

STRATEGI KEBIJAKAN PENATAAN TARIF JASA KEPELABUHANAN UNTUK MENEKAN BIAYA LOGISTIK DI PELABUHAN

Oleh

Dominikus Paget M. Nababan

Biro Perencanaan, Kementerian Perhubungan

Email: dominik.nab2506@gmail.com

Article History:

Received: 19-06-2026

Revised: 18-07-2027

Accepted: 22-07-2026

Keywords:

Biaya Logistik; Tarif;
Jasa Kepelabuhanan;
Pelabuhan

Abstract: Indonesia merupakan negara kepulauan dimana titik pengiriman barang dilakukan sebagian besar melalui laut. Biaya pengiriman ini merupakan tantangan terbesar yang dapat mempengaruhi biaya logistik. Sebagaimana diketahui bahwa salah satu biaya pendukung adalah biaya pengiriman yang merupakan jasa kepelabuhanan. Indonesia memiliki banyak pelabuhan baik internasional maupun domestik dengan karakteristik pelabuhan yang berbeda-beda sehingga mengakibatkan jenis pungutan tarif yang berbeda-beda juga. Tarif jasa kepelabuhanan merupakan salah satu komponen yang terdapat di dalam rantai biaya logistik. Biaya logistik merupakan setiap pengeluaran yang timbul yang dimulai dari pengiriman barang sampai dengan penyimpanan barang dari titik asal hingga sampai ke konsumen terakhir. Berdasarkan hal tersebut makalah ini bertujuan untuk menyusun rekomendasi kebijakan yang dapat diterapkan oleh pemerintah dan pihak pemangku kepentingan guna mendukung penerapan tarif jasa kepelabuhanan yang tepat yang diharapkan dapat menurunkan biaya logistik khususnya dalam policy paper ini pada jasa kepelabuhanan.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia dimana terdiri dari 17.000 pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, wilayah laut merupakan wilayah yang sangat strategis khususnya bagi perdagangan dunia maupun domestik.

Sebagaimana telah ditetapkan pada tanggal 19 Mei 1998 dalam Sidang ke-69 Komisi Keselamatan Pelayaran (*Maritime Safety Committee/MSC*), Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*) telah menyetujui usul Pemerintah Indonesia tentang 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dimana ALKI Perairan Indonesia sangat strategis dan penting bagi pelayaran internasional.

Perairan Indonesia yang luas perlu juga didukung dengan infrastruktur pelabuhan yang baik. Berdasarkan data yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan, Indonesia pada tahun 2024 telah memiliki pelabuhan sebanyak 1.407 pelabuhan. Secara teknis definisi

pelabuhan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 95 tahun 2015, pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 57 tahun 2020 dijelaskan bahwa terdapat 4 hierarki pelabuhan yaitu Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, Pelabuhan Pengumpan Regional dan Pelabuhan Pengumpan Lokal. Didalam hierarki pelabuhan tersebut yang menjadi tugas dan fungsi Pemerintah Pusat dalam pengelolaan pelabuhan yaitu Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul sedangkan 2 pelabuhan lainnya dikelola oleh Pemerintah Daerah.

Pembangunan pelabuhan bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi untuk terselenggaranya perdagangan domestik maupun internasional melalui penyelenggaraan konektivitas antarpulau. Pelabuhan merupakan pintu gerbang arus barang dan penumpang serta saat ini dapat digunakan untuk mendukung pusat pengembangan industri dan lapangan kerja di wilayah pesisir.

Dalam dunia logistik, pelabuhan memiliki manfaat sebagai pusat distribusi barang atau logistik dimana terjadi kegiatan bongkar-muat komoditas untuk penyelenggaraan ekspor dan impor barang. Pelabuhan dan biaya logistik memiliki hubungan yang sangat krusial dimana jika terjadinya inefisiensi dalam kegiatan pelabuhan maka akan mempengaruhi besarnya biaya logistik suatu barang.

Sektor logistik juga memiliki peranan yang penting dalam meningkatkan perekonomian suatu negara. Tingginya biaya logistik di Indonesia masih menjadi permasalahan utama yang berdampak pada daya saing ekonomi, di mana biaya logistik nasional mencapai sekitar 24%-30% dari Produk Domestik Bruto (PDB), lebih tinggi dibandingkan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara. Salah satu faktor yang mempengaruhi tingginya biaya logistik adalah kinerja dan efisiensi pelabuhan, termasuk pengaruh dari tinggi atau rendahnya tarif jasa kepelabuhanan.

Sesuai dengan UU Nomor 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Kementerian PPN/Bappenas sudah terbit Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2025-2045 dimana disebutkan visi Indonesia Emas pada tahun 2045 yakni menjadi "Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan". Terdapat 8 Misi atau Agenda Pembangunan (Asta Cita), salah satunya adalah Transformasi Ekonomi Indonesia. Dalam misi tersebut, salah satu arah atau tujuan yang hendak dicapai adalah terwujudnya perekonomian Indonesia yang terintegrasi secara domestik dan global, sehingga dapat meningkat daya saing Indonesia dengan negara lain. Adapun indikator yang dapat menjadi tolak ukur salah satunya melalui pengaturan biaya logistik. Menurut Badan Pusat Statistik, biaya logistik nasional merupakan salah satu pengukuran biaya logistik makro yang digunakan untuk mengukur seberapa efisien kinerja logistik suatu negara dalam menghasilkan nilai tambah selama periode tertentu. Penghitungan biaya logistik nasional yang digunakan sebagai salah satu indikator utama RPJPN 2025-2045 menggunakan metode penghitungan berbasis tabel input-output yang diinisiasi oleh kajian yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Bank Dunia pada tahun 2022.

Tarif pelabuhan merupakan besaran harga yang dikenakan atas jasa layanan yang diberikan oleh pengelola pelabuhan, baik terhadap kapal maupun terhadap barang (muatan). Penetapan tarif ini harus mempertimbangkan keseimbangan antara biaya operasional, kualitas pelayanan, serta daya saing pelabuhan itu sendiri. Namun, dalam praktiknya, tarif pelabuhan sering kali belum mencerminkan efisiensi pelayanan, sehingga berdampak pada meningkatnya biaya logistik secara keseluruhan.

Tarif pelayanan kegiatan perusahaan di Pelabuhan terdiri atas jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan dan jenis tarif pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 72 tahun 2017 disebutkan bahwa tarif jasa kepelabuhanan terdiri atas tarif pelayanan jasa kapal, barang dan penumpang yang di dalamnya terbagi lagi menjadi berbagai macam jenis layanan. Sebagaimana diketahui, salah satu pelayanan utama di pelabuhan yaitu pelayanan bongkar muat barang dimana berdasarkan penelitian menunjukkan bahwa biaya nonteknis seperti tenaga kerja bongkar muat dan pengamanan kontainer dapat mencapai lebih dari 20% dari total biaya logistik di pelabuhan, yang secara signifikan mempengaruhi efisiensi pelayanan di pelabuhan.

