

POSITION PAPER KPPU
TERHADAP KEBIJAKAN INDUSTRI *TALLY*
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK

I. Pendahuluan

Menindaklanjuti Laporan yang dilakukan oleh masyarakat kepada KPPU, terkait dugaan pelanggaran UU No 5 tahun 1999 dalam industri *tally* di Pelabuhan Tanjung Priok, KPPU telah melakukan serangkaian Pemeriksaan yang dilakukan oleh Tim Pemeriksa yang dibentuk melalui Surat Penetapan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 100/KPPU/PEN/VIII/2009.

Proses pemeriksaan dilakukan dalam dari tanggal 31 Agustus 2009 sampai dengan 15 Oktober 2009. Para pelaku usaha yang menjadi terlapor adalah :

1. Terlapor I : Asosiasi Perusahaan Tally Mandiri Indonesia (APTMI)
2. Terlapor II : PT Tally Kharisma Batavia
3. Terlapor III : PT Tally Setia Utara
4. Terlapor IV : PT Multi Mitra Millenium Tally
5. Terlapor V : PT Multy Tally Indonesia
6. Terlapor VI : PT Tally Global Sejahtera
7. Terlapor VII : PT Ciemas Wahana Citra Mandiri
8. Terlapor VIII : PT. Jaya Tally Maritima
9. Terlapor IX : PT Nusantara Kargo Tally
10. Terlapor X : PT Sabda Sakti
11. Terlapor XI : PT Akurat Tally Mandiri
12. Terlapor XII : PT Lintang Cakrawala Tally
13. Terlapor XIII : PT Tally Perfektama Indonesia
14. Terlapor XIV : PT Jakarta Independen Tally Corporation
15. Terlapor XV : PT Indotally Sentra Nusantara
16. Terlapor XVI : PT Priok Independen Tally Utama
17. Terlapor XVII : PT Jakarta Independen Tallyindo
18. Terlapor XVIII: PT Samudra Tally Independen
19. Terlapor XIX : PT Tallyindo Karya Bangun Mandiri

II. Dugaan Pelanggaran :

Proses Pemeriksaan difokuskan pada munculnya dugaan awal berupa terdapatnya kesepakatan tarif jasa *tally* di Pelabuhan Tanjung Priok oleh Asosiasi Perusahaan *Tally* Mandiri Indonesia (APTMI). Kesepakatan tersebut diduga melanggar Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang berbunyi:

Pasal 5

- (1) *Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.*
- (2) *Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:*
 - a. *suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau*
 - b. *suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.*

III. Fakta-Fakta Yang Diperoleh KPPU

Berdasarkan dokumen, data dan informasi yang diperoleh dalam proses Pemeriksaan diperoleh sejumlah data, antara lain :

A. Peraturan Mengenai Kegiatan *Tally* di Pelabuhan

1. Dalam Undang-undang 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menyatakan bahwa usaha kegiatan penunjang pelabuhan di pelabuhan dilakukan oleh badan hukum Indonesia dan/atau warga negara Indonesia dan tarif jasa pelabuhan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
2. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan Pasal 43 menyatakan bahwa usaha *tally* merupakan jenis kegiatan usaha penunjang angkutan laut. Sementara pada Pasal 85 dinyatakan bahwa tarif usaha penunjang ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa dan diatur oleh Keputusan Menteri.

3. Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan KM No. 15 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan *Tally* di Pelabuhan mengatur mengenai kegiatan *Tally*, izin usaha, tarif, kewajiban perusahaan *Tally* dan sanksi. Namun tidak mengatur apakah kegiatan *Tally* merupakan kegiatan wajib (mandatory) atau tidak.
4. Bahwa KM 15 Tahun 2002 pasal 9 ayat (1) menyatakan bahwa tarif pelayanan jasa usaha *Tally* ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa *Tally*, berdasarkan jenis dan struktur tarif.
5. Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan KM 15 Tahun 2007 (selanjutnya disebut KM 15 Tahun 2007) yang merupakan penyempurnaan KM 15 Tahun 2002 menyatakan bahwa kegiatan *Tally* merupakan kewajiban bagi setiap kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal di wilayah kerja pelabuhan. Kegiatan *Tally* yang diwajibkan adalah *stevedoring* atau pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau memuat barang dari dermaga ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam kapal.
6. Bahwa KM 15 Tahun 2007 telah menetapkan fungsi dari laporan *Tally* dan termasuk tarif pelayanan tarif termasuk jenis dan struktur tarifnya serta tarif *tally* berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa *tally* dan pengguna jasa *tally*.
7. Jenis Tarif berdasarkan kelompok barang adalah :
 - i. Kelompok 1 dalam ton/m³ adalah : general cargo, ikan beku, kaca, roll paper, tissue paper, sawn timber loose, bundle, steel pipe, curah cair dalam drum, keramik, slab iron, bale pulp, tin, plate, tiang pancang, dan steel envelope.

