



ANALISIS PERSAINGAN USAHA JASA KEAGENAN KAPAL DALAM RANGKA MENUNJANG KEGIATAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL DI PELABUHAN BANTEN

*Eka Budi Tjahjono*¹⁾, *Mauritz H.M Sibarani*²⁾, *Roy Kasiono*³⁾
Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran^{1,2,3)}

Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

disubmit pada : 02/11/23

diterima pada : 02/11/23

Abstract

The agency services business in Indonesia has developed rapidly. In 2022, data from BPS will total 52,297 companies. In the Port of Banten itself, there are 162 ship agency companies that have entered into competition to maintain or further develop their respective businesses. There are so many agency service businesses that attract researchers' research on how agency companies can survive amidst business competition. It is of interest to researchers why ship agency service business companies in the Port of Banten can compete with fellow ship agency service businesses in the Banten Port area and what types of ship agency service business activities can be utilized as opportunities for healthy competition for ship agency business companies in the region. Banten Harbor. The research method uses qualitative research with a purposive sampling technique. The results of the research show that with the national policy stipulated by Law Number 5 of 1999, agency service companies can compete healthily. This research is very urgent because it can be used by the Government, especially Regional Governments at port locations, by carrying out supervision in the field and providing input to companies to be more proactive in taking advantage of the opportunities that have been provided through government policy

Keywords: Agency services business, healthy competition and policy

Abstrak

Usaha jasa keagenan di Indonesia telah berkembang pesat. Pada tahun 2022 data dari BPS berjumlah 52.297 perusahaan. Di Pelabuhan Banten sendiri terdapat 162 perusahaan keagenan kapal yang telah melakukan komptisi untuk mempertahankan atau lebih mengembangkan usahanya masing-masing. Begitu banyaknya usaha jasa keagenan menarik penelitian Peneliti bagaimana Perusahaan keagenan dapat hidup ditengah-tengah persaingan usaha. Menarik perhatian peneliti mengapa perusahaan usaha jasa keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten dapat berkompetisi dengan sesama usaha jasa keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten dan bagaimana jenis kegiatan usaha jasa keagenan kapal yang dapat dimanfaatkan sebagai peluang untuk berkompetisi secara sehat bagi perusahaan usaha keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten. Metode penelitian menggunakan penelitian kualitatif dengan teknik sampling purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan dengan adanya kebijakan nasional ditetapkannya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, perusahaan jasa keagenan dapat berkompetisi dengan sehat. Penelitian ini sangat urgen karena dapat digunakan oleh Pemerintah, khususnya Pemerintah Daerah di lokasi pelabuhan, dengan melakukan pengawasan di lapangan dan memberikan masukan kepada perusahaan untuk lebih proaktif lagi dalam memanfaatkan peluang yang sudah diberikan melalui kebijakan pemerintah tersebut

Copyright © 2023, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746, eISSN :2685-4775

Kata Kunci : Usaha jasa keagenan, persaingan sehat dan kebijakan

1. PENDAHULUAN

Untuk menunjang kelancaran angkutan di perairan dibuka kesempatan melakukan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan. Terdapat 11 (sebelas) usaha jasa terkait yang diberikan landasan legalitasnya berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang diatur secara teknis lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait. Salah satu usaha terkait tersebut adalah usaha keagenan kapal.

Usaha keagenan kapal dapat dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal (perusahaan yang didirikan khusus untuk keagenan kapal) atau perusahaan angkutan laut nasional [1]. Berdasarkan landasan legalitas yang ada tersebut perusahaan keagenan kapal dapat melakukan kegiatan keagenan terhadap kapal berbendera nasional/Indonesia atau bendera asing selama kapal tersebut melakukan kegiatan operasionalnya di perairan wilayah Indonesia.

Kegiatan usaha keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan operasional kapal dan komersial kapal antara lain meliputi 1) jasa kepelabuhanan, 2) penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik atau operator kapal, 3) dokumen kapal, 4) uang tambang/tarif angkutan, 5) pembukuan dan pengurusan muatan, 6) penandatanganan konosemen/*bill of lading* untuk dan atas nama pemilik/operator kapal, 7) penyelesaian tagihan, 8) bahan bakar minyak dan air tawar serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan kapal, dan 9) kegiatan operasional lainnya

dari kapal yang disepakati antara pemilik/operator kapal dengan usaha keagenan kapal [2].

Di samping itu wilayah usahanya juga cukup luas, karena jasa keagenan kapal dapat beroperasi pada 1 (satu) terminal umum Ciwandan yang dikelola PT. Pelabuhan Indonesia, 5 (lima) terminal khusus (TK) yaitu terminal Cigading, Warnasari, Merak Mas, Bojanegoro, Bandar Bakau Jaya dan 63 (enam puluh tiga) terminal untuk kepentingan kepentingan sendiri (TUKS).

