

PILIHAN KEBIJAKAN HUKUM PERSAINGAN USAHA DI PELABUHAN INDONESIA DALAM PEMBERLAKUAN MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

Khoirur Rizal Lutfi

Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta

Email: irul.rizal@ymail.com

Abstrak

Tulisan ini dimaksudkan untuk membahas pilihan kebijakan persaingan usaha di pelabuhan Indonesia dalam kerangka pemberlakuan *ASEAN Economic Community* (Masyarakat Ekonomi ASEAN) sebagai pijakan baru dalam menentukan kebijakan persaingan usaha di pelabuhan Indonesia. Pada dasarnya pilihan kebijakan hukum persaingan di pelabuhan dapat dilakukan melalui beberapa skema. Mulai dari menegakan hukum yang dirasa sudah baik namun belum terlaksana (*law enforcement*), membentuk kebijakan baru atau merevisi beberapa ketentuan yang dianggap menghambat terlaksananya agenda menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat, atau kedua-duanya secara bersamaan. Selain itu pilihan untuk menentukan sistem dan tata kelola pelabuhan yang baik hendaknya juga tetap menjadi prioritas. Tata kelola yang baik dapat dilakukan melalui *benchmark* sistem yang sudah mapan dan diterapkan oleh negara lain.

Kata Kunci: Hukum Persaingan Usaha, Pelabuhan, Masyarakat Ekonomi ASEAN

Abstract

This paper is intended to discuss optional policy in the Indonesian port competition law within the framework of implementation of the ASEAN Economic Community (AEC) as a new step in determining competition policy in Indonesian ports. Basically, competition law optional policy in the port can be done through several schemes. Starting from enforcing the law that was good but not implemented yet (law enforcement), shaping new policies or revise some provisions are considered to inhibit the implementation of the agenda of creating a climate of healthy competition, or both simultaneously. Besides the option of specifying a system and harbor good governance should also remain a priority. Good governance can be done through the benchmark system established and applied by other countries.

Keywords: Competition Law, the Port, the ASEAN Economic Community

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Sejak dibentuknya ASEAN sebagai organisasi regional pada tahun 1967, negara-negara anggota telah meletakkan kerjasama ekonomi sebagai salah satu agenda utama yang perlu dikembangkan. Pada dekade 80-an dan 90-an, ketika negara-negara di berbagai belahan dunia mulai melakukan upaya-upaya untuk menghilangkan hambatan-hambatan ekonomi, negara-negara anggota ASEAN menyadari bahwa cara terbaik untuk bekerjasama adalah dengan saling membuka perekonomian mereka, guna menciptakan integrasi ekonomi kawasan.

KTT ke-12 ASEAN di Cebu bulan Januari 2007 menyepakati “*Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015*”. Para Menteri Ekonomi ASEAN telah menginstruksikan Sekretariat ASEAN untuk menyusun “Cetak Biru ASEAN *Economic Community (AEC)*”. Cetak Biru AEC tersebut berisi rencana kerja strategis dalam jangka pendek, menengah dan panjang hingga tahun 2015 menuju terbentuknya integrasi ekonomi ASEAN. Sebagaimana dilansir oleh Kementerian Luar Negeri pada Tahun 2015, rencana kerja yang dimaksud salah satunya adalah menciptakan *single market* dan *production base* berupa arus perdagangan bebas untuk sektor barang, jasa, investasi, pekerja terampil, dan modal. Selain itu rencana kerja juga diarahkan untuk penciptaan kawasan regional ekonomi yang berdaya saing tinggi, yang salah satunya mengagendakan pembentukan *regional competition policy*.¹

Sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang wilayahnya terdiri dari bentangan perairan yang luas dan memiliki sebaran pulau hingga 17.508, aktivitas bisnis di bidang pelayaran tentu memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia. Salah satu wujudnya adalah peranan untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas dalam upaya distribusi logistik nasional, baik logistik yang tersedia di dalam negeri maupun berasal dari luar negeri. Dengan kata lain, tidak hanya sebagai penopang kepentingan sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan, aktivitas komersial yang ada di pelabuhan, tentunya memiliki potensi dalam menopang pembangunan perekonomian negara.²

Sektor logistik memainkan peran penting dalam pembangunan nasional dan peningkatan daya saing perdagangan dalam suatu negara. Sistem logistik yang dijalankan dengan baik dan efektif dapat menyebabkan jalur distribusi barang, jasa dan informasi dari titik pemberangkatan ke titik konsumsi menjadi lebih efisien. Mankiw menyebut bahwa efisiensi adalah kondisi ideal ketika sebuah masyarakat dapat memperoleh hasil atau manfaat yang maksimal dari penggunaan segenap sumber dayanya yang langka. Dalam konteks *ASEAN Economic Community* maka yang disebut masyarakat tidak lagi hanya masyarakat Indonesia, namun masyarakat ASEAN pada umumnya. Sistem logistik yang inefisien dapat mengurangi insentif dan nilai perdagangan. Untuk itu, semua praktik usaha yang terkait dengan logistik yang bersifat tidak sehat harus dieliminasi.³

Beberapa hal yang mendesak juga dikarenakan Indonesia telah meratifikasi pengesahan Organisasi Perdagangan Dunia melalui Undang-Undang No. 7 Tahun 1994 yang salah satu bentuk kesepakatannya adalah GATS (*General Agreement on Trade and Services*). Dalam kerangka pasar bebas, jika industri jasa pelayaran inefisien dan tidak dapat bersaing secara sehat, maka seluruh rangkaian kegiatan yang terkait dengan industri ini akan menjadi inefisien. Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dibentuk sebagai komitmen untuk mewujudkan tujuan efisiensi tersebut. Namun demikian agenda *ASEAN Economic Community* yang baru saja diterapkan perlu menjadi pertimbangan tersendiri dalam upaya pemberlakuan hukum persaingan di tingkat regional ASEAN.

¹ Kementerian Luar Negeri, *Kerjasama Ekonomi ASEAN*, dalam <http://www.kemlu.go.id/Documents/Kerjasama%20Ekonomi%20ASEAN.doc> diakses pada 18 Februari 2016.

