



Kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku Dalam Mendukung Efisiensi Operasional Transportasi Laut Nasional

Agung Kwartama^{1*} & Yohana Avdes Roito Sipahutar²

¹ Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya

² Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Article Info

Article history:

Received Jun 12th, 2025

Revised Aug 20th, 2025

Accepted Oct 26th, 2025

Keyword:

KSOP

Efisiensi Operasional

Transportasi Laut Nasional

ABSTRACT

This study aims to analyse the contribution of the Class III Talang Duku Port Authority (KSOP) in supporting the operational efficiency of national maritime transportation. As an important hub in the distribution of strategic commodities in Jambi Province, Talang Duku Port faces challenging terms of infrastructure limitations, river channel sedimentation, and suboptimal inter-agency coordination. The research method used was qualitative through interviews, field observations, and literature studies. The results of the study show that KSOP plays a significant role in four main aspects, namely: Licensing and ship administration services through the digitization of Inaportnet, which speeds up bureaucratic processes and increases transparency; mooring arrangements and smooth ship traffic, which reduce waiting times and increase turn-around time; effective sailing safety supervision and technical inspections, which prevent incidents and increase operational safety; and collaboration with stakeholders through cross-sector coordination that facilitates the distribution of goods. In general, the contribution of KSOP Talang Duku has been proven to help reduce logistics costs, accelerate distribution flows, and strengthen the competitiveness of river ports. However, the sustainability of KSOP's effectiveness is highly dependent on improvements in infrastructure, the quality of human resources, and cross-sector integration in the national logistics system.



© 2021 The Authors. Published by Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Agung Kwartama

Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya

Email : agungkwartama1977@gmail.com

Pendahuluan

Transportasi laut memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung sistem logistik nasional Indonesia. Sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau, Indonesia secara alami sangat bergantung pada moda transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi barang, mobilitas penduduk, dan penghubung antarwilayah. Moda transportasi laut mampu mengangkut volume muatan dalam jumlah besar dengan biaya relatif lebih murah dibanding moda lainnya,

sehingga menjadikannya instrumen penting dalam menjaga keberlangsungan rantai pasok, baik untuk kebutuhan domestik maupun ekspor-impor. Efisiensi transportasi laut berhubungan langsung dengan daya saing nasional karena memengaruhi biaya logistik, ketepatan waktu pengiriman, serta reliabilitas distribusi barang di seluruh wilayah.

Menurut Septa Riadi et al. (2020) membahas struktur biaya transaksi (transaction costs) di Pelabuhan Jambi, termasuk di Terminal Petikemas Talang Duku. Hasil menunjukkan bahwa biaya transaksi merupakan komponen terbesar, dengan rasio tinggi: sebesar 0,78 untuk kapal domestik dan 0,69 untuk kapal asing. Tingginya biaya transaksi ini bahkan menyebabkan penurunan signifikan kunjungan kapal ke pelabuhan Jambi. Biaya logistik Indonesia saat ini masih berada pada level yang cukup tinggi, yaitu berkisar 23–24 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB), lebih tinggi dibandingkan dengan rata-rata negara-negara ASEAN lain yang berkisar pada angka 12–15 persen. Perbedaan ini menunjukkan bahwa sistem logistik Indonesia masih menghadapi tantangan besar, terutama dalam aspek efisiensi operasional. Biaya logistik yang tinggi akan berdampak pada menurunnya daya saing produk Indonesia di pasar internasional serta memperbesar harga barang di dalam negeri. Oleh sebab itu, salah satu agenda strategis pemerintah adalah menurunkan biaya logistik nasional melalui penguatan tata kelola transportasi laut dan peningkatan kinerja pelabuhan.