- ii. Kelompok 2 dalam ton/m³ adalah: Bag cargo, curah kering, palletized/unitized cargo, rattan, sawn timber in bundle, billet in pieces, steel railway in pieces, pigiron, High beam, steel plate dan jumbo bag.
- iii. Kelompok 3 dalam ton/m³ adalah: H/R Coil, C/R Coil, steel bar (iingot) billet in bundle, wire rod dan steel railway in bundle.
- iv. Kelompok 4 hewan ternak dalam ekor adalah: Sapi, kerbau, domba, kambing dan babi.
- v. Kelompok 5 dalam unit adalah: sepeda motor, mobil, truck, bus, excavator, back hoe, traktor dan alat-alat berat.
- vi. Kelompok 6 petikemas dan box ukuran 20 feet dan 40 feet
- vii. Kelompok 7 barang berbahaya dan mengganggu dalam to/m³
- viii. Kelompok 8 barang/muatan curah cair dalam tangki kapal.
- ix. Kelompok 9 barang/muatan curah kering dalam palka kapal
- x. Kelompok 10 barang/muatan yang diangkut dengan kapal roll on dan roll off (RO-RO)

8. Adapun perumusan tarif yang ditetapkan adalah:

$$T = F \times \left\{ \frac{S + M + A}{P} \right\}$$

Keterangan:

T : Besarnya Tarif *Tally*

S : Biaya Supervisi *Tally*

M : Biaya Peralatan *Tally*

A : Administrasi Perusahaan *Tally*

P : Produktifitas kerja bongkar muat per gilir kerja/Derek (kran)

F : Faktor Koefisien.

9. Pada tanggal 1 Juli 2008 Adpel Tanjung Priok mengeluarkan keputusan Nomor UK.119/20/4/AD-TpK.08 tentang pembentukan Tim Tarif Pelayanan Jasa Usaha *Tally* di Pelabuhan Tanjung Priok. Tim ini terdiri atas unsur yakni Adpel Tanjung Priok sebagai pihak regulator pelabuhan; GINSI/GPEI DKI Jakarta, APBMI DKI Jakarta, GAFEKSI/INFA DKI Jakarta dan INSA Jakarta sebagai pengguna jasa *Tally*; dan yang terakhir APTMI Jakarta sebagai Penyedia Jasa *Tally*.
10. Pada tanggal yang sama Adpel Tanjung Priok mengeluarkan keputusan Nomor AT.575/3/6/AD-TPk.08 mengenai pembagian wilayah kerja bagi perusahaan-perusahaan *Tally*, keputusan ini selanjutnya direvisi pada keputusan Nomor AT.575/7/13/AD.TPK-09.
11. Pada tanggal 12 Februari 2009 Adpel Utama Tanjung Priok mengeluarkan Surat Edaran Nomor: AT.575/5/18/AD.TPK-09 tentang pelaksanaan kegiatan usaha *tally* mandiri di pelabuhan Tanjung Priok yang dimulai pada tanggal 16 Februari 2009. Surat edaran tersebut selanjutnya direvisi pada tanggal 14 Agustus 2009 Nomor AT.575/7/8/AD.TPK.09 yang menyatakan kegiatan *tally* mandiri dimulai semenjak 17 Agustus 2009.
12. Selanjutnya pada tanggal 15 Juli 2009 Direktur Jenderal Perhubungan Laut mengeluarkan Keputusan Nomor 42/1/8/DTAL-09 yang mengatur mengenai mekanisme pembayaran jasa *tally* di pelabuhan.

