alternatif moda transportasi yang berkelanjutan akibat meningkatnya tekanan jalur darat India dan sebagai koridor transportasi dan ekonomi sehingga dapat dikembangkan sebagai sambungan internasional dalam pembangunan ekonomi struktural.

Amerika Serikat mengatur pelabuhan masuk impor untuk satwa liar, yaitu hanya dapat melalui pelabuhan Anchorage, Atlanta, Baltimore, Boston, Chicago, Dallas, Honolulu, Houston, Los Angeles, Louisville, Memphis, Miami, New Orleans, New York, Newark, Portland, San Francisco, dan Seattle. Yang menjadi dasar dalam pemilihan pelabuhan internasionalnya, pemerintah Amerika Serikat memfokuskan pada terminal kontainer yang dapat menampung kapan-kapal besar hingga ukuran 12.000 TEU dengan efisien, termasuk '*berths*' yang memungkinkan kapal dapat bekerja dari dua sisi, serta otomatisasi dan perampingan agar kontainer dapat bergerak dari kapal ke rel (The Office of Law Enforcement of USA, 2013).

Penentuan pelabuhan tertentu untuk produk hortikultura di Indonesia pernah juga dikaji dengan hasil kajian menyatakan bahwa tujuan kebijakan pemerintah untuk melindungi konsumen dengan menerapkan kuota impor

hortikultura memiliki *trade off* dalam berbagai aspek. Pengurangan impor hortikultura sebesar 5%, 10%, dan 20% diperkirakan akan memberikan hasil yang berbeda secara besaran namun tidak terlalu berbeda secara struktur. Sehingga dapat dikatakan bahwa kebijakan tersebut sebagai kebijakan yang berorientasi pada pemerataan (*pro equality*) dan bukan pada pertumbuhan (*progrowth*). Pemerataan yang wujud bukan disebabkan kenaikan produktivitas, namun lebih disebabkan oleh naiknya penerimaan rumah tangga pertanian dari *quota rent* produk hortikultura (Winardi, 2013).

Danandjojo (2011) dalam analisis Pemilihan Pelabuhan Yang Terbuka untuk Perdagangan Luar Negeri di Indonesia Bagi Komoditas Minyak dan Gas Bumi, menyatakan bahwa pelabuhan yang sesuai untuk dibuka sebagai pelabuhan untuk perdagangan luar negeri bagi komoditas minyak dan gas bumi adalah Pelabuhan Dumai, Sambu Belakang Padang, Tanjung Priok, Gresik, dan Kota Baru. Disarankan juga bahwa pelabuhan-pelabuhan yang telah ditetapkan sebagai pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri yaitu komoditas minyak dan gas bumi perlu ditinjau ulang, mengingat pada kenyataannya banyak yang tidak melakukan aktivitas ekspor impor atau ada kegiatan ekspor impor namun volumenya tidak signifikan, sehingga biaya operasionalnya tidak sebanding dengan volume pergerakan ekspor impornya.

Di samping hal di atas, perlu ditetapkan suatu pelabuhan sebagai pintu gerbang pada setiap akses keluar atau masuk wilayah NKRI. Ada 4 hal pokok yang harus dipertimbangkan dalam menentukan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri komoditas minyak dan gas bumi, yaitu (1) mendukung pengembangan ekonomi wilayah *hinterland*-nya, dimana pelabuhan tersebut harus mampu berperan sebagai pintu akses komoditas minyak dan gas bumi dari dan ke luar negeri, secara efektif dan efisien, (2) letak geografis yang menguntungkan, pelabuhan tersebut setidaknya terletak pada jalur perdagangan laut internasional, memiliki kedalaman alur dan kolam pelabuhan yang memadai, mampu mengakomodasi prediksi perkembangan teknologi dimensi kapal di masa depan, serta ketersediaan lahan baik dari sisi darat maupun sisi lautnya, (3) layak diperankan sebagai hub untuk kawasan sekitarnya, dan (4) didukung oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai.

METODE PENELITIAN

Metode Analisis

Kajian ini menggunakan metode analisis pembobotan *Eckenrode* yaitu salah satu metode pembobotan yang digunakan untuk menentukan derajat kepentingan/bobot (B) dari setiap kriteria (K) dan Sub Kriteria (SK) yang ditetapkan dalam pengambilan keputusan (Ma'arif dan Tanjung, 2003).

Penentuan bobot ini dinilai sangat penting karena akan mempengaruhi nilai total akhir dari setiap pilihan keputusan.

Konsep yang digunakan dalam metode pembobotan ini adalah dengan melakukan perubahan urutan menjadi nilai dimana urutan 1 dengan tingkat (nilai) tertinggi, urutan 2 dengan tingkat (nilai) di bawahnya, dan seterusnya.

Dalam tulisan ini terdapat 5 kriteria utama yaitu keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan (K_1), ketersediaan sumber daya manusia (K_2), fasilitas pelabuhan laut (K_3), proteksi terhadap produk lokal (K_4) dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut (K_5). Pada K_1 terdiri dari 6 sub kriteria (SK_{11} sampai SK_{16}), pada K_2 terdiri dari 4 sub kriteria (SK_{21} sampai SK_{24}), pada K_3 terdiri dari 28 sub kriteria (SK_{31} sampai SK_{328}), pada K_4 terdiri dari 2 sub kriteria (SK_{41} dan SK_{42}) dan K_5 terdiri dari 14 sub kriteria (SK_{51} sampai SK_{514}).