² M. Yamin Jinca. *Transportasi Laut Indonesia; Analisis Sistem dan Studi Kasus*. Cetakan Pertama, Surabaya: Brilian Internasional., 2011, hlm.19

³ N. Gregory Mankiw. *Pengantar Ekonomi*, Edisi Kedua, Jakarta: Erlangga, 2003, hlm. 6

Penataan sektor logistik juga sudah semakin menjadi perhatian pemerintah, khususnya sejak Indonesia dan negara-negara ASEAN menandatangani *Asean Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector* pada Agustus 2007. Perjanjian tersebut berujung pada integrasi penuh dan liberalisasi dari sektor jasa logistik di ASEAN. Khusus pada aktivitas bisnis pelayaran yang merupakan salah satu penopang distribusi logistik di Indonesia, semangat untuk menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat dimasukkan ke dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sebagaimana disebutkan dalam konsideranya, salah satu pertimbangan dibentuknya undang-undang ini adalah dalam rangka mengatur keikutsertaan pemerintah daerah dan pengusaha swasta untuk meningkatkan kinerja di sektor pelabuhan sehingga tercipta iklim persaingan usaha sehat yang tentu akan menghilangkan resiko biaya tinggi (*high cost economy*).⁴

Pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang termuat dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 terkait agenda menciptakan efisiensi di sektor logistik terutama yang ada di pelabuhan masih dinilai belum terlaksana. Hal ini dikarenakan kompleksitas aktivitas bisnis pelayaran yang ada yang salah satunya adalah masalah kepelabuhan, ditambah agenda liberalisasi sektor logistik yang disepakati ASEAN. Terlebih saat ini telah diberlakukan pula kerjasama regional dalam kerangka Masyarakat Ekonomi ASEAN. Oleh karena itu, dalam tulisan ini akan dikaji mengenai pilihan kebijakan-kebijakan persaingan usaha di pelabuhan Indonesia terutama dalam kerangka pemberlakuan *ASEAN Economic Community* sebagai pijakan baru dalam menentukan kebijakan persaingan usaha di pelabuhan Indonesia.

2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang penulis ungkapkan, maka rumusan masalah dalam tulisan ini adalah bagaimana pilihan kebijakan persaingan usaha di pelabuhan Indonesia dalam kerangka pemberlakuan *ASEAN Economic Community*.

B. PEMBAHASAN

1. Tinjauan Ekonomi dan Hukum Persaingan Usaha

Dalam tinjauan ekonomi secara umum, tidak ada yang menyangkal bahwa praktik monopoli dan semisalnya atau yang mengarah kepada persaingan usaha tidak sehat memang harus dihindarkan dari pihak-pihak yang rentan untuk dirugikan. Praktik dagang yang mengarah pada pasar monopolistis ataupun oligopolis dengan konsentrasi yang tinggi di negara liberal sekalipun banyak dilarang. Karena pola bisnis yang demikian ini dapat menimbulkan dampak negatif pada konsumen dan perekonomian secara keseluruhan.⁵ Seperti di Amerika Serikat yang memiliki *Sherman Act*, Thailand perundang-undangan tentang penetapan harga dan anti monopoli (1979) dan Australia ataupun negara Eropa Barat, begitu juga Indonesia dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

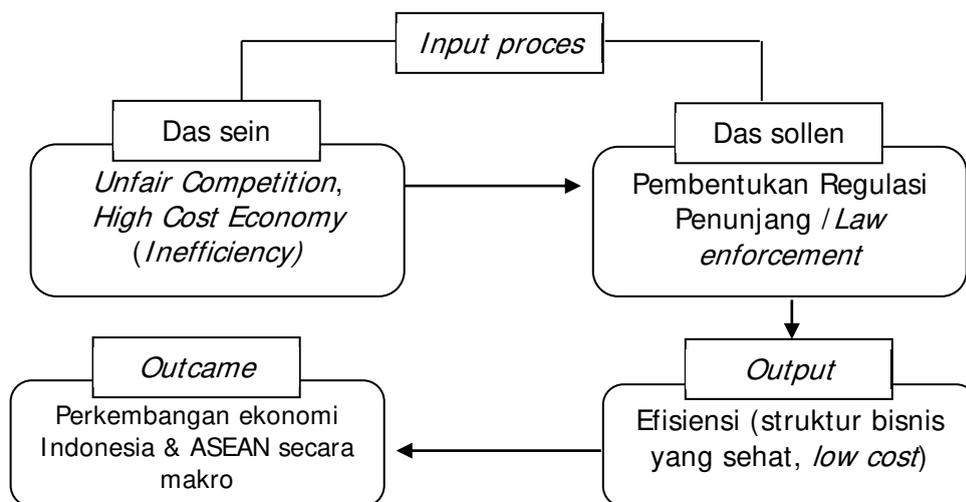
Richard Posner memberikan gambaran bahwa yang dimaksud dengan analisis hukum dalam pendekatan ekonomi (*economic analysis of law*) adalah tinjauan

⁴ Wismar Simanjuntak. "UU Pelayaran Hapus Monopoli di Pelabuhan," dalam http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu_pelayaran_hapus_monopoli_di_pelabuhan/#. UBLnm6AR-So, diakses pada 28 Juli 2016.

⁵ Edy Suandi Hamid. *Perekonomian Indonesia: Masalah dan Kebijakan Kontemporer*, Yogyakarta: UII Press, 2000, hlm. 200

hukum yang didasarkan atas tujuan efisiensi dalam ekonomi.⁶ Lebih lanjut analisis ini dinilai sangat penting dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan berkaitan untuk meningkatkan efisiensi.⁷ Penciptaan iklim persaingan usaha yang sehat sebagai salah satu bentuk efisiensi di pelabuhan merupakan sebuah keniscayaan. Dengan demikian pendekatan yang dapat dipakai untuk memberikan perspektif lain dalam pembangunan iklim persaingan usaha sehat di pelabuhan ini dapat diambil dari perspektif ekonomi.⁸ Efisiensi dalam ekonomi dikenal sebagai kondisi yang seharusnya (*das sollen*) sebagai *input*, untuk menciptakan suatu kondisi (*das sein*) sebagai *output*. Selanjutnya lebih jauh lagi supaya dapat memberikan pengaruh balik dalam hal ini iklim persaingan usaha sehat sebagai *outcome* yaitu pembangunan di bidang perekonomian.