Dalam konteks ini, pelabuhan menjadi simpul utama yang menentukan kelancaran arus logistik. Pelabuhan berfungsi tidak hanya sebagai pintu gerbang perdagangan, tetapi juga sebagai pusat aktivitas ekonomi, di mana efisiensi dan reliabilitas pelayanan akan menentukan kelancaran distribusi barang. Panjangnya waktu tunggu kapal (waiting time), keterbatasan fasilitas bongkar muat, minimnya infrastruktur pendukung, hingga tata kelola yang belum optimal masih menjadi masalah yang sering muncul di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Dengan demikian, penguatan peran institusi yang berwenang dalam pengelolaan pelabuhan sangat diperlukan guna mendukung peningkatan efisiensi transportasi laut.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan institusi yang memiliki peran sentral dalam sistem transportasi laut nasional. Berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KSOP memiliki dua fungsi utama, yakni fungsi kesyahbandaran yang mencakup keselamatan dan keamanan pelayaran, serta fungsi otoritas pelabuhan yang meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan aktivitas kepelabuhanan. Posisi KSOP sangat strategis karena bertindak sebagai garda terdepan yang menghubungkan aspek regulasi dengan implementasi di lapangan.

Fungsi kesyahbandaran KSOP mencakup pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, penerbitan dokumen kapal, pemeriksaan awak kapal, serta penegakan aturan keselamatan pelayaran. Fungsi ini berperan dalam memastikan bahwa setiap aktivitas pelayaran berjalan sesuai standar internasional dan nasional, sehingga mengurangi risiko kecelakaan dan menjamin keamanan distribusi barang. Sementara itu, fungsi otoritas pelabuhan berhubungan dengan pengelolaan aktivitas bongkar muat, pelayanan jasa kepelabuhanan, serta pengaturan alur dan jadwal kapal. Dengan kata lain, KSOP berfungsi sebagai regulator, pengawas, sekaligus fasilitator agar operasional pelabuhan berlangsung dengan efisien, aman, dan sesuai dengan aturan hukum.

Kehadiran KSOP dalam struktur kelembagaan maritim tidak hanya penting dalam skala nasional, tetapi juga sangat relevan dalam konteks daerah. Di setiap pelabuhan komersial yang diusahakan, KSOP berperan memastikan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan optimal, baik bagi pengguna jasa domestik maupun internasional. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja

sebuah pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh infrastruktur fisik, tetapi juga oleh tata kelola kelembagaan yang dijalankan oleh KSOP.

KSOP Kelas III Talang Duku merupakan salah satu unit pelaksana teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, yang memiliki wilayah kerja di Pelabuhan Talang Duku. Pelabuhan ini terletak di hilir Sungai Batanghari, Provinsi Jambi, dan berfungsi sebagai simpul penting dalam distribusi komoditas strategis daerah. Komoditas utama yang dilayani meliputi crude palm oil (CPO), batubara, inti sawit, serta general cargo lainnya. Arus barang dari pelabuhan ini sangat menentukan kelancaran ekspor maupun distribusi domestik, mengingat Jambi merupakan salah satu daerah penghasil utama komoditas perkebunan dan pertambangan.

Sebagai pelabuhan sungai, Talang Duku memiliki karakteristik geografis yang khas. Alur Sungai Batanghari dipengaruhi oleh pasang surut dan sedimentasi, yang menyebabkan dinamika hidrografi cukup tinggi. Kondisi ini menuntut adanya tata kelola operasional yang adaptif, terutama dalam hal pengaturan alur pelayaran, manajemen sandar kapal, serta pengawasan terhadap keselamatan pelayaran. Dengan keterbatasan kapasitas dermaga dan infrastruktur pendukung yang tersedia, optimalisasi operasional hanya dapat dicapai melalui penguatan manajemen operasional dan koordinasi antar pemangku kepentingan.

Efisiensi operasional pelabuhan sungai seperti Talang Duku memiliki tantangan berbeda dibanding pelabuhan laut terbuka. Kondisi alur yang sempit, fluktuasi pasang surut, serta risiko sedimentasi dapat memengaruhi kelancaran navigasi kapal. Selain itu, infrastruktur pelabuhan yang terbatas, mulai dari panjang dermaga, kapasitas gudang, hingga peralatan bongkar muat, sering kali menjadi kendala utama dalam meningkatkan kinerja operasional.

Kapasitas Pelabuhan Talang Duku saat ini dinilai masih jauh dari memadai untuk mengakomodasi kebutuhan arus barang Jambi. Pemerintah daerah bahkan menyatakan bahwa pelabuhan ini hanya mampu menampung sebagian kecil potensi arus barang yang ada. Dengan demikian, strategi penguatan efisiensi operasional menjadi sangat penting agar pelabuhan tetap mampu menjalankan fungsinya secara optimal sambil menunggu adanya pengembangan infrastruktur baru, seperti Pelabuhan Muara Sabak.