Adapun langkah-langkah dalam metode perhitungan bobot *Eckenrode* adalah sebagai berikut: (Ma'arif dan Tanjung, 2003). Pertama, responden diminta untuk meranking (misal, ranking dari R_1 sampai dengan R_n , misal ada n ranking, $j = 1, 2, 3, \dots, n$; ranking ke $j = R_j$) untuk setiap kriteria (kriteria ke i , dinotasikan dengan K_i , yang terdapat sebanyak n kriteria, $i = 1, 2, 3, \dots, n$), sehingga diperoleh data sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Perhitungan Bobot Kriteria Eckenrode

Kriteria	Ranking						Nilai	Bobot
	R ₁	R ₂	R ₃	...	R _j		R _n	
K ₁	Jr ₁₁	Jr ₁₂	Jr ₁₃				Jr _{1n}	N ₁
K ₂	Jr ₂₁	Jr ₂₂	Jr ₂₃				Jr _{2n}	N ₂
K ₃	Jr ₃₁	Jr ₃₂	Jr ₃₃				Jr _{3n}	N ₃
.....								
K _i					Jr _{ij}			B _i
.....								
K _n	Jr _{n1}	Jr _{n2}	Jr _{n3}				Jr _{nn}	N _n
Faktor Pengali	R _{n-1}	R _{n-2}	R _{n-3}		R _{n-j}		R _{n-n}	Total Nilai
								1,00

Keterangan:

R_j = urutan ranking ke j, j = 1, 2, 3, ..., n.

K_i = Jenis kriteria ke i, i = 1, 2, 3, ..., n.

Jr_{ij} = Jumlah responden yang memilih ranking ke j, untuk kriteria ke i

R_{n-j} = Faktor Pengali ke j, yang diperoleh dari pengurangan banyaknya kriteria atau banyaknya ranking (yaitu n) dengan urutan ranking pada kolom tersebut. Misal ada 5 kriteria maka faktor pengali pada kolom ranking ke 3 (misal j=3) adalah n-j = 5-3 =2.

B_i = Bobot kriteria ke i

Kemudian berdasarkan Jr_{ij} dan R_{n-j}, dilakukan penghitungan N_i sebagai berikut:

$$N_i = \sum_{j=1}^n J_{rij} \times R_{n-j}, j = 1, 2, 3, \dots, n.$$

$$\text{Total Nilai} = \sum_{i=1}^n N_i, i = 1, 2, 3, \dots, n.$$

Terakhir, dilakukan penghitungan bobot Kriteria B_i (yaitu B₁, B₂, B₃, ..., B_n), di mana i = 1, 2, 3, ..., n, dengan menggunakan rumus

$$B_i = (N_i / \text{Total Nilai})$$

Dalam rangka mengetahui tingkat kepentingan dimasing-masing Sub Kriteria dalam suatu Kriteria, responden juga diminta untuk meranking setiap Sub Kriteria dalam suatu kriteria. Selanjutnya, dengan prosedur yang sama seperti di atas, dapat dihitung bobot masing-masing Sub Kriteria dalam suatu kriteria (B_{li}, bobot Sub Kriteria l dalam Kriteria i). Dengan demikian, diperoleh Bobot Tertimbang (BT) dari Sub Kriteria l dalam Kriteria i, yaitu $BT_l = B_{li} \times B_i$.

Kemudian, untuk mengetahui nilai kinerja dimasing-masing pelabuhan, responden nara sumber khususnya dari PT Pelindo diminta untuk menilai kinerja dari masing-masing Sub Kriteria pada masing-masing Kriteria. Nilainya adalah sebagai berikut: 1= sangat kurang; 2 = kurang; 3 = baik; dan 4 = sangat baik

Selanjutnya, kinerja di masing-masing Sub Kriteria di setiap pelabuhan dihitung dengan menggunakan rumus rata-rata geometrik dari nilai kinerja hasil penilaian dari seluruh nara sumber

dikalikan dengan Bobot Tertimbang dari masing-masing Sub Kriteria tersebut. Akhirnya, kinerja dimasing-masing kriteria ($K_1 - K_5$) di setiap pelabuhan dihitung dengan menjumlahkan hasil dari seluruh kinerja dari Sub Kriteria-Sub Kriteria yang terdapat pada setiap Kriteria. Hasil kinerja dari masing-masing kriteria K_1 sampai K_5 di setiap pelabuhan ini dibandingkan, dengan menggunakan hasil kinerja di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai standar (karena awalnya semua impor produk hortikultura melalui pelabuhan ini).

Data

Data yang dipergunakan dalam kajian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data terkait pemahaman responden akan kriteria pelabuhan impor dan data penilaian terhadap fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan yang menjadi objek survei. Sementara itu, data sekunder terkait dengan data impor produk hortikultura dan data fasilitas pelabuhan.

Data primer diperoleh dari hasil wawancara dan diskusi dengan responden terkait kriteria pelabuhan impor yang dilakukan di Jakarta (2 instansi), Surabaya (17 importir dan 2 instansi), Medan (3 instansi), Batam (3 instansi), Makassar (3 instansi dan 2 importir) dan Manado (11 importir hortikultura dan 4 instansi).

Teknik penarikan sampel dilakukan secara *purposive sampling* yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria yang ditentukan peneliti yaitu importir produk hortikultura dan instansi yang

menangani proses impor dan kepela-buahan. Beberapa responden instansi antara lain, Badan Karantina, Barantan, Pelindo, Bea Cukai dan Dinas Perdagangan. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari berbagai literatur dan publikasi yang bersumber dari Pusat Data dan Informasi Kementerian Perdagangan, Kementerian Pertanian, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Perhubungan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kriteria Pelabuhan Yang Dapat Dijadikan Sebagai Pelabuhan Impor

Penelitian mengenai kriteria pelabuhan impor untuk produk hortikultura dengan menggunakan metode perhitungan bobot *Eckenrode* baru pertama kali dilakukan. Penelitian yang pernah dilakukan yang berkaitan dengan penentuan pelabuhan komoditas tertentu pernah dilakukan oleh Danandjoko (2011), dimana komoditas yang dijadikan objek penelitian adalah minyak dan gas bumi, serta metoda yang digunakan adalah pendekatan *Minimum Spanning Tree* (MST) yang memper-timbangkan jarak antar pelabuhan yang melakukan aktivitas bongkar muat ataupun ekspor impor minyak dan gas bumi sebagai representasi biaya pergerakan, serta volume bongkar muat atau ekspor impor komoditas minyak dan gas bumi yang terjadi pada tahun 2008.

