SIARAN
PERS

Performa Pelabuhan di Indonesia: Data Bank Dunia VS UNCTAD

Admin -- 24 July 2023

Jakarta, 18 Juli 2023 - Indonesia saat ini tengah membangun digitalisasi di sektor logistik, seperti implementasi *National Logistic Ecosystem* (NLE) dan penerapan Inaportnet yang berperan dalam mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi terkait atau pemangku kepentingan di pelabuhan. Pemerintah juga memberlakukan *Indonesia National Single Window (INSW),* sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya penyampaian data dan informasi secara tunggal *(single submission of data and information).*

Capaian Aksi Reformasi Tata Kelola Pelabuhan mulai dari Tahun 2021 sampai dengan saat ini, antara lain:

a. Aksi Reformasi Tata Kelola Pelabuhan melakukan koordinasi dengan 18 Kementerian Lembaga dan 46 Pemerintah Daerah

b. 14 Pelabuhan telah menerapkan fitur digitalisasi *National Logistics Ecosystem.*

c. Digitalisasi Layanan Satu Pintu melalui Indonesia Nasional *Single Window* untuk layanan kapal dan layanan barang

d. Penerapan Pemeriksaan Bersama antara Bea Cukai dan Karantina (efisiensi *cost* 50%)

e. Pemangkasan gerakan barang untuk di Pelabuhan Laut dari 11 gerakan menjadi 3 gerakan (efisiensi cost 60%), untuk Pelabuhan Udara dari 7 gerakan menjadi 3 gerakan (efisiensi cost 40%).

f. Pembenahan tata kelola TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat), diberlakukannya regulasi sesuai dengan peraturan perundangan-undangan, semua diatur mulai dari kualifikasi pekerja, kebutuhan pekerja dan implementasi sistem monitoring TKBM.

g. Telah dilakukan pemangkasan birokrasi layanan di pelabuhan, mulai dari struktur, regulasi dan penggabungan kelembagaan, mulai dari KSOP Pelabuhan Utama dan Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan.

h. 149 Pelabuhan telah menerapkan sistem digitalisasi layanan kapal (Inaportnet).

i. Layanan truk telah melakukan penerapan STID *(Sistem Truck Identification Data)* untuk penertiban transportasi baik yang masuk dan keluar area pelabuhan, ke depan diberlakukan *return cargo*, di mana truk keluar dan masuk pelabuhan membawa barang (efisiensi *cost* 50%).

j. Penerapan manifest domestik sebagai bentuk pengawasan pemerinah dalam jalur pelayaran kargo domestik (antar area), hal ini dilakukan sebagai bentuk pencegahan penyelundupan pada pelayaran domestik.

k. Penerapan sistem pengawasan melalui Kanal Jaga Pelabuhan sebagai bentuk upaya pemerintah mengajak seluruh masyrakat dapat mengawasi layanan publik pemerintah di sektor pelabuhan.

Berdasarkan data dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) yang rilis pada bulan September 2022, Indonesia masuk 20 besar dalam *port performance*. UNCTAD adalah badan PBB yang menangani isu perdagangan, investasi, dan pembangunan yang beranggotakan 191 negara dan bermarkas di Jenewa, Swiss. Masuknya pelabuhan di Indonesia dalam 20 besar dunia berdasar data dari rata-rata pergerakan kapal kontainer dari 1.000 GT ke atas pada semester pertama tahun 2022. Indonesia berada di peringkat 12 di atas negara Kanada, Australia, Rusia, Amerika Serikat, Jerman, Yunani, Prancis dan Itali. Rata-rata pergerakan di pelabuhan di dunia mencapai 20,1 *hours in port* sedangkan Indonesia mencapai 24,9 *hours in port*. Capaian rata-rata dari *turnaround time* untuk kapal kontainer naik sebesar 13,7% dibandingkan dari tahun 2020 dan 2021.

Artinya, digitalisasi telah memberikan dampak pada waktu dan biaya layanan di kawasan pelabuhan di mana merupakan hasil kolaborasi 18 Kementerian/ Lembaga, Pemerintah Daerah dan Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK). Salah satu inisiatif transformasi yang telah dilakukan pada aspek kepelabuhanan telah terlaksana di Pelindo melalui standarisasi dan digitalisasi pelabuhan yang pada akhirnya berhasil menurunkan *port stay* dan *cargo stay*.

Sayangnya, kerja keras seluruh *stakeholder* pelabuhan dinilai beda oleh *World Bank*. Dari hasil rilis *Logistics Performance Index* (LPI) 2023, Indonesia justru anjlok 17 peringkat dari peringkat 46 (2018) menjadi peringkat 63 (2023), dengan penurunan skor dari 3,15 menjadi 3,0. Adapun LPI ini, sesuai dengan keterangan *World Bank*, merupakan indeks yang didasari oleh hasil survey terhadap persepsi dari para pelaku logistik di dunia.

Untuk itu, Stranas PK diharapkan dapat menjadi fasilitator terkait hasil rilis dari *World Bank* terkait LPI dengan melakukan diskusi dengan Bank Dunia selaku penerbit hasil LPI, serta pihak pemerintah dan para *stakeholder logistic* di pelabuhan untuk bersama-sama berdiskusi terkait peringkat LPI Indonesia yang turun dari peringkat 46 menjadi 63 di tahun 2023. Selain itu, dengan adanya diskusi ini maka diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan perbaikan bagi ekosistem logistik di Indonesia untuk menjadi lebih baik ke depannya.

Stranas PK diberi mandat oleh Peraturan Presiden Nomor 54/2018 yang memuat fokus dan sasaran sehingga pencegahan korupsi dapat dilaksanakan dengan lebih terfokus, terukur dan berdampak langsung. Upaya pencegahan korupsi yang dilakukan oleh Stranas PK memiliki 3 fokus utama yaitu Perizinan dan Tata Niaga, Keuangan Negara serta Penegakan Hukum dan Reformasi Birokrasi dengan 15 aksi yang telah dilaksanakan dalam periode tahun 2023-2024. Untuk fokus aksi 3 yaitu penegakan hukum dan reformasi birokrasi, di dalamnya terdapat aksi reformasi tata kelola pelabuhan, di mana di dalam aksi reformasi tata kelola pelabuhan erat kaitannya dengan ekosistem logistik di pelabuhan laut maupun pelabuhan udara.