Permasalahan lainnya yang berkaitan dengan tarif pelabuhan adalah penerapan tarif progresif yang bertujuan untuk menekan *dwelling time* atau lamanya waktu kontainer berada di pelabuhan. *Dwelling time* yang tinggi menyebabkan penumpukan barang dan meningkatkan biaya penyimpanan, sehingga memperburuk kinerja logistik secara keseluruhan. Oleh karena itu, kebijakan tarif progresif diterapkan untuk mendorong percepatan arus barang dan meningkatkan efisiensi pelabuhan.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa biaya logistik dan tarif pelabuhan memiliki hubungan yang erat dalam menentukan efisiensi sistem logistik nasional. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang komprehensif terhadap struktur biaya dan kebijakan tarif pelabuhan guna meningkatkan kinerja logistik, menekan biaya distribusi, serta meningkatkan daya saing ekonomi nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Pelabuhan di Indonesia memiliki dampak yang penting untuk mendukung perekonomian nasional mengingat pelabuhan merupakan pintu masuk perdagangan baik domestik maupun internasional. Tiap pelabuhan pasti memiliki fasilitas dan infrastruktur yang berbeda yang seringkali disesuaikan berdasarkan kebutuhan suatu lokasi pembangunan pelabuhan tersebut. Sebagai contoh untuk pelabuhan di wilayah Tanjung Perak akan memiliki fasilitas dan infrastruktur yang lebih banyak dibandingkan pelabuhan di wilayah Pulau Pisau. Pelabuhan Tanjung Perak merupakan pintu masuk utama di wilayah Jawa Timur Indonesia.

Menurut jurnal yang diterbitkan oleh Wihana Kirana Jaya, dkk disebutkan bahwa Pelabuhan di Indonesia dipandang sebagai sistem, *community system* dan sekaligus ekosistem dimana sistem dan tata kelola pelabuhan melibatkan berbagai lembaga pemerintah dan pemangku kepentingan yang berperan dalam perencanaan, pengelolaan, dan pengawasan operasional pelabuhan. Peran pemangku kepentingan dalam pengelolaan pelabuhan komersial sangat beragam. Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk membentuk kebijakan dan regulasi sementara operator pelabuhan memiliki fungsi untuk melakukan pengelolaan pelabuhan seperti pembangunan pelabuhan, pemberian layanan kepada

pengguna jasa pelabuhan dan menyampaikan laporan kinerja pelabuhan kepada pemerintah. Pengguna Jasa Pelabuhan dapat terbagi menjadi Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Logistik dan Pengusaha. 3 (tiga) pihak terkait tersebut merupakan sinergitas yang penting untuk melihat efektivitas pengelolaan pelabuhan di Indonesia.

Sebagaimana diketahui bahwa pengoperasian pelabuhan membutuhkan biaya dalam pengelolaan layanannya. Menurut Jurnal yang ditulis oleh Vely Sia, disebutkan biaya merupakan jumlah uang yang dikeluarkan perusahaan untuk menghasilkan produk atau jasa. Pengklasifikasian biaya terdiri atas 4 (empat) klasifikasi, yaitu biaya berdasarkan fungsi sebagai contoh biaya yang digunakan untuk produksi yaitu biaya tenaga kerja, biaya berdasarkan volume produksi yaitu merupakan biaya variabel dimana biaya tersebut akan dipengaruhi oleh volume jumlah produksi, biaya berdasarkan objek yang dibiayai yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung dan biaya berdasarkan pembebanan periode akuntansi yaitu pengeluaran modal untuk aktiva tetap.

Operator Pelabuhan di Indonesia disebut juga sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP). BUP dalam menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan harus terlebih dahulu memperhatikan biaya-biaya produksi untuk dapat mempertahankan kelangsungan usahanya. Namun biaya tersebut tidak hanya memperhatikan jumlah biaya yang diusulkan namun perlu juga memperhatikan besaran kemampuan membayar pengguna jasa pelabuhan. Biaya yang disusun oleh BUP pada umumnya juga memperhitungkan besaran margin sehingga ketika dijumlahkan akan menghasilkan harga jual. Harga jual yang ditawarkan oleh BUP harus tepat kepada pengguna jasa agar tidak terlalu tinggi agar konsumen akan berfikir dan beralih kepada BUP lain atau lewat Pelabuhan lain.

Adapun teknik analisis data yang digunakan menggunakan analisis efektifitas menurut William N. Dunn. Menurut Dunn (2003:430) disampaikan bahwa beberapa variabel dapat dijadikan alat untuk melihat efektivitas kebijakan dengan menggabungkan macam-macam model, yaitu :

1. Efisiensi

Untuk mencapai tujuan yang efektif diperlukan pengelolaan sumber daya yang terukur. Untuk memastikan sumber daya yang digunakan optimal maka setiap hal memerlukan efisiensi. Menurut Dunn efisiensi merupakan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas. Efisiensi ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya minimal dinamakan efisien.

2. Kecukupan

Kecukupan merupakan suatu tingkat efektivitas yang dapat memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan dan jika dihubungkan dapat berkontribusi untuk menyelesaikan masalah yang terjadi. Terdapat 4 tipe masalah yaitu :

- a. Masalah Tipe I meliputi biaya tetap dan efektivitas yang berubah dari kebijakan yang bertujuan untuk memaksimalkan efektivitas pada batas sumber daya yang tersedia;
- b. Masalah Tipe II yang menyangkut efektivitas yang sama dan biaya yang berubah dari kebijakan yang bertujuan untuk meminimalkan biaya;
- c. Masalah Tipe III merupakan masalah yang menyangkut biaya dan efektivitas yang berubah dari kebijakan;
- d. Masalah Tipe IV mengandung biaya yang sama dan dikatakan sulit dipecahkan karena

satu-satunya alternatif kebijakan yang tersedia adalah tidak melakukan sesuatu.

3. Kesamaan (Equity)

Menurut Dunn kriteria kesamaan berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antar kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Kebijakan yang berorientasi pada kesamaan merupakan kebijakan yang mempunyai dampak secara adil didistribusikan.

4. Responsivitas

Responsivitas merupakan tanggapan dari suatu aktivitas. Menurut Dunn, responsiveness berkenaan dengan seberapa jauh kebijakan dapat memuaskan kebutuhan. Kriteria ini penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan) masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan.

5. Ketepatan merujuk pada nilai dari tujuan program. Ketepatan dapat diisi oleh indikator keberhasilan kebijakan lainnya.

Pada Tahun 2025, Presiden telah menetapkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dimana pada Prioritas Nasional 5 yaitu untuk mendukung keberhasilan proses pembangunan hilirisasi dan industri berbasis sumber daya alam dalam meningkatkan nilai tambah dalam negeri, Pemerintah menargetkan pada tahun 2025 biaya logistik sebesar 13,52% dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) dan pada tahun 2029 diharapkan dapat berkurang hingga mencapai 12,5% dari PDB. Untuk mencapai Sasaran Prioritas Nasional 5 itu perlu dilakukan serangkaian intervensi salah satunya melalui pengembangan konektivitas simpul transportasi multimoda untuk efisiensi logistik meliputi pembangunan dan pengembangan pelabuhan utama dan melakukan sinkronisasi serta harmonisasi kebijakan serta regulasi yang kondusif untuk meningkatkan kepastian berusaha melalui peningkatan investasi swasta prioritas sebagai pendorong transformasi ekonomi dan peningkatan investasi dalam infrastruktur konektivitas dan logistik.

