

**ANALISIS IMPLEMENTASI STANDAR IMO DALAM TATA KELOLA
PELABUHAN DI INDONESIA TAHUN 2020–2025**

TUGAS AKHIR



DINDA CHINTYA MUTIARA DEWI

1221004064

**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK
KONSENTRASI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS BAKRIE**

2026

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Dinda Chintya Mutiara Dewi
NIM : 1221004064
Tanda Tangan :

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'D' followed by the name 'DINDA' in a smaller, cursive script.

Tanggal : 12 Juli 2026

SURAT PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Dinda Chintya Mutiara Dewi
Nim : 1221004064
Program Studi : Ilmu Politik S1
Fakultas : Ekonomi dan Ilmu Sosial
Judul Skripsi : Analisis Gap Implementasi Standar IMO Dalam Tata Kelola
Pelabuhan di Indonesia Tahun 2020 – 2025

Telah menyelesaikan revisi Tugas Akhir dan dinyatakan memenuhi persyaratan akademik sebagai salah satu syarat untuk mengikuti Yudisium dan memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial, Universitas Bakrie.

DEWAN PEMBAHAS/PEMBIMBING :

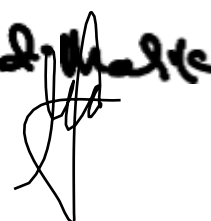
Pembimbing 1 : Insan Harapan Harahap, S.Sos., M.AP.



Pembahas 1 : Asmiati Abdul Malik, S.I.Kom, S.Ip, MA.



Pembahas 2 : Muhammad Fauzan Rizki Ramadhan, S.Sos., M.Si.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan judul “Analisis Implementasi Standar IMO Dalam Tata Kelola Pelabuhan Indonesia 2020-2025”. Penulisan Tugas Akhir ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Politik Program studi Ilmu Politik pada Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Bakrie. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Tugas Akhir ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikannya. Oleh karena itu, saya mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Insan Harapan Harahap, S.Sos., M.AP, selaku dosen pembimbing selama kurang lebih satu tahun yang dengan sabar meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing, mengarahkan, serta memberikan masukan pada penulis sejak tahap perencanaan hingga penyelesaian akhir penelitian ini, walau penulis suka menghilangkan saat waktunya bimbingan.
2. Bapak Dr. Rer. Pol. Aditya Batara Gunawan, S.Sos., M.Litt, selaku Ketua Program Studi Ilmu Politik Universitas Bakrie, atas arahan akademik dan motivasi yang diberikan saat PTA.
3. Ibu Asmiati Abdul Malik, S.I.P., S.Kom., M.A., M.sc., Ph.D., CBEC, selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang sangat berharga untuk penyempurnaan tugas akhir ini.
4. Seluruh Dosen dan Staf Akademik di lingkungan Universitas Bakrie yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama studi.
5. Kedua orang tua penulis, papa Nur Ekhwan dan Ibu Dina Arista serta keluarga besar yang senantiasa memberikan doa, kasih sayang, dukungan moral, dan pengorbanan yang tak ternilai, sehingga penulis dapat bertahan dan menyelesaikan pendidikan ini.
6. Sahabat penulis di kampus Universitas Bakrie, Fatihatulyra yang sudah menemani penulis dari semester satu hingga delapan dengan melewati banyak fase fase tidak terduga namun tetap bertahan dan saling menguatkan.
7. Sahabat penulis di kampus Universitas Bakrie, Ramzy Zaman yang sudah sabar menemani penulis untuk menyelesaikan tugas akhir dan sudah memberikan semangat dengan cara pahit namun berhasil bagi penulis.