Penelitian di atas menunjukkan bahwa ada 4 hal pokok yang harus dipertimbangkan dalam menentukan pelabuhan yang terbuka untuk

perdagangan luar negeri komoditas minyak dan gas bumi, yaitu (1) Mendukung pengembangan ekonomi wilayah *hinterland*-nya, dimana pelabuhan tersebut harus mampu berperan sebagai pintu akses komoditas minyak dan gas bumi dari dan ke luar negeri, secara efektif dan efisien, (2) Letak geografis yang menguntungkan, pelabuhan tersebut setidaknya terletak pada jalur perdagangan laut internasional, memiliki kedalaman alur dan kolam pelabuhan yang memadai, mampu mengakomodasi prediksi perkembangan teknologi dimensi kapal di masa depan, serta ketersediaan lahan baik dari sisi darat maupun sisi lautnya, (3) Layak diperankan sebagai hub untuk kawasan sekitarnya, dan (4) Didukung oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai.

Kolumbia juga melakukan pembatasan jumlah pelabuhan masuk barang impor atas tekstil, dan produk alas kaki dari Panama dan China, dengan tujuan untuk meningkatkan pengawasan pabean dan meminimalkan penyelundupan, pembayaran bea masuk dibawah faktur/*under invoicing* dan kegiatan pencucian aset. Dari 26 pelabuhan yang ada di Kolumbia, hanya 11 pelabuhan

yang diijinkan sebagai pelabuhan masuk untuk importasi tekstil dan produk alas kaki. Pembatasan juga dilakukan atas masuknya tekstil dan produk alas kaki melalui Pelabuhan Udara Bogota dan Pelabuhan Laut Barranquilla (Pardo, 2010).

Setelah dilakukan perhitungan terhadap hasil survey yang telah dilakukan di pelabuhan di Jakarta, Medan, Surabaya, Batam, Makassar dan Bitung terhadap kriteria yang telah ditetapkan yaitu keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan (K_1), ketersediaan sumber daya manusia (K_2), fasilitas pelabuhan laut (K_3), proteksi terhadap produk lokal (K_4) dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut (K_5), diperoleh hasil bahwa secara umum yang menjadi kriteria utama sebuah pelabuhan laut dapat dijadikan sebagai pelabuhan impor adalah kriteria keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan.

Yang menjadi prioritas berikutnya adalah kriteria ketersediaan sumber daya manusia, fasilitas pelabuhan laut, proteksi terhadap produk lokal, dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut (Tabel 2).

Tabel 2. Prioritas Kriteria Pelabuhan yang Dapat Ditetapkan sebagai Pintu Masuk Impor Produk Hortikultura

Kriteria Utama	Nilai	Bobot	Tingkat Prioritas
Keamanan, Ketahanan, dan Pelayanan Pelabuhan	456	0,214185	1
Ketersediaan Sumber Daya Manusia	456	0,213984	2
Fasilitas Pelabuhan Laut	420	0,197141	3
Proteksi terhadap Produk Lokal	400	0,187705	4
Wilayah Perairan untuk Pelabuhan Laut	398	0,186834	5

Sumber: Hasil survei lapangan (2012), diolah

Kriteria keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan mempunyai nilai yang sama dengan kriteria ketersediaan sumber daya manusia namun bobotnya lebih rendah sehingga kriteria keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan menempati prioritas pertama. Penilaian terhadap masing-masing pelabuhan atas kriteria yang menjadi prioritas, untuk kriteria prioritas pertama dan kedua yaitu keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan dan ketersediaan sumber daya manusia, pelabuhan-pelabuhan tersebut telah memenuhi standar pada kriteria tersebut. Namun, untuk kriteria fasilitas pelabuhan laut, proteksi terhadap produk lokal dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut, pelabuhan-pelabuhan yang disurvei tersebut belum memenuhi standar yang dipersyaratkan.

Sub Kriteria Penyusun Kriteria Pelabuhan yang Dapat Dijadikan Sebagai Pelabuhan Impor

Masing-masing kriteria yang telah di jelaskan sebelumnya, disusun dari beberapa sub kriteria yang diperoleh dari hasil perangkungan yang dilakukan oleh responden yang kemudian dihitung bobotnya masing-masing. Bobot yang diperoleh tersebut, dikalikan dengan nilai kinerja hasil penilaian dari seluruh nara sumber yang menjadi responden di masing-masing pelabuhan yang disurvei sehingga diperoleh hasil sub kriteria untuk masing-masing kriteria.