Salah satu kebijakan yang diharapkan dapat mempengaruhi daya saing logistik yaitu penerapan struktur biaya untuk mendukung tarif jasa kepelabuhanan yang berdaya saing. Kementerian Perhubungan pada tahun 2017 telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan sebagai pengganti PM 6 Tahun 2013 untuk tentang yang sama. Kemudian diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 72 Tahun 2017. Dalam Peraturan tersebut telah dijelaskan juga bahwa pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/ atau pelayanan jasa kapal, penyediaan dan/ atau pelayanan jasa barang, dan penyediaan dan/ atau pelayanan jasa penumpang. Jenis dan Satuan tarif jasa kepelabuhanan akan dijelaskan lebih lanjut pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1. Jenis, Struktur dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
1	Jasa Kapal	
	a. jasa labuh;	GT per kunjungan Kapal
	b. jasa pemanduan;	GT per gerakan
	c. jasa penundaan;	GT per jam

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
	d. jasa tambat;	GT per jam
	e. jasa penggunaan alur pelayaran;	GT per sekali lewat atau ton/m ³ /box per kunjungan
	f. Jasa kepil	per gerakan
2	Jasa Barang	
	a. Jasa Barang Umum di Terminal Serbaguna (<i>Multipurpose Terminal</i>)	
	1) Jasa Dermaga	
	a) Barang Umum	per ton/m ³
	b) Petikemas	Per Box
	c) Hewan	Per Ekor
	d) Curah Cair/gas	per ton/m ³ ton/kilo liter/Millon Metric British Thermal Unit (MMBTU) / Million Standard Cubic Feet (MMSCF) untuk curah cair/gas
	e) Curah Kering	per ton/m ³
	f) Kendaraan	per unit/m ³
	2) Jasa Stevedoring	
	a) Barang Umum	per ton/m ³ per pelayanan
	b) Petikemas	Per Box per pelayanan
	c) Hewan	Per Ekor per pelayanan
	d) Curah Cair/gas	per ton/m ³ ton/kilo liter/Millon Metric British Thermal Unit (MMBTU) / Million Standard Cubic Feet (MMSCF) untuk curah cair/gas per pelayanan
	e) Curah Kering	per ton/m ³ per pelayanan
	f) Kendaraan	per unit/m ³ per pelayanan
	3) Jasa Cargodoring	
	a) Barang Umum	per ton/m ³ per pelayanan
	b) Petikemas	Per Box per pelayanan
	c) Hewan	Per Ekor per pelayanan
	d) Curah Cair/gas	per ton/m ³ ton/kilo liter/Millon Metric British Thermal Unit (MMBTU) / Million Standard Cubic Feet (MMSCF) untuk curah cair/gas per pelayanan
	e) Curah Kering	per ton/m ³ per pelayanan
	f) Kendaraan	per unit/m ³ per pelayanan
	4) Jasa monitoring/supervisi	per ton/m ³ /kegiatan per jam
	5) Jasa <i>Stripping/Stuffing</i>	
	a) Barang pecah (<i>breakbulk</i>) dan	per ton/m ³ per pelayanan

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
	curah kering	
	b) hewan	Per ekor per pelayanan
	c) kendaraan	per unit/m ³ per pelayanan
	d) peti kemas	Per box per pelayanan
	6) Jasa <i>receiving/delivery</i>	
	a) Barang Umum	per ton/m ³ per pelayanan
	b) Petikemas	Per Box per pelayanan
	c) Hewan	Per Ekor per pelayanan
	d) Curah Cair/gas	per ton/m ³ ton/kilo liter/Millon Metric British Thermal Unit (MMBTU) / Million Standard Cubic Feet (MMSCF) untuk curah cair/gas per pelayanan
	e) Curah Kering	per ton/m ³ per pelayanan
	f) Kendaraan	per unit/m ³ per pelayanan
	7) Jasa <i>cleaning/trimming/sweeping</i>	per ton/m ³ /kiloliter/unit per pelayanan
	b. Pelayanan Jasa Petikemas di Terminal Peti Kemas	
	1) Kegiatan Operasi Kapal	
	a) dermaga	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	b) <i>stevedoring</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	c) <i>haulage/trucking</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	d) <i>shifting</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	e) buka/tutup palka	Per unit per pelayanan
	f) <i>lift on/lift off</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	2) Kegiatan Operasi Lapangan	
	a) penumpukan	Per ton/m ³ /box/unit per hari
	b) <i>lift on/lift off</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	c) gerakan ekstra	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	d) relokasi	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	e) angsur	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	3) Kegiatan Operasi <i>Container Freight Station</i>	
	a) <i>Stripping/stuffing</i>	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	b) penumpukan	Per ton/m ³ /box/unit per hari
	c) penerimaan/penyerahan	Per ton/m ³ /box/unit per pelayanan
	c. Pelayanan Jasa Barang Curah Cair/Gas di Terminal Curah Cair/Gas	
	1) dermaga	Per ton/m ³ ton/kilo liter/Millon Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
		<i>Feet (MMSCF)</i>
	2) penumpukan	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> per hari
	3) <i>plugging/unplugging (flexible hose)</i>	Per kegiatan per kapal
	4) monitoring/supervisi	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> per kegiatan
	5) pipa	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> per jam
	6) pemanas	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> per jam
	7) pompa	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> per jam
	8) <i>cleaning</i>	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i> liter per kegiatan
	9) <i>trucking</i>	Per ton/m ³ ton/kilo liter/ <i>Million Metric British Thermal Unit (MMBTU)/Million Standard Cubic Feet (MMSCF)</i>
	d. Pelayanan Jasa Curah Kering di Terminal Curah Kering	
	1) dermaga	Per ton/m ³
	2) penumpukan	Per ton/m ³ per hari
	3) <i>conveyor/pipa/excavator/grab</i>	Per ton/m ³
	4) <i>plugging/unplugging</i>	Per kegiatan per pelayanan
	5) monitoring/supervisi	Per kegiatan per jam
	6) pompa	Per ton/m ³ ton per kegiatan per jam
	7) <i>ramp door/moveable bridge</i>	Per kegiatan
	8) <i>hooper</i>	Per ton/m ³
	9) <i>trimming</i>	Per kegiatan
	10) <i>bagging</i>	Per ton/karung

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
	11) <i>cleaning</i>	Per kegiatan
	12) <i>trucking</i>	Per ton/m ³ ton
	e. Pelayanan Jasa Kendaraan di Terminal Kendaraan (<i>car terminal</i>)	
	1) <i>dermaga</i>	Per ton/m ³ /unit
	2) <i>penumpukan</i>	Per ton/m ³ /unit per hari
	3) <i>flat bed on tire/alat bantu</i>	Per unit
	4) <i>stevedoring</i>	Per ton/m ³ /unit
	5) <i>perencanaan lapangan</i>	Per ton/m ³ /unit
	6) <i>monitoring/supervisi</i>	Per ton/m ³ /unit per jam per kegiatan
	7) <i>cleaning</i>	Per ton/m ³ /kegiatan
	8) <i>car wash</i>	Per unit
	9) <i>repair</i>	Per ton/m ³ /unit
	10) <i>teknologi informasi</i>	Per kilo karakter/unit
	11) <i>glossing</i>	Per unit
	12) <i>receiving/delivery</i>	Per ton/m ³ /unit
	13) <i>pas</i>	Per unit
	14) <i>painting</i>	Per unit
	15) <i>tug master</i>	Per kegiatan
	16) <i>labeling</i>	Per unit
	f. Pelayanan Jasa bongkar muat barang di Terminal Terapung	
	1) <i>Bongkar muat</i>	Per ton/m ³ , ton/kilo liter
	2) <i>Mooring master</i>	Per satuan waktu
	3) <i>Persewaan fender</i>	Per unit per kegiatan
	4) <i>hose</i>	Per unit per kegiatan
	5) <i>oil spill response</i>	Per unit per kegiatan
	6) <i>surveyor</i>	Unit per kegiatan
	7) <i>incident oil spill response</i>	Unit per kegiatan/waktu
	8) <i>ship chandler</i>	Per unit
	9) <i>penanganan limbah kapal</i>	Per ton/m ³ , ton/kilo liter
	10) <i>service boat</i>	Per kegiatan/gerakan/hari/penumpang
	11) <i>blending</i>	Per ton/m ³ , ton/kilo liter
	g. Pelayanan Jasa Peti Kemas di Terminal Daratan (<i>dry port</i>)	
	1) <i>Pelayanan operasi lapangan</i>	Per ton/m ³ /box/unit per kegiatan/jam/hari
	2) <i>Pelayanan pergudangan</i>	Per ton/m ³ /box/unit per kegiatan/hari
	3) <i>Pelayanan penerimaan/penyerahan</i>	Per ton/m ³ /box/unit per kegiatan