Praktik yang penulis maksudkan dalam ilustrasi di atas adalah juga sebagai bentuk pengejawantahan teori hukum, '*law as tool of social engineering*'. Yaitu bahwa hukum sebagai *das sollen* dimaksudkan untuk membentuk kondisi yang seharusnya sebagai *das sein*. Mahfud MD dengan bahasa lain menggambarkan berlakunya teori ini dengan menggabungkan dua pola fikir aliran dalam hukum yaitu faham *natural law* dan *positivism*. Faham *natural law* dipakai sebagai dasar berpijak sedangkan formalisasinya menggunakan faham *positivism*.⁹ Secara skematis, penerapan teori ini dikaitkan dengan pembentukan efisiensi praktik usaha di pelabuhan dapat diilustrasikan dalam gambar berikut ini:



Gambar 1. ilustrasi penerapan teori *law as tool of social engineering*

⁶ <http://plato.stanford.edu/entries/legal-econanalysis/> , *The Economic Analysis of Law* . diakses pada 20 Juli 2016.

⁷ Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law*, Fifth Edition. United State of America: A Division of Aspen Publishers, Inc., 1998, hlm. 15

⁸ Anggraini, A. M. Tri. *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003, hlm. 10

⁹ Mahfud MD. *Bergesernya fungsi hukum*, artikel dalam <http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.OpiniLengkap&id=7&PHPSESSID=3pomg5qssacihd9eslht1j4965>, diakses pada 20 Agustus 2016.

Kondisi kepelabuhan di Indonesia saat ini dinilai beberapa kalangan masih belum sesuai dengan prinsip persaingan usaha sehat. Setidaknya pendapat tersebut didasarkan atas beberapa indikasi seperti ‘halangan’ pelaku usaha lain untuk turut andil bersaing (*barrier to entry*). Indikasi lain bahwa inefisiensi terjadi karena adanya kebijakan pemerintah (*public policy*) yang tidak tepat. Selain itu, indikator lain ada pada peran ganda operator yang tidak hanya sebagai operator, ketidakmampuan swasta (*access to market*), hingga perilaku penetapan harga oleh pelaku usaha yang merupakan bentuk *restrictive business practices* yang tentu membatasi berlangsungnya persaingan usaha sehat. Oleh karena itu hukum dan penegakannya dimaksudkan untuk mengeliminir praktik-praktik demikian yang dapat menyebabkan inefisiensi di pelabuhan.

Memang terdapat pendapat berbeda mengenai pemberlakuan hukum persaingan pada beberapa sektor. Beberapa berpendapat bahwa menerapkannya adalah bentuk dari menggadaikan aset negara kepada pemilik modal yang saat ini didominasi oleh asing. Terlebih regulasi internasional yang ada saat ini rata-rata lebih mementingkan kepentingan negara-negara maju. Dalam konteks tersebut, bahwa yang dimaksud penguasaan negara terhadap hajat hidup orang banyak (*public utilities*) tentu membutuhkan ruang kajian tersendiri. Setelah dilakukan kajian perlu dilakukan tahap formalisasi dan pembuktian secara faktual tanpa menafikan pendekatan-pendekatan lain untuk mencapai tujuan serupa.

Untuk melihat aspek penguasaan negara terhadap hajat hidup orang banyak tentu memiliki beberapa pendekatan. Mengenai Pasal 33 ayat 2 UUD 1945 “Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”. Perbedaan mengenai “dikuasai oleh negara” oleh beberapa kalangan memang masih menjadi perdebatan. Beberapa menilai yang dimaksud dengan dikuasai tidak berarti harus dikelola negara, dapat ditunjuk swasta namun tetap dibawah pengawasan negara dalam hal ini pemerintah. Kalangan lain menilai bahwa penguasaan berarti pengelolaan oleh pemerintah yang dilakukan melalui BUMN.¹⁰ Begitu juga penjelasan Bung Hatta bahwa “menguasai” tidak harus menjadi “*ondernemer*”, sama sekali tidak berarti untuk mengingkari Doktrin Demokrasi Ekonomi”.¹¹

Namun jika ditelaah lebih lanjut, pada dasarnya tidak ada yang perlu dibenturkan dalam perbedaan pemaknaan tersebut. Karena substansi yang seharusnya dilihat adalah tercapainya tujuan dari penguasaan tersebut. Jika dilihat dari penjelasan ini maka beberapa polemik mengenai kegiatan kepelabuhan di Indonesia sebenarnya juga sudah menemui titik temu. Dalam arti lain, peningkatan keberlangsungan bisnis pelayaran yang salah satu aspeknya pelabuhan harus dibuka seluas-luasnya, namun tidak dengan sedikitpun mengebiri peran pemerintah untuk menguasai.

Dalam hal kekhawatiran mengenai lemahnya negara terhadap regulasi internasional yang mengatur, kiranya perlu diperhatikan juga beberapa konvensi yang ternyata menggambarkan sisi lain. Starke dalam konvensi internasional Pasal 6

¹⁰ Edy Suandi Hamid, *Op., Cit.*, hlm. 374

¹¹ Lihat lebih lanjut uraian ini di makalah yang diposting pada, <http://gagasanhukum.wordpress.com/2012/08/27/selamatkan-pasal-33-uud-45/> diakses pada 11 Februari 2015.

piagam Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban ekonomi negara-negara berkaitan dengan pemasokan komoditas internasional dijelaskan bahwa:¹²

“Adalah tugas negara-negara untuk memberikan sumbangan kepada perdagangan barang-barang internasional khususnya dengan cara persetujuan-persetujuan dan dengan pembentukan persetujuan-persetujuan komoditas multilateral jangka panjang, apabila diperlukan, dengan mempertimbangkan kepentingan-kepentingan para produsen dan konsumen. Semua negara memikul tanggung jawab bersama mendorong arus dan masuknya secara teratur semua barang komersial yang diperdagangkan dengan harga yang stabil, menguntungkan dan wajar, sehingga memberikan sumbangan kepada perkembangan ekonomi dunia yang adil, dengan mempertimbangkan secara khusus kepentingan negara-negara berkembang”.

Dengan demikian peran negara dalam menjamin suatu kemajuan ekonomi yang nantinya dapat dirasakan oleh masyarakatnya memang merupakan hak dan kewajiban suatu negara secara pasif.

Dalam konteks penerapan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 yang salah satu semangatnya adalah menciptakan iklim persaingan usaha sehat di bidang pelayaran, namun demikian hak-hak negara dalam memberi batasan masih tetap diatur. Listyaningrum Andansari pada tahun 2010 pernah membahas mengenai ‘Penerapan Pasal 8 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya)’.¹³ Namun penelitian tersebut menunjukkan beberapa kendala yang ada dalam pelaksanaan asas yang bertujuan menasionalisasi kapal-kapal niaga di Indonesia tersebut. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa *deadline Roadmap* asas *cabotage* yang ditetapkan belum dapat dilaksanakan karena terkendala infrastruktur dan peraturan pelaksana yang belum memadai.