Dari hasil rangking perkalian bobot dan nilai kinerja, diperoleh sub kriteria sebagai berikut :

Tabel 3. Sub Kriteria Utama Penyusun Kriteria Pelabuhan Impor Produk Hortikultura

Kriteria	Sub Kriteria Utama				
Keamanan, Ketahanan, dan Pelayanan Pelabuhan	Keamanan	Kualitas pelayanan kepabeanan	Ketahanan nasional	Kualitas pelayanan pengkarantinaan	Pelayanan kepelabuhanan 24 jam
Sumber daya Manusia	Ketersediaan sumber daya manusia di bidang teknis pengoperasian pelabuhan	Ketersediaan sumber daya manusia di bidang kepabeanan	Ketersediaan sumber daya manusia di bidang pelayaran	Ketersediaan sumber daya manusia di bidang karantina	
Fasilitas Pelabuhan Laut	Dermaga	Terminal peti kemas	Fasilitas pemadaman kebakaran	Kepabeanan	Areal pengembangan pelabuhan
Proteksi terhadap Produk Lokal	Jarak terhadap sentra produksi hortikultura	Jarak terhadap sentra industri			
Wilayah Perairan untuk Pelabuhan Laut	Alur pelayaran	Perairan tempat labuh	Kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal	Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang	Perairan tempat alih muat kapal

Sumber: Hasil survei lapangan (2012), diolah

Hasil Penilaian Pelabuhan sebagai Pintu Masuk Impor Produk Hortikultura

Dari hasil perhitungan yang dilakukan terhadap kriteria dan sub kriteria, pada masing-masing pelabuhan yang disurvei pada umumnya belum memenuhi syarat untuk dijadikan pintu masuk pelabuhan produk-produk hortikultura. Kriteria yang masih perlu mendapatkan perbaikan adalah kriteria

fasilitas pelabuhan laut, kriteria proteksi terhadap produk lokal dan kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut, dimana dari hasil perbandingan nilainya masih berada di bawah standar. Nilai standar yang digunakan sebagai pembanding adalah nilai yang diperoleh dari hasil survei di Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini disebabkan selama ini Tanjung Priok adalah pintu masuk utama impor hortikultura Indonesia.

Tabel 4. Hasil Penilaian Kriteria pada Pelabuhan Survei

Kriteria Utama	Bitung	Tanjung Perak	Belawan	Soekarno Hatta Makassar	Batu Ampar Batam	Standard
Keamanan, Ketahanan, dan Pelayanan Pelabuhan	0.65	0.60	0.62	0.62	0.65	0.64
Ketersediaan Sumberdaya Manusia	0.66	0.66	0.66	0.66	0.64	0.64
Fasilitas Pelabuhan Laut	0.49	0.56	0.55	0.56	0.42	0.59
Proteksi terhadap Produk Lokal	0.45	0.41	0.41	0.42	0.34	0.56
Wilayah Perairan untuk Pelabuhan Laut	0.50	0.52	0.51	0.52	0.46	0.56
Total	2.76	2.75	2.76	2.79	2.52	2.99

Sumber: Hasil survei lapangan (2012), diolah

Pelabuhan Tanjung Perak selama ini telah menjadi pintu masuk pelabuhan impor hortikultura setelah pelabuhan Tanjung Priok. Namun hal itu tidak membuat fasilitas yang ada di Tanjung Perak sama dengan Tanjung Priok. Jika diperhatikan pada Tabel 4 terlihat bahwa terdapat kriteria yang masih belum

sesuai standar yaitu kriteria proteksi terhadap produk lokal, kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut, kriteria keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan, dan kriteria fasilitas pelabuhan laut. Selanjutnya perbaikan berikutnya yang harus dilakukan adalah perbaikan pada kriteria wilayah perairan

untuk pelabuhan laut, dengan perbaikan pada perairan untuk tempat berlabuh, perairan untuk kapal yang mengangkut bahan/barang berbahaya dan beracun (B3), perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang, serta perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal, perairan untuk tempat uji coba kapal, perairan tempat kapal mati dan perairan untuk keperluan darurat.

Perbaikan yang harus dilakukan pada kriteria keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan, adalah pelayanan kepelabuhanan 24 jam, pelayanan pelayaran, pelayanan kepabeuan, dan kualitas pelayanan pengkarantinaan.

Untuk kriteria fasilitas pelabuhan laut, perbaikan yang harus dilakukan adalah lapangan penumpukan lini 1, terminal ro-ro, fasilitas penampungan dan pengolahan limbah, fasilitas bunker, fasilitas pemadam kebakaran, fasilitas gedung untuk bahan/barang berbahaya dan beracun (B3), fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan sarana bantu navigasi pelayaran (SNBP), instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi, area pengembangan pelabuhan, kepabeuan, unit pelaksana teknis karantina, fasilitas tempat penyimpanan dan *cold storage* dan laboratorium pengujian karantina.

Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan utama di Jawa Timur untuk kegiatan ekspor dan impor memiliki sarana dan prasarana fasilitas pelabuhan cukup baik dan sangat

representative tetapi sudah sangat *overload*. Sehingga waktu tunggu untuk bongkar barang saat ini memerlukan waktu selama 6 hari karena cukup ramainya proses bongkar muat di pelabuhan tersebut. Jika pelabuhan Tanjung Perak ditetapkan sebagai salah satu pintu masuk impor khususnya untuk produk hortikultura, diperlukan pengembangan areal minimal untuk karantina dan *plug* untuk *reefer container* walaupun saat ini fasilitas *plug reefer container* cukup banyak.

Saat ini, pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak, diarahkan ke Madura. Selain Madura, pengembangan juga diarahkan ke Teluk Lamong dan Kali Miren Gresik. Rencana pengembangan tersebut harus ditunjang dengan pembuatan tol laut dan pengerukan kedalaman laut, dan jalur kereta api. Pengembangan pelabuhan saat ini ke arah Teluk Lamong dimana telah dilakukan penambahan 50 Ha dari 350 Ha yang direncanakan. Pengembangan ke arah Madura dilakukan oleh pihak swasta, namun terdapat hambatan yaitu mengenai pasokan listrik dan bagaimana mengatur sentra industri karena akan menimbulkan tambahan biaya jika memindahkan sentra industri yang sudah ada ke Madura dan adanya penolakan dari masyarakat Madura.