No	Jenis Jasa Kepelabuhanan	Satuan Layanan
	h. Pelayanan bongkar muat kendaraan dan barang secara <i>Ro-ro</i> (<i>Roll on-Roll off</i>) di Terminal RoRo	
	1) dermaga	Per ton/m ³ /unit
	2) penumpukan	Per ton/m ³ /unit per hari
	3) <i>stevedoring</i>	Per ton/m ³ /unit
	4) perencanaan lapangan	Per ton/m ³ /unit
	5) monitoring/supervisi	Per ton/m ³ /unit per jam per kegiatan
3	Pelayanan Jasa Penumpang	Per penumpang per pelayanan

Berikut merupakan contoh pelayanan jasa kepelabuhanan yaitu pelayanan pemanduan dan penundaan kapal yang dijelaskan melalui gambar berikut ini :



Gambar 1. Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal

Kegiatan pemanduan dan penundaan kapal merupakan layanan keselamatan pelayaran yang diberikan di wilayah perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa yang bertujuan untuk menjaga kelancaran berlalu lintas di perairan.

Tarif jasa pemanduan dikenakan pada kapal yang memasuki perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa yang dihitung berdasarkan tarif tetap dan tarif variabel. Tarif Jasa Penundaan merupakan tarif yang dikenakan atas pelayanan kapal tunda untuk membantu mendorong atau menarik kapal pada saat masuk atau keluar dari dermaga pada perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa.

Selain itu terdapat pelayanan bongkar muat barang pada Terminal Petikemas melalui gambar berikut :



Gambar 2. Pelayanan Bongkar Muat Petikemas

Pelayanan bongkar muat barang pada gambar di atas dilakukan di Terminal Petikemas Surabaya. Pelayanan bongkar muat barang dapat dilakukan pada pelayanan domestik dan internasional. Pengenaan tarif biasanya dikenakan pada jenis barang yang dilakukan pelayanan. Sebagai contoh jika bongkar muat dilakukan pada petikemas *dangerous goods* maka besaran tarif yang dikenakan juga berbeda dengan pelayanan pada petikemas biasa.

Pemerintah juga mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 95 Tahun 2015 tentang Pedoman Harga Jual (Charge) Jasa Kepelabuhanan yang Diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, dimana dalam peraturan tersebut disampaikan jenis komponen dan formulasi perhitungan biaya produksi jasa kepelabuhanan. Komponen biaya produksi terdiri atas biaya operasi langsung, biaya operasi tidak langsung dan margin keuntungan. Biaya operasi langsung terdiri atas biaya pegawai, biaya bahan, biaya pemeliharaan, biaya penyusutan, biaya asuransi, biaya sewa, biaya administrasi, biaya umum, biaya konsesi, biaya energi dan biaya modal. Biaya operasi tidak langsung terdiri atas biaya pegawai, biaya bahan, biaya pemeliharaan, biaya penyusutan, biaya asuransi, biaya sewa, biaya administrasi, biaya umum serta biaya manajemen dan pengelolaan. Ketika sudah dijumlahkan antara biaya operasi langsung dan biaya tidak langsung maka menghasilkan biaya produksi total. Besaran biaya produksi total jika dibagi dengan produksi total maka menghasilkan biaya pokok produksi per layanan yang jika ditambahkan margin akan menghasilkan tarif jasa kepelabuhanan.

Peraturan tersebut juga menyampaikan bahwa dalam menyusun tarif jasa kepelabuhanan terdapat batasan biaya operasi tidak langsung yang dibebankan yaitu sebesar 30% dari biaya produksi total sedangkan untuk margin dibariskan batasan maksimal 25% dari biaya pokok per layanan. Peraturan ini merupakan kaidah yang telah disusun oleh Kementerian Perhubungan agar Badan Usaha Pelabuhan dapat memberikan pelayanan jasa sesuai dengan biaya-biaya yang dianggap berkaitan langsung dengan pelayanan jasa kepelabuhanan. Adapun margin yang diusulkan diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk menjaga keberlangsungan usaha dari Badan Usaha tersebut.

Sehingga untuk menyusun harga atau tarif tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode pendekatan yang dalam makalah ini akan dibahas dengan 3 (tiga) metode yaitu metode harga kompetitif, metode *willingness to pay* dan metode *cost plus pricing*. Metode harga kompetitif merupakan pendekatan penyusunan harga dengan mengedepankan

persaingan usaha dimana harga merupakan faktor utama yang mempengaruhi keputusan konsumen dalam membeli suatu produk atau jasa. Jika mengacu pada kondisi pasar, setiap badan usaha akan dituntut untuk menetapkan harga atau tarif yang mampu bersaing tanpa mengurangi tingkat layanan yang diberikan. Metode harga kompetitif ini akan menciptakan keseimbangan antara kebutuhan konsumen dan tujuan badan usaha.

Untuk menghasilkan harga kompetitif, badan usaha dapat menggunakan beberapa strategi di antaranya :

1. Menetapkan harga yang sama dengan badan usaha yang berkaitan langsung dengan pelayanan;
2. Menetapkan harga yang lebih rendah dibandingkan dengan badan usaha yang berkaitan langsung dengan pelayanan; dan
3. Menetapkan harga yang lebih tinggi dibandingkan dengan badan usaha yang berkaitan langsung dengan pelayanan.

Dalam bisnis jasa kepelabuhanan, penetapan harga kompetitif ini seringkali dilakukan dikarenakan badan usaha tersebut merupakan badan usaha baru dan akan menetapkan harga yang sama maupun harga yang lebih rendah dengan badan usaha dengan pelayanan yang sama atau yang ada didekatnya. Namun jika badan usaha sudah mempunyai kualitas dan investasi yang baik maka cenderung akan memberikan harga yang lebih tinggi dari pesaing.

Penetapan harga kompetitif ini akan memberikan dampak positif bagi konsumen, yaitu akan memberikan harga yang terjangkau dan konsumen atau pengguna jasa dapat memilih layanan yang sesuai dengan kemampuannya. Pada Badan usaha penetapan harga kompetitif akan meningkatkan daya saing badan usaha dan diharapkan dapat memperluas pangsa pasar. Dampak negatif yang akan ditimbulkan bagi perusahaan yaitu margin tidak bisa tinggi dan dapat memicu perang harga antar operator Pelabuhan, sedangkan bagi pasar untuk usaha kecil akan sulit bertahan dan akan mengakibatkan kualitas layanan yang diberikan akan menurun atau bahkan bisa saja menjadi menghentikan usahanya.

Metode kedua yaitu metode *Willingness to Pay* (WTP) adalah merupakan metode pendekatan harga yang menggambarkan jumlah maksimum yang bersedia dibayarkan oleh konsumen untuk memperoleh suatu produk atau jasa. Metode *Willingness to Pay* (WTP) memberikan informasi bagi badan usaha untuk dapat menyesuaikan harga atau tarif dengan kemampuan dari konsumen atau pengguna jasa. Metode *Willingness to Pay* (WTP) sering digunakan pada transportasi untuk mengukur nilai ekonomi suatu barang atau layanan yang tidak memiliki harga pasar secara langsung.