Usaha jasa keagenan kapal baik bagi perusahaan pelayaran maupun perusahaan yang khusus didirikan untuk itu yang dibuka seluas-luasnya mengakibatkan usaha jasa keagenan kapal tidak lagi bersifat monopoli karena Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, melarang adanya usaha monopoli dan persaingan usaha yang tidak sehat, termasuk usaha kartel. Lahirnya undang-undang tersebut sekaligus mencegah monopoli dan persaingan yang tidak sehat yang dapat merusak sistem perekonomian nasional. Usaha monopoli dan persaingan usaha yang tidak sehat akan mendistorsi pasar karena memberikan hak-hak istimewa yang berlebihan dan berdampak kesenjangan sosial [3].

Usaha jasa keagenan kapal yang terbuka seluas-luasnya tersebut, akan memperkuat pasar domestik Indonesia yang menjadi kekuatan utama perekonomian Indonesia. Pengembangan pasar domestik akan menjadikan kekuatan sebagai pelindung dari krisis global karena akan berdampak efisiensi, konektivitas, dan pengembangan fasilitas serta menopang pertumbuhan ekonomi Indonesia Tahun 2019 tetap stabil sebesar 5,02% [4].

Pada akhirnya usaha jasa keagenan kapal dapat mendorong pertumbuhan perekonomian nasional. Pertumbuhan usaha jasa keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten yang menjadi objek penelitian pada posisi tanggal 15 Maret 2023 berdasarkan data dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banten terdapat sebanyak 162 perusahaan jasa usaha keagenan kapal yang memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan khusus keagenan (SIUPPK) yang masih aktif/beroperasi atau Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL). Dari 162 perusahaan jasa keagenan kapal secara terinci terdiri atas 88 perusahaan keagenan pemegang SUPAL dan 74 perusahaan pemegang SIUPKK.

Pertumbuhan usaha jasa keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten tersebut menumbuhkan suasana kompetisi ketat tetapi tetap sehat karena dilandasi regulasi yang ada dan kemampuan pengelolaan usaha jasa keagenan kapal yang efisien dan professional. Di samping itu didukung luasnya bidang kegiatan yang dibuka dan ditangani sebagai jasa keagenan, sehingga jasa keagenan kapal dapat memilih jenis kegiatan yang sesuai dengan kapasitas dan kemampuan perusahaan jasa keagenan kapal tersebut.

Bagi 88 perusahaan usaha jasa keagenan kapal yang merupakan perusahaan angkutan laut tidak terlalu sulit untuk mempertahankan usahanya karena pasarnya sudah pasti yaitu menangani usaha jasa keagenan kapal sendiri. Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, jumlah kunjungan kapal selama 5 (lima) tahun mulai dari Tahun 2018 s.d 2022 yang ditangani perusahaan usaha jasa keagenan kapal cukup besar mengalami peningkatan sebesar 31% baik kapal asing maupun kapal

berbendera Indonesia sebagaimana tabel di bawah ini. Pertumbuhan usaha jasa keagenan tersebut juga didukung luasnya wilayah Pelabuhan Banten yang didasarkan pada Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 1986 dan Nomor KM 31/AL 101/Phb-86 tanggal 20 Februari 1986. Berdasarkan Keputusan Bersama tersebut luas wilayah daerah lingkungan kerja daratan seluas 45,35 ha digunakan untuk kepentingan operasional langsung pelabuhan yang dimulai dari Pelabuhan Ciwandan sampai ke Kecamatan Pulo Merak Kabupaten Serang. Daerah lingkungan kepentingan yang berada di perairan yang melingkupi wilayah daratan ditarik koordinat tertentu di wilayah perairan yang digunakan untuk penyelenggaraan keselamatan pelayaran. Jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Banten sejak Tahun 2018 s.d 2022 baik kapal dalam negeri maupun luar negeri mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi sebagaimana table di bawah ini.

Tahun	Kunjungan Kapal/Call	
	Dalam Negeri	Luar Negeri
2018	7.404	2.153
2019	10.378	1.920
2020	10.823	2.043
2021	12.047	1.815
2022	11.710	2.162

Kompetisi dapat berlangsung dengan sehat karena di samping jumlah kunjungan kapal (call) yang besar juga karena bidang kegiatan yang tersedia cukup luas sebagaimana diuraikan terdahulu. Bidang kegiatan usaha yang luas memberikan kesempatan usaha jasa keagenan kapal untuk memilih bidang usaha sesuai kemampuan dan kemampuannya. Kesempatan yang sangat besar sangat terbuka dalam melakukan kerja

sama baik antar perusahaan keagenan maupun dengan perusahaan angkutan laut, sepanjang tidak membentuk kartel (monopolis) akan membangkitkan kompetisi yang sehat. Untuk mempertahankan eksistensi dan pengembangan usaha perusahaan keagenan, masing-masing melaksanakan kerja sama untuk saling memperkuat usahanya, baik kerja sama mencari pasar, pertukaran informasi dan peningkatan sumber daya manusia (SDM).