B. Tentang Asosiasi Perusahaan *Tally* Mandiri (APTMI)

1. Sejak terbit KM 15 Tahun 2007 telah berdiri perusahaan-perusahaan *tally* mandiri. Perusahaan *tally* mandiri ini berfungsi sebagai usaha penunjang angkutan laut.

2. Selanjutnya pada tanggal 15 Mei 2008, 18 (delapan belas) perusahaan *tally* mandiri tersebut membentuk Asosiasi Perusahaan *Tally* Mandiri (APTMI). Asosiasi ini didirikan bertujuan untuk mempersatukan perusahaan *tally* mandiri agar saling berkomunikasi dan bekerjasama dalam meningkatkan peranan pengusaha *tally* mandiri.
3. Dalam melaksanakan tugasnya, APTMI telah membentuk tim tarif untuk melakukan negosiasi tarif *tally* dengan pengguna jasa *tally*.

C. Tentang Tarif *Tally*

1. Bahwa ketentuan Pasal 85 PP No. 82 Tahun 1999 menyatakan bahwa beSaran tarif usaha penunjang angkutan laut ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis dan struktur tarif. Berdasarkan aturan tersebut maka penetapan tarif *tally* diserahkan sepenuhnya kepada penyedia jasa dan pengguna jasa.
2. Bahwa ketentuan Pasal 11 KM 15 tahun 2007 menyatakan tarif pelayanan jasa usaha *tally* ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Asosiasi Penyedia Jasa dan Pengguna Jasa *Tally* berdasarkan jenis dan struktur tarif serta menjadi beban pemilik barang. Berdasarkan ketentuan tersebut maka APTMI melakukan kesepakatan bersama dengan asosiasi pengguna jasa guna menetapkan tarif *tally* mandiri.
3. Berdasarkan ketentuan Pasal 36 UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan tarif usaha jasa terkait ditetapkan oleh penyedia jasa berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa sesuai dengan jenis, struktur dan golongan yang ditetapkan oleh pemerintah.

4. Bahwa tanggal 1 Juli 2008, Administrator Pelabuhan Utama Tanjung Priok membentuk tim tarif pelayanan jasa usaha *tally* yang beranggotakan unsur dari ADPEL, APTMI dan asosiasi pengguna jasa. Selanjutnya tim tarif menyusun tarif pelayanan *tally* dari dan ke kapal.

5. Bahwa pada tanggal 15 September 2009, APTMI telah melakukan kesepakatan penetapan tarif *tally* dengan GAFEKSI/INFA, INSA Jaya, APBMI DKI Jakarta dan DPU Organda Angsuspel Tanjung Priok dan turut diketahui oleh Pelindo II Tanjung Priok, KADIN Jakut dan Adpel Utama Tanjung Priok. Tarif *tally* yang ditetapkan berdasarkan formula yang telah diterbitkan oleh Menteri Perhubungan.

6. Kesepakatan bersama tersebut telah mengalami perubahan 2 (dua) kali yaitu tarif tanggal 12 Februari 2009 dan addendum tarif tanggal 5 Agustus 2009.

7. Bahwa susunan tarif berdasarkan kesepakatan bersama adalah sebagai berikut:

No	Golongan Barang	Satuan Ukuran	Tarif jasa <i>Tally</i> 15/09/2008	Addendum Tarif Jasa <i>Tally</i> 12/02/2009 dan 05/08/2009
1	Kelompok 1	Ton/M ³	Rp. 3.950,-	Rp. 2.830,-
2	Kelompok 2 Hewan Ternak (Sapi, Kuda, kerbau, domba, kambing dan babi)	Ekor	Rp. 2.435,-	Rp. 2.435,-
3	Kelompok 3 Kendaraan & alat berat yang dibongkarmuat dar/ke Ro-Ro: a. sepeda Motor b. Mobil s/d 9 M ³ 9 M ³ s/d 13 M ³ > 13 M ³ c. Truck, Bus, Excavator, Backhoe, Tractor dan alat berat	Unit Unit Unit Unit	Rp. 5.835,- Rp. 19.450,- Rp.24.315,- Rp.29.180,-	Rp. 5.835,- Rp. 19.450,- Rp.24.315,- Rp.29.180,-