Dalam teori ekonomi, metode *Willingness to Pay* (WTP) berkaitan dengan konsep utilitas dan surplus konsumen. Tingginya manfaat yang dirasakan oleh konsumen akan berimplikasi terhadap tingginya kesediaan membayar oleh konsumen. Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi WTP yaitu tingkat pendapatan konsumen, citra badan usaha, ketersediaan produk substitusi, preferensi dan kebutuhan individu, informasi yang dimiliki oleh konsumen dan kondisi sosial dan lingkungan.

Metode pengukuran *Willingness to Pay* (WTP) terdiri dari :

1. *Contingent Valuation Method* (CVM)

Metode CVM menggunakan survei untuk menanyakan secara langsung kepada konsumen besaran nilai yang bersedia dibayar oleh konsumen atas penyediaan produk atau layanan.

2. Choice Experiment

Metode *Choice Experiment* merupakan pilihan yang diberikan kepada konsumen atas beberapa alternatif produk dengan jenis dan harga yang berbeda sehingga nilai *Willingness to Pay* (WTP) dapat diperkirakan.

3. Auction Method

Metode lelang merupakan metode yang diberikan untuk mengetahui harga maksimum yang secara utuh bersedia dibayar oleh konsumen.

Harga yang terlalu tinggi dapat menurunkan permintaan, sedangkan harga yang terlalu rendah dapat membatasi keuntungan badan usaha. Dengan mengetahui besaran *Willingness to Pay* (WTP) konsumen, maka badan usaha dapat membuat strategi harga tanpa memberatkan konsumen dalam membayar layanan.

Pendekatan ketiga menggunakan metode *Cost Plus Pricing* yaitu dengan menggunakan harga berdasarkan total biaya produksi ditambah dengan persentase keuntungan yang diinginkan oleh badan usaha. Pendekatan *Cost Plus Pricing* memiliki pandangan bahwa seluruh biaya harus tertutup dan menambahkan keuntungan yang diharapkan perusahaan. Keunggulan metode *Cost Plus Pricing* yaitu menjamin seluruh biaya produksi tertutupi dan memberikan kepastian tingkat keuntungan pada badan usaha sehingga diharapkan dengan harga tersebut maka perusahaan akan dipermudah untuk mendapatkan laba. Terdapat kelemahan dalam penetapan pendekatan *Cost Plus Pricing* yaitu tidak mempertimbangkan harga pasar dan mengabaikan harga yang ditetapkan oleh pesaing sehingga ditakutkan akan memberatkan biaya yang akan dibayar oleh konsumen. Dalam perkembangannya, *Cost Plus Pricing* cocok digunakan untuk badan usaha yang memiliki struktur biaya yang jelas dan stabil. *Cost Plus Pricing* dapat membantu badan usaha untuk menentukan harga jual suatu produk atau jasa dikarenakan rumusnya sudah memperhitungkan keseluruhan biaya dan mengurangi risiko kesalahan perhitungan biaya.

Pilihan Atau Alternatif Kebijakan

A. Analisis Hasil Penilaian Responden

Tabel 2. Rekapitulasi Penilaian Responden

Variabel	Jumlah Pernyataan	Total Skor	Persentase	Kategori
<i>Competitive Pricing</i>	6	238	79,33%	Setuju
<i>Willingness to Pay</i>	6	245	81,67%	Sangat Setuju
<i>Cost Plus Pricing</i>	6	250	83,33%	Sangat Setuju
Efektivitas Kebijakan	5	203	81,20%	Sangat Setuju

Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif komparatif dengan kuesioner skala Likert kepada responden yang memahami sektor kepelabuhanan. Data dianalisis berdasarkan skor total, persentase, dan tingkat persetujuan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa metode *Cost Plus Pricing* memperoleh nilai tertinggi (83,33%), diikuti oleh *Willingness to Pay* (81,67%) dan *Competitive Pricing* (79,33%). Hasil tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden memandang *Cost Plus Pricing* sebagai metode yang paling tepat dalam penetapan tarif jasa kepelabuhanan. Tingginya tingkat persetujuan responden mencerminkan keyakinan bahwa metode ini memiliki kemampuan yang lebih baik dalam menjamin keberlanjutan pelayanan pelabuhan sekaligus memberikan kepastian dalam proses pembentukan tarif.

B. Rincian Perhitungan Hasil Survei untuk masing-masing kebijakan

1. Analisis Hasil Penilaian Kebijakan *Competitive Pricing*

Berdasarkan hasil penilaian responden, kebijakan **Competitive Pricing** memperoleh total skor sebesar **238** dari skor maksimum **300**, atau setara dengan **79,33%**. Nilai tersebut menunjukkan bahwa responden pada umumnya **setuju** bahwa pendekatan *Competitive Pricing* dapat diterapkan dalam sistem pentarifan jasa kepelabuhanan.

Tabel 3. Rekapitulasi Penilaian Kebijakan *Competitive Pricing*

No	Pernyataan	Total Skor	Rata-rata	Kategori
1	Menurunkan biaya pembentuk tarif jasa kepelabuhanan	38	3,8	Setuju
2	Memudahkan operator menyusun tarif	39	3,9	Setuju
3	Menciptakan tarif yang terjangkau	42	4,2	Sangat Setuju
4	Dapat diterapkan dan disepakati pengguna jasa	40	4,0	Setuju
5	Memudahkan pengawasan penyelenggara pelabuhan	39	3,9	Setuju
6	Sesuai regulasi Kementerian Perhubungan	40	4,0	Setuju
Total		238	3,97	Setuju

Pada indikator kemampuan menurunkan biaya pembentuk tarif jasa kepelabuhanan, responden memberikan penilaian yang relatif tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa penyesuaian tarif berdasarkan kondisi pasar dan tarif kompetitor dapat mendorong operator pelabuhan untuk meningkatkan efisiensi biaya operasional. Persaingan tarif antar pelabuhan dapat menciptakan tekanan positif bagi penyelenggara pelabuhan untuk mengoptimalkan penggunaan sumber daya sehingga biaya pelayanan dapat ditekan.

Pada aspek kemudahan penyusunan tarif, sebagian besar responden menilai bahwa *Competitive Pricing* cukup membantu operator dalam menentukan tarif karena dapat menggunakan tarif pelabuhan lain sebagai referensi. Namun demikian, beberapa responden berpendapat bahwa pendekatan ini memiliki keterbatasan apabila karakteristik pelayanan, kapasitas, dan tingkat investasi antar pelabuhan berbeda secara signifikan.

Selanjutnya, pada indikator kemampuan menciptakan tarif yang terjangkau, responden memberikan tingkat persetujuan yang cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena tarif yang ditetapkan berdasarkan kondisi pasar cenderung mempertimbangkan daya saing sehingga tidak terlalu membebani pengguna jasa. Meskipun demikian, terdapat kekhawatiran bahwa persaingan tarif yang terlalu ketat dapat menyebabkan penurunan kualitas pelayanan apabila operator berupaya menekan biaya secara berlebihan.

Dari sisi implementasi dan pengawasan, responden menilai bahwa *Competitive Pricing* relatif mudah diterapkan apabila terdapat transparansi informasi tarif antar pelabuhan. Akan tetapi, metode ini dinilai kurang mampu memberikan jaminan keberlanjutan investasi pelabuhan karena fokus utamanya adalah mempertahankan daya saing tarif dibandingkan memastikan pemulihan biaya secara penuh.