Begitu pula dalam Pasal 24 Piagam Hak-Hak dan Kewajiban-kewajiban Ekonomi Negara-negara Tanggal 12 Desember 1974, masih berupa penegasan terhadap hak ekonomi suatu negara yang disebutkan bahwa, “semua negara mempunyai kewajiban untuk melaksanakan hubungan-hubungan ekonomi timbal balik mereka dengan cara yang mempertimbangkan kepentingan-kepentingan negara lain. Semua negara harus menghindari tindakan yang merugikan kepentingan negara-negara berkembang”.¹⁴ Hal ini memunculkan kaedah dalam kontrak bisnis internasional yang merupakan keharusan bagi suatu negara untuk tidak melakukan kebijakan ekonominya yang dapat merugikan negara lain yang merupakan kewajiban negara secara aktif. Oleh karena itu selalu ada kebijakan reservasi atas kesepakatan internasional yang dibuat.

Pada dasarnya bahwa yang dipahami dari dampak praktik persaingan usaha tidak sehat berdasarkan tinjauan ekonomi, baik pendapat dari beberapa pakar ekonomi maupun peraturan perundang-undangan tersebut cukup memberikan kata sepakat bahwa praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat harus dieliminir. Praktik usaha tidak sehat hanya akan menguntungkan satu pihak yaitu pelaku

¹² J. G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional* terj. Bambang Iriana Djadja Atmaja, ed. 10. Jakarta: Sinar Grafika, 2004, hlm. 508

¹³ Andansari, Listyaningrum, “Penerapan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya) dalam <http://elibrary.ub.ac.id/handle/123456789/29769>, akses 10 Mei 2016.

¹⁴ J. G. Starke *Op., Cit.*, hlm. 507

tunggal dan merugikan pihak lain. Untuk itu keberadaan hukum yang dimaksudkan untuk tercapainya tujuan efisiensi juga menjadi penting untuk tidak diabaikan. Kebijakan yang mestinya dibentuk pada sector ini, termasuk kebijakan hukum persaingan usaha yang ada di pelabuhan tentu harus menguntungkan Indonesia akan tetapi tidak boleh juga merugikan kepentingan Negara-negara lain sesama anggota ASEAN.

2. Regulasi-Regulasi Yang Perlu Dijadikan Dasar

a. GATS WTO

GATS (*general agreement trade in services*) adalah salah satu perjanjian di bawah WTO (*World Trade Organization*) yang mengatur perjanjian umum untuk semua sektor jasa-jasa. Tujuannya adalah memperdalam dan memperluas tingkat liberalisasi sektor jasa di negara-negara anggota, sehingga diharapkan perdagangan jasa di dunia bisa meningkat.¹⁵ GATS mulai berlaku sejak 1 Januari 1995. Saat itu, setiap negara anggota diwajibkan untuk membuka sektor-sektor jasa untuk diliberalisasi dengan menyusun jadwal, bagaimana, apa, seberapa dalam dan seberapa luas sektor tersebut dibuka untuk pemasok jasa asing di negaranya.¹⁶ Jasa logistik merupakan agenda ekonomi negara-negara yang tentunya juga tidak luput dari pengaturan GATS.

Terdapat perjanjian lain yang sering tertukar penggunaannya, yaitu *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) dengan *General Agreement on Trade in Services* (GATS). Oleh karena itu, untuk lebih jelasnya perlu diketahui mengenai GATT dan GATS.

*“The GATS is a multilateral agreement under the WTO that was negotiated in the Uruguay Round and came into effect in 1995. It was essentially inspired by the same objectives as the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT). The General Agreement on Trade in Services (GATS) is a multilateral, legally enforceable agreement covering international trade in services. Education services, including higher education, are one of the 12 broad sectors included in the agreement.”*¹⁷

Pengertian perdagangan jasa menurut GATS memiliki berbagai bentuk pengertian yaitu merupakan pemberian suatu jasa dari teritori (wilayah) suatu negara anggota ke dalam wilayah negara anggota lain, pemberian suatu jasa di dalam wilayah suatu negara anggota kepada konsumen jasa dari negara anggota lain, pemberian jasa oleh suatu penyedia jasa dari suatu negara anggota melalui kehadiran komersial di dalam wilayah negara anggota yang lain, dan pemberian jasa oleh pemberi jasa dari suatu negara anggota melalui kehadiran orang-orang dari negara anggota tersebut di dalam wilayah negara anggota lainnya. Namun demikian, dalam GATS dikenal adanya pengecualian (*exemption*).¹⁸

Dalam GATS suatu negara anggota WTO dari semula sudah dapat mencantumkan pengecualian-pengecualian dari berlakunya *Most Favored Nation* (MFN) di dalam *Annex on Article II Exemption* selama memenuhi syarat-syarat tertentu. Dalam GATS, prinsip *National Treatment* sebagaimana juga *market access*, merupakan hak yang harus dinegosiasikan. Dalam GATS, *National Treatment* baru berlaku apabila *market access*

¹⁵ http://www.igj.or.id/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=56. Diakses pada 17 Agustus 2016.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats_01_e.htm diakses pada 17 Agustus 2016.

¹⁸ *Ibid.*

diberikan.¹⁹ Indonesia telah meratifikasi pengesahan Organisasi Perdagangan Dunia melalui Undang-Undang No. 7 Tahun 1994 yang salah satu bentuk kesepakatnya adalah GATS (*General Agreement on Trade and Services*).