8. Sahabat penulis di Kampus Universitas Bakrie, Gracia, Muthia, Tiara, Daffa, Wiba, Filza, Nazila, teman seperjuangan termasuk Ramzy dan Fatihatulyra yang sudah menjadi teman baik penulis dan memenuhi hari hari penulis dengan bahagia selama di kampus.
9. Sahabat SMA penulis, Moryko Kayla Nurzika yang sudah menjadi penyemangat dan pengingat bahwa penulis bisa menyelesaikan Tugas Akhir tepat waktu.
10. Sahabat Berkelana penulis, Andarifka Daffa yang sekarang berada di Maluku Utara sudah membantu penulis dalam penyempurnaan format dan tata penulisan Tugas Akhir ini. Juga memberikan dukungan moral kepada penulis agar tetap semangat menyelesaikan Tugas Akhir dengan baik
11. Teman Berkelana penulis, Ilham Syaif, La Ponto, Ridho yang sudah menemani dan memberrikan dukungan moral penulis untuk melewati seminar proposal saat berada di luar pulau Jawa yaitu di pulau Pisang, Sumatra.
12. Teman Berkelana penulis, Salwa, Deni dan Fitroh yang sudah mengisi hari hari krusial penulis dan mengembalikan semangat juga motivasi penulis untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini.
13. Teman Berkelana penulis, Indana, Zahradifa, Vina, Dr Raihan, Dr Idul yang selalu memotivasi penulis tanpa disengaja dengan cara apapun untuk bisa menyelesaikan Tugas Akhir ini.
14. Teman Lama Penulis, Aditya Wira, yang sudah mendukung penulis untuk mengejar cita cita penulis.
15. Teman gimnasium penulis, Syahnaz, Keisya, Mara, Ali, Kristianto, Rafli, Zaldi, yang selalu menyemangatkan penulis untuk menurunkan berat badan agar saat wisuda terlihat cantik.
16. Tim Barakati Indonesia, NGO yang bergerak di bidang sosial, kesehatan dan pendidikan sudah menjadi ruang untuk saya berkembang, belajar dan menemukan banyak pengalaman berharga. Terimakasih atas setiap proses, kebersamaan, dan kesempatan yang telah diberikan kepada penulis untuk bertumbuh menjadi pribadi yang lebih baik.
17. Kepada diri sendiri, Dinda Chintya Mutiara Dewi, yang telah bertahan, berproses, dan terus melangkah di tengah berbagai tantangan selama penyusunan Tugas Akhir ini. Terima kasih telah berani menghadapi diri sendiri, melewati berbagai keraguan, dan menyelesaikan setiap proses dengan sebaik mungkin.

Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih jauh dari kata sempurna. Sebagai karya ilmiah, tentu masih terdapat keterbatasan dan kekurangan baik dari segi substansi maupun teknis penyusunan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak sangat penulis harapkan guna perbaikan ke depan.

Akhir kata, semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi ilmiah bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum maritim, hubungan internasional, dan tata kelola pelabuhan di Indonesia, serta menjadi bahan referensi bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, 14 Agustus 2026

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'D' followed by the name 'DINDA' in smaller capital letters.

Dinda Chintya Mutiara Dewi

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Sebagai sivitas akademika Universitas Bakrie, saya yang bertanda tangan di bawah ini.

Nama : Dinda Chintya Mutiara Dewi
Program Studi : Ilmu Politik
Fakultas : Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial
Jenis Tugas Akhir : Skripsi

Demi mengembangkan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Bakrie **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya saya yang berjudul:

“ANALISIS IMPLEMENTASI STANDAR IMO DALAM TATA KELOLA PELABUHAN DI INDONESIA TAHUN 2020–2025”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Bakrie berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta untuk kepentingan akademis.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Tanggal : 19 Oktober 2026

Yang Menyatakan,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dinda', with a stylized flourish extending from the end.

Dinda Chintya Mutiara Dewi

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis implementasi standar International Maritime Organization (IMO) dalam tata kelola pelabuhan Indonesia pada periode 2020–2025, dengan fokus pada Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Belawan. Sebagai negara kepulauan dan anggota IMO, Indonesia berkewajiban menyelaraskan tata kelola pelabuhan dengan standar internasional. Penelitian ini bertujuan menilai kepatuhan Indonesia terhadap rezim maritim internasional melalui implementasi standar IMO, dengan membedakan kepatuhan formal dan substantif.

Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus komparatif berbasis data sekunder. Kerangka analisis menggabungkan Neoliberal Institutionalism (Keohane, 1984), Teori Rezim Internasional (Krasner, 1983), dan Teori Implementasi Edwards III (1980) yang mencakup komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepatuhan formal Indonesia tergolong kuat melalui ratifikasi konvensi IMO dan penerjemahannya ke dalam UU NO 66 TAHUN 2024.. Ketiga pelabuhan telah menerapkan standar keamanan, namun Tanjung Priok dan Tanjung Perak menunjukkan implementasi yang lebih maju dibandingkan Belawan yang masih terkendala komunikasi publik. Faktor penghambat utama meliputi sosialisasi tidak merata, keterbatasan sumber daya, variasi komitmen aktor, dan kompleksitas koordinasi antarlembaga.