Secara keseluruhan, responden menilai bahwa *Competitive Pricing* memiliki keunggulan

dalam meningkatkan efisiensi dan daya saing tarif jasa kepelabuhanan. Namun demikian, metode ini kurang ideal apabila digunakan sebagai satu-satunya dasar penetapan tarif karena belum sepenuhnya mempertimbangkan aspek keberlanjutan operasional dan investasi pelabuhan.

2. Analisis Hasil Penilaian Kebijakan *Willingness to Pay*

Kebijakan *Willingness to Pay (WTP)* memperoleh total skor sebesar **245** dari skor maksimum **300** atau sebesar **81,67%**, yang termasuk dalam kategori **sangat setuju**. Hasil ini menunjukkan bahwa responden memberikan apresiasi tinggi terhadap pentingnya mempertimbangkan kemampuan dan kesediaan pengguna jasa dalam membayar tarif kepelabuhanan.

Tabel 4. Rekapitulasi Penilaian Kebijakan *Willingness to Pay*

No	Pernyataan	Total Skor	Rata-rata	Kategori
1	Menurunkan biaya pembentuk tarif jasa kepelabuhanan	42	4,2	Sangat Setuju
2	Memudahkan operator menyusun tarif	41	4,1	Sangat Setuju
3	Menciptakan tarif yang terjangkau	43	4,3	Sangat Setuju
4	Dapat diterapkan dan disepakati pengguna jasa	40	4,0	Setuju
5	Memudahkan pengawasan penyelenggara pelabuhan	39	3,9	Setuju
6	Sesuai regulasi Kementerian Perhubungan	40	4,0	Setuju
Total		245	4,08	Sangat Setuju

Pada indikator kemampuan menciptakan tarif yang terjangkau, WTP memperoleh penilaian yang sangat baik. Responden berpendapat bahwa pendekatan ini mampu menghasilkan tarif yang lebih realistis karena didasarkan pada kondisi pengguna jasa yang menjadi sasaran pelayanan pelabuhan. Dengan mempertimbangkan kemampuan bayar pengguna jasa, risiko penolakan terhadap kebijakan tarif dapat diminimalkan.

Pada aspek pengurangan biaya logistik, responden menilai bahwa WTP memiliki kontribusi yang cukup besar. Tarif yang sesuai dengan kemampuan pengguna jasa akan membantu menekan biaya transportasi dan distribusi barang. Kondisi ini sangat penting mengingat biaya logistik masih menjadi salah satu tantangan utama dalam meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia.

Selain itu, responden menilai bahwa pendekatan WTP dapat memperkuat hubungan antara operator pelabuhan dan pengguna jasa. Melalui proses survei dan konsultasi terhadap pelanggan, operator dapat memperoleh gambaran mengenai ekspektasi pasar sehingga kebijakan tarif yang dihasilkan lebih mudah diterima oleh seluruh pemangku kepentingan.

Meskipun demikian, terdapat beberapa kelemahan yang diidentifikasi responden. Salah satunya adalah kemungkinan terjadinya perbedaan persepsi mengenai besarnya tarif yang dianggap layak oleh pengguna jasa. Selain itu, apabila kemampuan bayar pengguna jasa menjadi satu-satunya dasar penentuan tarif, terdapat risiko bahwa tarif yang ditetapkan tidak mampu menutup biaya operasional pelabuhan secara optimal.

Dengan demikian, responden menilai bahwa metode WTP sangat efektif untuk memastikan keterjangkauan tarif dan menjaga kepuasan pengguna jasa, namun tetap memerlukan dukungan metode lain yang mampu menjamin keberlanjutan operasional pelabuhan.

3. Analisis Hasil Penilaian Kebijakan *Cost Plus Pricing*

Kebijakan ***Cost Plus Pricing*** memperoleh nilai tertinggi yaitu **250** dari skor maksimum 300 atau sebesar **83,33%**, sehingga berada dalam kategori **sangat setuju**. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memandang *Cost Plus Pricing* sebagai metode yang paling rasional dan objektif dalam pembentukan tarif jasa kepelabuhanan.

Tabel 5. Rekapitulasi Penilaian Kebijakan *Cost Plus Pricing*

No	Pernyataan	Total Skor	Rata-rata	Kategori
1	Menurunkan biaya pembentuk tarif jasa kepelabuhanan	40	4,0	Setuju
2	Memudahkan operator menyusun tarif	42	4,2	Sangat Setuju
3	Menciptakan tarif yang terjangkau	39	3,9	Setuju
4	Dapat diterapkan dan disepakati pengguna jasa	43	4,3	Sangat Setuju
5	Memudahkan pengawasan penyelenggara pelabuhan	43	4,3	Sangat Setuju
6	Sesuai regulasi Kementerian Perhubungan	43	4,3	Sangat Setuju
Total		250	4,16	Sangat Setuju

Pada indikator kemudahan penyusunan tarif, *Cost Plus Pricing* memperoleh penilaian yang sangat tinggi. Responden berpendapat bahwa metode ini memiliki formula yang jelas karena tarif dihitung berdasarkan total biaya operasional yang dikeluarkan ditambah margin keuntungan yang wajar. Dengan demikian, proses penetapan tarif menjadi lebih transparan dan mudah dipertanggungjawabkan.

Pada aspek keberlanjutan operasional, *Cost Plus Pricing* memperoleh tingkat persetujuan tertinggi dibandingkan metode lainnya. Hal ini disebabkan karena seluruh biaya yang terkait dengan pelayanan kepelabuhanan dapat diperhitungkan secara sistematis ke dalam struktur tarif. Dengan adanya jaminan pemulihan biaya, operator pelabuhan memiliki kemampuan yang lebih baik untuk melakukan pemeliharaan fasilitas, peningkatan kualitas pelayanan, dan investasi pengembangan pelabuhan.

Dari sisi pengawasan, responden menilai bahwa *Cost Plus Pricing* lebih mudah diaudit karena seluruh komponen biaya dapat diverifikasi oleh regulator. Transparansi ini menjadi faktor penting dalam menciptakan tata kelola pelabuhan yang akuntabel dan sesuai dengan prinsip *good governance*.

Walaupun demikian, beberapa responden menyampaikan bahwa metode ini memiliki kelemahan apabila tidak disertai dengan pengendalian efisiensi biaya. Apabila biaya operasional yang digunakan sebagai dasar perhitungan terlalu tinggi, maka tarif yang dihasilkan juga berpotensi menjadi tinggi dan membebani pengguna jasa.

Secara umum, *Cost Plus Pricing* dipandang sebagai metode yang paling mampu menjamin keberlanjutan pelayanan pelabuhan karena memberikan kepastian pendanaan bagi operator sekaligus mendukung stabilitas operasional jangka panjang.