No	Golongan Barang	Satuan Ukuran	Tarif jasa <i>Tally</i> 15/09/2008	Addendum Tarif Jasa <i>Tally</i> 12/02/2009 dan 05/08/2009
	lainya: s/d 28 T/M ³ 28 T/M ³ s/d 40 T/M ³ > 40 T/M ³	Unit Unit Unit	Rp. 58.350,- Rp. 68.085,- Rp. 77.815,-	Rp. 58.350,- Rp. 68.085,- Rp. 77.815,-
4	Kelompok 4 PETIKEMAS 1.1. Domestik: a. Petkemas Isi: ▪ Ukuran 20' ▪ Ukuran 40' b. PetiKemas kosong: ▪ Ukuran 20' ▪ Ukuran 40' 1.2. Internasional a. Petkemas Isi: ▪ Ukuran 20' ▪ Ukuran 40' b. PetiKemas kosong: ▪ Ukuran 20' ▪ Ukuran 40'	Box Box Box Box Box Box Box Box	Rp. 11.155,- Rp. 16.730,- Rp. 5.575,- Rp. 8.365,- Rp. 9.150,- Rp. 13.725,- Rp. 4.575,- Rp. 6.860,-	Rp. 9.150,- Rp. 9.150,- - - Rp. 9.150,- Rp. 9.150,- - -
5	Kelompok 5 Barang Curah kering/curah cair <2.000 M/Ton >2.000 M/Ton s/d 4.000 M/Ton > 4.000 M/Ton ke atas s/d 2.000 Ton/M ³ 2.001 s/d 5.000 Ton/M ³ 5.001 s/d 10.000 Ton/M ³ 10.001 s/d 20.000 Ton/M ³ >20.001 Ton/M ³	Per Kapal Per kapal Per kapal Per Kapal Per Kapal Per Kapal Per Kapal Per Kapal	Rp.3.405.000,- Rp.4.375.000,- 5b + Rp. 500, M/Ton Selebihnya	Rp. 3.000.000,- Rp. 4.000.000,- Rp. 5.000.000,- Rp. 6.500.000,- Rp. 7.500.000,-

8. Bahwa APTMI dalam bernegosiasi membuat kesepakatan tarif hanya mengirimkan Tim Tarif yang telah dibentuk sebelumnya. Namun perhitungan Tim Tarif dalam menetapkan jasa *Tally* tidak pernah dibicarakan dengan anggota asosiasi.

9. Bahwa setelah kesepakatan tarif tersebut diumumkan, beberapa perusahaan *tally* mandiri menilai bahwa tarif tersebut terlalu rendah jika dibandingkan dengan volume pekerjaan dan biaya operasional perusahaan.
10. Bahwa hingga saat ini sebagian besar perusahaan *tally* mandiri yang beroperasi di pelabuhan Tanjung Priok tidak dapat melaksanakan kegiatan *tally* karena tidak ada kerjasama antara operator terminal dalam memberikan data-data mengenai kapal yang bersandar, para pemilik barang yang menolak membayar jasa *tally* dan kendala lainnya.
11. Bahwa perusahaan *tally* mandiri menyetujui adanya penetapan tarif dengan kesepakatan antara APTMI dan asosiasi pengguna jasa *tally*. Alasan persetujuan itu adalah untuk menjaga agar tidak terjadi perang harga, kemandirian dan profesionalitas perusahaan *tally* mandiri.
12. Bahwa sampai saat pemeriksaan perkara ini berlangsung, anggota APTMI masih tetap melaksanakan tarif *tally* yang sudah disepakati antara APTMI dengan asosiasi pengguna jasa.

IV. Analisis

Berdasarkan data, fakta dan informasi yang diperoleh dalam proses Pemeriksaan tersebut, maka selanjutnya dilakukan analisis sebagai berikut :

1. Implementasi kegiatan *tally* di industri kepelabuhanan merupakan wujud dari implementasi UU No 36 tahun 2007 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa kegiatan *tally* termasuk kegiatan penunjang industri kepelabuhanan.
2. Berdasarkan proses penanganan perkara, diketahui bahwa dalam implementasi kebijakan terkait kegiatan *tally*, telah terjadi praktek kartel yang dilakukan melalui penetapan pembagian wilayah operasi pelaku usaha *tally* serta

penetapan tarif yang dilakukan melalui kesepakatan pelaku usaha penyedia dan pengguna jasa *tally*.