Dalam rangka menurunkan biaya logistik nasional, pemerintah mendorong implementasi digitalisasi layanan kepelabuhanan melalui sistem Inaportnet dan integrasi National Logistics Ecosystem (NLE). Inaportnet merupakan sistem layanan kapal dan barang berbasis digital yang bertujuan untuk mempercepat proses pelayaran, mengurangi interaksi tatap muka, serta meningkatkan transparansi biaya. Sementara itu, NLE merupakan inisiatif yang lebih luas untuk mengintegrasikan seluruh sistem logistik nasional dalam satu platform yang terhubung.

KSOP Kelas III Talang Duku menjadi ujung tombak implementasi kebijakan ini di lapangan. Peran KSOP tidak hanya sebatas menjalankan sistem, tetapi juga memastikan bahwa seluruh pemangku kepentingan, mulai dari perusahaan pelayaran, operator terminal, hingga pengguna jasa, mematuhi regulasi dan terlibat dalam ekosistem digital tersebut. Dengan demikian, keberhasilan digitalisasi layanan sangat bergantung pada efektivitas pengawasan dan koordinasi yang dilakukan oleh KSOP.

Konteks logistik di Provinsi Jambi memperlihatkan dinamika tersendiri. Sebagai daerah yang mengandalkan komoditas perkebunan dan pertambangan, kelancaran arus barang dari pelabuhan sangat menentukan stabilitas perekonomian daerah. Namun, keterbatasan kapasitas Pelabuhan Talang Duku menimbulkan hambatan signifikan dalam distribusi barang. Kondisi hinterland yang masih terbatas aksesibilitasnya juga memperburuk tantangan logistik, sehingga biaya transportasi darat menjadi lebih tinggi.

Di sisi lain, kebutuhan ekspor komoditas Jambi terus meningkat, terutama untuk CPO dan batubara. Hal ini menuntut adanya peningkatan efisiensi operasional pelabuhan agar arus barang tetap lancar. Dalam hal ini, peran KSOP sebagai pengatur dan pengawas aktivitas pelabuhan menjadi semakin penting. KSOP dituntut untuk mampu menjadi *orchestrator governance*, yaitu lembaga yang dapat menyinergikan kepentingan pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam satu sistem tata kelola yang efisien dan transparan.

Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan utama yang dihadapi adalah bagaimana KSOP Kelas III Talang Duku berkontribusi dalam mendukung efisiensi operasional transportasi laut nasional, khususnya di Pelabuhan Talang Duku yang memiliki karakteristik pelabuhan sungai. Permasalahan ini mencakup beberapa aspek, antara lain kepastian hukum dan keselamatan pelayaran, tata kelola organisasi sesuai klasifikasi KSOP, implementasi digitalisasi layanan, manajemen operasional pelabuhan sungai, serta dampaknya terhadap arus komoditas strategis dari Provinsi Jambi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan efisiensi operasional transportasi laut nasional. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi tantangan yang dihadapi KSOP dalam melaksanakan fungsinya serta merumuskan rekomendasi kebijakan guna memperkuat peran KSOP ke depan. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik sekaligus praktis bagi pengembangan tata kelola pelabuhan sungai di Indonesia.

Metode

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi lapangan dan studi literatur. Pemilihan metode ini didasarkan pada tujuan penelitian yang berfokus untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku dalam mendukung efisiensi operasional transportasi laut nasional. Metode kualitatif dipandang tepat karena mampu menggali fenomena secara komprehensif dengan menekankan pada makna, proses, serta interaksi yang terjadi di lapangan, bukan hanya pada angka-angka statistik. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan tidak hanya menggambarkan kondisi faktual, tetapi juga memberikan analisis kritis terhadap peran KSOP dalam konteks kepelabuhanan.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui dua sumber utama, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur dengan berbagai pihak yang terkait langsung dengan operasional pelabuhan, antara lain pejabat KSOP, perwakilan perusahaan pelayaran, operator terminal, serta pengguna jasa logistik. Selain itu, peneliti juga melakukan observasi non-partisipatif di Pelabuhan Talang Duku untuk memperoleh gambaran nyata mengenai aktivitas bongkar muat, alur pelayanan kapal, serta penerapan aturan operasional di lapangan. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur dari sumber-sumber ilmiah yang relevan, seperti jurnal nasional dan internasional, laporan resmi Kementerian Perhubungan, dokumen KSOP, buku akademik, serta publikasi yang membahas mengenai efisiensi pelabuhan dan transportasi laut. Artikel ilmiah juga ditelusuri dari basis data seperti Google Scholar,

ResearchGate, dan Portal Garuda dengan menggunakan kata kunci KSOP, efisiensi operasional pelabuhan, manajemen kepelabuhanan, dan transportasi laut nasional.