Pelabuhan alternatif selain Tanjung Perak di Jawa Timur adalah Pelabuhan Banyuwangi dan Pelabuhan Probolinggo. Pelabuhan Banyuwangi merupakan pelabuhan internasional tetapi

selama ini belum dimanfaatkan dengan baik. Untuk Pelabuhan Probolinggo, kedalamannya cukup sehingga dapat dijadikan sebagai pelabuhan impor tetapi sedimentasi di pelabuhan Probolinggo tinggi, harus memutar sehingga menambah biaya dan *interland* kurang mendukung walau sudah ada pembangunan dermaga tetapi pengoperasiannya belum diserahkan ke Pelindo. Sejak ditetapkan menjadi pelabuhan internasional pada tahun 2007, tidak ada muatan balik dari Probolinggo.

Dengan adanya penunjukan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai salah satu pelabuhan pintu masuk impor produk hortikultura, Gubernur Jawa Timur mengeluarkan peraturan Gubernur Jawa Timur No. 22 tahun 2012 tentang pengendalian impor produk hortikultura, dimana impor hortikultura ke Jawa Timur dapat dilakukan di luar masa panen petani di Jawa Timur dan jenis produk hortikultura yang diperbolehkan untuk diimpor adalah yang tidak dihasilkan oleh petani di Jawa Timur dan harus produk yang berkualitas atau hasil panen baru dari negara asal.

Terkait dengan adanya peraturan Gubernur tersebut, terdapat wacana bahwa buah dan sayur impor harus dibawa ke sentral agro untuk memudahkan pengawasan dan bahwa kebijakan mengenai impor buah dan sayur adalah melalui kuota dimana impor tidak boleh melebihi produksi buah lokal. Di samping itu bisa juga

melalui kebijakan bahwa buah impor yang dibongkar di Tanjung Perak tidak boleh untuk konsumsi di Jawa Timur, untuk pengawasannya bias memanfaatkan fasilitas jembatan timbang yang ada.

Seperti halnya pelabuhan Tanjung Perak, pelabuhan Belawan juga merupakan pintu masuk impor hortikultura selama ini. Dengan adanya pengalihan Tanjung Priok, beban pelabuhan Belawan pun meningkat. Kriteria yang memerlukan perbaikan pun sama dengan pelabuhan Tanjung Perak, yaitu kriteria proteksi terhadap produk lokal, wilayah perairan untuk pelabuhan laut, fasilitas pelabuhan laut, dan keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan. Nilai negatif terhadap kriteria proteksi produk lokal di pelabuhan Belawan Medan apabila dibandingkan dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya nilainya setara, sehingga untuk memproteksinya diperlukan peraturan khusus sebagaimana diterapkan di Jawa Timur. Hal ini diperlukan mengingat Propinsi Sumatera Utara merupakan sentra produksi hortikultura di Indonesia sebagaimana Propinsi Jawa Timur.

Pelabuhan Belawan di bawah PT Pelabuhan Indonesia I (Pelindo I) melayani bongkar muat untuk kegiatan perdagangan domestik maupun internasional. Untuk mengantisipasi perkembangan perdagangan internasional, Pelabuhan Belawan tidak dapat dikembangkan karena memiliki keterbatasan

ruang dan terjadi pendangkalan alur pelayaran. Pendangkalan yang terjadi disebabkan oleh letak pelabuhan yang berada di antara dua sungai sehingga terjadi sedimentasi di dasar laut. Rata-rata kedalaman laut di dermaga mencapai 9 meter, jauh dari kondisi ideal kedalaman pelabuhan internasional yang mencapai 12 meter. Pelindo I setiap tahun mengeluarkan biaya yang sangat besar untuk pengerukan laut. Akibatnya, operasional pelabuhan tidak dapat tercapai secara maksimal.

Di masa depan, Pemerintah Pusat dan Daerah serta Pelindo I berencana untuk mengembangkan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan internasional yang baru. Rencana pengembangan tersebut telah tertuang dalam *Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*. Kuala Tanjung memiliki letak yang sangat strategis dan kedalaman laut yang dimiliki telah secara alami terbentuk sehingga tidak membutuhkan biaya yang besar untuk pengerukan. Pelabuhan Kuala Tanjung diproyeksikan akan menjadi pelabuhan ekspor produk CPO dan akan terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus Semangke yang akan menjadi kluster industri pengolahan kelapa sawit di masa yang akan datang.

Pihak Balai Karantina Pertanian Belawan merasa siap untuk melaksanakan kebijakan impor produk Hortikultura tersebut. Keberadaan fasilitas dan

sumber daya manusia yang ada dirasakan cukup untuk mendukung aktifitas karantina tumbuhan. Fasilitas yang dimiliki oleh Balai Karantina Pertanian Belawan antara lain instalasi karantina pertanian, tempat penampungan kontainer sementara, tempat penahanan container, laboratorium, alat berat seperti *reach tracker*, *forklift* dan *trucking*. Sementara itu, jumlah sumber daya manusia yang ada saat ini berjumlah 155 orang. Sedangkan laboratorium yang tersedia yakni *Gas Chromatography Mass Spectrometry* untuk menguji residu pestisida, *High Performance Liquid Chromatography* untuk menguji residu pestisida dan carbamat, *Atomic Absorption Spectrophotometer* untuk menguji logam berat, *Flurometer* untuk menguji aflatoxin, dan Ruang Asam untuk preparasi bahan laboratorium.