3. Berkaitan dengan penetapan tarif *tally* oleh asosiasi sebagaimana yang berlaku saat ini, dilihat dari perspektif persaingan usaha merupakan sebuah bentuk nyata dari kartel yang sangat dilarang (*hardcore cartel*). Dalam UU No 5 tahun 1999, larangan terkait hal tersebut tercantum di pasal 5.

Penetapan satu tarif, akan mereduksi daya saing pelaku usaha yang dapat menawarkan tarif yang jauh lebih rendah dari tarif yang ditetapkan. Dalam kondisi seperti ini, penetapan tarif akan senantiasa dilakukan pada tarif yang bisa menguntungkan seluruh pelaku usaha tanpa kecuali, termasuk pelaku usaha yang inefisien dan tidak mampu menyediakan jasa dalam tarif yang kompetitif. Akibatnya secara jangka panjang, penetapan tarif melalui kesepakatan pelaku usaha akan mendorong inefisiensi yang berujung pada hadirnya ekonomi biaya tinggi dalam industri *tally*.

Dalam hal ini juga terlihat secara jelas bahwa Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No 15 tahun 2007 yang menyatakan bahwa tarif pelayanan jasa usaha *tally* ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Asosiasi Penyedia Jasa dan Pengguna Jasa *Tally* berdasarkan jenis dan struktur tarif serta menjadi beban pemilik barang, telah membuat tafsir yang salah terhadap UU No 36 Tahun 2007 tentang Pelayaran khususnya pasal 36 yang menyatakan bahwa tarif usaha jasa terkait ditetapkan oleh penyedia jasa berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa sesuai dengan jenis, struktur dan golongan yang ditetapkan oleh pemerintah.

Dalam UU No 36 Tahun 2007 sangat jelas dinyatakan bahwa tarif sepenuhnya diserahkan kepada pelaku usaha penyedia dan pengguna jasa, yang memiliki makna bahwa mekanisme penentuan tarif dilakukan tanpa intervensi pihak manapun termasuk asosiasi. Pemunculan kata asosiasi dalam KM No 11 Tahun

2007 dalam rumusan yang sesungguhnya hampir sama dengan UU No 17 Tahun 2007, telah mengubah makna sehingga implementasinya pun menjadi berubah.

Di sisi lain, dilihat dari perspektif persaingan usaha, memberikan kewenangan kepada asosiasi untuk menetapkan tarif melalui Kebijakan Pemerintah (KM Perhubungan No 15 Tahun 2007), telah menjadi landasan bagi terciptanya kartel yang dalam prakteknya sangat merugikan konsumen.

4. Mencermati adanya pelaku usaha yang menilai tarif kesepakatan terlalu rendah, hal ini menjadi indikasi bahwa terdapat potensi yang tinggi dari pelaku usaha penyedia jasa *tally* untuk menetapkan tarif yang tinggi sehingga mengeksploitasi konsumen. Hal ini tidak dapat dilepaskan dari struktur penyedia jasa-jasa di pelabuhan yang tergolong ke dalam oligopoli. Struktur oligopoli tersebut diperkuat oleh fakta bahwa pelabuhan secara keseluruhan tergolong ke dalam kelompok natural monopoly industry, sehingga posisi penyedia jasa lebih kuat dibandingkan dengan pengguna jasa.
5. Untuk mencegah agar eksploitasi konsumen tidak terjadi, maka instrumen kebijakan yang umum digunakan adalah dengan menggunakan kebijakan batas atas tarif serta penetapan standar minimum pelayanan. Melalui dua instrumen ini, diharapkan kualitas pelayanan akan tetap terjaga dan tarif pun tidak melambung tinggi sehingga eksploitasi konsumen tidak terjadi.