Dari Pasal XVI GATS dapat disimpulkan bahwa apabila akses pasar suatu sektor jasa diberikan maka tidak boleh ada kebijakan yang berupa:²⁰

- 1) Pembatasan jumlah penyedia jasa;
- 2) Pembatasan nilai total transaksi atau aset jasa;
- 3) Pembatasan jumlah orang-orang yang dipekerjakan dalam sektor tersebut;
- 4) Kebijakan yang membatasi atau mengharuskan bentuk-bentuk khusus bagi bentuk-bentuk badan usaha pemberi jasa;
- 5) Pembatasan partisipasi modal asing.

b. ASEAN Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector

Protokol ini dimaksudkan untuk merinci langkah-langkah spesifik yang memiliki relevansi langsung ke sektor jasa logistik dalam bentuk *roadmap* oleh negara-negara anggota. Keberlakuan protokol ini harus diprioritaskan sehingga memungkinkan integrasi sektor jasa logistik yang progresif, cepat dan sistematis. Negara anggota harus mengambil langkah-langkah yang tepat untuk memenuhi kewajiban yang disetujui yang timbul dari protokol ini. Protokol ini berlaku 180 (seratus delapan puluh) hari setelah tanggal penandatanganan.²¹

Namun, meskipun tanggal berlakunya ditentukan, negara anggota diharuskan untuk melaksanakan kewajiban yang timbul sebelum tanggal mulai berlakunya Protokol ini sesuai dengan jadwal yang ditunjukkan dalam Persetujuan Kerangka Kerja untuk Integrasi Sektor-sektor Prioritas dan *Roadmap* untuk Integrasi Sektor Jasa Logistik yang melekat pada Protokol ini. Integrasi jasa logistik diproyeksikan berlangsung mulai tahun 2013.²² Indonesia sendiri sudah menyusun roadmap-nya melalui Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS).

c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Transportasi antar pulau (pelayaran dalam negeri) memegang peranan yang sangat strategis dan menjadi tulang punggung transportasi nasional karena sangat menentukan kelancaran arus barang dan biaya logistik. Oleh sebab itu, pelabuhan laut sebagai salah satu komponen sistem transportasi laut perlu ditata sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya yang terkait dengan penataan Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Pada setiap Propinsi diharapkan memiliki minimal satu pelabuhan pengumpul, sedangkan pelabuhan pengumpan berada pada Kabupaten/Kota untuk menunjang kelancaran arus lalu lintas komoditas unggulan ekspor, komoditas pokok, dan serta barang strategis.²³

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ Dalam <http://cil.nus.edu.sg/2007/2007-asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector/> diakses 17 Agustus 2016.

²² Lihat dalam www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujuaec2015.ppt diakses pada 17 Agustus 2016.

²³ http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab_iii_kondisi.pdf, diakses pada 17 Agustus 2016.

Dari sekian perkembangan yang terjadi, beberapa hal yang menurut beberapa kalangan merupakan capaian penting dari munculnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ini adalah bentuk upaya mewujudkan efisiensi serta meningkatkan daya saing pelabuhan nasional yaitu, memisahkan peran regulator dan operator pelabuhan yang selama ini dilaksanakan sekaligus oleh manajemen Pelindo. Selain itu, pemisahan peran itu juga diharapkan untuk menghilangkan praktek monopoli usaha disektor pelabuhan, sebab jika operator masih memiliki peran ganda (sebagai operator dan regulator) dinilai memunculkan 'kepentingan' yang berujung pada terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Untuk itu perlu kiranya untuk mengambil kebijakan penegakan hukum persaingan usaha sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai upaya mengoptimalkan peran pelabuhan dalam pembangunan nasional.

3. Pilihan Kebijakan bagi Indonesia

Sebagai solusi atas beberapa persoalan inefisiensi yang terjadi di pelabuhan, penulis menilai terdapat beberapa langkah yang dapat dilakukan oleh para *stakeholder*. Ini dimaksudkan sebagai pilihan kebijakan dan bentuk penyelesaian persoalan terkait dengan regulasi yang sudah ada namun belum terlaksana dan bentuk persoalan lainnya. Oleh karenanya, perlu kiranya melaksanakan regulasi (*law enforcement*) terhadap peraturan yang dirasa sudah baik namun belum terlaksana, atau memperbaiki atau menyesuaikan regulasi yang ada namun dinilai banyak menimbulkan ketidak sesuaian dengan yang seharusnya. Selain itu, solusi yang ditawarkan dapat juga dilihat melalui analisis ekonomi dalam hukum. Hal ini penting karena dimaksudkan bagi keberlangsungan pelabuhan yang tidak hanya efisien, namun selalu diharapkan peningkatannya seperti juga yang diungkapkan oleh Richard Posner bahwa, “*An important question, already alluded to, in the economic analysis of law is whether and in what circumstances an involuntary exchange can confidently be said to increase efficiency*”.²⁴

Indonesia melalui Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat membuat komitmen untuk mewujudkan tujuan efisiensi tersebut. Namun demikian agenda *ASEAN Economic Community* yang baru saja diterapkan perlu menjadi pertimbangan tersendiri dalam upaya pemberlakuan hukum persaingan di tingkat regional ASEAN. Beberapa hal yang dapat menjadi pilihan kebijakan dapat dijabarkan seperti di bawah ini.

a. Upaya Represif

Dalam sub bahasan ini penulis berpendapat bahwa upaya yang bersifat yuridis dalam menciptakan efisiensi di pelabuhan dapat dilakukan salah satunya melalui tindakan represif, yaitu penegakan hukum persaingan di pelabuhan. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memiliki kewenangan untuk memeriksa perkara atas inisiatifnya sendiri, meskipun tidak terdapat laporan termasuk pada sektor pelabuhan. Selain karena melaksanakan ketentuan yang sudah ada, terutama dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, penegakan hukum persaingan merupakan bentuk komitmen pemerintah Indonesia dan konsistensi terhadap pelaksanaan perjanjian internasional. Oleh karena itu, praktik-praktik yang mengarah kepada bentuk persaingan usaha tidak sehat yang

²⁴ Richard A. Posner, *Op., Cit.*, hlm. 15.

diuraikan sebelumnya harus dihilangkan. Sebab jika monopoli masih terjadi, segala aktivitas di pelabuhan tidak akan terselesaikan dan tetap akan bertumpu pada satu pihak yang akhirnya membuat biaya cenderung tidak terkendali.²⁵

Dalam hukum persaingan, dikenal dua pendekatan hukum untuk melakukan penyelidikan terhadap tindakan terlarang ataupun bentuk pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yakni metode *rule of reason* dan *per se illegal*. Metode *rule of reason* adalah metode yang digunakan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha untuk menyelidiki suatu perjanjian dan atau kegiatan yang dilarang, dengan menganalisis lebih lanjut apakah perjanjian/tindakan tersebut dapat mengakibatkan persaingan tidak sehat. Sebaliknya, pendekatan *per se illegal* adalah menyatakan setiap perjanjian atau kegiatan usaha tertentu sebagai ilegal, tanpa pembuktian lebih lanjut atas dampak yang ditimbulkan dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut.²⁶