Pengelolaan usaha keagenan yang dilakukan hampir disemua jasa keagenan belum mempunyai standar jumlah, kualitas, kualifikasi/kompetensi karena menganggap usaha jasa keagenan bukan usaha pokoknya (*core bussines*), khususnya usaha jasa keagenan kapal yang merupakan Perusahaan angkutan laut (pemilik SIUPAL). Pemasalahan yang perlu ditangani oleh perusahaan jasa keagenan kapal adalah mengelola sumber daya manusia (SDM) baik tingkat ratio kecukupan dan kompetensi/kualitas/kualifikasinya. Dengan pengelolaan SDM yang baik harus dimulai dari perencanaan yang seefektif mungkin agar pemilihan SDM dapat dilakukan sesuai persyaratan dan kulifikasi dari posisi yang dibutuhkan [5].

1.1. Identifikasi masalah.

1. Terdapatnya kompetisi dengan sesama usaha keagenan kapal lainnya di wilayah Pelabuhan Banten.
2. Terdapatnya beberapa kegiatan usaha keagenan kapal yang membuka peluang untuk lebih berkompetisi secara sehat.
3. Adanya kerja sama yang terbuka dan kontinyu dari usaha jasa keagenan kapal.

4. Belum adanya standar jumlah, kualitas, kualifikasi/kompetensi pelaksanaan kegiatan usaha jasa keagenan kapal.

1.2. Batasan masalah

Kompetisi yang sehat sesama usaha jasa keagenan kapal dan beberapa jenis kegiatan usaha keagenan kapal membuka peluang terjadinya kompetisi usaha yang sehat di wilayah Pelabuhan Banten yang dilakukan penelitian Mei-30 September 2023.

1.3. Rumusan masalah.

1. Mengapa perusahaan usaha jasa keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten dapat berkompetisi dengan sesama usaha jasa keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten?
2. Bagaimana jenis kegiatan usaha jasa keagenan kapal yang dapat dimanfaatkan sebagai peluang untuk berkompetisi secara sehat bagi perusahaan usaha keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten?

1.4. Tujuan dan manfaat penelitian

1. Tujuan

Untuk mengetahui perusahaan usaha jasa keagenan di wilayah Pelabuhan Banten dapat berkompetisi dengan sesama usaha keagenan kapal dan jenis kegiatan usaha keagenan kapal yang dapat dimanfaatkan sebagai peluang usaha dalam berkompetisi.

2. Manfaat penelitian.

Secara teoritis untuk menemukan model yang baku dalam melakukan kompetisi yang sehat

dalam menjalankan usaha kegiatan jasa keagenan, dan secara praktis dapat dipakai oleh perusahaan usaha keagenan kapal untuk menentukan jenis kegiatan usahan yang dapat memperkuat usahanya.

1.4. Landasan Teori

Rujukan materi penelitian mengenai usaha jasa keagenan kapal antara lain membandingkan dengan 2 (dua) penelitian yang ada yaitu menyangkut aspek efektifitas pelaksanaan jasa keagenan kapal yang ada dalam jurnal PIP Makasar Tahun 2021 dan penelitian dari aspek kualitas pelayanan yang ditulis dalam Jurnal Poltekel Surabaya Tahun 2022. Penelitian yang dilakukan peneliti menyangkut lebih khas, spesifik, dan fokus pada wilayah Pelabuhan Banten yang jumlahnya cukup besar yaitu 162 perusahaan jasa keagenan kapal yang menyangkut bagaimana usaha jasa keagenan kapal di wilayah Pelabuhan Banten dapat berkompetisi dengan sehat dengan sesama usaha jasa keagenan kapal yang ada. Aspek tinjauan peneliti secara spesifik menyangkut bagaimana usaha jasa keagenan kapal dapat berkompetisi dengan sehat ditengah-tengah regulasi yang ditetapkan oleh Negara/Pemerintah adanya larangan praktek monopoli dan persaingan usaha yang sehat. Hal tersebut merupakan kebaruan dari penelitian yang sebelumnya tidak dilakukan. Aspek persaingan dan monopoli merupakan aspek yang menarik diteliti dalam rangka usaha jasa keagenan bisa tumbuh dan berkembang secara kompetitif, sehat dan efisien sehingga dapat menumbuhkan perekonomian regional khususnya dan

pertumbuhan ekonomi nasional pada umumnya. Terkait dengan fokus penelitian ini dilakukan tinjauan pustaka terkait dengan kebijakan publik, persaingan usaha, dan perencanaan SDM.

A. Pengertian atau definisi operasional.

1. Persaingan usaha atau bisnis adalah usaha dari 2 (dua) perusahaan yang masing-masing bergiat memperoleh pesanan dengan menawarkan harga/syarat yang paling menguntungkan [6].
2. Jasa keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan mewakili perusahaan angkutan laut berbendera asing dan/Indonesia dalam rangka mengurus segala kepentingan selama perusahaan tersebut berada di pelabuhan di Indonesia [7].

B. Teori.

1. Salah satu cara bersaing yang dapat atau sering ditempuh oleh para pelaku usaha dalam memperebutkan barang dan/atau jasa adalah dengan menghambat pesaing untuk masuk ke atau di pasar yang bersangkutan [8]. Persaingan di kalangan dunia usaha memperebutkan pasar sering kali dilakukan dengan cara menghambat pesaing untuk masuk di pasar bersangkutan. Hambatan dalam perdagangan biasanya dilakukan untuk mencegah terjadinya proses persaingan yang wajar, sehingga dapat menimbulkan kerugian yang signifikan dalam

usaha, terutama bagi para pihak yang berkaitan langsung. Pelaku usaha menghambat pelaku usaha yang lainnya untuk memasuki bidang usaha tertentu, hal itu didasarkan pertimbangan dan perhitungan ekonomi bahwa semakin banyak kompetitor, kemungkinan untuk memperoleh konsumen, menguasai pasar dan/atau kesempatan untuk mendapatkan keuntungan akan semakin terbatas. Selain itu, semakin sedikit pelaku bisnis maka kemungkinan untuk membuat kesepakatan di antara pelaku usaha akan lebih mudah dicapai. Kondisi semacam ini menimbulkan usaha kartel, persengkokolan, dan monopoli. Persaingan yang kompetitif merupakan syarat mutlak bagi setiap komunitas bisnis untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang efisien. Dalam pasar yang bersaing secara sehat akan lebih menarik konsumen memilih jasa atau barang yang lebih berkualitas dan harga yang wajar sehingga mempunyai dampak positif bagi masyarakat, dan ini sejalan dengan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha yang tidak Sehat. Berdasarkan Undang-undang tersebut tujuan dari undang-undang tersebut terkait objek yang dilindungi adalah a) melindungi pelaku usaha

terutama pelaku usaha yang tidak dominan, b) melindungi konsumen dari ekonomi biaya tinggi yang tidak sesuai dengan kualitas produk yang diterima, c) melindungi negara dari inefisiensi kegiatan ekonomi yang dapat mengurangi tingkat kesejahteraan masyarakat, d) melindungi proses persaingan usaha itu sendiri dalam arti melindungi sistem mekanisme pasar yang wajar yang didasarkan kepada hukum alamiah permintaan dan penawaran agar tidak terganggu oleh tindakan pelaku usaha maupun kebijakan pemerintah [9]. Suatu kartel secara esensial bertujuan menghindari atau meniadakan persaingan yang terbuka dalam aktivitas bisnis, padahal persaingan yang kompetitif merupakan syarat mutlak bagi komunitas bisnis [10].

2. Sebelum melaksanakan seleksi dalam memenuhi kebutuhan SDMnya meskipun skala usahanya relatif kecil, tetap harus melakukan rekrutimen, dengan pola rekrutimen yang tepat. Rekrutimen dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan sebanyak mungkin persedian calon SDM yang dibutuhkan. Analisis kebutuhan sebagai bentuk perencanaan SDM harus dilakukan terlebih dahulu untuk mendapatkan calon-calon SDM yang sesuai dengan kualifikasi/kompetensi,

pengalaman, dan jumlah yang diinginkan perusahaan. Rencana SDM harus baik dan benar, supaya pembinaan dan pengarahan SDM efektif dan efisien dalam melakukan tugas. Perencanaan SDM yang baik secara sederhana minimal harus memuat a) bersifat menyeluruh, jelas, dan mudah dipahami, b) *job description* setiap SDM harus jelas dan tidak terdapat tumpang tindih dalam melaksanakan tugasnya, c) kualitas dan kuantitas serta penempatan SDM sesuai kebutuhan perusahaan, d) rencana harus fleksibel dalam pelaksanaannya, tetapi tujuan, pedoman, dan pola dasarnya tetap, e) harus jelas hak dan kewajiban SDM, f) rencana harus menjadi pedoman, kejelasan tugas pendorong semangat SDM, perencanaan harus menjadi alat control yang baik [5].

2. METODE PENELITIAN.

2.1. Tahap penelitian.

1. Pengumpulan data melalui observasi di lapangan terhadap 6 (enam) perusahaan usaha jasa keagenan kapal yang dikelompokkan menjadi 2 (dua) kelompok yaitu usaha jasa keagenan yang khusus didirikan untuk itu (SIUPKK) dan usaha jasa keagenan kapal yang merupakan perusahaan angkutan laut/pelayaran

(SIUPAL) yang dipilih perusahaan keagenan kapal yang berskala kecil, menengah dan besar (berdasarkan jumlah kapal yang diageni). Dengan mengambil 6 (enam) perusahaan sebagai sampling dengan pembagian skala tersebut diharapkan sudah dapat mewakili perusahaan usaha jasa keagenan kapal yang ada di wilayah Pelabuhan Banten. Sampel yang terpilih adalah perusahaan keagenan:

- a. PT. Adi Bahari Nuansa (SIUPAL).
- b. PT. Andika Line (SIUPAL).
- c. PT. Buana Lintas Lautan (SIUPAL)
- d. PT. Garuda Unggul Nasional (SIUPKK).
- e. PT. Sakura Samudera Line (SIUPKK).
- f. PT. Dua Bersaudara Samudera (SIUPKK)

2. Penelitian ini dapat dilanjutkan pada skala sampling yang lebih luas dan besar untuk penelitian lebih lanjut dengan fokus yang sama.
3. Menyusun daftar pertanyaan untuk dilakukan tanya jawab secara terbuka dengan nara sumber dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Banten, dan 6 (enam) perusahaan keagenan kapal yang ada di

wilayah Pelabuhan Banten dengan *purposive sampling*. Teknik sampling ini digunakan dengan menentukan informan kunci (*key informan*) yang dipilih dengan sengaja karena pemberi informasi yang diwawancarai merupakan personal yang menguasai dan mempunyai informasi dan data yang diperlukan [11].

2.2 Lokasi Penelitian.

1. Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
2. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Banten.
3. Kantor PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Ciwandan.
4. Perusahaan keagenan di wilayah Pelabuhan Banten.

2.3. Teknik pengumpulan data.

1. Data primer diperoleh dari responden.
2. Data sekunder diperoleh dari data Kantor Ditjen Hubla, KSOP Banten, dan PT. Pelindo Cabang Ciwandan.

2.4. Teknik analisis.

Analisis penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif, kebijakan publik dan komparatif.

Teknis analisis diskriptif kualitatif digunakan untuk menganalisis dengan meringkas berbagai kondisi, situasi, dan berbagai data yang dikumpulkan dari hasil wawancara terbuka [12] dengan wakil Ditlala Ditjen Perhubungan Laut, KSOP Banten dan Wakil perusahaan keagenan dan data sekunder dari PT

Persero Pelabuhan Cabang Banten.

Teknis analisis kebijakan publik digunakan untuk menganalisis kebijakan publik berupa ditetapkannya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dalam proses sampai dengan ditetapkannya Undang-undang tersebut sudah melewati perumusan masalah (penyusunan agenda), forecasting (formulasi kebijakan yang dimulai dari landasan filosofi, yuridis, dan sosiologis), rekomendasi kebijakan (draf pasal-pasal RUU), monitoring kebijakan terhadap imlementasinya (hingga saat ini), dan evaluasi kebijakan (penilaian kebijakan) [13]. Selanjutnya dalam melakukan implementasi kebijakan publik dilakukan analisis faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan kebijakan tersebut terdiri paling tidak 4 variabel yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi [14]. Analisis komperatif digunakan karena dalam penelitian ini dilakukan dengan membanding-bandingkan data atau kejadian, dengan tahap-tahap membandingkan kejadian yang dapat diterapkan pada tiap katagori, tahap memadukan katagori serta ciri-cirinya, tahap membatasi lingkup teori dan tahap menulis teori [15].

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Diskripsi data hasil penelitian secara umum.

1. Jumlah keseluruhan perusahaan keagenan kapal di seluruh Indonesia baik perusahaan keagenan kapal yang didirikan khusus untuk itu maupun perusahaan keagenan yang merupakan perusahaan angkutan laut/pelayaran berjumlah 52.297 perusahaan [16].
2. Jumlah kunjungan kapal yang diageni baik kapal berbendera Indonesia (dalam negeri) maupun berbendera Asing rata-rata mengalami kenaikan sebesar 6,2%.
3. Jumlah kapal yang diageni baik kapal berbendera Indonesia maupun kapal berbendera asing pada tahun 2022 sebesar 13.872 call/unit kapal atau setiap bulannya sekitar 1.156 kapal.
4. Jumlah Perusahaan keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten (SIUPAL dan SIUPKK) pada posisi tahun 2022 berjumlah 162.
5. Adanya kebijakan nasional dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang meliputi antara lain perjanjian untuk membentuk kartel, oligopoli, penetapan harga, pembagian wilayah, pemboikotan, trust, oligopsony, integrasi vertikal dan perjanjian-perjanjian tertutup lainnya.
6. Penggunaan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi pelabuhan dalam mewujudkan standar pelayanan kapal dan barang yang dilaksanakan di lingkungan Pelabuhan Banten sejak Tahun 2017. Sistem pelayanan tersebut dikenal dengan nama Inaportnet yang dikelola oleh KSOP Banten, dan *stakeholderwajib* termasuk usaha jasa keagenan wajib menggunakan aplikasi dimaksud dalam rangka mewujudkan efisiensi biaya, waktu, tenaga dan kualitas pelayanan.
7. Data dari Inaportnet diseluruh pelabuhan dintegrasikan ke dalam SIM Lala yang dalam setiap 2 (dua) tahun diendors oleh Ditjen Hubla.
8. Berdasarkan data dari SIM Lala kehadiran Usaha jasa keagenan di daerah memberikan nilai kontribusi bagi Pemerintah Daerah baik penyerapan tenaga kerja, pendapatan asli daerah dan multi player efeknya.
9. Terdapat asosiasi perusahaan keagenan kapal di Pelabuhan Banten yang Bernama Indonesian Ship Agency Association yang mengurus kepentingan, kesulitan dan menjembatani dengan instansi pemerintahan.

3.2 Diskripsi data tingkat kompetensi usaha jasa keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten.

1. Jumlah kapal yang diageni oleh keenam perusahaan keagenan kapal yaitu berkisar terendah melayani 4 kapal dalam negeri/bulan dan 2 kapal/tahun untuk kapal bendera asing, ada yang melayani 8 kapal/bulan, ada yang melayani 10 kapal bendera Indonesia dan asing/tahun dan tertinggi 11 kapal/bulan dan satu perusahaan belum ada data karena baru berdiri 3 bulan.
2. Pendapatan keenam perusahaan keagenan kapal berdasarkan data tahun 2022 berkisar Rp. 7, 5 juta s.d 10 juta setiap melayani 1 (satu) kapal, kecuali 1 (satu) Perusahaan keagenan kapal yang tidak diketahui datanya karena baru berdiri 3 (tiga) bulan yang lalu.
3. Jumlah tenaga kerja (SDM) yang dimiliki keenam perusahaan berkisar antara 5 sampai 11 orang dan semua perusahaan sudah memiliki kompetensi D3 bidang pelayaran bahkan 2 (dua) perusahaan sudah ada yang memiliki SDM D4 bidang pelayaran.
4. Untuk menjalankan kegiatan usahanya keenam perusahaan menggunakan fasilitas

perkantoran baik sewa maupun milik dengan luas sekitar 100 s.d 150 m², perangkat komputer/laptop 4 s.d 8 unit dan alat transportasi untuk kebutuhan operasional berupa 1 motor dan 1 s.d 2 mobil.

5. Untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja (SDM) keenam perusahaan telah menjalankan pola rekrutmen sesuai kebutuhan dengan sistem perencanaan dan terdapat proses perencanaannya tergantung dari pusat atau ada yang diselenggarakan secara mandiri, dan semua perusahaan telah memiliki System Operational Procedur (SOP) dan deskripsi tugas sebagai pedoman dalam menjalankan tugas masing-masing pegawai.
6. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan tugas keagenan masing-masing perusahaan telah melakukan berbagai aktifitas baik pelatihan-pelatihan, mengikut sertakan workshop diberbagai kesempatan dan tukar menukar informasi dan pengalaman melalui komunikasi formal dan informal dengan sesama perusahaan keagenan kapal.
7. Dalam rangka kelancaran pelaksanaan usaha jasa keagenan masing-masing perusahaan keagenan telah melakukan komunikasi

pendekatan dengan instansi terkait antara lain Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banten, instansi kepabeanan, imigrasi dan kekarantinaan serta sesama perusahaan keagenan.

3.3. Diskripsi data jenis usaha keagenan kapal di Pelabuhan Banten.

1. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Jasa Terkait, telah dibuka berbagai bidang usaha jasa terkait yang meliputi :
 - a. mengurus jasa kepelabuhanan;
 - b. melakukan penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan kapal;
 - c. mengurus dokumen kapal;
 - d. mengurus uang tambang/tarif angkutan;
 - e. melakukan pembukuan dan pengurusan muatan;
 - f. penandatanganan *bill of lading* untuk dan atas nama pemilik/operator kapal;
 - g. penyelesaian tagihan,
 - h. mengurus kebutuhan bahan bakar minyak/ air tawar, dan perlengkapan kapal;
 - i. melakukan kegiatan operasional lainnya dari kapal yang disepakati para pihak.
2. Keenam perusahaan jasa keagenan yang ada di Pelabuhan Banten tersebut

telah melakukan kegiatan bidang usaha sebagai berikut:

- a. Ada 2 (dua) perusahaan keagenan kapal yang hanya melaksanakan kegiatan 3 bidang usaha yaitu, mengurus jasa kepelabuhanan, mengurus dokumen kapal, dan penyelesaian tagihan.
- b. Ada 1 (satu) perusahaan keagenan kapal yang melaksanakan kegiatan 4 (empat) bidang usaha yaitu, penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan kapal, mengurus dokumen, penyelesaian tagihan, dan melakukan kegiatan operasional lainnya dari kapal yang disepakati para pihak.
- c. Ada 1 (satu) perusahaan keagenan kapal yang melaksanakan kegiatan 4 (empat) bidang usaha yaitu, mengurus jasa kepelabuhanan, mengurus dokumen kapal, melakukan pembukuan dan pengurusan muatan, serta melakukan pembukuan dan pengurusan muatan.
- d. Ada 1 (satu) perusahaan keagenan kapal yang melaksanakan seluruh kegiatan bidang jasa sebagaimana yang sudah ditentukan oleh Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021.

- e. Sebagian besar perusahaan keagenan kapal (5 perusahaan) melaksanakan kegiatan bidang usaha mengurus dokumen.

3.4. Pembahasan/analisis.

1. Tingkat kompetisi usaha jasa keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten.
 - a. Keberadaan 162 perusahaan keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Banten dapat hidup berdampingan berkompetisi dengan sehat, bahkan muncul satu perusahaan keagenan kapal yang berdiri 3 bulan yang lalu.
 - b. Kompetisi yang sehat tersebut utamanya adanya kebijakan secara nasional dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, sehingga tidak ada lagi usaha keagenan yang dibolehkan bersifat monopoli, tidak dibolehkannya oligopoli, kartel, penetapan harga. Kehadiran Indonesian Ship Agency Association tidak boleh mengatur aspek bisnisnya seperti kesepakatan tarif,

pengaturan pelanggan dan sebagainya. Kehadiran asosiasi keagenan hanya untuk menangani kesulitan anggotanya ketika mengalami kesulitan perlakuan yang tidak benar dari siapapun. Filosofi tujuan ditetapkannya kebijakan tersebut adalah 1) untuk menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, 2) menciptakan iklim usaha yang kondusif, mencegah praktek monopoli atau persaingan yang tidak sehat dengan berbagai bentuknya, dan menciptakan efektifitas dan efisiensi kegiatan usaha [3]. Kebijakan negara tersebut telah didasarkan pada kebijakan publik yang benar karena berdasarkan kebijakan bernuansa masa depan dengan melakukan forecasting atau peramalan dengan penggabungan 3 (tiga) jenis yaitu proyeksi, prediksi dan perkiraan [14]. Kebijakan tersebut merupakan kebijakan nasional yang sudah ditempuh melalui tahapan suatu proses penetapan kebijakan mulai dari

- perumusan masalah hingga evaluasi kebijakan [13].
- c. Secara komparatif keberadaan 162 perusahaan usaha keagenan dengan mengambil 6 perusahaan pelayaran, menunjukkan masih bisa hidup bertahan karena ditunjang oleh berbagai aspek dari kekuatan dan kemampuan perusahaan dalam membangun sumber daya manusianya, segi manajerialnya, konsistensi dalam menjalankan pedoman kegiatannya dan didukung dengan perangkat dan fasilitas kerja yang tidak memerlukan investasi besar, namun dapat mengoptimalkan fasilitas tersebut untuk meningkatkan aktivitas kerjanya. Dari keenam Perusahaan tersebut mempunyai kemampuan dan kualitas kerja usaha yang relatif hampir sama.
2. Jenis usaha keagenan kapal di Pelabuhan Banten.
 - a. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 telah diberikan peluang atau kesempatan bagi perusahaan keagenan untuk bisa melaksanakan 13 bidang usaha keagenan, tetapi hanya 1 (satu) perusahaan yang memanfaatkan hal itu, 5 (lima) perusahaan lainnya hanya memanfaatkan beberapa bagian bidang usaha, dan terdapat 2 (dua) perusahaan keagenan yang memanfaatkan bidang usaha, mengurus jasa kepelabuhanan, mengurus dokumen kapal, dan penyelesaian tagihan.
 - b. Satu bidang usaha keagenan yang dilaksanakan oleh semua perusahaan jasa keagenan adalah mengurus dokumen kapal, sehingga berdasarkan analisis komparatif maka nampaknya bidang usaha keagenan yang mudah dilaksanakan dan peluangnya sangat kompetitif adalah mengurus dokumen kapal.
 - c. Sebenarnya masih banyak bidang usaha keagenan kapal yang peluangnya belum dimanfaatkan oleh perusahaan keagenan kapal sehingga masih bisa dimungkinkan sebagai ladang usaha secara kompetitif.
4. KESIMPULAN DAN SARAN
 - 4.1. Kesimpulan.
 1. Banyaknya jumlah usaha keagenan kapal di Pelabuhan Banten tidak mempengaruhi persaingan yang terjadi sesama perusahaan jasa

keagenan kapal, karena masing-masing perusahaan menjalankan persaingan secara sehat berdasarkan kebijakan nasional Undang-undang melalui Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 dan masing-masing telah menyiapkan kompetisi usahanya dengan memberikan pelayanan yang berkualitas dengan menyiapkan dukungan sumber daya manusia, fasilitas dan peralatan kerja termasuk pemanfaatan Inapornet, dan membentuk komunikasi dan informasi dengan *stakeholder*.

2. Belum seluruh perusahaan jasa keagenan kapal memanfaatkan peluang bidang yang sudah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait. Lebih banyak perusahaan jasa keagenan kapal yang melayani bidang usaha pelayanan dokumen, karena bidang pelayanan tersebut merupakan bidang pelayanan yang banyak diminta/dibutuhkan oleh perusahaan angkutan laut/perusahaan pelayaran, dan bidang usaha itu yang menjadi persyaratan mutlak yang harus dilakukan oleh perusahaan angkutan laut/pelayaran sebab setiap

kapal yang keluar/masuk pelabuhan memerlukan penanganan dokumen kapal (*clearence in/out*).

4.2. Saran.

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banten sebagai regulator yang sudah melaksanakan fungsi pengawasan dengan baik, agar lebih memperkuat pengawasan terhadap kompetisi usaha keagenan yang sudah berjalan. Fungsi dan kerja Inapornet dalam mendukung kelancaran tugas yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut/pelayaran dari waktu ke waktu harus lebih ditingkatkan. Gangguan teknis fungsi Inapornet harus segera ditanggulangi atau seminimal mungkin dihindari dengan melakukan antisipasi berbagai kemungkinan yang terjadi. Kerja sama dan koordinasi antara KSOP, Instansi Pemerintah terkait dan asosiasi perusahaan keagenan lebih ditingkatkan untuk menjaga kondusufitas kompetisi usaha yang sudah berjalan dengan baik.
2. Perusahaan jasa keagenan kapal yang belum memanfaatkan peluang usaha yang sudah diberikan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 lebih didorong untuk memanfaatkan

peluang tersebut dengan lebih memperkuat kerja sama yang positif tanpa harus bertindak terbentuknya monopolitis dan kartel.

DAFTAR PUSTAKA.

- [1] Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- [2] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Keagenan Kapal.
- [3] Racmadi Usman. 2013. *Hukum Acara Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- [4] I. Gusti Ayu Purnamawati dan Gede Adi Yuniarta. 2021. *Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Rajawali Perss.
- [5] Sofyan Hakim, 2021. *Manajemen SDM (teori dan praktek)*. Yogyakarta: Parama Ilmu.
- [6] Walisongo Repository, <https://eprints.walisongo.ac.id>.
- [7] <http://repository.unimar.amni.ac.id>> ...SA Adhityarama 2020, Semarang
- [8] Rizkiyana dkk, 2011. *Catatan Kritis Terhadap Hukum Acara Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Makalah
- [9] Lokakarya Komisi Hukum Nasional RI
- [9] J. Anthony Chaves, *International Cartels The Enforces Are Hunting In Packs*, Practicing Law Institute: Corporate Law and Practice Course Handbook Series, PLI Order No.14450, Mey-Juni 2008.
- [10] Binoto Nadapdap. 2021. *Hukum Persaingan Usaha*. Jakarta: Jala Permata Aksara.
- [11] Burhan Bungin. 2015. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- [12] <http://etheses.uin-malang.ac.id>>...I Made Winartha
- [13] Dunn, William N. 1994. *Public Policy Analsis: An Intruduction, Prectice-Hall International*: New Jersey, Englewood Cliffs.
- [14] AG Sabarno. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- [15] Berney G. Glaser and Anselm L. Strauss, tt. 1990. *The Discovery on Gronded Theory*, Chicago: Aldine Publishing Company.
- [16] Badan Pusat Statistik, <https://www.bps.go.id.kbli2020>
- [17]