Penelitian menyimpulkan bahwa kepatuhan Indonesia terhadap rezim maritim internasional berada pada tingkat menengah: kuat secara regulasi namun belum merata secara operasional. Efektivitas standar IMO sangat bergantung pada kapasitas domestik dan mekanisme kelembagaan di tingkat pelabuhan.

Kata Kunci: IMO, Tata Kelola Pelabuhan, Kepatuhan, ISPS Code, Rezim Internasional, Indonesia

ABSTRACT

This study analyzes the implementation of International Maritime Organization (IMO) standards in Indonesian port governance during 2020–2025, focusing on Tanjung Priok, Tanjung Perak, and Belawan Ports. As an archipelagic state and IMO member, Indonesia is obliged to align its port governance with international standards. This research aims to assess Indonesia's compliance with the international maritime regime through IMO standards implementation, distinguishing formal and substantive compliance.

The research employs a qualitative method with a comparative case study approach based on secondary data. The analytical framework integrates Neoliberal Institutionalism (Keohane, 1984), International Regime Theory (Krasner, 1983), and Edwards III's Implementation Theory (1980), encompassing communication, resources, disposition, and bureaucratic structure.

The findings reveal that Indonesia's formal compliance is relatively strong through IMO conventions ratification and their incorporation into Law No. 66/2024. All three ports have implemented security standards, but Tanjung Priok and Tanjung Perak show more advanced implementation compared to Belawan, which still faces public communication challenges. Key inhibiting factors include uneven socialization, limited resources, varying actor commitment, and complex inter-agency coordination.

This study concludes that Indonesia's compliance with the international maritime regime is at a moderate level: strong in regulation but uneven in operational implementation. The effectiveness of IMO standards heavily depends on domestic capacity and institutional mechanisms at the port level.

Keywords: IMO, Port Governance, Compliance, ISPS Code, International Regime, Indonesia

Table of Contents

ANALISIS IMPLEMENTASI STANDAR IMO DALAM TATA KELOLA PELABUHAN DI INDONESIA TAHUN 2020–2025	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
SURAT PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vii
“ANALISIS IMPLEMENTASI STANDAR IMO DALAM TATA KELOLA PELABUHAN DI INDONESIA TAHUN 2020–2025”	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Penelitian Terdahulu.....	5
1.3 Rumusan Masalah	15
1.4 Batasan Masalah	15
1.5 Tujuan Penelitian.....	16
1.6 Manfaat Penelitian	17
1.6.1 Manfaat Teoritis	17
1.6.2 Manfaat Praktis	18
1.7 Sistematika Penulisan	18
BAB II KERANGKA TEORI.....	20
2.1 Paradigma Neoliberal Institusionalism.....	20
2.2 Teori Rezim Internasional (International Regime Theory).....	24
2.3 Implementasi Kebijakan	26

BAB III	29
METODOLOGI PENELITIAN.....	29
3.1 Metode Penelitian	29
3.2 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	31
3.3 Teknik Analisis Data	32
3.4 Operasionalisasi Konsep	34
Peran Aktor Domestik	35
1. Kementerian Perhubungan (pembuat kebijakan)	35
2. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (regulator teknis)	35
3. PT Pelabuhan Indonesia (operator pelabuhan)	35
4. Syahbandar dan otoritas pelabuhan	35
5. Pengguna jasa pelabuhan (shipping lines, importir/eksportir)	35
- Dokumen kelembagaan Kemenhub - Struktur organisasi PT Pelindo - Peraturan dan prosedur operasional pelabuhan	35
3.5 Kerangka Berpikir	36
BAB IV	39
ANALISIS DAN PEMBAHASAN	39
4.0 Pengantar dan Logika Analisis	39
4.1 Standar IMO yang Dikaji: ISPS Code	40
4.1.1 Alasan memilih ISPS Code dan batas klaimnya	40
IMO menghasilkan banyak instrumen yang menyentuh pelabuhan, antara lain SOLAS, MARPOL, Konvensi FAL, dan STCW. Bab ini memusatkan analisis pada <i>International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)</i> bersama Bab XI-2 SOLAS 1974, dengan tiga alasan analitis.	40
4.1.2 Posisi ISPS Code dalam rezim maritim (kerangka Krasner)	41
4.1.3 Empat pilar ISPS Code dan indikator pemenuhannya	42
4.1.4 Pemetaan indikator ke kerangka teori dan justifikasinya	46
4.2 Transposisi Standar ke Hukum Nasional dan Kepatuhan Formal	47
4.2.1 Lapisan hukum dan statusnya	47

4.2.2 UU 17/2008 sebagaimana telah diubah, termasuk UU 66/2024	48
4.2.3 Regulasi turunan dan status PM 134/2016	49
4.2.4 Perpres 25/2024: bukti partisipasi institusional, bukan kepatuhan teknis	50
4.2.5 Penilaian kepatuhan formal	51
4.3 Implementasi ISPS Code di Tiga Pelabuhan	51
4.3.1 Pelabuhan Tanjung Priok.....	51
4.3.2 Pelabuhan Tanjung Perak.....	52
4.3.3 Pelabuhan Belawan	53
4.4 Analisis Komparatif Implementasi di Tiga Pelabuhan	54
4.4.1 Pembacaan per variabel Edwards III	54
4.4.2 Persamaan, perbedaan, dan ujian penjelasan.....	55
4.5 Kepatuhan Indonesia terhadap Rezim Maritim: Formal dan Substantif	56
4.5.1 Kepatuhan formal.....	56
4.5.2 Kepatuhan substantif: apa yang dapat dan tidak dapat dibaca dari angka.....	56
4.5.3 Faktor yang memengaruhi kepatuhan substantif	58
4.5.4 Mekanisme kepatuhan dan penjelasan tandingan	59
4.6 Pembahasan dalam Kerangka Teori	61
4.6.1 Neoliberal Institutionalism: IMO sebagai institusi yang memfasilitasi.....	61
4.6.2 Teori rezim: kekuatan aturan, bukan kekuatan penegakan	61
4.6.3 Teori implementasi Edwards III dan model kepatuhan: menjelaskan variasi	62
4.6.4 Sintesis dan apa yang dapat disimpulkan.....	62
4.7 Keterbatasan dan Agenda Verifikasi.....	63
4.8 Ringkasan Temuan.....	64
BAB V	67
PENUTUP	67
5.1 Kesimpulan.....	67
5.2 Saran	68
5.2.1 Saran Praktis	69
5.2.2 Saran Akademis	69
DAFTAR PUSTAKA	71

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang secara fisik terdiri atas 17.504 pulau dan garis pantai sepanjang ± 108.000 kilometer (Badan Informasi Geospasial, 2022). Kondisi geografis ini menjadikan laut bukan hanya sebagai ruang pemisah, tetapi sebagai jalur utama konektivitas nasional maupun internasional. Letak geografisnya yang berada di antara dua benua dan dua samudra menempatkan Indonesia sebagai titik tumpu jalur perdagangan maritim global, di mana sebagian besar arus logistik internasional melewati perairan Indonesia. Mengingat karakteristik wilayah yang didominasi oleh perairan, pelabuhan memegang peranan krusial sebagai simpul utama dalam ekonomi dan kedaulatan negara. Namun, posisi strategis ini menuntut tanggung jawab besar dalam aspek keselamatan, keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. (Robbany et al., 2022)

Sebagai anggota Dewan Internasional Maritime Organization (IMO), Indonesia memiliki kewajiban untuk menyelaraskan tata kelola pelabuhan nasional dengan standar internasional. Transformasi regulasi yang dimulai sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi tonggak penting dalam upaya modernisasi pelabuhan guna mencapai efisiensi yang diakui secara global hingga tahun 2025 (Isnawan, 2010).

Pelabuhan merupakan simpul penting dalam sistem transportasi laut Indonesia karena berfungsi sebagai pintu keluar-masuk barang, orang, dan aktivitas perdagangan internasional. Sebagai negara kepulauan, Indonesia membutuhkan tata kelola pelabuhan yang efisien, aman, dan selaras dengan standar internasional agar mampu mendukung konektivitas nasional dan daya saing logistik. Indonesia memiliki 270 pelabuhan komersial dan 1.214 pelabuhan lokal yang menangani sekitar 70% arus kontainer nasional (Isnawan, 2009)

Kondisi ini menjadikan tata kelola pelabuhan sebagai tulang punggung konektivitas nasional, logistik, dan integrasi ekonomi. Dalam konteks ini, standar IMO menjadi acuan penting karena mengatur keselamatan, keamanan, administrasi maritim, dan perlindungan lingkungan laut yang relevan bagi operasional pelabuhan (Dyah & Fuddoly, 2020).

Sejak tahun 2008 hingga 2025, Indonesia menunjukkan proses harmonisasi regulasi maritim nasional dengan standar IMO melalui berbagai kebijakan yang berkaitan dengan