Teknik pengumpulan data ialah langkah paling penting di dalam penelitian seseorang karena tujuan utama penelitian adalah memperoleh informasi. Tanpa sebuah pengetahuan yang baik, maka peneliti tidak bisa mendapatkan data yang akurat yang dapat memenuhi standar yang telah ditetapkan. Pengumpulan data dilakukan melalui :

1. Observasi

Menurut Hardani (2020), Observasi adalah pengamatan dengan cara pencatatan yang sistematis, terhadap gejala-gejala yang diteliti. Observasi merupakan teknik pengumpulan data apabila:

- 1.Sesuai tujuan penelitian
- 2.Terencana dan tetap secara sistematis
- 3.Dapat dikontrol keadaannya (reliabilitasnya) dan kesahihannya (validitasnya).

Menurut Safrudin (2023) , observasi adalah pengamatan terhadap unsur-unsur pada fenomena yang ada pada objek penelitian. Dapat disimpulkan observasi adalah suatu pendekatan penelitian yang dilakukan berdasarkan proses mengamati dan mencatat perilaku, kejadian, atau fenomena yang terjadi secara langsung di lapangan.

2. Wawancara

Menurut Hardani et al (2020), Wawancara adalah tanya jawab lisan langsung antara beberapa orang dengan tujuan tertentu. Ada dua pihak dalam percakapan, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan orang yang diwawancarai yang menjawab pertanyaan. Menurut Hardani dkk. (2020), mendefinisikan wawancara sebagai proses memperoleh informasi melalui tanya jawab tatap muka antara penanya atau pewawancara, responden atau responden untuk keperluan penelitian dengan menggunakan alat yang disebut pedoman wawancara

Analisis data dilakukan dengan pendekatan analisis tematik, yaitu mengelompokkan data ke dalam tema-tema utama yang berkaitan langsung dengan fokus penelitian. Tema-tema yang dianalisis mencakup kebijakan dan regulasi kepelabuhanan, efisiensi operasional pelabuhan, pengawasan keselamatan serta keamanan pelayaran, dan peran teknologi dalam mendukung pelayanan kepelabuhanan. Melalui pengelompokan ini, data yang terkumpul dapat diorganisir secara sistematis untuk kemudian ditafsirkan guna menjawab rumusan masalah penelitian.

Penelitian ini dibatasi oleh ruang lingkup lokasi di wilayah kerja KSOP Kelas III Talang Duku, Provinsi Jambi. Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pada posisi strategis Pelabuhan Talang Duku sebagai salah satu pelabuhan penting dalam distribusi komoditas utama seperti crude palm oil (CPO) dan batubara. Selain itu, rentang waktu penelitian ditetapkan pada tahun 2024 hingga 2025 agar data yang diperoleh tetap relevan dengan kondisi transportasi laut dan kepelabuhanan terkini. Dengan batasan ini, penelitian diharapkan dapat fokus dalam memberikan gambaran empiris mengenai kontribusi KSOP di lokasi tersebut.

Dalam proses penelitian, etika akademik dijaga dengan ketat. Peneliti memberikan penghargaan kepada penulis asli dengan menyertakan sitasi yang tepat pada literatur yang digunakan, menjaga kerahasiaan narasumber yang memberikan informasi melalui wawancara, serta memastikan bahwa seluruh data yang dikumpulkan digunakan hanya untuk kepentingan ilmiah. Prinsip etika ini penting agar penelitian tidak hanya memiliki kredibilitas akademik tetapi juga tetap menghargai hak-hak para pihak yang terlibat.

Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif ini, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih utuh mengenai kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku. Tidak hanya dari aspek normatif berupa regulasi dan kebijakan, tetapi juga dari aspek praktis yang berkaitan dengan pelayanan operasional, pengawasan keselamatan, serta penerapan teknologi dalam meningkatkan efisiensi. Metode ini juga memungkinkan adanya sintesis antara data lapangan dan literatur ilmiah, sehingga hasil penelitian mampu menjembatani antara teori dan praktik.

Pada akhirnya, metode kualitatif yang diterapkan dalam penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan temuan yang bersifat komprehensif, mendalam, dan relevan. Penelitian tidak hanya mendeskripsikan peran KSOP secara umum, tetapi juga mengeksplorasi sejauh mana kontribusinya dalam mendukung efisiensi operasional transportasi laut nasional. Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan mampu memberikan kontribusi nyata terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi laut sekaligus menjadi masukan praktis bagi para pemangku kepentingan.

Hasil dan Pembahasan

1. Pelayanan Perizinan dan Administrasi Kapal

Salah satu indikator penting dalam menilai kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku adalah kualitas pelayanan perizinan dan administrasi kapal. Di era modern, birokrasi pelabuhan sering kali menjadi salah satu penyebab utama tingginya biaya logistik nasional. Jika proses perizinan terlalu lama, maka turn around time kapal bertambah dan berdampak pada biaya operasional. Oleh karena itu, kinerja pelayanan KSOP menjadi faktor yang menentukan efisiensi. KSOP Talang Duku sejak tahun 2018 telah menerapkan sistem Inaportnet, sebuah aplikasi berbasis daring yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan untuk menyatukan berbagai layanan perizinan kapal dan barang di pelabuhan. Melalui sistem ini, agen pelayaran tidak lagi harus berpindah dari satu loket ke loket lain, melainkan dapat mengurus seluruh dokumen secara digital, mulai dari permohonan port clearance, bill of lading, hingga laporan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Hasil wawancara dengan agen pelayaran yang rutin menggunakan pelabuhan Talang Duku menunjukkan bahwa penerapan sistem ini memangkas waktu pengurusan dokumen dari rata-rata 12 jam menjadi hanya 4–5 jam. Selain itu, transparansi juga meningkat karena semua biaya tercatat dalam sistem, sehingga peluang terjadinya pungutan liar semakin berkurang. Dari sisi pengguna jasa, digitalisasi pelayanan memberikan keuntungan dalam bentuk efisiensi biaya dan waktu. Bagi perusahaan ekspor, khususnya yang bergerak di komoditas sawit, batu bara, dan karet, percepatan pelayanan berarti rantai pasok tidak lagi terhambat oleh keterlambatan dokumen. Hal ini sangat penting karena komoditas tersebut sering kali terikat kontrak jual beli internasional yang memiliki ketentuan delivery time ketat.

Namun demikian, implementasi Inaportnet belum sepenuhnya mulus. Beberapa kendala masih ditemui, seperti keterbatasan jaringan internet di wilayah tertentu, kurangnya kemampuan digital sebagian pegawai atau operator kapal, serta masih adanya tumpang tindih data antara sistem KSOP dan instansi lain seperti Bea Cukai atau Karantina. Hambatan ini mengindikasikan bahwa digitalisasi layanan masih memerlukan proses adaptasi dan penguatan kapasitas sumber daya manusia. Jika dibandingkan dengan pelabuhan besar seperti Belawan atau Tanjung Priok, pelayanan administrasi di Talang Duku memang relatif lebih sederhana karena skala pelabuhan lebih kecil. Namun, justru hal ini menjadi keunggulan karena birokrasi bisa lebih fleksibel dan tidak terlalu padat. Dengan kata lain, KSOP Talang Duku berhasil membuktikan bahwa penerapan sistem digital meskipun pada level kelas III tetap dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap efisiensi transportasi laut nasional.

2. Pengaturan Tambat dan Kelancaran Arus Kapal

Pelabuhan Talang Duku memiliki keterbatasan infrastruktur dibanding pelabuhan laut besar. Dermaga yang tersedia hanya mampu menampung beberapa kapal sekaligus, sedangkan arus perdagangan di wilayah Jambi terus meningkat, khususnya ekspor CPO (crude palm oil), batu bara, dan karet. Dalam kondisi seperti ini, manajemen tambat menjadi sangat penting untuk mencegah terjadinya kemacetan kapal yang bisa menimbulkan biaya tunggu (demurrage).