4. Hasil Analisis Penilaian Efektivitas Alternatif Kebijakan

Tabel 6. Rekapitulasi Penilaian Efektivitas Alternatif Kebijakan

Pernyataan	Total Skor	Rata-rata
Competitive Pricing merupakan alternatif terbaik untuk menjaga kestabilan tarif di pelabuhan	41	4,1
Willingness to Pay merupakan alternatif terbaik untuk menjaga kestabilan tarif di pelabuhan	40	4,0
Cost Plus Pricing merupakan alternatif terbaik untuk menjaga kestabilan tarif di pelabuhan	41	4,1
Kombinasi ketiga kebijakan diperlukan untuk menjaga kestabilan tarif di pelabuhan	37	3,7
Pemerintah perlu melakukan reformasi sistem tarif jasa kepelabuhanan	44	4,4

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden lebih memprioritaskan kebijakan yang mampu menjaga keseimbangan antara keberlanjutan operasional pelabuhan dan kepentingan pengguna jasa. *Cost Plus Pricing* dinilai unggul dalam menjamin keberlanjutan operasional dan investasi, sedangkan *Willingness to Pay* dinilai unggul dalam menjaga keterjangkauan tarif bagi pengguna jasa. Sementara itu, *Competitive Pricing* lebih berperan sebagai instrumen pembanding untuk memastikan daya saing tarif di pasar.

Kebijakan ***Cost Plus Pricing*** dinilai unggul karena mampu menjamin pemulihan biaya operasional, biaya investasi, biaya pemeliharaan, serta memberikan tingkat keuntungan yang wajar bagi penyelenggara pelabuhan. Dengan demikian, kebijakan ini mendukung keberlanjutan layanan dan memberikan kepastian dalam penyusunan tarif.

Meskipun memperoleh nilai tertinggi, responden juga menyadari bahwa *Cost Plus Pricing* memiliki keterbatasan apabila diterapkan secara tunggal. Metode ini cenderung berfokus pada kepentingan penyelenggara pelabuhan sehingga berpotensi menghasilkan tarif yang relatif tinggi apabila terjadi peningkatan biaya operasional. Oleh karena itu, sebagian besar responden berpendapat bahwa *Cost Plus Pricing* perlu dikombinasikan dengan pendekatan ***Willingness to Pay*** untuk memastikan bahwa tarif yang dihasilkan tetap sesuai dengan kemampuan dan kesediaan pengguna jasa dalam membayar.

Kebijakan ***Willingness to Pay*** memperoleh penilaian tinggi karena mempertimbangkan kemampuan dan kesediaan pengguna jasa untuk membayar tarif yang ditetapkan. Pendekatan ini dinilai mampu menjaga keterjangkauan tarif sehingga tidak menambah beban biaya logistik secara berlebihan bagi pelaku usaha dan pengguna jasa pelabuhan.

Hasil wawancara dan penilaian responden menunjukkan bahwa penerapan salah satu metode secara tunggal memiliki keterbatasan. *Cost Plus Pricing* berfokus pada kepentingan penyelenggara pelabuhan, sedangkan *Willingness to Pay* berfokus pada kemampuan pengguna jasa. Oleh karena itu, kombinasi kedua metode dinilai lebih tepat untuk

menghasilkan tarif yang seimbang. Melalui kombinasi tersebut didapati hal sebagai berikut:

- Cost Plus Pricing** berfungsi sebagai dasar perhitungan tarif berdasarkan biaya riil penyelenggaraan jasa kepelabuhanan.
- Willingness to Pay** berfungsi sebagai alat validasi untuk memastikan tarif yang dihasilkan masih dapat diterima oleh pengguna jasa.
- Tarif yang ditetapkan tetap menjamin keberlanjutan operasional pelabuhan tanpa mengurangi daya saing sektor logistik.
- Risiko kenaikan tarif yang terlalu tinggi maupun tarif yang terlalu rendah dapat diminimalkan.
- Keseimbangan antara kepentingan Badan Usaha Pelabuhan dan pengguna jasa dapat tercapai.

Oleh karena itu, berdasarkan hasil penilaian responden, kombinasi **Cost Plus Pricing** dan **Willingness to Pay** merupakan alternatif kebijakan yang paling tepat untuk menjaga kestabilan tarif jasa kepelabuhanan. **Cost Plus Pricing** dapat digunakan sebagai dasar perhitungan tarif yang mencerminkan biaya riil pelayanan, sedangkan **Willingness to Pay** digunakan sebagai instrumen validasi untuk memastikan tarif yang ditetapkan masih berada dalam batas kemampuan pengguna jasa.

Dengan kombinasi tersebut, tarif yang dihasilkan tidak hanya menjamin keberlanjutan operasional pelabuhan, tetapi juga mendukung efisiensi biaya logistik nasional dan meningkatkan daya saing sektor maritim Indonesia.

C. Perbandingan Ketiga Kebijakan

Tabel 7. Rekapitulasi Perbandingan Kebijakan

Kebijakan	Total Skor	Persentase	Peringkat
<i>Cost Plus Pricing</i>	250	83,33%	1
<i>Willingness to Pay</i>	245	81,67%	2
<i>Competitive Pricing</i>	238	79,33%	3

REKOMENDASI KEBIJAKAN

Untuk meminimalkan biaya logistik transportasi sangat dibutuhkan penetapan tarif jasa kepelabuhanan yang tepat. Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 95 tahun 2015 yang mengatur mengenai pedoman penetapan harga jual / tarif jasa kepelabuhanan dan berdasarkan survei yang telah dilaksanakan bahwa penerapan metode **Cost Plus Pricing** yang diseimbangkan juga dengan metode **Willingness to Pay** merupakan alternatif kebijakan yang diharapkan dapat mengurangi tingginya biaya logistik.

Tarif jasa kepelabuhanan merupakan biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan atas kegiatan di pelabuhan yang merupakan salah satu komponen penyumbang biaya logistik. Penetapan tarif yang tinggi maka akan meningkatkan biaya logistik di pelabuhan. Melalui pemilihan metode yang sesuai dapat berdampak terhadap besar atau kecilnya penetapan tarif jasa kepelabuhanan.

Metode **Cost Plus Pricing** digunakan sebagai dasar perhitungan tarif awal berdasarkan struktur biaya yang riil dan terukur. Pada metode ini, Badan Usaha Pelabuhan dapat menghitung berapa besar biaya untuk melakukan pelayanan sehingga perusahaan akan

menghasilkan tarif yang diharapkan dapat menutup biaya-biaya yang dikeluarkan. Selanjutnya, hasil perhitungan tarif tersebut diuji menggunakan pendekatan *Willingness to Pay* untuk memastikan bahwa tarif yang dihasilkan masih berada dalam batas kemampuan pengguna jasa. Sebagaimana diketahui bahwa di beberapa wilayah 3TP (terluar, tertinggal, terdalam dan perbatasan) hanya memiliki 1 (satu) pelabuhan sehingga besaran tarif yang ditetapkan sangat mempengaruhi biaya logistik di daerah tersebut. Metode *Willingness to Pay* diharapkan dapat memberikan pandangan kepada Badan Usaha Pelabuhan mengenai kemampuan pengguna jasa di masing-masing wilayah sehingga diharapkan pelayanan dapat diberikan lebih baik, dan pengguna jasa dapat membayar biaya atas layanan tersebut. Kombinasi kedua metode menghasilkan sejumlah manfaat diantaranya:

1. Keberlanjutan operasional pelabuhan dapat terjamin karena seluruh biaya yang relevan telah diperhitungkan;
2. Pengguna jasa tetap memperoleh tarif yang wajar dan terjangkau sehingga tidak meningkatkan biaya logistik secara berlebihan;
3. Regulator memperoleh dasar yang kuat dalam melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap struktur tarif;
4. Stabilitas tarif dapat terjaga karena perubahan tarif didasarkan pada perubahan biaya riil dan kondisi pasar secara bersamaan.