Pelabuhan selanjutnya yang dijadikan sebagai pintu masuk impor hortikultura adalah pelabuhan Soekarno Hatta di Makassar, yang lokasinya di wilayah Indonesia bagian timur. Dari hasil perhitungan hasil survei diperoleh hasil bahwa hanya kriteria ketersediaan sumber daya manusia yang nilainya diatas standar, untuk empat kriteria yang lain masih dibawah standar dan memerlukan perbaikan. Fasilitas yang terdapat di pelabuhan Soekarno Hatta dirasakan para *stakeholder* sangat kurang, mengingat selama ini impor melalui pelabuhan Soekarno Hatta

Makassar hampir jarang terjadi. Impor yang ada adalah impor barang modal dan impor gandum.

Pada tahun 2012, terjadi impor bawang merah dan impor bawang putih, melalui Surabaya tetapi pemeriksaan bea cukai dan karantina di Makassar. Selama ini impor langsung yang melalui pelabuhan Soekarno Hatta Makassar adalah impor gandum, impor pupuk, dan besi baja. Impor banyak dilakukan melalui Jakarta dan Surabaya sehingga proses pemeriksaan dilakukan di Jakarta atau Surabaya. Hal ini dikarenakan jika langsung impor ke Makassar, biaya pengangkutan lebih mahal karena *container* kembali dari Makassar kosong dan tidak ada *direct shipment* ke Makassar. Eksportir dari luar negeri tidak mau pengiriman langsung ke Makassar. Di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar telah ada fasilitas gudang penyimpanan sementara, sudah ada *plug in* untuk *container refer* tetapi belum ada gudang limbah B3. Masalah listrik juga tidak terkendala karena telah ada *supply* yang cukup dari PLTU Supa dan ada genset.

Di Pelabuhan Sukarno Hatta Makassar belum ada instalasi karantina, selama ini pemeriksaan dilakukan di laboratorium di luar pelabuhan. Waktu pemeriksaan paling cepat 1 minggu karena ada sample untuk pengujian PSAT (pangan segar asal tumbuhan) yang harus diperiksa ke Jakarta. Disamping laboratorium Unit Pelayanan

Teknis Karantina Kementerian Pertanian, BPOM Makassar juga sudah bisa memeriksa tetapi importir lebih suka diperiksa di Jakarta sebagai pembanding.

Pengalihan pelabuhan bongkar dari Tanjung Priok Jakarta ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, mengakibatkan waktu bongkar bisa mencapai 15 hari sampai di Makassar. Di samping itu, selama ini jika melalui Jakarta jauh lebih cepat proses bongkarnya. Jika impor langsung ke Makassar, alurnya lebih cepat tetapi investasi di infrastruktur mahal. Upaya untuk melakukan *shipment direct call* ke Makassar sudah pernah coba dilakukan tetapi belum berhasil karena imbalan cargo atau muatan baliknya tidak banyak dan biaya logistik di Makassar mahal karena banyaknya retribusi. Untuk menggerakkan impor melalui pelabuhan Makassar diperlukan peran Kadin agar eksportir dan importir bisa bekerjasama untuk konsolidasi kargo.

Khusus untuk kriteria proteksi terhadap produk lokal di pelabuhan Soekarno Hatta Makasar apabila dibandingkan dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan pelabuhan Belawan Medan masih relatif lebih baik, sehingga belum perlu didukung dengan suatu Peraturan Gubernur tentang Pengendalian Produk Impor khususnya Hortikultura sebagaimana telah diterapkan di Jawa Timur. Di Sulawesi Selatan, cukup dilakukan penerapan pemeriksaan karantina yang benar-benar sesuai

aturan yang berlaku dan didukung oleh fasilitas laboratorium karantina yang sesuai standar.

Dua pelabuhan lainnya yang disurvei bukan merupakan pelabuhan yang ditentukan sebagai pintu masuk impor hortikultura pada awalnya, namun kemudian pelabuhan Batu Ampar Batam ditetapkan sebagai salah satu pelabuhan impor hortikultura. Untuk pelabuhan Batu Ampar, kriteria yang telah memenuhi standar adalah kriteria ketersediaan sumber daya manusia dan keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan. Apabila pelabuhan Batu Ampar Batam akan dijadikan pintu masuk impor produk hortikultura maka diperlukan beberapa perbaikan. Perbaikan yang perlu dilakukan adalah pada kriteria proteksi terhadap produk lokal, fasilitas pelabuhan laut, dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut, mengingat selama ini pelabuhan ini tidak banyak digunakan untuk aktifitas ekspor impor khususnya untuk produk pangan segar.

Proteksi terhadap produk lokal di pelabuhan Batu Ampar Batam apabila dibandingkan dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Belawan Medan nilainya jauh lebih rendah, sehingga untuk memproteksinya diperlukan peraturan khusus. Hal ini diperlukan mengingat Batam merupakan jalur transportasi yang paling mudah untuk pendistribusian produk-produk horti-

kultura tersebut ke seluruh nusantara sehingga dapat mengganggu daya saing produk lokal hampir di seluruh sentra produksi di Indonesia.

Oleh karena itu, dari hasil penelitian pelabuhan Batu Ampar Batam kurang disarankan sebagai pintu masuk pelabuhan khususnya untuk produk hortikultura. Diperlukan aturan yang lebih ketat untuk impor produk hortikultura melalui Batam, misalnya impor hanya diperkenankan untuk memenuhi kebutuhan konsumsi di Batam saja secara terbatas, tidak diperkenankan untuk didistribusikan ke wilayah lain di luar Batam tanpa persyaratan khusus. Persyaratan khusus antara lain adalah bahwa impor produk-produk hortikultura melalui Batam wajib memperhatikan aspek-aspek keamanan pangan produk hortikultura dengan menerapkan SNI Wajib tentang Batas Maksimum Residu (BMR/MRL) khusus di wilayah Batam, ketersediaan produk di dalam negeri (harus ada rekomendasi kapan dan jumlah impor melalui Batam), penetapan sasaran konsumsinya dari produk-produk yang diimpor dari Batam, harus memperhatikan persyaratan kemasan dan pelabelan, menerapkan standar mutu SNI wajib khusus di wilayah Batam dan ketentuan keamanan dan perlindungan terhadap kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, dan lingkungan.