KSOP Talang Duku menerapkan sistem jadwal tambat berbasis prioritas. Kapal yang membawa muatan ekspor strategis biasanya mendapatkan prioritas sandar dibanding kapal lain, dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan kapasitas dermaga. Selain itu, petugas KSOP juga melakukan koordinasi langsung dengan nahkoda kapal melalui VHF radio untuk mengatur lalu lintas di alur sungai yang sempit. Berdasarkan data lapangan, waktu tunggu kapal di Pelabuhan Talang Duku rata-rata hanya 8–12 jam, lebih rendah dibanding beberapa pelabuhan sungai lain yang bisa mencapai 24–36 jam. Efisiensi ini menunjukkan bahwa meskipun dengan fasilitas terbatas, KSOP mampu mengoptimalkan jadwal tambat dan mengurangi potensi kerugian operator.

Namun, tantangan besar tetap ada. Sedimentasi sungai Batanghari sering kali membuat kedalaman alur berkurang, sehingga kapal dengan draft besar harus menunggu pasang atau bahkan dialihkan. Hal ini menjadi faktor penghambat kelancaran arus kapal. KSOP memang secara rutin memberikan notice to mariners terkait kondisi alur, namun tanpa adanya pengerukan besar-besaran, hambatan ini akan terus berulang. Selain itu, lonjakan volume ekspor di musim tertentu menyebabkan kapasitas tambat tidak mencukupi. Dalam kondisi ini, KSOP harus melakukan pengaturan ekstra agar tidak terjadi tumpang tindih. Beberapa agen pelayaran menyebut bahwa solusi sementara adalah pemanfaatan anchorage area (area lego jangkar) di sekitar muara sungai, namun hal ini menambah biaya tambahan untuk lightering atau pemindahan muatan dengan tongkang.

Dari uraian ini dapat disimpulkan bahwa pengaturan tambat oleh KSOP Talang Duku telah memberikan kontribusi nyata dalam menekan biaya logistik dengan mengurangi waktu tunggu kapal. Akan tetapi, keberlanjutan efisiensi sangat bergantung pada pengembangan infrastruktur pelabuhan dan penanganan sedimentasi sungai.

3. Keselamatan Pelayaran dan Pengawasan Teknis

Keselamatan pelayaran merupakan aspek fundamental yang tidak dapat diabaikan dalam mendukung efisiensi transportasi laut nasional. Sebab, insiden kecelakaan kapal tidak hanya menimbulkan kerugian finansial, tetapi juga berdampak pada reputasi pelabuhan serta kepercayaan mitra internasional. KSOP Talang Duku memiliki kewenangan dalam melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal, termasuk pengecekan dokumen safety certificate, alat navigasi, dan kesiapan awak kapal. Setiap kapal yang akan berangkat diwajibkan memperoleh port clearance setelah dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan.

Selain itu, petugas KSOP juga melakukan patroli rutin di sepanjang alur pelayaran sungai Batanghari. Hal ini bertujuan untuk memantau kepatuhan kapal terhadap aturan kecepatan, jalur pelayaran, serta larangan buang limbah sembarangan. Dari hasil observasi, tingkat kecelakaan kapal di wilayah pengawasan Talang Duku relatif rendah. Kalaupun ada insiden, biasanya berupa kapal kandas akibat sedimentasi atau kesalahan navigasi di tikungan sungai. Namun, kasus besar seperti tabrakan atau kebakaran jarang terjadi. Hal ini menunjukkan efektivitas pengawasan teknis yang dilakukan KSOP.

Kontribusi KSOP dalam aspek keselamatan juga tampak melalui program pelatihan bagi awak kapal dan operator pelabuhan. KSOP bekerja sama dengan Badan SAR serta instansi maritim lain untuk menyelenggarakan simulasi evakuasi darurat dan penanggulangan kebakaran. Dengan adanya program ini, kesiapan menghadapi kondisi darurat meningkat, sehingga risiko kerugian dapat ditekan. Namun, pengawasan keselamatan masih menghadapi keterbatasan jumlah personel dan sarana patroli. Sungai Batanghari memiliki panjang alur yang luas, sementara jumlah kapal patroli KSOP terbatas. Hal ini membuat pengawasan tidak bisa dilakukan secara optimal di seluruh area.

Di sisi lain, kesadaran sebagian operator kapal kecil masih rendah terhadap aturan keselamatan. Misalnya, masih ada kapal yang beroperasi tanpa alat pemadam kebakaran standar atau tanpa alat komunikasi memadai. KSOP perlu meningkatkan tindakan preventif dengan memberikan sanksi tegas sekaligus edukasi kepada operator kapal. Keselamatan pelayaran memiliki hubungan erat dengan efisiensi. Kapal yang berlayar dengan aman akan terhindar dari insiden yang dapat mengakibatkan keterlambatan pengiriman, klaim asuransi, maupun biaya tambahan untuk perbaikan. Dengan demikian, kontribusi KSOP dalam aspek keselamatan pada akhirnya mendukung tercapainya biaya logistik yang lebih rendah.

4. Kolaborasi dengan Stakeholder

Transportasi laut merupakan sektor yang melibatkan banyak pihak. Selain KSOP sebagai regulator, terdapat instansi lain seperti Bea Cukai, Karantina, otoritas pelabuhan, aparat keamanan, pemerintah daerah, hingga perusahaan pelayaran dan ekspor. Efisiensi hanya dapat tercapai jika terdapat kolaborasi dan sinergi antar stakeholder. KSOP Talang Duku memainkan peran sebagai koordinator utama. Dalam hal ini, KSOP memimpin rapat koordinasi rutin yang melibatkan berbagai instansi untuk membahas jadwal kedatangan kapal, pengaturan bongkar muat, serta isu-isu keamanan.

Salah satu bentuk nyata kolaborasi adalah penerapan sistem one stop service di mana pengguna jasa hanya perlu menyerahkan dokumen sekali untuk diproses bersama oleh semua instansi terkait. Dengan cara ini, waktu pengurusan berkurang drastis dibanding jika setiap instansi meminta dokumen terpisah. Selain itu, KSOP juga bekerja sama dengan aparat kepolisian dan TNI AL untuk menjaga keamanan alur sungai dari potensi kejahatan, seperti pencurian muatan, perompakan kecil-kecilan, atau penyelundupan. Koordinasi ini penting karena keamanan menjadi salah satu faktor penentu kelancaran distribusi barang.

Namun, masih ada tantangan dalam hal kolaborasi. Beberapa agen pelayaran mengeluhkan bahwa koordinasi antar instansi kadang belum sepenuhnya sinkron. Misalnya, KSOP sudah memberikan izin berangkat, tetapi kapal masih harus menunggu pemeriksaan tambahan dari Karantina. Hal ini menunjukkan perlunya integrasi sistem antar instansi yang lebih kuat. Secara umum, kolaborasi yang difasilitasi KSOP Talang Duku berkontribusi besar dalam menciptakan efisiensi. Dengan adanya koordinasi lintas sektor, hambatan birokrasi dapat diminimalisir, arus barang lebih lancar, dan pengguna jasa merasakan kepastian layanan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian kualitatif mengenai “Kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku dalam Mendukung Efisiensi Operasional Transportasi Laut Nasional”, dapat disimpulkan bahwa peran KSOP sangat strategis dalam memastikan kelancaran, keamanan, dan keteraturan arus kapal serta barang di wilayah Sungai Batanghari. Pertama, dalam aspek pelayanan perizinan dan administrasi kapal, penerapan sistem digital seperti Inaportnet telah mempercepat proses birokrasi, meningkatkan transparansi, serta mengurangi biaya tambahan akibat keterlambatan. Hal ini menunjukkan bahwa modernisasi layanan memiliki dampak langsung terhadap efisiensi logistik nasional.