Terlebih setelah dimunculkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang mestinya pengelolaan pelabuhan yang sebelumnya dikuasai oleh operator tunggal, harus konsisten untuk dibuka kesempatan bagi sektor swasta dan pemerintah daerah seperti yang dikehendaki undang-undang. BUMN yang sebelumnya berperan sebagai operator tunggal sekaligus regulator tersebut saat ini harus menjadi sejajar dengan Badan Usaha Pelabuhan yang lain.²⁷ Melalui kedua peraturan tersebutlah tentu upaya-upaya yang diharapkan dapat membentuk efisiensi pelabuhan dapat dicapai. Dalam hal ini, maka yang diperlukan oleh seluruh pemangku kepentingan di pelabuhan adalah konsistensi pelaksanaan (*law enforcement*) peraturan yang ada (*Ius Constitutum*).

b. Ius Constituendum

Selain kepada penegakan peraturan yang sudah ada (*Ius Constitutum*), penulis berpendapat bahwa upaya yuridis untuk menciptakan efisiensi di pelabuhan hendaknya juga diwacanakan dalam bentuk '*Ius Constituendum*' atau hukum yang diperlukan dimasa yang akan datang, baik melalui pembentukan atau revisi regulasi terkait. Pembentukan regulasi baru dimaksudkan untuk mengatur permasalahan-permasalahan yang berkenaan dengan tata ulang kelembagaan di pelabuhan. Seperti penggabungan antara Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, dan Pengamanan pelabuhan berada pada satu atap sebagai salah satu bentuk pelaksanaan sistem *one stop service* yang sedang digalakan.

Selain itu, wacana '*Ius Constituendum*' hendaknya juga dilakukan melalui revisi beberapa regulasi yang kontraproduktif. Beberapa diantaranya seperti wewenang operator dalam bidang usaha yang seharusnya terpisah. Pasal yang perlu untuk direvisi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu, Pasal 90 ayat (3) huruf g yang berbunyi "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas: (g). Penyediaan dan/atau pelayanan

²⁵ Hal ini dapat ditinjau melalui teori yang penulis sampaikan sebelumnya dalam bab tinjauan mengenai hukum persaingan bahwa monopoli menyebabkan penguasaan tunggal yang tidak memberikan alternatif harga yang pada akhirnya pelaku monopoli dapat menentukan harga semaunya sendiri. Lihat <http://www.radartarikan.co.id/index.php/kategori/detail/Tarikan/21567>, diakses pada 28 Nopember 2016.

²⁶ Anna Maria Tri Anggraini, *Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Dalam <http://sekartrisakti.wordpress.com/2011/06/08/kajian-yuridis-terhadap-perjanjian-penetapan-harga-berdasarkan-uu-no-5-tahun-1999-tentang-larangan-praktek-monopoli-dan-persaingan-usaha-tidak-sehat/>, diakses pada 28 November 2016.

²⁷ KPPU: *BUMN tak boleh lakukan monopoli*, <http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/ekonomi/09/02/27/34123-kppu-bumn-tak-boleh-lakukan-monopoli>, diposting pada 27 Pebruari 2009.

jasa bongkar muat barang.” Pasal ini yang kemudian menjadi landasan bagi operator saat ini untuk dapat juga melakukan kegiatan usaha bongkar muat. Padahal jika dilihat, peraturan ini tentunya kontraproduktif dengan pasal sebelumnya yaitu Pasal 32 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2)”²⁸ dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu”.

Selain karena pasal yang kontraproduktif dengan pengaturan pada pasal sebelumnya, revisi terhadap pasal tersebut penulis maksudkan untuk menyusun struktur bisnis yang sehat di pelabuhan. Karena dengan kedudukan operator yang juga dapat melakukan praktik bisnis diluar penyediaan jasa kepelabuhan, tentu hal tersebut dapat berdampak negatif kepada pesaing yang secara khusus didirikan untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Operator berpotensi memonopoli kegiatan bongkar muat karena aktivitas tersebut dilakukan di wilayah yang menjadi usaha jasanya di bidang lain, yaitu jasa penyediaan tempat untuk bongkar muat. Selain revisi pada pasal yang penulis sebutkan, hendaknya wacana ini juga ditujukan kepada peraturan-peraturan di bawah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang juga memberi efek inefisiensi di pelabuhan.

c. Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan

Dalam sebuah kajian yang dilakukan oleh Dewan Asuransi Indonesia, setidaknya ada tiga bentuk struktur tata kelola yang baru yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran tahun 2008, utamanya dalam meningkatkan persaingan dan partisipasi sektor swasta sebagai bentuk efisiensi di pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang penulis maksudkan:²⁹

- 1) Pemisahan aset pelabuhan yang ada sehingga terpecah menjadi perusahaan-perusahaan berbeda dan saling bersaing. Pendekatan tersebut, yang secara umum dikenal dengan ‘pemisahan’ (*‘unbundling’*) merupakan pilihan yang disukai dalam literatur privatisasi untuk penerapan persaingan langsung ke sektor-sektor infrastruktur yang hingga kini didominasi oleh monopoli negara. Namun, dalam hal ini, pilihan tersebut mungkin merupakan pilihan yang secara politik sangat sulit untuk diambil. Sudah barang tentu akan terdapat penolakan yang besar terhadap undang-undang tersebut oleh beberapa pihak. Penolakan pasti juga akan ada di Pelindo. Namun sebagai tanggapannya, pemerintah telah membuat suatu komitmen yang jelas bahwa tidak ada aset Pelindo apapun yang akan dijual kepada sektor swasta.³⁰
- 2) Investasi baru di terminal yang baru. Hal ini memberikan mekanisme penting untuk peningkatan kapasitas dan persaingan dalam jangka menengah-panjang. Menurut studi DAI ini, hal ini akan memerlukan peningkatan (atau setidaknya pelunakan) batas atas investasi asing pada operasi pelabuhan dan pengembangan infrastruktur dasar oleh pemerintah, serta pemberi persetujuan pengaturan, yang semuanya membutuhkan waktu. Namun seperti yang telah penulis sebutkan sebelumnya bahwa tidak ada yang buruk dalam investasi asing, yang perlu dilakukan oleh pemerintah adalah kecermatan dalam melakukan kontrak atau pemberian konsesi. Di samping itu, upaya yang juga penting adalah pembangunan dan pengembangan kapasitas berkelanjutan sejumlah otoritas pelabuhan sebagai representasi pemerintah di pelabuhan yang akan mengawasi

²⁸ Usaha yang dimaksud dalam pasal tersebut salah satunya adalah kegiatan bongkar muat barang.