Pelabuhan Bitung terletak di provinsi Sulawesi Utara, dimana komoditi yang banyak diimpor oleh provinsi Sulawesi Utara adalah Jeruk, Apel, Sayuran dalam hal ini Wortel. Disamping mengimpor, Sulawesi Utara juga merupakan sentra produksi untuk sayuran serta buah dan saat ini tengah dikembangkan produksi kentang dan wortel organik agar dapat bersaing dengan produk sejenis dari luar negeri. Selama ini produk sayuran yang diproduksi dari Sulut telah dikirim ke Papua dan Maluku. Produk ekspor utama dari Sulawesi Utara adalah produk perikanan dalam hal ini ikan beku, ikan kaleng, kelapa sawit, dan turunannya, minyak tepung kopra, bungkil kopra, serta rumah kayu.

Pada pelabuhan Bitung, kriteria ketersediaan SDM dan keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan sudah memenuhi standar. Perbaikan yang perlu dilakukan adalah pada kriteria proteksi terhadap produk lokal, fasilitas pelabuhan laut, dan wilayah perairan untuk pelabuhan laut. Nilai proteksi terhadap produk lokal di pelabuhan Bitung Manado apabila dibandingkan dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya lebih tinggi, sehingga belum perlu didukung oleh suatu Peraturan Gubernur tentang Pengendalian Produk Impor sebagaimana yang telah diterapkan di Jawa Timur. Di Sulawesi Utara, cukup dilakukan penerapan pemeriksaan

karantina yang benar-benar sesuai aturan yang berlaku dan didukung oleh fasilitas laboratorium karantina yang sesuai standar. Saat ini, Dinas Pertanian dan Peternakan Sulut telah memiliki laboratorium untuk pemeriksaan residu dan pestisida. Badan Karantina Bitung juga telah memiliki laboratorium untuk pemeriksaan buah dan sayuran impor, tetapi sumber daya manusia sedang dalam masa training. BPOM Sulut juga telah memiliki laboratorium yang terakreditasi KAN yang dapat memeriksa pestisida, logam berat, flatoksin namun untuk pemeriksaan flatoksin, masih menunggu pengadaan alat.

Sesuai UU Pelayaran, dengan menganut asas *cabotage*, hanya pelabuhan tertentu yang dapat sebagai pelabuhan impor. Untuk mengembangkan pelayaran nasional, untuk pelayaran antar pulau harus menggunakan armada nasional. Berdasarkan asas tersebut pelabuhan yang melayani rute internasional, salah satu yang telah ditetapkan adalah pelabuhan Bitung. Berdasarkan *master plan*, pengembangan pelabuhan Bitung, panjang dermaga Bitung akan mencapai 2000 m. Saat ini panjang dermaga Bitung 350 m yang dapat menampung 2 kapal, dan sedang dilakukan perluasan dermaga sehingga dapat menampung 3 kapal. Panjang dermaga untuk konvensional (*multi purpose*) sepanjang 800 m. Di Bitung sudah ada fasilitas *plug in* untuk

reefer container. Secara keseluruhan, kemampuan pelabuhan Bitung untuk bongkar muat selama ini cukup bagus. Permasalahan yang ada saat ini adalah jalanan yang macet dari Bitung ke Manado dan pasokan listrik.

Baik pelaku usaha maupun instansi pemerintah dan swasta setuju jika Bitung dijadikan sebagai pintu masuk impor baik untuk produk industri maupun hortikultura. Hal ini dikarenakan posisi Bitung yang strategis dalam arus lalu lintas kapal, prasarana fisik dan non fisik yang siap. Jika masih ada kekurangan fasilitas, dapat dikembangkan sejalan dengan berkembangnya arus barang yang masuk dan ke luar Bitung.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI KEBIJAKAN

Kriteria utama dari pelabuhan yang dapat dijadikan pintu masuk impor produk hortikultura adalah (1) kriteria keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan, (2) kriteria ketersediaan sumber daya manusia, (3) kriteria fasilitas pelabuhan laut, (4) kriteria proteksi terhadap produk lokal, dan (5) kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut. Hasil penentuan kriteria pelabuhan tersebut dapat dijadikan rujukan kriteria bagi pengambil keputusan untuk menentukan pelabuhan yang akan ditetapkan sebagai pintu masuk impor produk hortikultura.

Dari hasil penilaian survei, secara umum pelabuhan-pelabuhan tersebut telah memenuhi standar (dibandingkan dengan pelabuhan Tanjung Priok) pada kriteria prioritas pertama (keamanan, ketahanan, dan pelayanan pelabuhan) dan kriteria prioritas kedua (ketersediaan sumber daya manusia). Hal ini karena telah sesuai dengan standar yang terdapat di pelabuhan Tanjung Priok. Di lain pihak pada kriteria lainnya yaitu kriteria fasilitas pelabuhan laut; kriteria proteksi terhadap produk lokal dan kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut secara umum pelabuhan-pelabuhan tersebut belum memenuhi standar, hal ini karena berada di bawah standar Pelabuhan Tanjung Priok sebagaimana tersaji pada Tabel 4.

