

# lex librum 2022

*by* Putu Samawati

---

**Submission date:** 14-Apr-2023 09:06AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2064007120

**File name:** lex\_librum\_vol\_9\_No\_1\_desember\_2022.pdf (689.13K)

**Word count:** 5875

**Character count:** 37517

## KEHADIRAN BADAN USAHA PELABUHAN (BUP) SWASTA DALAM MENINGKATKAN PERSAINGAN PENGUSAHAAN KEPELABUHANAN DI INDONESIA

Putu Samawati

Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya  
[putusamawati@fh.unsri.ac.id](mailto:putusamawati@fh.unsri.ac.id)

4

### Abstrak

Undang-undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran melepas kedudukan monopoli PT.Pelindo (Persero) sebagai pengusaha pelabuhan. Peran PT.Pelindo (Persero) sebagai regulator juga dicabut dan dialihkan kepada otoritas pelabuhan. Hal mendasar adalah dibukanya peluang Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Milik Swasta untuk berpartisipasi dalam perusahaan pelabuhan yang akan bersaing dengan PT.Pelindo (Persero). Keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah untuk pembangunan dan pengembangan pelabuhan menjadi salah satu alasan dibutuhkan investasi swasta. Skema kerjasama antara pemerintah dan BUP dilengkapi dengan pemberian hak konsesi oleh otoritas pelabuhan. Ada 223 BUP di Indonesia dan baru 15 BUP yang telah mendapatkan konsesi. Artinya masih banyak BUP yang belum memiliki hak konsesi, padahal hak ini merupakan syarat utama bagi BUP untuk menjalankan kegiatan usaha kepelabuhanan. Persoalan pemberian hak konsesi ini menjadi masalah dalam menghadirkan BUP yang dapat mengoptimalkan persaingan usaha kepelabuhanan. Artikel ini akan membahas permasalahan tersebut dengan menggunakan metode yuridis normatif melalui pendekatan perundang-undangan dan dianalisis secara kualitatif, sehingga akan ditarik kesimpulan yang bersifat induktif yang memberikan pemahaman tentang semakin banyak BUP yang mampu mengusahakan kepelabuhanan maka akan semakin terciptanya persaingan usaha kepelabuhanan yang dapat membantu percepatan pencapaian target pembangunan dan pengembangan pelabuhan di Indonesia.

**Kata Kunci:** Persaingan Usaha, PT.Pelindo (Persero), Badan Usaha Pelabuhan, Hak Konsesi.

53

### Abstract

Law No.17 of 2008 concerning Shipping relinquished the monopoly position of PT Pelindo (Persero) as a port operator. The role of PT Pelindo (Persero) as a regulator was also revoked and transferred to the port authority. The basic thing is the opening of the opportunity for Port Business Entities (PBE) to participate in the exploitation of ports that will compete with PT Pelindo (Persero). The limited state has for port establish and development is one of the reasons it was needed for private investment. The cooperation scheme between the government and PBE is complemented by granting concession rights by the port authority. There are 223 PBE in Indonesia and only 15 PBE that have obtained concessions. This means that there are still many PBE that do not yet have concession rights, even though this right is the main requirement for PBE to carry out port business activities. The issue of granting concession rights is a problem in presenting a PBE that can optimize port business competition. This article will be carried out using the doctrinal method, through a legislative approach and analyzed qualitatively, so that an inductive conclusions will be drawn which provide an understanding of the more PBE are able to



24

This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

work on ports, the more it will create port business competition that can help accelerate achievement of development targets and port development in Indonesia.

**Keywords: Competition, PT.Pelindo (Persero), Port Business Entities, Concession Right.**

## A. PENDAHULUAN

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan nasional, dan memperkokoh ketahanan nasional<sup>1</sup>. Pembinaan pelabuhan yang dilakukan oleh Pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Aspek pengaturan mencakup perumusan dan penentuan kebijakan umum maupun teknis operasional. Aspek pengendalian mencakup pemberian pengarahan bimbingan dalam pembangunan dan pengoperasian pelabuhan. Sedangkan aspek pengawasan dilakukan terhadap penyelenggaraan kepelabuhanan. Pembinaan kepelabuhanan dilakukan dalam satu kesatuan Tatanan Kepelabuhanan Nasional yang ditujukan untuk mewujudkan kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan pelayaran dalam pelayanan jasa kepelabuhanan, menjamin kepastian hukum dan kepastian usaha, mendorong profesionalisme pelaku ekonomi di pelabuhan, mengakomodasi teknologi angkutan, serta meningkatkan mutu pelayanan dan daya saing dengan tetap mengutamakan pelayanan kepentingan umum.<sup>2</sup>

Reformasi penataan pelabuhan dan penyelenggaraan kepelabuhanan dilaksanakan dengan menerbitkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengubah sistem kepelabuhanan sebelumnya dengan menetapkan pengaturan untuk bidang kepelabuhanan, memuat ketentuan:

1. Mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan,
2. Adanya pemisahan antara fungsi regulator dan operator;
3. Memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan.

Diberlakukannya Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menggantikan Undang-undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mengubah peran pemerintah dalam pengelolaan pelabuhan. Berdasarkan Pasal 69 Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Fungsi pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan terbagi atas tempat kegiatan pemerintahan dan tempat kegiatan perusahaan. Ruang lingkup tempat kegiatan pemerintahan yang menjalankan aktifitas di wilayah pelabuhan dijabarkan dalam Pasal 80 Undang-undang No.17 Tahun 2008 meliputi Penyelenggara Pelabuhan, Syahbandar, Kepabean, Keimigrasian, dan Kekarantinaan. Sedangkan tempat kegiatan perusahaan diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) atau Unit Penyelenggara Pelabuhan (UP) yang menjalankan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait kepelabuhanan.

BUP dalam menjalankan kegiatan usahanya harus mendapatkan izin dari penyelenggara pelabuhan, serta menjalankan kegiatan usaha melalui perjanjian konsesi. Undang-undang Pelayaran memisahkan fungsi regulator dan operator yang selama ini menjadi kewenangan PT.Pelindo (Persero). Saat ini PT.Pelindo (Persero) hanya berkedudukan sebagai operator pelabuhan yang dalam Undang-undang Pelayaran dikonstruksikan sebagai BUP. Pada saat diberlakukannya Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran persoalan konsesi

<sup>1</sup> Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

<sup>2</sup> *ibid*

menjadi kendala karena masih terdapat masa transisi 3 tahun untuk PT. Pelindo (Persero) bertransformasi menjadi BUP. Semula konsesi diterapkan berdasarkan Surat Menteri Perhubungan No.HK/003/1/11/phb/20-11 beris<sup>62</sup> tentang pelaksanaan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayanan terhadap PT.Pelindo I, II, III, IV yang menyatakan bahwa:

1. pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan oleh PT.Pelindo dilakukan berdasarkan konsesi dari Otoritas Pelabuhan yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Sambil menunggu perjanjian konsesi maka pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk pelayanan jasa labuh tetap dilakukan oleh PT. Pelindo
2. konsesi pelayanan jasa kepelabuhanan pada te<sup>4</sup>inal yang pada saat ditetapkannya Undang-undang No.17 tahun 2008 telah diusahakan PT. Pelindo diberikan PT.Pelindo tanpa melalui mekanisme lelang.
3. Sebagai Badan Usaha Pelabuhan, PT. Pelindo bertanggung jawab terhadap kinerja pelayanan di terminal yang diusahakan.

Kondisi ini juga dipengaruhi oleh keberadaan PT.Pelindo (Persero) yang telah membangun pelabuhan sebelum dikeluarkannya kebijakan pemisahan antara regulator dan badan usaha. Ada 112 pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelindo (Persero) yang diperoleh dari perjanjian konsesi. Upaya pengendalian kinerja 112 pelabuhan tersebut dilakukan oleh PT. Pelindo (Persero) dengan menetapkan aturan-aturan intern terhadap badan usaha lain yang mau bekerja di wilayah kerja PT. Pelindo (Persero), hal ini dilakukan untuk menjamin mutu layanan yang akan diperuntukkan bagi pengguna jasa PT. Pelindo (Persero)<sup>3</sup>. Keistimewaan yang diperoleh PT.Pelindo

<sup>3</sup> Wawancara yang dilakukan dengan Senior Vice Pres<sup>80</sup>t (SVP) Pemasaran PT. Pelindo II (Persero), dilaksanakan pada Hari Rabu, 20 Maret 2019 Pukul 09.00 s/d 12.00 WIB, Kantor IPC Tanjung Priok.

(Persero) atas 112 pelabuhan tersebut memang tidak dapat dialihkan kepada BUP lainnya, tetapi ada 402 pelabuhan lain yang berada di bawah pengelolaan Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan masih dapat diusahakan oleh BUP selain dari pada PT.Pelindo (Persero).<sup>4</sup> Belum lagi program tol laut yang dicanangkan pemerintah dengan pembangunan dan pengembangan 5 pelabuhan Internasional dan 19 pelabuhan pengumpan.<sup>5</sup> Kondisi ini merupakan peluang bagi pemerintah dalam menarik investasi bagi pembangunan dan/atau pengembangan perusahaan kepelabuhanan yang profesional melalui pemberian hak konsesi. Pemberian hak konsesi kepada BUP dimungkinkan dapat meningkatkan persaingan usaha kepelabuhanan, artinya percepatan pembangunan kepelabuhanan akan <sup>28</sup>pat diwujudkan dengan harapan dapat menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan yang dapat menjaga stabilitas ekonomi bangsa<sup>6</sup>.

## B. PERMASALAHAN

Artikel ini akan membahas permasalahan yang berkaitan dengan keberadaan minat BUP swasta yang belum banyak berinvestasi dalam perusahaan kepelabuhanan di Indonesia. Sebagaimana diketahui bahwa pelepasan hak monopoli perusahaan kepelabuhanan oleh PT.Pelindo

<sup>4</sup> Badan Pusat Statistik, "Statistik Transportasi Laut Tahun 2017". available on <https://www.bps.co.id/publication/2018/11/27/ace352a6247e3e9d4856b357/statistik-transportasi-laut-2017.html>. hlm.4

<sup>5</sup> Dirljen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, "Pembangunan Tol Laut Libatkan 24 Pelabuhan", available on <http://www.dephub.go.id/post/read/pembangunan-tol-laut-libatkan-24-pelabuhan>

<sup>6</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, 2017, "Menteri Bambang Mewujudkan Terciptanya Konektivitas Timur Barat Indonesia Melalui Tol Laut", available on <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/menteri-bambang-mewujudkan-terciptanya-konektivitas-timur-barat-indonesia-melalui-tol-laut/>

(Persero) telah direalisasikan sejak tahun 2008 melalui penerbitan Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hingga tahun 2020 jumlah BUP swasta yang memiliki hak konsesi kepelabuhanan hanya ada 11 BUP. Kondisi ini tentunya menjadi bahan pemikiran untuk mengetahui strategi perbaikan secara yuridis agar persaingan usaha kepelabuhanan dapat tercipta.

### C. METODE PENELITIAN

Pembahasan dalam artikel ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yang mencoba menjawab permasalahan dari segi asas-asas dan norma hukum.<sup>7</sup> Pembahasan difokuskan pada konstruksi hukum mengenai konsesi pelabuhan yang dikaitkan dengan persoalan peningkatan daya penyelenggaraan jasa kepelabuhanan<sup>8</sup>. Jenis data yang digunakan dalam adalah data sekunder, yang diperoleh melalui studi kepustakaan (documentary research)<sup>9</sup>. Jenis dan sumber bahan-bahan hukum berupa bahan hukum primer (*primary sources or authorities*), bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, selain itu ada wawancara yang dilakukan sebagai bentuk penguat analisis dan argumentasi penulis<sup>10</sup>. Setelah semua data diperoleh langkah selanjutnya adalah mengklasifikasi fakta-fakta, kemudian mengadakan klasifikasi tentang masalah hukum yang dibahas sampai akhirnya mengadakan analisis hukum.<sup>11</sup> Upaya menganalisis bahan hukum menggunakan beberapa pendekatan, diantaranya pendekatan

yuridis analisis terhadap materi muatan peraturan perundang-undangan atau dikenal sebagai analisis isi, yaitu memanfaatkan seperangkat prosedur untuk menarik suatu kesimpulan dari suatu dokumen hukum resmi, terutama peraturan perundang-undangan<sup>12</sup> yang dalam hal ini terkait dengan pengaturan mengenai konsesi pelabuhan dan konstruksi perseroan sebagai entitas bisnis. Secara umum analisis dilakukan dengan metode doktrinal untuk menentukan bagaimana subjek hukum seharusnya melaksanakan kewajibannya dan memperoleh haknya,<sup>13</sup> dari hasil analisis akan muncul suatu kesimpulan sebagai konsep yang menjawab permasalahan secara induktif dengan melihat fakta-fakta khusus kemudian akan diperoleh konsep yang bersifat umum untuk dapat diberlakukan secara menyeluruh khususnya dalam hal strategi penguatan persaingan perusahaan kepelabuhanan di Indonesia yang mengarah pada persaingan sehat.<sup>14</sup>

### D. PEMABAHSAAN

#### A. Urgensi Landasan Yuridis dalam Meningkatkan Persaingan Usaha Kepelabuhanan

Pelabuhan merupakan suatu tempat dimana terjadi berbagai aktivitas pemerintahan, bisnis, perdagangan, pariwisata, ekonomi dan lain-lain. Selain itu di pelabuhan berbagai komoditi diperdagangkan dan diperjualbelikan dengan menggunakan berbagai sistem perekonomian yang ada.<sup>15</sup> Kegiatan usaha di pelabuhan diistilahkan dengan kepelabuhanan. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan

<sup>7</sup> Soejono dan H. Abdurrahman. 2003. *Metode penelitian hukum*. Jakarta: PT.Rineka Cipta. hlm. 112

<sup>8</sup> Bernard Arief Sidharta. 2001. *Filsafat Ilmu Hukum*. Bandung: Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Khatolik Parahyangan. hlm 23

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2006. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Rajawali. hlm. 10

<sup>10</sup> Suratman dan H. Philips Dillah. 2013. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta. hlm. 67.

<sup>11</sup> Sunaryati Hartono. 1994. *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke 20*. Bandung: Alumni. hlm, 44

<sup>12</sup> Lexy. J. Moleong. 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya. hlm. 163-165, bandingkan juga dengan Valerie J.L.Kerjhoff. 1997. "Analisis Konten Dalam Penelitian Hukum : Suatu Telaah Awal". *Era Hukum*. 6 (147). hlm. 87 dan 93

<sup>13</sup> Noeng Muhadjir. 1998. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Rake Sarasin. hlm.29

<sup>14</sup> Bambang Sunggono. 2007. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada. hlm. 10.

<sup>15</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 angka 16

pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah<sup>16</sup>. Kegiatan perusahaan di pelabuhan dilakukan oleh BUP yang dapat melakukan kegiatan perusahaan pada 1 (satu) atau beberapa terminal dalam 1 (satu) pelabuhan, melalui perjanjian konsesi. Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan (otoritas pelabuhan) kepada BUP untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu, dan kompensasi tertentu<sup>17</sup>.

Otoritas pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang berperan sebagai otoritas penyelenggara fungsi pengaturan, pengendalian, pembinaan, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial<sup>18</sup>. Pemberian hak konsesi kepada BUP ini diikuti dengan pemberian pendapatan konsesi yang diserahkan kepada kas negara melalui otoritas Pelabuhan. Pendapatan konsesi adalah pendapatan yang diterima oleh penyelenggara pelabuhan akibat pemberian hak yang diberikan kepada BUP untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu. Besaran tarif konsesi sebagai pendapatan konsesi bagi negara dihitung berdasarkan formula hubungan antara proyeksi trafik pelabuhan, skema tarif pelabuhan, besaran investasi, dan masa konsesi, dengan besaran konsesi sekurang-kurangnya 2,5% (dua koma lima persen) dari pendapatan bruto BUP.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Ibid, Pasal 1 angka 14

<sup>17</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.PM-15 Tahun 2015 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan, Pasal 1 angka 18

<sup>18</sup> Ibid, Pasal 1 angka 6

<sup>19</sup> *ibid*, Pasal 43.

Dasar hukum yang menjadi landasan kebijakan konsesi kepelabuhanan dalam peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

1. Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 92 yang mengatur mengenai kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dilaksanakan oleh BUP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian.
2. Peraturan Pemerintah No.64 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, menyatakan bahwa konsesi diberikan kepada BUP yang meliputi tiga aspek, yaitu:
  3. konsesi dituangkan dalam bentuk perjanjian;
  4. pemberian konsesi melalui mekanisme pelelangan atau penugasan/penunjukkan;
  5. pemberian konsesi melalui penugasan/penunjukkan harus memenuhi dua persyaratan utama, yaitu:
    - a. lahan dimiliki oleh BUP;
    - b. investasi sepenuhnya dilakukan oleh BUP, dengan kata lain tidak menggunakan pendanaan yang bersumber pada APBN/APBD.
1. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.PM-51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pasal 23 menyatakan bahwa ketentuan mengenai konsesi atau bentuk kerjasama lainnya diatur dalam Peraturan Menteri tersendiri.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.PM-15 Tahun 2015 tentang tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan. Secara detail mengatur mengenai perjanjian konsesi antara Otoritas Pelabuhan dengan BUP, dimana mekanisme yang dilakukan dapat melalui

lelang atau penugasan/penunjukan dengan pengalihan hak dari Otoritas Pelabuhan kepada BUP untuk melakukan kegiatan usaha tertentu di daerah khusus yang dikuasai pemberi konsesi. Pada konsesi mengharuskan adanya investasi pengadaan prasarana dan/atau sarana yang dilakukan oleh penerima konsesi (pembangunan atau rehabilitasi atau modernisasi) yang terkait dengan kegiatan usaha yang dilakukan. Perjanjian konsesi merupakan perjanjian jangka panjang berupa kerjasama kemitraan antara pemerintah dan badan usaha (*Public Private Partnership*). Perhitungan mengenai tarif konsesi juga diatur dalam peraturan menteri ini dengan tarif minimal 2,5%.

Berdasarkan pada peraturan perundang-undangan mengenai konsesi bagi BUP, maka pengusahaan kepelabuhanan di Indonesia dilaksanakan dengan tatanan pelaksanaan yang menggunakan *operating port type*. Pelabuhan-pelabuhan yang dibangun, diselenggarakan, dikelola dan/atau dioperasikan oleh bidang usaha pelabuhan atau institusi pemerintah yang bersangkutan, atau Port Management Body. Dalam hal ini badan usaha pelabuhan berperan sebagai developer atau pengembangan fasilitas-fasilitas utama atau infrastruktur seperti dermaga dan menyediakan peralatan-peralatan pelabuhan seperti peralatan bongkar muat peti kemas, juga berperan sebagai operator pelabuhan.<sup>20</sup> Pembangunan dan pengembangan sektor kepelabuhanan memang membutuhkan percepatan mengingat kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau. Pelabuhan adalah prasarana penghubung antar pulau-pulau di Indonesia yang membantu mobilitas peredaran barang dan/atau jasa demi memenuhi keterjangkauan masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan sandang, pangan, dan papan.

<sup>20</sup> Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyanto, 2007, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Andhika Prasetya Ekawahana: Surabaya, hlm.19

Berdasarkan catatan Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, sebanyak 223 badan usaha pelabuhan yang ada di Indonesia, baru 15 badan usaha pelabuhan yang telah mendapatkan konsesi dan 10 badan usaha pelabuhan sedang dalam proses pengajuan konsesi, artinya ada 197 badan usaha pelabuhan yang belum mengajukan atau memiliki konsesi.<sup>21</sup> Adapun 15 BUP yang telah mendapatkan konsesi dari penyelenggara pelabuhan terdapat dalam tabel berikut ini:<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Pernyataan Ciptadi, Kepala Subdirektorat Pelayanan Jasa & Usaha Pelabuhan Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, dalam Rivki Maulana, "Aturan Konsesi Pelabuhan: 199 Izin BUP Terancam Gugur", available on: <https://koran.bisnis.com/read/20180315/450/749860/javascript>, lihat juga Dina Mirayanti Hutaauruk, "Ini Alasan Kenapa Konsesi Swasta di Pelabuhan Masih Minim", available on <https://www.kontan.co.id/news/ini-alasan-kenapa-konsesi-swasta-di-pelabuhan-masih-minim>

<sup>22</sup> "10 BUP Telah Konsesi dengan Penyelenggara Pelabuhan, 14 dalam Proses", available on <http://beritatrans.com/2018/03/14/bup-telah-konsesi-dengan-penyelenggara-pelabuhan-14-dalam-proses/>

**Tabel 1**  
**Perjanjian Konsesi Pelabuhan di Indonesia**

| No | Badan Usaha Pelabuhan   | Konsesi |       | Skema Perjanjian Konsesi                                      | Skema Pemilihan BUP |
|----|---|---------|-------|---|---------------------|
|    |   | %       | Tahun |   |                     |
| 1  | PT. Pelindo I, (Persero) atas pelabuhan eksisting                                     | 2,5     | ∞     | Pola BOO (Build, Operate, Own) masa konsesi bisa diperpanjang | Penunjukan          |
| 2  | PT. Pelindo II (Persero) atas pelabuhan eksisting                                     | 2,5     | ∞     | Pola BOO  | Penunjukan          |
| 3  | PT. Pelindo III (Persero) atas pelabuhan eksisting                                    | 2,5     | ∞     | Pola BOO  | Penunjukan          |
| 4  | PT. Pelindo IV (Persero) atas pelabuhan eksisting                                     | 2,5     | ∞     | Pola BOO  | Penunjukan          |
| 5  | PT. New Priok Container Terminal One (PT. NPCT1) atas Terminal Kalibaru Tanjung Priok | 0,5     | 70    | Pola BOT (+25 tahun kerjasama pemanfaatan)                    | Penugasan           |
| 6  | PT. Alur Pelayaran Barat Surabaya (PT. APBS)<br>54                                    | 3,5     | 25    | Pola BOT (Build, Operate, Transfer)                           | Pelelangan          |
| 7  | PT. Terminal Teluk Lamong (PT. TTL) atas Terminal Teluk Lamong                        | 2,5     | 72    | Pola BOT  | Penunjukan          |
| 8  | PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (PT. BJTI) atas Pelabuhan Berlian                 | 2,5     | 70    | Pola BOT  | Penunjukan          |
| 9  | PT. Karya Citra Nusantara (KCN) atas Pelabuhan Marunda                                | 5,0     | 70    | Pola BOT  | Pelelangan          |
| 10 | PT. Nugra Santana (PT. NS) untuk pengelolaan Pelabuhan Bojonegara                     | 5,0     | 70    | Pola BOT  | Penunjukan          |



|    |  |      |    |          |            |
|----|--|------|----|----------|------------|
| 11 | PT.Inti Sentosa Alam Bahtera (PT.ISAB) atas Terminal Lampung                         | 5,0  | 70 | Pola BOT | Pelelangan |
| 12 | PT. Krakatau Bandar Samudera (PT.KBS) atas Terminal Cigading                         | 3,0  | 75 | Pola BOT | Penunjukan |
| 13 | PT. Berlian Manyar Sejahtera (PT.BMS) atas Terminal Manyar di Pelabuhan Gersik       | 2,75 | 76 | Pola BOT | Penunjukan |
| 14 | PT. Wahyu Samudera Indah (PT.WSI) atas Pelabuhan Muaro Jambi                         | 5,0  | 66 | Pola BOT | Pelelangan |
| 15 | PT.Delta Artha Bahari Nusantara (PT.DABN) atas Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo | 0,5  | 30 | Pola BOT | Penunjukan |

Sumber: Laman Resmi Kemertrian <sup>58</sup>Perhubungan Republik Indonesia, <http://www.dephub.go.id>

Hak konsesi pelabuhan yang diberikan pemerintah kepada BUP merupakan realisasi dari pengusahaan kepelabuhanan. PT.Pelindo (Persero) adalah BUP yang memiliki hak konsesi atas pengusahaan 112 pelabuhan di Indonesia yang tersebar dari Sabang hingga Maraoke,<sup>23</sup> melalui pembagian 4 wilayah kerja dalam bentuk 4 perusahaan yaitu PT.Pelindo I (Persero), PT.Pelindo II (Persero), PT.Pelindo III (Persero), dan PT.Pelindo IV (Persero) dengan rincian sebagai berikut:

1. PT.Pelindo I (Persero), meliputi provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Dumai, Riau, dan Kepulauan Riau. Adapun pelabuhan yang terdapat dalam wilayah kerja PT.Pelindo I (Persero) terdiri dari:

**Tabel 2**  
**Pelabuhan di Wilayah Kerja PT.Pelindo I**

| No | Provinsi                 | Pelabuhan  |
|----|--------------------------|--|
| 1  | Nanggroe Aceh Darussalam | Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Lhokseumawe, Pelabuhan Kuala Langsa, Pelabuhan Meulaboh, Pelabuhan Sabang.   |
| 2  | Sumatera Utara           | Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Sibolga, Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Pelabuhan Gunung Sitoli, Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Pangkalan Brandan. |

<sup>23</sup> Badan Pusat Statistik. "Statistik Transportasi Laut Tahun 2017". available on <https://www.bps.co.id/publication/2018/11/27/ace352a6247e3e9d4856b357/statistik-transportasi-laut-2017.html>, hlm.4

|   |                |  |
|---|----------------|--|
| 3 | Riau           | Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Tanjung Pinang, Pelabuhan Pekan Baru, Pelabuhan Kuala Enok, Pelabuhan Bengkalis, Pelabuhan Rengat, Pelabuhan Bagan Siapi-api, Pelabuhan Sei Apit, Pelabuhan Selat Panjang, Pelabuhan Siak Indrapura, Pelabuhan Tanjung Samak, Pelabuhan Bikit Batu, Pelabuhan Bandul, Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Sei Pakning, Pelabuhan Tembilahan, Pelabuhan Kurau. |
| 4 | Kepulauan Riau | Pelabuhan Tanjung Balai Karimun, Pelabuhan Kijang, Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang, Pelabuhan Sri Panjang Batu Anam Tanjung Pinang.   |

Sumber: Laman Resmi PT. Pelindo I (Persero), April 2019

2. PT. Pelindo II (Persero), meliputi provinsi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Bangka Belitung, Lampung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Ada 12 pelabuhan yang menjadi operasi kinerja PT. Pelindo II (Persero), yaitu:<sup>24</sup>

**Tabel 3**  
**Pelabuhan di Wilayah Kerja PT. Pelindo II (Persero)**

| No | Provinsi         | Pelabuhan  |
|----|------------------|--|
| 1  | Sumatera Barat   | Pelabuhan Teluk Bayur, Pelabuhan Muara Padang, Pelabuhan Air Bangis.   |
| 2  | Jambi            | Pelabuhan Talang Dukuh Jambi, Pelabuhan Muara Sabak.   |
| 3  | Sumatera Selatan | Pelabuhan Palembang  |
| 4  | Bengkulu         | Pelabuhan Pulau Baai   |
| 5  | Bangka Belitung  | Pelabuhan Pangkal Balam, Pelabuhan Tanjung Pandan, Pelabuhan Muntok, Pelabuhan Toboali, Pelabuhan Sei Selan. |
| 6  | Lampung          | Pelabuhan Panjang  |
| 7  | Banten           | Pelabuhan Banten   |
| 8  | DKI Jakarta      | Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Sunda Kelapa  |
| 9  | Jawa Barat       | Pelabuhan Cirebon  |
| 10 | Kalimantan Barat | Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Sintete, Pelabuhan Ketapang, Pelabuhan Singkawang, Pelabuhan Pemangkat.       |

Sumber: Laman resmi PT. Pelindo II (Persero), April 2019

<sup>24</sup> "Pelabuhan Kami di Seluruh Indonesia", available on: <https://www.indonesiaport.co.id/>

1. PT.Pelindo III (Persero), wilayah kerjanya meliputi provinsi Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Adapun pelabuhan yang berada di bawah pengelolaan PT.Pelindo III (Persero) terdapat dalam tabel berikut ini:<sup>25</sup>

**Tabel 4**  
**Pelabuhan di Wilayah Kerja PT.Pelindo III (Persero)**

| No | Provinsi            | Pelabuhan   |
|----|---------------------|---|
| 1  | Kalimantan Tengah   | Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Bumiharjo, Pelabuhan Bagendang, Pelabuhan Sampit, Pelabuhan Pulau Pisau, Pelabuhan Pangkalan Bun, Pelabuhan Sukamara.                    |
| 2  | Kalimantan Selatan  | Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Mekar Putih, Pelabuhan Batulicin, Pelabuhan Kotabaru   |
| 3  | Jawa Timur          | Pelabuhan Tanjung Intan, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Tanjung Tembaga, Pelabuhan Kalianget, Pelabuhan Tanjung Wangi, Pelabuhan Panarukan, Pelabuhan Pasuruan. |
| 4  | Jawa Tengah         | Pelabuhan Tegal, Pelabuhan Semarang, Pelabuhan Gresik,  |
| 5  | Bali                | Pelabuhan Celukan Bawang, Pelabuhan Benoa, Pelabuhan Padang Bai.  |
| 6  | Nusa Tenggara Barat | Pelabuhan Lembar, Pelabuhan Badas, Pelabuhan Bima, Pelabuhan Waingapu   |
| 7  | Nusa Tenggara Timur | Pelabuhan Ende dan IPPI, Pelabuhan Lorensay Maumere, Pelabuhan Kalabahi, Pelabuhan Tenau Kupang.  |

Sumber: Laman resmi PT.Pelindo III (Persero), April 2019

1. PT. Pelindo IV (Persero), meliputi wilayah kerja provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Tenggara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, Sulawesi Utara, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Maluku, Papua, dan Papua Barat.<sup>26</sup>

**Tabel 5**  
**Pelabuhan di Wilayah Kerja PT.Pelindo IV (Persero)**

| No | Provinsi | Pelabuhan   |
|----|----------|---|
| 1  | Sulawesi | Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Parepare, Pelabuhan Kendari, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Toli-toli, Pelabuhan Manado, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Bau-bau, Kendari New Port, Makassar New Port. |
| 2  | Papua    | Pelabuhan Jayapura, Pelabuhan Biak, Pelabuhan Merauke   |

<sup>25</sup> "Sekilas Pelindo III", available on. <https://www.pelindo.co.id/id/about-us>

<sup>26</sup> "Peta Wilayah Operasi PT.Pelabuhan Indonesia IV (Persero)", available on. <https://inaport4.co.id/pelabuhan>

|   |                  |  |
|---|------------------|--|
| 3 | Kalimantan Timur | Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Samarinda, Pelabuhan Bontang, Pelabuhan Sengata. |
| 4 | Maluku           | Pelabuhan Ambon  |
| 5 | Kalimantan Utara | Pelabuhan Nunukan, Pelabuhan Tarakan, Pelabuhan Tanjung Redeb                    |
| 6 | Papua Barat      | Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Manokwari, Pelabuhan Fak-fak                         |
| 7 | Maluku Utara     | Pelabuhan Ternate.   |

Sumber: laman Resmi PT.Pelindo IV (Persero), April 2019

Percepatan pembangunan infrastruktur pelabuhan di Indonesia memang masih terkendala dengan modal usaha yang sangat besar. Ketersediaan dana untuk kebutuhan membangun dan mengelola infrastruktur pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia belum mampu dipenuhi oleh pemerintah. Anggaran pemerintah dalam APBN hanya mampu memenuhi 20% hingga 40% dari kebutuhan pendanaan yang direncanakan. Hal ini dikarenakan kondisi keuangan negara yang masih berorientasi pada pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat Indonesia, sehingga persoalan pembangunan dan pengembangan infrastruktur kepelabuhanan disesuaikan dengan kemampuan APBN. Hal yang tidak dapat dipungkiri, bahwa kebutuhan dana dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur kepelabuhanan memang sangat besar jumlahnya, diperkirakan sebesar Rp.2.058 triliun, sedangkan kemampuan APBN hanya dapat memenuhi sebesar Rp.623 triliun.<sup>27</sup> Indikasi ini mengisyaratkan bahwa pemerintah membutuhkan dana sekitar Rp.1.435 triliun agar realisasi pembangunan dan pengembangan pelabuhan dapat sesuai target capaian. Pembangunan dan pengembangan kepelabuhanan yang masih membutuhkan pendanaan sekitar Rp.1.435 membutuhkan peran badan usaha pelabuhan baik BUMN maupun badan usaha swasta yang berkolaborasi dengan pemerintah berdasarkan mekanisme yang

saling menguntungkan bagi badan usaha dan juga bagi pemerintah.

Persoalan lain dalam pembangunan dan pengembangan pelabuhan yang belum dapat meningkatkan peran swasta dilandasi oleh belum berjalannya peran negara yang berdasarkan Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Seharusnya secara profesional penyelenggaraan kepelabuhanan dilaksanakan dengan memisahkan peran negara yang berfungsi dalam ruang lingkup pemerintahan (sebagai badan hukum publik) dan peran negara yang berfungsi dalam ruang lingkup perusahaan kepelabuhanan (sebagai badan hukum privat). Peran negara sebagai pengusaha kepelabuhanan direalisasikan dalam bentuk pendirian badan usaha pelabuhan milik negara, dalam hal ini PT.Pelindo (Persero), sedangkan peran negara sebagai fungsi penyelenggaraan pemerintahan direalisasikan dalam bentuk lembaga Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, Keimigrasian, dan Kekeparantaraan. Kedudukan PT.Pelindo (Persero) hanya sebagai operator pelabuhan yang berkedudukan sama dengan badan usaha pelabuhan swasta lainnya. Fungsi regulator pada pelabuhan dilakukan oleh otoritas pelabuhan. Sebelum diberlakukannya Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PT. Pelindo (Persero) berperan ganda, yakni tidak hanya sebagai operator, tetapi juga regulator pelabuhan. Peran ganda ini membuat pelabuhan menjadi ladang monopoli, tidak kompetitif, dan gagal menarik minat swasta untuk terlibat dalam pengelolaan dan bisnis di pelabuhan.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Tim Peneliti INDEF, "Menjawab Tantangan Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia dalam Perspektif Ekonomi dan Hukum", available on <https://indef.or.id/update/detail/menjawab-tantangan-pengelolaan-pelabuhan-di-indonesia-dalam-perspektif-ekonomi-dan-hukum>

<sup>28</sup> Paul Kent, 2012 "Persaingan Pelabuhan dan Kebutuhan Untuk Mengatur Perilaku Anti Persaingan", *Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia*, Edisi 10, hlm.28

Otoritas pelabuhan merupakan lembaga tertinggi di pelabuhan yang sudah seharusnya memiliki kewenangan penuh untuk mengatur, mengontrol, dan melakukan supervisi dalam proses pemanfaatan lahan dan perairan pelabuhan. Otoritas pelabuhan juga harus memiliki kewenangan memonitor dan mengevaluasi beberapa isu strategis, seperti kapasitas pelabuhan, standar kinerja, dan aturan keluar-masuk kapal. Kenyataannya tidak ada aturan untuk mendukung pelaksanaan Undang-undang No. 17 tahun 2008 (*implementing regulation*) mengakibatkan otoritas pelabuhan tidak mampu menjalankan perannya sebagai regulator tertinggi di pelabuhan. Sebagai contoh, penyusunan *master plan* pelabuhan dilakukan oleh operator pelabuhan, padahal kewenangan itu harusnya dilakukan oleh otoritas pelabuhan. Pada kasus lain otoritas pelabuhan tidak dapat terlibat dalam tata kelola pemanfaatan lahan pelabuhan karena ada anggapan bahwa undang-undang No.17 tahun 2008 hanya mengatur wilayah perairan pelabuhan. Otoritas pelabuhan juga belum mampu terlibat dalam penentuan standar tarif karena tarif masih dianggap sebagai wilayah bisnisnya PT.Pelindo (Persero). dengan kata lain, undang-undang No. 17 tahun 2008 belum mampu sepenuhnya meningkatkan efisiensi dan memperkuat manajemen pelabuhan yang kompetitif serta fair.<sup>29</sup> Pengembalian kewenangan otoritas pelabuhan secara tegas dalam bentuk peraturan pelaksana yang dikeluarkan oleh pemerintah atau kementerian perhubungan merupakan bentuk kepastian hukum bagi pelaksanaan peran negara yang memisahkan secara profesional tugas dan wewenangnya sebagai otoritas pelabuhan dan sebagai badan usaha pelabuhan.

Target capaian pemerintah untuk

<sup>29</sup> Sujarwanto, 2016 "Peningkatan Sistem Manajemen Kepelabuhanan<sup>49</sup> di Indonesia", J.Pen.Transla, Volume 18 No.1, *available on* [http://www.Researchgate.net/publication/339910599\\_Peningkatan\\_Sistem\\_Manajemen\\_Kepelabuhanan](http://www.Researchgate.net/publication/339910599_Peningkatan_Sistem_Manajemen_Kepelabuhanan) <sup>33</sup> Indonesia/fulltext/5e6b8027a6fdccf321d993b1/Peningkatan-Sistem-Manajemen-Kepelabuhanan-di-Indonesia.pdf, hlm.30

membangun infrastruktur pelabuhan demi peningkatan pembangunan bangsa yang efektif dan efisien dapat terwujud dengan melibatkan peran badan usaha pelabuhan dan profesionalisme peran otoritas pelabuhan sebagai regulator, pembina, dan pengawas. Pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan yang direncanakan di seluruh wilayah Indonesia termasuk wilayah terpencil pada dasarnya dilaksanakan dalam upaya distribusi kesejahteraan masyarakat yang mencerminkan pelaksanaan keadilan distribusi (*distributive justice*) yang dalam teori keadilan John Rawls sebagai upaya untuk mencapai kesetaraan dalam ketidaksetaraan. Distribusi keadilan ini menghendaki peran pemerintah dalam memberikan kebijakan yang membantu kelompok yang tidak setara untuk dapat menikmati kesejahteraan atau<sup>48</sup> memperoleh keuntungan yang lebih baik dengan memastikan akses terhadap posisi tersebut terbuka bagi semua.<sup>30</sup>

Keadilan distribusi sering kali dipergunakan dalam penataan kebijakan persaingan usaha yang mengedepankan efektifitas dan efisiensi aktivitas<sup>16</sup> dunia usaha. Kondisi ini selaras dengan asas dan tujuan Undang-undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yang tidak hanya menekankan pada masalah menciptakan iklim persaingan usaha dan meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan cara melindungi masyarakat dari perilaku pelaku usaha yang monopolistik, tetapi juga berupaya untuk meningkatkan efektifitas<sup>41</sup> efisiensi dalam aktivitas bisnis usaha dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan<sup>2</sup> pelaku usaha dan kepentingan umum. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan menetapkan kebijakan hukum yang harus mampu mempertegas berperannya hukum tidak hanya dari segi nilai (*value*), tetapi juga dari segi kegunaan (*utility*) dan efisiensi (*efficiency*) seperti yang dinyatakan

<sup>30</sup> John Rawls, 1995, *A Theory of Justice*, Harvard University Press: Cambridge Massachusetts, hlm.274-284

kan oleh Posner.<sup>31</sup>

Kebijakan pemerintah yang membantu membuka akses pelabuhan di wilayah-wilayah terpencil dengan melibatkan peran swasta sebagai operator kepelabuhanan merupakan implementasi teori peran negara minimal dalam penyelenggaraan kepelabuhanan dengan mempertimbangkan segi nilai, kegunaan, dan efisiensi. Kehadiran swasta yang bersedia membangun pelabuhan akan membantu negara dalam efisiensi anggaran pembangunan dan pengembangan infrastruktur, selain itu juga akan mewujudkan percepatan pembangunan yang akan berimplementasi pada pemenuhan kebutuhan masyarakat akan mobilitas perpindahan barang dan/atau orang dari satu wilayah ke wilayah lain. Pembangunan dan pengembangan infrastruktur dan suprastruktur bidang transportasi ini akan membantu pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Bentuk skema kerjasama pembangunan dan pengembangan pelabuhan dapat dilakukan oleh pemerintah dan badan usaha pelabuhan. Skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) ini dapat membantu percepatan pembangunan infrastruktur penunjang pelabuhan yang juga dapat meningkatkan nilai bagi badan usaha pelabuhan.

Skema KPBU ini prinsipnya melibatkan peran swasta untuk masuk berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur, dimana pemerintah tidak mengeluarkan dana dengan jumlah yang terlalu besar. Selanjutnya pengelolaan infrastruktur tersebut akan dilakukan oleh pihak swasta yang berinvestasi tersebut. Kuncinya berapa jumlah *cost recovery*, di mana *revenue* harus lebih besar dari pengeluaran atau pengembalian dan pasti harus ada margin. Jadi pengendalian *financial internal of rhythm* (FIR) dikembalikan secara wajar. Jika lebih dari itu, tentu tarifnya disesuaikan dengan besaran volumenya FIRnya. Sedangkan apabila berlebih, ada pilihan yang bisa di-

lakukan, apakah tarif itu harus disesuaikan, ditalangi, atau memang harus dinaikkan sesuai kecukupan FIRnya. Setelah itu, barulah menentukan kelas dari pelabuhan. Pada skema KPBU, ada beberapa tahapan yang harus dilaksanakan, mulai dari perencanaan, persiapan, pelelangan sampai proses konstruksi dan operasi. Sebelum ada skema KPBU, sudah ada skema kerja sama antara pemerintah dengan swasta (KPS). Hal yang membedakan keduanya adalah terletak pada prosesnya. KPBU diawali dengan lelang, karena dengan proses lelang, dipastikan mendapat *best price* dari investasi dan yang lain-lainnya, selain itu, tarif yang paling baik juga bisa ditentukan. Sedangkan KPS tidak melalui mekanisme lelang, siapa yang menang tinggal datang saja ke penguasa.<sup>32</sup>

Persoalan pelabuhan di Indonesia memang persoalan yang kompleks, komitmen pemerintah dalam mengembangkan sektor usaha di pelabuhan menjadi kunci keberhasilan pelaksanaan pengusahaan pelabuhan. Pemerintah harus mampu bersikap profesional khususnya dalam menempatkan diri sebagai badan hukum privat dan sebagai badan hukum publik. Pemerintah dalam hal ini diwakili oleh otoritas pelabuhan harus mampu bersikap adil dengan memikirkan keseimbangan dan kemanfaatan dalam memberlakukan kebijakan kepelabuhanan agar mampu menciptakan persaingan sehat antara BUP. Penerapan kebijakan dalam memberikan hak konsesi kepada BUP juga harus diupayakan secara berimbang, dengan memberikan kesempatan kepada swasta untuk melakukan pengusahaan pada pelabuhan yang masih berada di bawah otoritas pelabuhan atau yang baru direncanakan akan dibangun. Peran pemerintah sebagai regulator, pembina, dan pengawas harus dilaksanakan secara komprehensif dengan menghindari Korupsi, Kolusi, dan

<sup>31</sup> Richard A. Posner, 1997, *Overcoming Law*, Harvard University Press: Cambridge Massachusetts, hlm 11-15.

<sup>32</sup> Ariyanto Wibowo, 2017. "Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan: Skema KPBU Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan, Sebuah Refleksi". *Jurnal Sustaining Partnership*. edisi Infrastruktur Pelabuhan 2017. hlm.26

Nepotisme (KKN) yang dapat menghambat proses percepatan pembangunan pelabuhan khususnya pelabuhan-pelabuhan di daerah terpencil yang berpotensi tetapi kurang diminati BUP.

#### **E. KESIMPULAN**

Kebijakan pemberian hak konsesi Pelabuhan kepada BUP berkorelasi dengan peningkatan investasi dalam penyelenggaraan jasa kepelabuhan yang dapat meningkatkan persaingan usaha dengan menghadirkan kompetitor bagi PT.Pelindo (Persero) selaku BUMN. Ada 514 pelabuhan yang tersebar di Indonesia, 112 telah dikelola oleh PT.Pelindo (Persero), sedangkan pelabuhan lainnya masih berada di bawah pengelolaan otoritas pelabuhan. Kondisi ini memberikan peluang kepada BUP untuk berpartisipasi pada pelabuhan yang belum diberikan hak konsesinya. Pengusahaan pelabuhan yang melibatkan lebih dari satu BUP tentunya akan dapat menciptakan

persaingan usaha yang dapat memberikan alternatif pilihan bagi pengguna/pemanfaat jasa kepelabuhanan. Daya tarik BUP swasta untuk melakukan kegiatan usaha kepelabuhanan di Indonesia membutuhkan peran negara secara profesional. Pemisahan peran negara secara profesional yang menempatkan diri sebagai regulator (otoritas pelabuhan) dan sebagai operator (PT.Pelindo (Persero) dapat memberikan kepastian berusaha bagi BUP swasta, karena kedudukan PT. Pelindo (Persero) akan disetarakan dengan BUP swasta. Lahirnya beberapa BUP dapat meningkatkan persaingan usaha kepelabuhanan yang akan berkorelasi dengan terpenuhinya capaian pembangunan pelabuhan di setiap wilayah Indonesia. Harapannya distribusi kesejahteraan masyarakat akan terrealisasi secara adil dan merata karena kelancaran mobilitas peredaran barang dan/atau jasa dari satu wilayah ke wilayah lain dapat terpenuhi.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Buku:**