²⁹ http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf, diakses pada 26 Juli 2016

³⁰ *Ibid.*

perencanaan dan operasi pelabuhan dan mengatur akses ke layanan dan fasilitas utama pelabuhan.³¹

- 3) Hal ini kemungkinan dapat dilaksanakan dengan mudah untuk segera meningkatkan persaingan sebagai bentuk efisiensi di pelabuhan Indonesia adalah dilakukannya perubahan yang cepat terhadap terminal khusus³² atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)³³ untuk memudahkan mereka mengakomodasi kargo umum. Saat ini Indonesia memiliki banyak kapasitas peti kemas dan penanganan barang curah yang tidak dipakai pada pelabuhan-pelabuhan swasta tersebut yang dapat digunakan langsung untuk bersaing dengan Pelindo.³⁴ Dengan memperbolehkan setidaknya beberapa pelabuhan untuk manampung kargo pihak ketiga akan memberikan beberapa solusi jangka pendek sampai menengah untuk permasalahan logistik pelabuhan Indonesia saat ini, sementara menunggu solusi jangka panjang melalui investasi dalam kapasitas baru yang dimungkinkan oleh Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008.³⁵

Dalam kaitanya dengan strategi pengembangan pelabuhan, setiap negara memiliki strateginya masing-masing. Namun beberapa hal yang tidak dapat dipisahkan adalah hasil nyata dan prestasi dari strategi tersebut. Di tingkat regional bahkan dunia, beberapa pelabuhan di negara-negara Asia menduduki ranking teratas dalam prestasi distribusi logistik melalui pelabuhannya. Untuk itu penulis merasa perlu untuk melakukan analisis *bancmarking* dengan salah satu negara yang dianggap lebih unggul dari Indonesia. Negara yang penulis rasa cukup relevan untuk dijadikan beberapa pembelajaran dalam hal ini adalah Malaysia. Malaysia memiliki setidaknya dua pelabuhan yang masuk pada peringkat atas pelabuhan terbaik dunia.

Beberapa hal penting terkait pengelolaan pelabuhan di Malaysia dapat dijabarkan sebagai berikut:³⁶

³¹ *Ibid.*

³² Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

³³ Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

³⁴ Penelitian Asia Foundation (2008) menyoroti kepentingan ekonomi dari tindakan yang memperbolehkan pelabuhan swasta tertentu menemukan sebuah terminal barang curah kering swasta (milik pihak asing) di Pelabuhan Makasar yang terutama menangani gandum dan dapat menampung kapal barang curah besar. Terminalnya memiliki perlengkapan yang memadai dengan panjang dermaga sekitar 250 meter yang mampu menampung kapal sebesar 60,000 sampai 80,000 DWT. Selain itu, pelabuhan tersebut telah atau akan segera memiliki alat bongkar muat barang curah kering yang dapat dengan mudah diubah/ditingkatkan untuk menangani komoditi barang curah kering utama lainnya dari pedalaman, misalnya kakao. Selain itu, Pelabuhan Cigading di Cilegon, Banten, yang dimiliki dan dioperasikan oleh PT Krakatau Steel merupakan terminal barang curah kering yang paling besar dan dalam di Indonesia yang mampu menangani kapal bermuatan besar sampai 150,000 DWT. Kira-kira hanya 30 persen kapasitas yang dibutuhkan untuk kegiatan Krakatau Steel. Pelabuhan ini sekarang sedang berupaya untuk mengubah statusnya dari pelabuhan khusus menjadi pelabuhan komersil, namun telah secara terbuka melayani kargo pihak ketiga selama bertahun-tahun. Lihat dalam http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Commercial Code di Bidang Pelayaran*, Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012, Bab IV, hlm. 76-78.

- 1) Pemerintah Malaysia mempunyai 2 pelabuhan utama terbesar yaitu *Port Klang* yang terletak di wilayah Kuala Lumpur dan Pelabuhan Tanjung Pelepas terletak di Wilayah Johor;
 - 2) Pembinaan penyelenggaraan *Port Klang* oleh *Port Klang Authority*;
 - 3) *Port Klang* memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan berkualitas;
 - 4) *Port Klang* terdiri dari 2 terminal yaitu *Nort Port* dan *West Port*;
 - 5) *Nort Port* terminal yang merupakan pelabuhan multipurpose dioperasikan oleh perusahaan *Nort Port (Malaysia) Bhd* yang merupakan cabang dari perusahaan *NCB Holding Bhd*;
 - 6) Demikian juga dengan *West Port* Terminal dioperasikan oleh *Klang Multi Terminal Sdn Bhd* yang juga merupakan cabang dari *NCB Holding Bhd* dan *PTP* dioperasikan oleh *Johor West Port Sdn Bhd*;
- Pembinaan penyelenggaraan Pelabuhan oleh *Port Authority*. Disamping itu, pengelolaan mencakup beberapa aktivitas antara lain:³⁷
- 1) *Port Klang* memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan yang berkualitas;
 - 2) *Port Klang* ditetapkan sebagai kawasan bebas (*Free Zone*) tepatnya *Nortport* pada 1 April 1993, *South Point* pada 19 Februari 2004 dan *Westports* 20 Juni 1996 dimana investor bebas bersyarat untuk ke pelabuhan tersebut. Disamping itu kedua pelabuhan tersebut dilengkapi sarana angkutan yang komprehensif baik angkutan *container* melalui prasarana jalan raya, rel KA, laut dan sarana angkutan udara secara multi moda.