Apabila pelabuhan-pelabuhan sampel (Batu Ampar Batam, Belawan Medan, Tanjung Perak Surabaya, Sukarno Hatta Makassar, dan Bitung Manado) akan dijadikan pintu masuk produk-produk hortikultura, yang harus diperbaiki untuk pelabuhan Tanjung Perak dan Belawan serta pelabuhan Soekarno Hatta Makassar adalah perbaikan pada kriteria keamanan, ketahanan dan pelayanan pelabuhan, dan kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut. Sedangkan untuk pelabuhan Bitung dan pelabuhan Batu Ampar Batam, perbaikan yang perlu dilakukan adalah perbaikan pada kriteria fasilitas pelabuhan laut dan kriteria wilayah perairan untuk pelabuhan laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Badri. S. (2012). Asesmen Kualitas Pelayanan Berdasarkan Ekspektasi Pelanggan Dengan Teknik Pembobotan Eckenrode (Studi Kasus PLN UPJ-PEDAN). Klaten: Universitas Widya Dharma. Diunduh Tanggal 19 Februari 2014 dari <http://journal.unwidha.ac.id/index.php/penerlitian/article/view/209>.
- Bossche. M., et al. (2012). India port Sector Policy Review, Study Policy papers, case study and capita selecta draft report. Rotterdam : World Bank. Diunduh tanggal 19 februari 2014 dari [http://www.cris.org.in/NTDPCWEB/Home/World%20Bank%20Papers%20on%20Port%20Sector%20by%20Marten%20van%20den%20Bossche submitte d%20to%20the%20Govt%20on%20Aug%209,2012.pdf](http://www.cris.org.in/NTDPCWEB/Home/World%20Bank%20Papers%20on%20Port%20Sector%20by%20Marten%20van%20den%20Bossche%20submitte d%20to%20the%20Govt%20on%20Aug%209,2012.pdf).
- Kementerian Keuangan. (2012). *Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI)*. Jakarta: Kementerian Keuangan.
- Danandjojo. I. (2011). Analisis Pemilihan Pelabuhan Yang Terbuka untuk Perdagangan Luar Negeri di Indonesia Bagi Komoditas Minyak dan Gas Bumi. *Jurnal Laut Kementerian Perhubungan*, Vol. 13 No. 3. Diunduh Tanggal 10 Maret 2014 dari <http://jurnal.litbangdanpustakadephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/82/73>.
- Hutagalung. (2013). Permasalahan pada Pelabuhan Tanjung Priok. Diunduh tanggal 16 Juli 2013 dari <http://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=http%3A%2F%2Frepository.binus.ac.id%2Fcontent%2Fs0402%2Fs040278311.pdf&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCUQFjAA&url=http%3A%2F%2Frepository.binus.ac.id%2Fcontent%2Fs0402%2Fs040278311.pdf&ei=xxr2UfKqJ86Trqf4s4GoDA&usq=AFQjCNE1nruN6q3IJRUVEYL1MFaXxrn7Ag&bvm=bv.49784469,d.bmk>
- Kementerian Perhubungan. (1996). *Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 Tentang Kepelabuhanan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perdagangan (2012). *Press Release Kementerian Perdagangan Februari 2012*. Jakarta: Kementerian Perdagangan.
- Kementerian Perhubungan. (2013). Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok. Diunduh tanggal 16 Juli 2013 dari www.dephub.go.id/files/media/file/25%20pelabuhan/tanjung20priok.pdf
- Ma'arif, M.S. dan H. Tanjung. (2003). *Manajemen Operasi*. Jakarta: PT Grasindo.
- Pardo. G. I (2010). The Challenge of Implementing Domestic trade Policy Measures : The Columbia ports of Entry Case. ICTSD Information Note No. 3. Diunduh tanggal 19 Februari 2014 dari http://ictsd.org/downloads/2010/10/case_brief_colombia-ports_v5-1.pdf.
- PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). (2011). *Annual Report : Energizing Trade. Energizing Indonesia*. Jakarta: PT. Pelabuhan Indonesia II.
- Pusat Data dan Informasi Kementerian Perdagangan (Pusdatin). (2012). *Data Impor periode 2007 – 2011*. Jakarta: Pusat Data dan Informasi Perdagangan.
- Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri BPPKP Kementerian Perdagangan. (2012). *Kajian Kebijakan Penentuan Pelabuhan Tertentu Sebagai Pintu Masuk Impor Produk Tertentu*. Jakarta: Kementerian Perdagangan.
- Suprihatini. R., et al. (2004a). Selera Pasar Teh Rusia Terhadap Teh Hitam Orthodox Curah. *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian dan Agribisnis SOCA*, Volume 4 No. 2. Bali: Universitas Udayana. Diunduh tanggal 19 Februari 2014 dari <http://ojs.unud.ac.id/index.php/soca/article/viewFile/4054/3043>.

- Suprihatini. R. (2004b). Perkembangan dan Pemilihan Prioritas Jenis Industri Hilir Teh Indonesia. *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian dan Agribisnis SOCA*, Volume 4 No. 3. Bali: Universitas Udayana. Diunduh tanggal 19 Februari 2014 dari <http://jurnal.pdii.lipi.go.id/index.php/search.html?act=tampil&id=3831&idc=35>.
- Suyono. (2005). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM Jakarta.
- Winardi. W. (2013). *Dampak Pembatasan Impor Hortikultura Terhadap Aktivitas Perekonomian, Tingkat Harga dan Kesejahteraan*. Jakarta : Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan. Diunduh tanggal 10 Maret 2014 dari <http://www.bi.go.id/id/publikasi/jurnal-ekonomi/Documents/WisnuWinardi.pdf>
- The Office of Law Enforcement of USA. (2013). US FISH and Wildlife Regulation. Diunduh tanggal 6 Maret 2014 dari <http://www.fws.gov/le/commercial-wildlife-shipment.html>.