Pengaturan kebijakan tersebut, juga harus diikuti oleh sanksi dan proses penegakan hukum yang tegas dan jelas. Hal ini untuk menghindarkan pelaku usaha yang tidak berlaku profesional dalam menjalankan kewajibannya sebagai penyedia jasa *tally*. Selain itu, tingkat kepatuhan terhadap ketentuan tersebut juga akan menjadi arena seleksi bagi pelaku usaha *tally*. Pelaku usaha yang tidak memenuhi ketentuan tersebut harus keluar dari pasar, tidak lagi mendapat legitimasi untuk beroperasi sebagai perusahaan *tally*.

6. Sementara itu, penetapan wilayah operasi *tally* yang hanya memperuntukkan wilayah tertentu untuk pelaku usaha *tally* tertentu, merupakan wujud nyata dari kegiatan pembagian wilayah yang merupakan kegiatan yang dilarang oleh UU No 5 tahun 1999, pasal 19. Pembagian wilayah akan membatasi pelaku usaha *tally* untuk bisa menawarkan jasa kepada pengguna jasa di wilayah lainnya, yang mengakibatkan pilihan konsumen menjadi sangat terbatas. Akibat terbatasnya pilihan tersebut, maka penyedia jasa akan dengan mudah mengeksploitasi konsumen melalui tarif yang tidak wajar serta kualitas pelayanan yang tidak memenuhi standar.

Berdasarkan peraturan perundangan di industri pelayaran dan kepelabuhanan, tidak ada landasan hukum yang menjadi dasar bagi proses penetapan pembagian wilayah operasi sebagaimana yang dilakukan oleh Administratur Pelabuhan Tanjung Priok.

V. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis tersebut akhirnya dapat disimpulkan bahwa secara faktual saat ini telah terjadi praktek kartel di industri jasa *tally* di pelabuhan Tanjung Priok. Kartel muncul dalam bentuk kartel tarif (*harga/price fixing*). Tetapi kartel tersebut difasilitasi oleh Kebijakan Pemerintah yakni Keputusan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2007 untuk kartel penetapan tarif dan surat keputusan Administratur Pelabuhan Tanjung Priok No AT.575/3/6/AD-TPK.08 yang direvisi dengan surat keputusan No AT.575/7/13/AD.TPK-09 untuk kartel pembagian wilayah.

VI. Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka direkomendasikan agar KPPU memberikan saran pertimbangan kepada Pemerintah dengan substansi saran pertimbangan :

- a. Merevisi substansi pengaturan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2007, khususnya Bab VI Pasal 11 dengan menghilangkan kata Asosiasi sehingga proses penetapan tarif sepenuhnya diserahkan kepada transaksi antara pelaku usaha penyedia dan pengguna jasa.

Dengan menghilangkan kata asosiasi, maka praktek kartel penetapan tarif (*price fixing*) dalam industri *tally* bisa dihindarkan.

Dalam implementasinya, penetapan tarif harus diserahkan kepada mekanisme transaksi antara penyedia dan pengguna jasa *tally* tanpa ada intervensi dari asosiasi, sehingga tercipta persaingan usaha yang sehat antar pelaku usaha, yang akan bermuara pada lahirnya tarif yang kompetitif.

- b. Mencabut surat keputusan Administratur Pelabuhan Tanjung Priok Nomor AT.575/3/6/AD-TPk.08 dan Nomor AT.575/7/13/AD.TPK-09 tentang penetapan pembagian wilayah operasi kegiatan *tally*. Pelaku usaha *tally* harus diberi kebebasan untuk menawarkan jasanya kepada pengguna jasa di wilayah manapun di pelabuhan Tanjung Priok sehingga akan tercipta persaingan yang sehat dan dinamis.
- c. Menetapkan batas atas tarif dan standar minimal kualitas pelayanan, untuk menghindari eksploitasi konsumen melalui tarif yang eksesif dan kualitas pelayanan yang rendah, mengingat struktur industri jasa *tally* adalah oligopoli dan struktur industri kepelabuhanan secara keseluruhan adalah natural monopoly sehingga posisi penyedia jasa jauh lebih kuat dibandingkan pengguna jasa. Penetapan kebijakan tersebut harus disertai dengan sanksi dan penegakan hukum yang tegas dan jelas, sehingga hanya pelaku usaha *tally* yang memiliki kompetensi dan profesional yang dapat beroperasi di industri kepelabuhanan Indonesia.