Peraturan-peraturan yang melandasi aktivitas *Port Klang* dan Tanjung Pelepas dapat dilihat dari penjelasan di bawah ini:

- 1) Sesuai peraturan perundang-undangan Pemerintah Malaysia, bahwa penyelenggaraan pelabuhan umum adalah menjadi tanggungjawab Pemerintah Malaysia melalui Menteri Pengangkutan Malaysia yang dalam pelaksanaan diselenggarakan oleh *Regulatory Authority* dengan tugas melakukan pembinaan atas penyelenggaraan kepelabuhan;
- 2) *Port Klang* dibangun dengan investasi total untuk *Port Klang* sebanyak 50 million RM dan dibangun melalui pola kerja sama antara Pemerintah Malaysia dengan pihak Swasta, dimana untuk *Port Klang* dengan *NCB Holding Bhd*;
- 3) Keikutsertaan pihak swasta tersebut dilakukan melalui prosedur tender terbuka dan Pemerintah Malaysia dengan memberikan hak konsesi selama 30 tahun dengan skema Built Operate dan Transfer (BOT);
- 4) Pola bagi hasilnya dilakukan berdasarkan revenue sharing sebesar 30% dari revenue tahunan. Sedangkan pihak swasta mendapatkan *revenue* dari kegiatan *stevedoring* dan penumpukan sedangkan pelayanan kapal menjadi revenue dari Pemerintah Malaysia;
- 5) Lahan dan perairan serta fasilitas basic infrastruktur seperti break water, alur, kolam, serta sarana bantu navigasi pelayaran disediakan oleh Pemerintah Malaysia, sedangkan bangunan dan fasilitas operasional pengelolaan pelabuhan disamakan dengan pihak swasta;
- 6) Mengenai tarif pelabuhan dikontrol langsung oleh Pemerintah Malaysia.

³⁷ *Ibid.*

Dengan demikian, persoalan kebijakan persaingan usaha di pelabuhan dalam kerangka pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) adalah persoalan pilihan kebijakan. Hal yang terpenting pada setiap pilihan yang dilakukan pemerintah adalah bahwa kebijakan hukum persaingan usaha yang telah maupun akan dibentuk di pelabuhan tentu harus dipastikan memberikan keuntungan bagi Indonesia namun tetap tidak boleh juga merugikan kepentingan Negara-negara lain sesama anggota ASEAN.

C. PENUTUP

Pembentukan kerangka kerja sama Masyarakat Ekonomi ASEAN (ASEAN Economic Community) memberi ruang untuk menentukan pilihan-pilihan kebijakan hukum sebagai bentuk penyesuaian. Tidak terkecuali di sektor pelabuhan sebagai penopang industri logistik. Bagi Indonesia, pilihan-pilihan kebijakan hukum persaingan di pelabuhan dapat dilakukan melalui beberapa skema. Beberapa hal yang dapat dilakukan oleh Indonesia adalah menegakan hukum yang dirasa sudah baik namun belum terlaksana (*law enforcement*), membentuk kebijakan baru atau merevisi beberapa ketentuan yang dianggap menghambat terlaksananya agenda menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat atau kedua-duanya. Selain itu pilihan untuk menentukan sistem dan tata kelola pelabuhan yang baik. Tata kelola yang baik dapat dilakukan melalui *benchmark* sistem yang sudah mapan dan diterapkan oleh negara lain. Langkah ini perlu dilakukan sebagai salah satu upaya perbaikan dan juga sebagai upaya menciptakan efisiensi pelabuhan sehingga nantinya diharapkan dapat memberi pengaruh terhadap perkembangan ekonomi negara secara makro.

DAFTAR PUSTAKA

- Andansari, Listyaningrum, "Penerapan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya) dalam <http://elibrary.ub.ac.id/handle/123456789/29769>, diakses 10 Mei 2016.
- Anggraini, A. M. Tri. 2003. *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- . Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Lihat dalam <http://sekartrisakti.wordpress.com/2011/06/08/kajian-yuridis-terhadap-perjanjian-penetapan-harga-berdasarkan-uu-no-5-tahun-1999-tentang-larangan-praktek-monopoli-dan-persaingan-usaha-tidak-sehat/>, diakses 28 November 2016.
- Hamid, Edy Suandi. 2000. *Perekonomian Indonesia: Masalah dan Kebijakan Kontemporer*. UII Press, Yogyakarta.
- Juwana, Hikmahanto. 2002. *Bunga Rampai Hukum Ekonomi Dan Hukum Internasional*. Penerbit Lentera Hati, Jakarta.
- Jinca, M. Yamin. 2011. *Transportasi Laut Indonesia; Analisis Sistem dan Studi Kasus*. Cetakan Pertama, Brillan Internasional. Surabaya.
- Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Commercial Code di Bidang Pelayaran*, Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012.

Kementerian Luar Negeri, *Kerjasama Ekonomi ASEAN*, dalam <http://www.kemlu.go.id/Documents/Kerjasama%20Ekonomi%20ASEAN.doc> diakses pada 18 Februari 2016.

Mankiw, N. Gregory. 2003. *Pengantar Ekonomi*, Edisi Kedua, Jakarta: Erlangga.

Mahfud MD, *Bergesernya fungsi hukum*, artikel dalam <http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.OpiniLengkap&id=7&PHPSESSID=3pomg5qssacihd9eslht1j4965>, diakses pada 20 Agustus 2016.

Posner, Richard A. 1998. *Economic Analysis of Law*. Fifth Edition, A Division of Aspen Publishers, Inc., United State of America.

Starke, J. G. 2004. *Pengantar Hukum Internasional* terj. Bambang Iriana Djadja Atmaja, ed. 10. Sinar Grafika, Jakarta.

Simanjuntak, Wismar. "UU Pelayaran Hapus Monopoli di Pelabuhan," dalam http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu_pelayaran_hapus_monopoli_di_pelabuhan/#.UBLnm6AR-So. diakses pada 28 Juli 2016.

<http://plato.stanford.edu/entries/legal-econanalysis/> , *The Economic Analysis of Law* . diakses pada 20 Juli 2016.

<http://gagasanhukum.wordpress.com/2012/08/27/selamatkan-pasal-33-uud-45/>) diakses pada 11 Februari 2015.

http://www.igj.or.id/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=56. Diakses pada 17 Agustus 2016.

http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats_01_e.htm diakses pada 17 Agustus 2016.

<http://cil.nus.edu.sg/2007/2007-asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector/> diakses 17 Agustus 2016.

www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujaec2015.ppt diakses pada 17 Agustus 2016.

http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab_iii_kondisi.pdf, diakses pada 17 Agustus 2016.

<http://www.radartarikan.co.id/index.php/kategori/detail/Tarakan/21567>, diakses pada 28 Nopember 2016.

KPPU: *BUMN tak boleh lakukan monopoli*, <http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/ekonomi/09/02/27/34123-kppu-bumn-tak-boleh-lakukan-monopoli>, diposting pada 27 Pebruari 2009.

http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf, diakses pada 26 Juli 2016