Oleh karena itu, kombinasi kedua metode tersebut direkomendasikan sebagai model penetapan tarif jasa kepelabuhanan yang paling efektif untuk menjaga kestabilan tarif kepelabuhanan. Pendekatan ini mampu menyeimbangkan kebutuhan keberlanjutan operasional pelabuhan dengan kemampuan bayar pengguna jasa sehingga dapat mendukung upaya pengurangan biaya logistik nasional secara berkelanjutan. Pendekatan ini juga mendukung reformasi sistem pentarifan nasional yang lebih transparan, efisien, dan berorientasi pada peningkatan daya saing logistik di Indonesia.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memandang *Cost Plus Pricing* sebagai kebijakan terbaik karena mampu menjamin pemulihan biaya operasional, mendukung keberlanjutan investasi pelabuhan, meningkatkan transparansi dan akuntabilitas penetapan tarif, memudahkan pengawasan regulator, serta menjaga stabilitas tarif dalam jangka panjang. Namun, untuk menghasilkan kebijakan tarif yang lebih seimbang dan berkeadilan, penerapan *Cost Plus Pricing* perlu dilengkapi dengan pendekatan *Willingness to Pay* sehingga kepentingan penyelenggara pelabuhan dan pengguna jasa dapat terakomodasi secara bersamaan.

Rekomendasi strategi kebijakan penataan tarif jasa kepelabuhanan ini diharapkan dapat dituangkan dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan tentang mekanisme perhitungan biaya atas penetapan tarif jasa kepelabuhanan yang mempertimbangkan menggunakan metode *cost plus pricing* dan *willingness to pay* sebagai metode dalam pengusulan tarif Badan Usaha Pelabuhan. Adapun peraturan ini diharapkan dapat menjadi pedoman acuan dan pengawasan bagi penyelenggara pelabuhan sehingga tarif yang ditetapkan tidak melebihi besaran yang seharusnya sehingga diharapkan dapat menekan peningkatan biaya logistik di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- [2] Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- [3] Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan.
- [4] Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 – 2029.
- [5] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2015 tentang Pedoman Proses Penyusunan Pertimbangan Menteri Perhubungan Atas Usulan Tarif Jasa Kepelabuhanan Dan Tarif Jasa Kebandarudaraan Oleh Badan Usaha.
- [6] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2015 tentang Pedoman Penetapan Harga Jual (Charge) Jasa Kepelabuhanan Yang Diusahakan Oleh Badan Usaha Pelabuhan.
- [7] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- [8] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan.
- [9] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.
- [10] Bragg, S. (2025). *Cost Plus Pricing Definition*. AccountingTools.
- [11] Breidert, C., Hahsler, M., & Reutterer, T. (2006). *A Review of Methods for Measuring Willingness-to-Pay*. *Innovative Marketing*, 2(4), 8–32.
- [12] Carter, W. K. (2018). *Cost Accounting*. New York: McGraw-Hill Education.
- [13] Dunn, William N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- [14] Fiardi, Andi., Wardono, Herry., Despa, Dikpride. (2023). *Harmonisasi Tarif Jasa Kepelabuhanan yang Berbasis Model Sustainable Surveillance pada Penyedia Jasa / Pengguna Jasa /Owner Cargo dalam rangka Efisiensi dan Pemangkasan Biaya Logistik di Pelabuhan Utama*.
- [15] Hansen, D. R., & Mowen, M. M. (2019). *Cost Management: Accounting and Control*. Boston: Cengage Learning.
- [16] Hariyanti, Retno., Pratomo, Suryo., Priadi, Antoni Arif. (2025) *Perhitungan Tarif Pelabuhan di Indonesia*. Jakarta : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- [17] Jaya, Wihana Kirana., Purwoto, Hengki. (2024). *Telaah Sistem dan Tatakelola Kepelabuhanan di Indonesia dan Peran Pemangku Kepentingan dalam Pengelolaan Pelabuhan Komersial*. Jakarta : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral), Universitas Gajah Mada.
- [18] Kotler, Philip & Keller, Kevin Lane. (2016). *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: Erlangga.
- [19] Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management (15th ed.)*. Pearson Education.
- [20] Ladesi, Vivian Karim., Fitriana, Anindiya. (2020). *Analisis Perhitungan Tarif Biaya Pelabuhan Kapal Nasional dan Kapal Asing di Pelabuhan Tanjung Priok*. Jakarta : Jurnal

- Logistik.
- [21] Latumahina, Grace., Anastasia, Njo. (2014). *Kesediaan untuk Membayar pada Green Residential*. Journal of Sustainable Real Estate.
- [22] Lazuardy, Akmal., Rahmani, Nur., Romadhoni, Romadhoni. (2018). *Permasalahan Tarif Masuk Pelabuhan Bengkalis*. Jakarta : Jurnal Manajemen Transportasi & logistik.
- [23] Le Gall-Ely, M. (2009). *Definition, Measurement and Determinants of the Consumer's Willingness to Pay: A Critical Synthesis and Avenues for Further Research*. *Recherche et Applications en Marketing*, 24(2), 91–112.
- [24] Mulyadi. (2018). *Akuntansi Biaya*. Edisi Kelima. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- [25] Nababan, T. S., Panjaitan, R., Panjaitan, F., & Munthe, K. (2021). *Willingness to Pay: A Proxy to Product Price*. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 21(1), 1–12.
- [26] Nathania, Andrea., Graceallah, Georgerius. (2025). *Peran Brand Image, Kualitas Produk, dan Harha Kompetitif Terhadap Kepuasan Pelanggan melalui Keputusan Pembelian Es Krim Aice oleh Gen-Z Pontianak*. Riau : Universitas Riau.
- [27] Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- [28] Saptutyningasih, E., & Sanjaya, R. (2021). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Willingness to Pay Pengunjung Wisata Teluk Kiluan Menggunakan Contingent Valuation Method*. *Journal of Economics Research and Social Sciences*, 5(1), 1–12.
- [29] Sariguna, Posma., Kennedy Johnson. (2019). *Analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia ditinjau dari Dwelling Time*. Makassar : Universitas Muslim Indonesia.
- [30] Sari, Nur Novita., Agustin, Beby Hilda., Anggraini, Ninik., (2023). *Penerapan Metode Cost Plus Pricing Dalam Menentukan Harga Jual untuk Memaksimalkan Laba*. Uniersitas Islam Kadiri : Jurnal Ilmiah Cendekia Akuntansi.
- [31] Soei, C. N., Sabijono, H., & Runtu, T. (2014). *Penentuan Harga Jual Produk dengan Menggunakan Metode Cost Plus Pricing pada UD. Sinar Sakti*. *Jurnal EMBA*, 2(3), 154–164.
- [32] Swastha, Basu. (2008). *Manajemen Pemasaran Modern*. Yogyakarta: Liberty.
- [33] Taroreh, B. F. W., Pangemanan, S. S., & Suwetja, I. G. (2021). *Analisis Penentuan Harga Jual Menggunakan Metode Cost Plus Pricing dengan Pendekatan Full Costing pada CV. Verel Tri Putra Mandiri*. *Jurnal EMBA*, 9(3), 607–615.
- [34] Tjiptono, Fandy. (2002). *Strategi Pemasaran*. Yogyakarta: Andi Offset.
- [35] Varian, H. R. (2014). *Intermediate Microeconomics: A Modern Approach (9th ed.)*. W.W. Norton & Company.
- [36] <https://hubnet.kemenhub.go.id/dataset/content/dataset/55>
- [37] <https://sirusa.web.bps.go.id/metadata/kegiatan/76031> -
- [38] <https://www.jurnal.id/id/blog/pengertian-biaya-jenis-jenis-dan-klasifikasi-dalam-akuntansi-adalah/>

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN