

**STRATEGI PENERAPAN NATIONAL SINGLE WINDOW DI
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG (SUATU KONSEP DARI
STUDI KASUS DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG)**

*(An Implementation Strategy of National Single Window in Indonesia - A
Concept Based on A Case Study in Tanjung Emas Port, Semarang, Central Java)*

Oleh:

Harun Al Rasyid Martohandoyo¹⁾, Budhi Hascaryo Iskandar²⁾, John Haluan²⁾,
Fedi A. Sondita²⁾, Hasjim Djalal³⁾

Diterima tanggal: Oktober 2007; Disetujui : 14 Maret 2008

ABSTRACT

This is a continuation from previous paper with the title of The Authority of some State-Institutions in Tanjung Emas Port, Semarang Central Java. This paper discusses about the strategy to implement Indonesian National Single Window (NSW) concept in Indonesia especially in Tanjung Emas Port, Semarang. The SWOT and AHP were used in the data analysis. The result shows that there are five strategies to implement NSW in Indonesia especially in Tanjung Emas Port, Semarang.

Key word : *the State Officer Ships, the separation of non-military and military*

ABSTRAK

Tulisan ini merupakan kelanjutan dari tulisan sebelumnya yang berjudul kewenangan berbagai instansi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Jawa Tengah. Tulisan tersebut membahas tumpang tindihnya berbagai kepentingan instansi di pelabuhan tersebut. Pada tulisan ini elaborasi ditekankan pada strategi penerapan konsep *National Single Window* (NSW) di Indonesia khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Metode SWOT dan AHP digunakan untuk menganalisis data. Hasil analisis menunjukkan terdapat lima strategi untuk penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Emas khususnya dan di Indonesia pada umumnya.

Kata kunci : kapal aparat negara, pemisahan militer dan non militer

1) Kolonel Laut KOARMABAR (Purn.) Jl. Deli No. 21 Tanjung Emas Semarang, Email: harun_martohandoyo@yahoo.com

2) Staf Pengajar Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan FPIK-IPB.

3) Staf Pengajar Universitas Indonesia Jakarta..

1. PENDAHULUAN

Pada tulisan terdahulu (Bulletin PSP Vol XVI No. 3 Desember 2007) telah diungkapkan bahwa di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat 13 (tiga belas) instansi pemerintah yang melaksanakan amanat undang-undang dalam lingkup perairan. Tumpang tindih kewenangan ini menjadi salah satu sebab kebingungan para pengusaha dalam menjalankan aktifitasnya di wilayah perairan Tanjung Emas Semarang. Berbagai keluhan muncul dari para pengusaha yang intinya mereka merasa banyak hambatan yang dirasakan di lapangan saat menjalankan usaha mereka.

Di lain sisi keberadaan 13 (tiga belas) instansi tersebut bukan tanpa dasar. Ketiga belas instansi tersebut memiliki dasar hukum yang kuat sehingga mereka pun berada di pelabuhan tidak hanya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang namun juga di seluruh Indonesia khususnya pelabuhan internasional. Tugas dan wewenang masing-masing instansi tersebut terkesan masih parsial dan kurang terkoordinasi satu sama lain. Hal inilah yang membuat para pelaku bisnis merasakan hambatan saat masuk maupun keluar dari suatu pelabuhan.

Dua kepentingan yang berbeda tersebut, yakni pengusaha sebagai pemakai jasa layanan dan pemerintah sebagai pemberi jasa sekaligus pengawas, dirasakan sebagai hambatan bagi pengusaha hingga kini masih berlangsung. Jalan keluar yang baik dan memuaskan kedua belah pihak perlu segera dicarikan agar kedua kepentingan tersebut dapat berjalan dengan baik tanpa adanya hambatan.

Dalam menciptakan terjaminnya keamanan agar pelaksanaan aktivitas pembangunan di perairan dan Pelabuhan Tanjung Emas berjalan lancar, maka diperlukan kapal pengawas dan aparat bertugas untuk menjaga dan melindungi aktifitas masyarakat dalam melakukan kegiatan di laut khususnya di perairan dan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

2. TUJUAN

Tujuan dari tulisan ini adalah untuk memaparkan konsep implementasi strategi integrasi tugas dan wewenang ketiga belas instansi tersebut yang sering disebut sebagai *nartional single window*. Konsep implementasi strategi ini masih merupakan suatu konsep awal sebagai bentuk pemikiran untuk pengintegrasian tugas dan wewenang berbagai

instansi yang memiliki wilayah kerja di perairan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat

Penelitian dilaksanakan selama 10 (sepuluh) bulan, dari Juni 2006 sampai April 2007. Penelitian dilakukan di perairan dan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan Instansi Adpel Tanjung Emas, Lanal Semarang, Ditpolair Jateng, KP3, BPPI DKP dan Bea Cukai.

3.2 Pengumpulan Data

Metode penelitian deskriptif digunakan dalam penelitian ini untuk menggambarkan peran instansi yang memiliki kewenangan di perairan dan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Data yang dikumpulkan meliputi data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara dengan instansi terkait yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yakni : Adpel Tanjung Emas, Lanal Semarang, Ditpolair Jateng, KP3, BPPI DKP dan Bea Cukai. Data sekunder yang diperlukan diperoleh dari instansi tersebut di atas

Pengumpulan dan penilaian data melalui pengisian kuesioner terhadap pejabat setingkat manajer di tingkat *regulator*, *actor*, dan *user*. Pengumpulan data meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dan pengamatan langsung di lapangan. Data sekunder yang dikumpulkan meliputi data kualitatif dan kuantitatif.

Responden yang diwawancarai adalah para pakar terkait yang berkompeten terhadap permasalahan pengamanan, pengawasan dan pemeriksaan keluar masuk barang dan manusia. Pemilihan responden dilakukan secara *purposive sampling*, agar diperoleh hasil wawancara yang memenuhi kriteria *expert judgement*.

3.3 Analisis Data

Analisis data dilakukan secara deskriptif. Tabulasi hasil penelitian juga dilakuakn untuk memudahkan analisis dalam penelitian ini. Analisis lain yang juga digunakan dalam kajian ini adalah SWOT dan AHP.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

National Single Windows (NSW) merupakan sebuah upaya untuk menyatukan informasi yang berkaitan dengan aktivitas ekspor dan impor satu Indonesia melalui satu portal bersama. Dengan harapan informasi menjadi semakin cepat dan dapat dinikmati oleh semua pihak tanpa harus menghadapi banyaknya hambatan administrasi yang selama ini sering terjadi. Sebuah upaya sebagai batu loncatan untuk ikut serta berperan membentuk ASW (*ASEAN Single Window*). Berkaitan dengan hal ini, pada tanggal 15 Desember 2006, Pemerintah Indonesia secara resmi meresmikan tim NSW, meskipun agak terlambat hal ini merupakan suatu usaha yang baik karena beberapa negara di ASEAN justru sudah mulai menerapkannya. Tujuan yang diharapkan dengan adanya NSW ini adalah tercapainya *consistency, simplicity, transparency* dan *efficiency* dalam pengurusan hal-hal yang berkaitan dengan aktivitas ekspor impor.

Beberapa peraturan telah pula dibentuk oleh Pemerintah diantaranya :

- 1) Inpres No. 3 Tahun 2006 dan Inpres No. 6 Tahun 2007, tentang Penerapan sistem NSW telah menjadi salah satu program kebijakan nasional yang harus diterapkan di Indonesia, dengan target penyelesaian *Blueprint* pada Juli 2007 dan *piloting* NSW pada akhir Desember 2007;
- 2) Keputusan Menko Perekonomian No. 22/M. Ekon/03/2006, tentang Menko Perekonomian membentuk Tim Persiapan NSW, dengan menunjuk Menteri Keuangan selaku Ketua dan Menteri Perdagangan bersama Menteri Perhubungan selaku Wakil Ketua, sekaligus menetapkan 5 Satuan Tugas yang meliputi bidang Legal, Kesesuaian Prosedur, Teknologi Informasi, Kepelabuhanan dan Kebandarudaraan;
- 3) KEP-07/KET.T-NSW/08/2007, tentang Salinan SK Pembentukan Kesekretariatan Tim NSW;

Beberapa catatan yang perlu diperhatikan sehingga konsep NSW ini perlu segera dilaksanakan di Indonesia diantaranya :

- 1) Selama 40 tahun penegakan hukum di laut belum menunjukkan hasil yang maksimal karena ditangani oleh beberapa instansi dengan kewenangan yang saling tumpang tindih;
- 2) Ada 13 (tiga belas) instansi yang melaksanakan tugas tanggung jawabnya di laut dan masih bersifat sektoral;
- 3) *Internasional Maritime Beurau* (IMB) mengumumkan bahwa perairan Indonesia merupakan salah satu perairan yang paling tidak aman;
- 4) Banyak negara menyatakan akan mengawal kapal berbendera mereka dengan kapal-kapal perang mereka jika Indonesia tidak menjamin lalu lintas damai bagi kapal asing di perairan Indonesia;
- 5) Setiap tahun Indonesia mengalami kerugian besar di bidang kelautan dan perikanan, kerugian jiwa, kerusakan lingkungan laut dan pantai, kerugian akibat penyelundupan, inefisiensi keuangan negara dalam tegak hukum di laut
- 6) Biaya tinggi terhadap usaha ekonomi kelautan karena banyaknya pungutan, kasus-kasus KKN, dan lain-lain.

Berdasarkan uraian di atas, maka penerapan NSW khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan umumnya di pelabuhan-pelabuhan internasional pada umumnya di Indonesia sudah saatnya dilaksanakan. Meskipun disadari bahwa tidak mudah untuk melaksanakan sistem ini, karena harus menyatukan berbagai sektor yang selama ini terksan bekerja sendiri-sendiri.

Hasil analisis SWOT sebagai dasar pertimbangan penentuan strategi berdasarkan kekuatan (*Strenght*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunity*) dan ancaman (*Threat*) disampaikan pada beberapa tabel di bawah ini. Tabel 1 berisikan faktor internal yang merupakan uraian dari kekuatan yang dimiliki serta kelemahan yang ada. Tabel 2 berisikan faktor eksternal yang merupakan uraian dari peluang dan ancaman yang ada.

Tabel 1. Faktor internal dari analisis SWOT di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

<i>Strength (S)</i>	<i>Weakness (W)</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Tg. Emas sebagai Terminal Point = <i>Gateway link & Industrial Port</i> & pusat distribusi logistik muatan kapal Prop. Jawa Tengah. 2. Kegiatan ekonomi masyarakat yang mulai pulih, akan berpengaruh pada meningkatnya arus barang dan kunjungan kapal. 3. Industri potensial Jateng seperti meubeller jati, karoseri mobil, rokok kretek, tekstil, perikanan, pariwisata, elektronik dll. Impor ekspor produksi gunakan kapal laut via pelabuhan Tg. Emas. 4. Populasi Jateng propinsi terbesar kedua di Indonesia. 5. Tg. Emas memiliki dermaga & terminal peti kemas yg berkembang pesat. 6. PP 81/2005 tentang Badan koordinasi Kamla sebagai lembaga non struktural koordinasikan berbagai instansi yang berkaitan dengan Kamla 7. Inpres 5/2005 tentang azas <i>cabotage</i>, akan memacu jumlah kapal milik pengusaha nasional. 8. Tg. Emas sebagai pangkalan kapal patroli : Ditpolair, KPLP Adpel, Bea Cukai & Lanal. 9. Galangan kapal di Tg. Emas, mampu membangun kapal patroli aparat untuk kamtibmas 10. Penggunaan NSW & ASW efektif efisien 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terbatasnya kemampuan teknologi & SDM pelayanan jasa pelabuhan. 2. Masyarakat anggap pelabuhan sbg daerah yg birokrasi & biaya tinggi. 3. Lambatnya prkmbangn <i>hinterland</i> belum dapat gunakan fasilitas pelabuhan secara maksimum. 4. Tingkat pendangkalan alur pelayaran & kolam tinggi, drainase kota belum terpelihara baik, pencemaran lingkungan dari limbah industri & sebagian DLK pelabuhan masih sering terkena rob. 5. Jumlah dan kmampuan kapal patroli aparat di perairan & pelabuhan Tg. Emas terbatas/minim. 6. Bakorkamla masih gabungkan tugas-tugas kapal petroli militer untuk tugas pertahanan & kamtibmas non militer 7. Bakorkamla belum tegas dalam bertindak hadapi masalah-masalah dilapangan yang bevariasi, karena sebatas koordinasi. 8. Belum memiliki satuan khusus menaangani keamanan laut tugas non militer yg diamanahkan dalam UNCLOS '82 9. Fasilitas & sarana-prasarana pangkalan kapal-kapal patroli belum memenuhi kelayakan. 10. Praktek suap & pungli banyak ditemui di sekitar perairan & pelabuhan Tg. Emas. 11. Kapal aparat bekerja secara sektoral belum terintegrasi utk mencapai efisiensi.

Tabel 2. Faktor eksternal dari analisis SWOT di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

<i>Oportunity (O)</i>	<i>Threat (T)</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber minyak bumi blok Cepu tingkatkan aktifitas ekonomi kelautan di perairan & pelabuhan Tg. Emas. 2. Inpres 5/2005 tentang asas <i>cabotage</i> beri peluang usaha pelayaran nasional utk kuasai transportasi laut, 3. System ekspor impor NSW memperkecil biaya overhead, hilangkan pungli, perpendek birokrasi. 4. <i>ISPS Code</i> di pelabuhan Tanjung Emas untuk melakukan perdagangan internasional 5. Para pakar kelautan dukung satu lembaga tangani keamanan dan penjagaan laut. 6. Negara maju yang gunakan lintas transportasi laut RI, ingin membantu Satuan Keamanan Laut yang tidak untuk memperkuat militer. 6. JICA Jepang telah sedia untuk di kembangkan, melatih & membantu KPLP dan Ditpolair . 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aksi terorisme, kebakaran dan sabotase 2. Kapal-kapal nelayan & alat tangkapnya dapat mengganggu lalu lintas keluar / masuk kapal. 3. Pencurian muatan kapal, peralatan kapal atau inventaris kapal. 4. Masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan ke lingkungan terbatas atau adanya penumpang gelap. 5. Penggunaan kapal untuk kegiatan ilegal yang bertujuan untuk membuat insiden keamanan. 6. Penggunaan roda empat atau jenis kendaraan lainya sebagai alat angkut bom untuk penghancuran masuk pelabuhan yang sulit untuk dicegah karena memanfaatkan sarana masyarakat kecil/lemah. (bom mobil) 7. Praktek KKN di lingkungan aparat Negara & swasta masih belum dapat diatasi sepenuhnya karena melakukan praktek gelap mengambil kelengahan & menyuap aparat

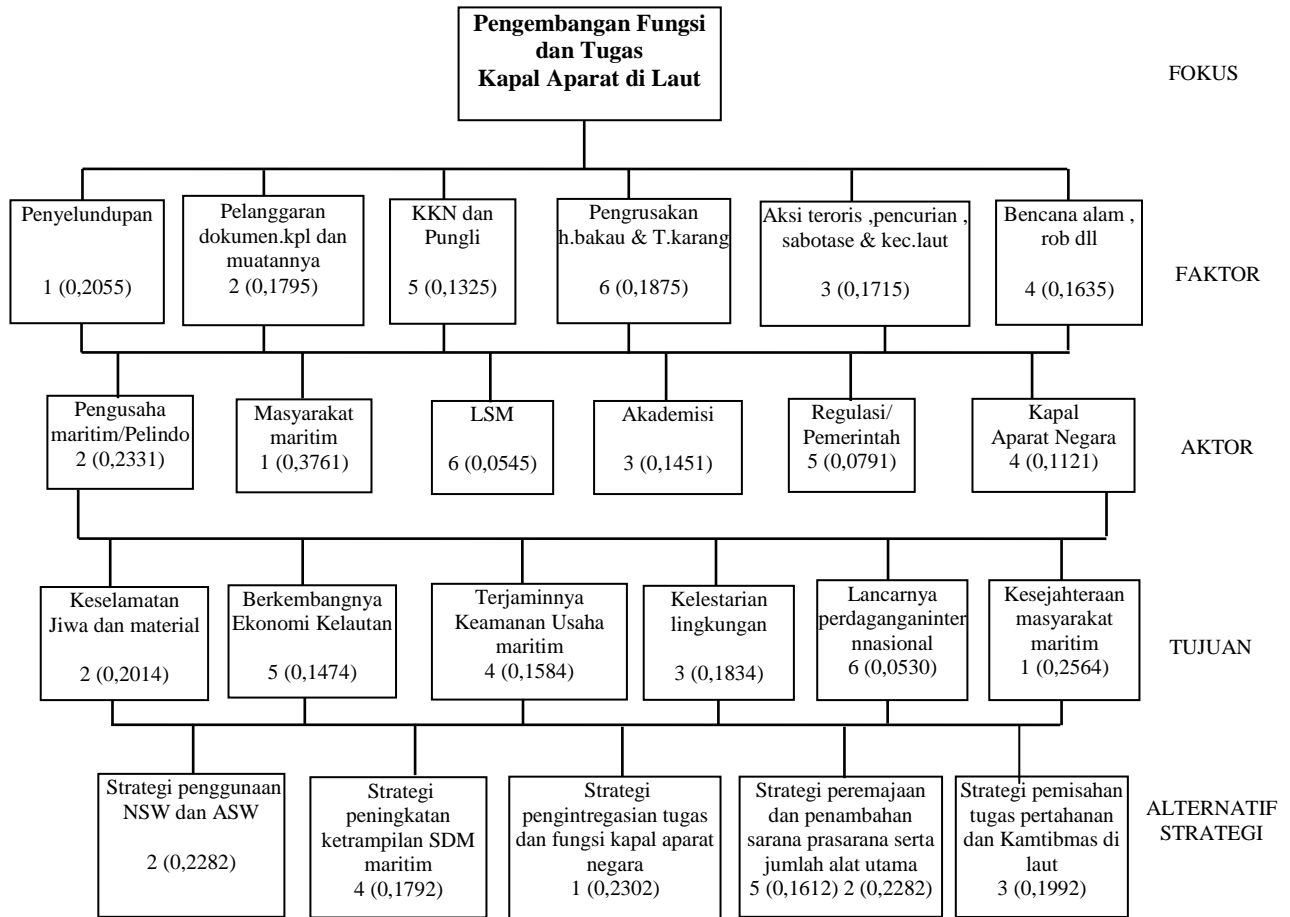
Tabel selanjutnya (Tabel 3 dan 4) berisikan alternatif strategi yang dianalisis berdasarkan faktor internal dan eksternal di atas.

Tabel 3. Strategi penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berdasarkan faktor internal dan eksternal

Strategi Strength (S) - Oportunity (O)	Strategi Weakness (W) - Oportunity (O)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Strategi pengintegrasian tugas dan fungsi kapal aparat negara 2. Strategi penggunaan NSW dan ASW 	Strategi pemisahan tugas pertahanan di laut dan tugas kamtibmas di laut
Strategi Strength (S) - Threat (T)	Strategi Weakness (W) - Threat (T)
Strategi peningkatan ketrampilan SDM maritim	Strategi peremajaan dan penambahan sarana prasarana serta jumlah alat utama

Dari tabel tersebut dapat disebutkan bahwa, strategi SO menciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang maka alternatif strategi yang dimunculkan adalah **(1)** penggunaan *National Single Window (NSW)* dan *Asean Single Window (ASW)*; **(2)** pengintegrasian tugas dan fungsi kapal aparat negara. Strategi ST menciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman maka alternatif strategi **(3)** adalah peningkatan ketrampilan SDM aparat maritim. Strategi WO menciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang maka alternatif strategi **(4)** adalah pemisahan tugas pertahanan di laut dengan tugas kamtibmas di laut. Strategi WT menciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman maka alternatif strategi **(5)** adalah peremajaan dan penambahan sarana prasarana alat utama.

Selanjutnya untuk menentukan prioritas strategi yang akan dilaksanakan digunakan analisis AHP (*Analitycal Hierarchy Process*). Bagan AHP disampaikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Bagan AHP sebagai analisis priorotas strategi penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dari bagan AHP tersebut dapat disebutkan bahwa prioritas strategi untuk penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah sebagai berikut :

- 1) Strategi pengintegrasian tugas dan fungsi kapal aparat negara;
- 2) Strategi penggunaan NSW dan ASW;
- 3) Strategi pemisahan tugas pertahanan di laut dan tugas kamtibmas di laut;
- 4) Strategi peningkatan ketrampilan SDM maritim, dan

- 5) Strategi peremajaan dan penambahan sarana prasarana serta jumlah alat utama.

Strategi pertama, merupakan strategi yang sulit dilaksanakan karena menuntut keterbukaan dan kemauan yang kuat dari masing-masing sektor untuk secara terintegrasi untuk mengemban tugas di wilayah perairan pelabuhan. Hal ini didasarkan bahwa pada kenyataannya berbagai instansi penegakan hukum di laut selama kurun waktu 40 tahun belum menunjukkan hasil yang maksimal karena kewenangan yang saling tumpang tindih dan melaksanakan tugas kewajibannya yang masih bersifat sektoral belum mengutamakan kepentingan nasional secara terpadu.

Di sisi lain, sesuai Perpres 81/2005 pasal 3, fungsi Bakorkamla yang diselenggarakan oleh Kalakhar adalah : menyiapkan rancangan kebijaksanaan kamla, menyiapkan koordinasi pelaksanaan kegiatan dan pelaksanaan opskamla, menyelenggarakan duknis dan administrative pelaksanaan opskamla bersama dan pengawasan dan pengendalian satuan tugas koordinasi kamla. Dengan demikian Bakorkamla bertindak sebatas koordinator saja, sedang yang dibutuhkan di lapangan adalah komando dalam penindakan pelanggaran hukum yang tegas. Hal ini menuntut berbagai sektor yang memiliki kewenangan di wilayah perairan pelabuhan untuk dapat berada di bawah satu komando.

Kapal aparat negara di laut dimiliki dan dioperasikan oleh 5 instansi pemerintah yaitu oleh TNI-AL, Polri, KPLP Ditjenhubla, Bea Cukai Dep. Keu dan DKP. Kapal-kapal tersebut mengemban tugas sesuai fungsi masing-masing instansi yang membawahnya dan bekerja sektoral. Sarana dan prasarana kapal yang dimiliki aparat negara di Pelabuhan Tanjung Emas merupakan cermin dari kekuatan kapal aparat negara yang dimiliki oleh aparat negara penegak hukum di laut, perairan dan pelabuhan di nusantara pada masa damai. Hasil identifikasi terhadap kapal aparat negara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang disampaikan pada Tabel 4. Kapal-kapal tersebut di lapangan mengemban fungsi dan tugas sesuai fungsi masing-masing instansi yang mengoperasikannya. Kapal-kapal aparat negara tersebut bertugas secara sektoral sehingga secara kumulatif membutuhkan biaya operasional dan logistik yang sangat tinggi per kapalnya, hal ini merupakan salah satu bentuk ketidak efisienan dalam pengelolaan kapal aparat negara. Pengintegrasian tugas dan fungsi kapal

aparatus negara merupakan strategi untuk kejelasan komando dan efisiensi dalam pengelolaan kapal aparat negara.

Tabel 4. Berbagai jenis kapal aparat negara yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Instansi	Jenis Kapal	Jumlah
TNI-AL/Lanal Semarang	Kapal patroli non kombotan	: 2 unit
	Speed Boat	: 2 unit
	Perahu karet	: 2 unit
Ditpolair Jateng	Kapal patroli polisi	: 3 unit
	Speed Boat	: 4 unit
	Perahu karet	: 3 unit
KPLP Adpel Tg. Emas & Basarnas	Kapal patroli	: 2 unit
	Speed Boat	: 4 unit
	Perahu karet	: 4 unit
KP3 Tg. Emas	Nihil	
Bea Cukai Tg. Emas	Speed Boat	: 1 unit
BPPI DKP Tg. Emas	Kapal survey perikanan	: 4 unit
PT. Pelindo Cab. Tg. Emas	Tug Boat	: 4 unit

Strategi ke dua, akan dapat dilaksanakan dengan baik bila pengintegrasian tugas aparat di laut dapat dilakukan. Selama ini Singapura merupakan salah satu negara terbaik dalam sistem pelayanan ekspor impor karena sudah memiliki NSW dengan *e-portnet* dan *e-tradenet* yang berjalan baik. Pelabuhan Tanjung Emas pada gilirannya akan menggunakan NSW setelah uji coba penggunaannya di pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak. Pada prinsipnya NSW akan melayani proses kepabeanan dan kepelabuhan secara terpadu, cepat dan efisien sehingga kapal berlayar dalam keadaan *clear document* dan keselamatan pelayaran lengkap. Bagan konsep *Indonesian National Single Window* disampaikan pada Gambar 2.

Tujuh regulasi dunia di bidang keamanan dan keselamatan maritim telah mengikat negara-negara yang meratifikasinya yaitu : UNCLOS '82, Marpol, SOLAS '74, SAR, SUA, SUA Protocol, Collreg dan IMO MSC. Indonesia dalam hal ini khususnya pelabuhan Tanjung Emas berkewajiban untuk menjamin keselamatan dan keamanan maritim, keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sebagaimana dalam *ISPS Code 2002*. Tujuannya untuk

menetapkan kerjasama internasional guna mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dengan mencegah terjadinya insiden terhadap kapal, fasilitas pelabuhan yang dipergunakan dalam perdagangan internasional.

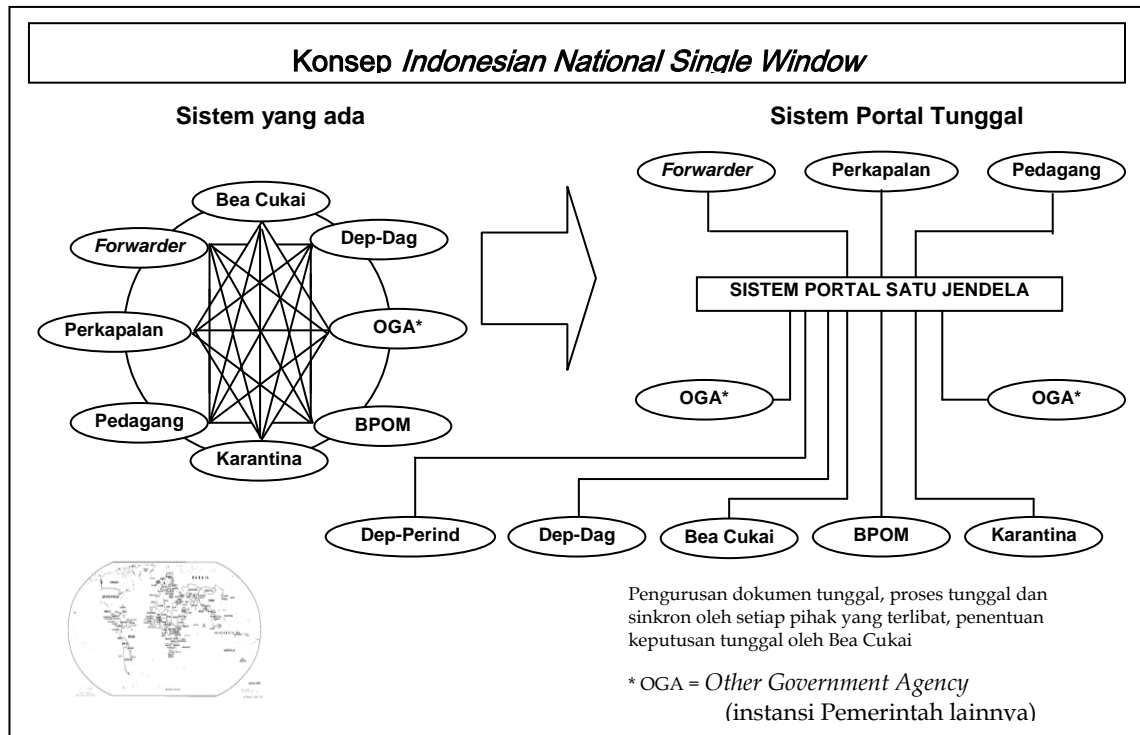
Strategi ke tiga, merupakan kebutuhan sekaligus desakan dari negara-negara lain yang melihat belum adanya pemisahan antara tugas pertahanan dan kamtibmas di Indonesia. Penggabungan tugas TNI dan Polri pada masa lalu mengakibatkan terjadinya tumpang tindih antara tugas pertahanan dan kamtibmas. Oleh karena ini, maka lahirlah UU untuk membedakan tugas pertahanan oleh TNI dan tugas Kamtibmas oleh Polri yang pada masa damai peran aparat sipil di kedepankan khususnya di perairan dan pelabuhan laut. Saat ini pemisahan tugas sudah terlihat pelaksanaannya di lapang. Hal ini merupakan suatu hal yang baik untuk terus dilaksanakan dan disempurnakan sejalan dengan bergantinya waktu sehingga kepercayaan dunia internasional kepada Indonesia dapat terus dipertahankan.

Strategi ke empat, merupakan keharusan dalam pergaulan internasional. Indonesia dituntut memiliki SDM berkualitas internasional agar tidak terjadi kesalahan komunikasi yang mengarah kepada ketidakefisienan sistem yang berjalan.

Strategi ke lima, tidak kalah pentingnya karena disadari bahwa usia kapal aparat negara sudah cukup tua dilain pihak kapal-kapal ini tetap dituntut menampilkan kinerja yang baik. Seiring dengan strategi pengintegrasian tugas dan fungsi kapal aparat negara, maka kapal-kapal baru kelak harus didesain sesuai dengan tugas dan fungsi yang diembannya.

Di luar dari kelima strategi tersebut, berbagai penelitian dan hasil seminar, lokakarya menyarankan dibentuknya satu lembaga yang menangani keamanan di laut. Hal tersebut membutuhkan biaya, waktu, metoda, kapal, fasilitas dan sumberdaya yang tidak sedikit. Saran tersebut berawal dari pernyataan Jepang untuk melindungi kepentingan ekonomi dan perdagangan laut negaranya yang melintasi perairan Indonesia. Pada dasarnya Jepang bersedia memberi bantuan dan dukungan kapal patroli beserta sarana prasarananya namun terkendala dengan kebijakan politik bantuan Jepang yang "*non military budget*", namun Jepang tidak menemukan institusi non militer yang tepat untuk menyalurkan bantuannya tersebut.

Oleh karena itu Jepang mendesak Indonesia untuk mendirikan *Coast Guard* sebagai institusi non militer. Hasil seminar dan lokakarya pada April 2007 yang diselenggarakan oleh pakar-pakar maritim dari TNI-AL, Dewan Maritim Indonesia, Kadin dan lain-lain telah menyarankan Perlu dibentuk Indonesia *Sea and Coast Guard*. Namun masih terkendala berbagai hal yang juga tidak mudah untuk menyelesaikannya.



Gambar 2. Bagan Konsep *Indonesian National Single Window*

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis SWOT dan AHP dapat disimpulkan bahwa penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat dilakukan dengan prioritas strategi sebagai berikut :

- 1) Pengembangan fungsi dan tugas kapal aparat Negara sudah mendesak untuk segera dilakukan dengan langkah awal mengintegrasikan kapal-

kapal aparat negara non militer untuk bertugas multi fungsi antar Departemen dan tidak mengemban fungsi sektoral per Departemen/instansi;

- 2) Penggunaan teknologi informasi seperti NSW dan ASW sangat membantu tugas multi fungsi kapal-kapal aparat negara di laut, sehingga kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan dan berlalu-lalang diperairan RI telah termonitor pada sistem NSW maupun ASW. Kapal-kapal yang tidak termonitor dapat di curigai dan diperiksa;
- 3) Kekuatan kapal aparat negara penegakan hukum di laut saat ini masih sebagian besar bertumpu pada kapal-kapal perang TNI-AL, pada era reformasi dan keperluan pergaulan internasional pada perdagangan global diharapkan peran kapal aparat negara non militer memiliki kemampuan penegakan hukum di laut secara penuh pada masa damai. Oleh karena itu diharapkan sebagian kapal perang TNI-AL non kombatan dapat di gunakan sebagai kapal aparat negara non militer sekaligus sebagai kekuatan cadangan TNI-AL;
- 4) Pelatihan SDM yang mengawaki kapal aparat negara yang telah berintegrasi menjadi multi fungsi dilakukan secara bertahap dan sistematis; dan
- 5) Langkah berikutnya untuk pengembangan fungsi dan tugas kapal aparat negara adalah menambah sarana dan prasarana kapal dan menambah jumlah alat utama.

5.2. Saran

- 1) Menyusun program dan kegiatan rencana pengintegrasian kapal-kapal aparat negara multi fungsi;
- 2) Sosialisasi untuk mendapatkan dukungan dari seluruh departemen yang terkait dan persetujuan lembaga eksekutif maupun legislatif negara;
- 3) Rencana para pakar kemaritiman untuk membentuk lembaga tersendiri menangani keamanan laut perlu didukung.

DAFTAR PUSTAKA

- Bakar, Abu. 2005. Menanti Kehadiran *Coast Guard*, Banyaknya Aparat Penegak Hukum di Laut. *Mingguan Maritim* Nomer 367, halaman 2 dan 3. Jakarta.
- David, Fred R. 1997. *Strategic Management*, 6th edition, halaman 203-224. Prentice Hall. New Jersey.
- Harun A. R. M., Budhi H. Iskandar, John Haluan, M. Fedi A. Sondita, Hasjim Djalal. 2007. Kewenangan Berbagai Instansi di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang Jawa Tengah. *Jurnal Ilmiah Buletin PSP*. Vol. XVI. No. 3, Desember 2007, Hal. 399-407.
- <http://www.nsw.or.id/site/index.php> I, diakses tanggal 7 Juli 2008
- Kamaludin, Laude M. 2005. Indonesia Sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi, halaman 53-69. UMM Press. Malang.
- Adminstrator Pelabuhan Tanjung Emas, 2005. Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Kepelabuhan di Pelabuhan Tanjung Emas, halaman 29-33. Semarang.
- Markas Besar TNI-AL. 2002. Pokok-Pokok Pikiran TNI Angkatan Laut tentang Keamanan Laut. Setumal Cilangkap. Jakarta.
- Marimin. 2003. Proses Hirarki Analitik C, halaman 3-5. Jurusan Teknologi Industri Pertanian Fakultas Teknologi Pertanian. IPB
- Rangkuti, Fredy. 2002. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, halaman 19 dan 20. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Saaty, Thomas L. 1983. *Decision Making For Leaders : The Analytical Hierarchy Process for Decision in Complex World*. RWS Publication. Pittsburh.
- Salimsuharis.blogspot.com/2006/12/national-single-window.html, diakses tanggal 7 Juli 2008
- Syahbana. 2006. Keberhasilan *Single Window* tergantung Konsistensi Pemerintah. *Mingguan Maritim* Nomor 390, halaman 2-3. Jakarta.