Kedua, melalui pengaturan tambat dan kelancaran arus kapal, KSOP mampu menekan waktu tunggu kapal sehingga turn-around time menjadi lebih singkat. Pengawasan lalu lintas kapal di alur sungai yang sempit juga berhasil mengurangi potensi kemacetan dan konflik penggunaan dermaga. Ketiga, kontribusi KSOP dalam keselamatan pelayaran dan pengawasan teknis terbukti penting untuk mencegah insiden yang berpotensi merugikan ekonomi maupun lingkungan. Pemeriksaan kelaiklautan kapal, pelatihan awak, dan koordinasi dengan aparat keamanan menjadikan operasional transportasi laut lebih aman dan terkontrol. Keempat, dalam hal kolaborasi dengan stakeholder, KSOP menunjukkan peran sebagai fasilitator dan penghubung antara berbagai pihak yang terlibat dalam rantai logistik. Sinergi dengan Bea Cukai, Karantina, operator pelabuhan, hingga pemerintah daerah menjadi kunci dalam menjaga kelancaran distribusi barang, khususnya komoditas ekspor strategis.

Secara umum, kontribusi KSOP Kelas III Talang Duku telah membantu menekan biaya logistik, mempercepat distribusi, serta meningkatkan daya saing pelabuhan di wilayah Sumatera. Namun, masih terdapat beberapa tantangan seperti keterbatasan infrastruktur pelabuhan, sedimentasi sungai, keterbatasan SDM pengawas, serta koordinasi antar instansi yang perlu terus diperbaiki. Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa KSOP Talang Duku berperan signifikan dalam mendukung efisiensi transportasi laut nasional, meskipun keberlanjutan efektivitasnya sangat bergantung pada peningkatan fasilitas, kualitas SDM, serta integrasi lintas sektor.

References

- Salwa, N. 2024. "Analisis SWOT Strategi Layanan Pelabuhan: Penerapan KSOP dalam Strategi Operasional." *Sinergi IJL: Indonesian Journal of Logistics*, Vol. 3, No. 1, Hal. 45–56.
- Riadi, S., Anggraini, E., & Wahyudin, Y. (2021). *Ekonomi biaya transaksi dan strategi pengembangan pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi* (Tesis). Institut Pertanian Bogor. [IPB Repository](#)
- Septa Riadi, et al. (2020). *Transaction Cost Analysis in the Container Terminal in Port of Jambi*. Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 22, 57–66. [ResearchGate](#)
- Bappenas. (2023, 21 September). Biaya logistik di Indonesia turun 40 persen dalam lima tahun [Siaran pers]. PT Pelindo. [Pelindo](#)
- Soemardjito, J. (2025, 15 Februari). Biaya logistik nasional masih tinggi, pemerintah diminta perbaiki infrastruktur pelabuhan dan maksimalkan muatan kapal. *UGM News*.
- Hardani, H., Andriani, H., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Istiqomah, R. R., & Sukmana, D. J. (2020). *Metode penelitian kualitatif & kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Safrudin, R., Zulfamanna, Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Kualitatif. *Journal Of Social Science Research*, 3(2), 1–15.
- Amanda, R. 2021. "Program Tol Laut sebagai Upaya Menekan Biaya Logistik Nasional." *Jurnal Transportasi Nusantara*, Vol. 3, No. 2, Hal. 112–124.
- Dewi, R. dan Purwanto, A. 2023. "Efisiensi Transportasi Laut melalui Pengembangan Pelabuhan Sungai di Indonesia Timur." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 10, No. 1, Hal. 45–59.
- Fathoni, A., Prasetyo, B., dan Hidayat, M. 2021. "Implementasi Digitalisasi Layanan Perizinan Pelabuhan melalui Inaportnet." *Jurnal Administrasi Bisnis Maritim*, Vol. 7, No. 2, Hal. 88– 97.

-
- Nurfadilah, S. dan Haliah. 2024. "Digitalisasi Sistem Pelayanan Publik di Sektor Maritim: Tantangan dan Peluang." *Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik Maritim*, Vol. 5, No. 1, Hal. 77–90.
- Solikin, A. 2024. "Peran Badan Usaha Milik Negara dalam Penguatan Konektivitas Maritim." *Jurnal Ekonomi Maritim Indonesia*, Vol. 9, No. 1, Hal. 15–27.
- Tyas, D. P., Wibowo, H., dan Rahmawati, I. 2024. "Kolaborasi Antar Pemangku Kepentingan dalam Pelayanan Pelabuhan." *Sinergi International Journal of Logistics*, Vol. 4, No. 2, Hal. 101–115.
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Statistik Transportasi Laut Indonesia 2022*. Jakarta: BPS RI.