- Ariyanto Wibowo, 2017. *Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan: Skema KPBU Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan, Sebuah Refleksi*. Jurnal Sustaining Partnership. edisi Infrastruktur Pelabuhan 2017.
- Bambang Sunggono. 2007. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta. Raja Grafindo Persada.
- Bernard Arief Sidharta. 2001. *Filsafat Ilmu Hukum*. Bandung. Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Khatolik Parahyangan.
- John Rawls, 1995, *A Theory of Justice*, Harvard University Press. Cambridge Massachusetts
- Lexy. J. Moleong. 2000 *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdakarya.
- Noeng Muhadjir. 1998. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta. Rake Sarasin.
- Paul Kent, 2012 "Persaingan Pelabuhan dan Kebutuhan Untuk Mengatur Perilaku Anti Persaingan", Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia, Edisi 10.
- Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyo, 2007, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Andhika Prasetya Ekawahana. Surabaya.
- Richard A. Posner, 1997, *Overcoming Law*, Harvard University Press. Cambridge Massachusetts.
- Soejono dan H. Abdurrahman. 2003. *Metode penelitian hukum*. Jakarta. PT.Rineka Cipta.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2006. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta. Rajawali.
- Sunaryati Hartono. 1994. *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke 20*. Bandung. Alumni.
- Suratman dan H. Philips Dillah. 2013. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung. Alfabeta.
- Valerine J.L.Kerjhoff. 1997. "Analisis Konten Dalam Penelitian Hukum : Suatu Telaah Awal". *Era Hukum*. Volume 6 No.2.

# lex librum 2022

---

## ORIGINALITY REPORT

---

17%

SIMILARITY INDEX

16%

INTERNET SOURCES

9%

PUBLICATIONS

6%

STUDENT PAPERS

---

## PRIMARY SOURCES

---

|   |  |     |
|---|--|-----|
| 1 | <a href="#">qdoc.tips</a><br>Internet Source                   | 1%  |
| 2 | <a href="#">text-id.123dok.com</a><br>Internet Source          | 1%  |
| 3 | <a href="#">www.ejournal-s1.undip.ac.id</a><br>Internet Source | 1%  |
| 4 | <a href="#">docit.tips</a><br>Internet Source                  | 1%  |
| 5 | <a href="#">etd.repository.ugm.ac.id</a><br>Internet Source    | 1%  |
| 6 | <a href="#">www.semangatnews.com</a><br>Internet Source        | 1%  |
| 7 | <a href="#">ekbang.unpar.ac.id</a><br>Internet Source          | <1% |
| 8 | <a href="#">ppid.dephub.go.id</a><br>Internet Source           | <1% |
| 9 | Submitted to Sriwijaya University<br>Student Paper             | <1% |

---



|    |  |      |
|----|--|------|
| 10 | <a href="http://repository.unhas.ac.id">repository.unhas.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 11 | <a href="http://repository.uai.ac.id">repository.uai.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 12 | <a href="http://www.regulasip.id">www.regulasip.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 13 | <a href="http://ejournal.politik.lipi.go.id">ejournal.politik.lipi.go.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 14 | Submitted to Universitas Wijaya Kusuma<br>Surabaya<br>Student Paper  | <1 % |
| 15 | <a href="http://beritatrans.com">beritatrans.com</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 16 | <a href="http://repositori.usu.ac.id">repositori.usu.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 17 | <a href="http://repository.stai-tbh.ac.id">repository.stai-tbh.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 18 | (2-7-14)<br><a href="http://103.29.7.82/news/2013/06/4y/pelindo-seharusnya-tidak-menjadi-pesaing-swasta/">http://103.29.7.82/news/2013/06/4y/pelindo-seharusnya-tidak-menjadi-pesaing-swasta/</a><br>Internet Source | <1 % |
| 19 | Submitted to State Islamic University of<br>Alauddin Makassar<br>Student Paper   | <1 % |

[jurnal.uinsu.ac.id](http://jurnal.uinsu.ac.id)

20

Internet Source

<1 %

---

21

[repository.uph.edu](https://repository.uph.edu)

Internet Source

<1 %

---

22

[tkiskop.blogspot.com](https://tkiskop.blogspot.com)

Internet Source

<1 %

---

23

[journal.uinjkt.ac.id](https://journal.uinjkt.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

24

[journal.unnes.ac.id](https://journal.unnes.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

25

[repository.its.ac.id](https://repository.its.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

26

[bismar.wordpress.com](https://bismar.wordpress.com)

Internet Source

<1 %

---

27

[jurnal.staialhidayahbogor.ac.id](https://jurnal.staialhidayahbogor.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

28

[jurnalprodi.idu.ac.id](https://jurnalprodi.idu.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

29

[repository.pip-semarang.ac.id](https://repository.pip-semarang.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

30

[bandaacehkota.go.id](https://bandaacehkota.go.id)

Internet Source

<1 %

---

31

[www.kpi.go.id](https://www.kpi.go.id)

Internet Source

<1 %

---

32

Submitted to Fakultas Teknologi Kebumihan  
dan Energi Universitas Trisakti

Student Paper

&lt;1 %

33

Sujarwanto Sujarwanto. "Peningkatan Sistem  
Manajemen Kepelabuhanan di Indonesia",  
Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 2020

Publication

&lt;1 %

34

[journal.umy.ac.id](http://journal.umy.ac.id)

Internet Source

&lt;1 %

35

[koran-jakarta.com](http://koran-jakarta.com)

Internet Source

&lt;1 %

36

[repository.trisakti.ac.id](http://repository.trisakti.ac.id)

Internet Source

&lt;1 %

37

[www.mpr.go.id](http://www.mpr.go.id)

Internet Source

&lt;1 %

38

[www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)

Internet Source

&lt;1 %

39

Alwi Sina Khaqiqi, Alif Damara, Maulidia Putri  
Azuningrum, Wahyu Nur Hidayatun Nisa.  
"Evaluation Analysis of Commercial Port  
Hierarchy in Indonesia: A Case Study of Ports  
in East Java Province", Jurnal Penelitian  
Transportasi Laut, 2022

Publication

&lt;1 %

40

[eprints.umm.ac.id](http://eprints.umm.ac.id)

Internet Source

&lt;1 %

|    |   |      |
|----|---|------|
| 41 | <a href="https://repository.kemdikbud.go.id">repository.kemdikbud.go.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 42 | <a href="https://repository.ipb.ac.id:8080">repository.ipb.ac.id:8080</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 43 | <a href="https://eprints.binadarma.ac.id">eprints.binadarma.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 44 | <a href="https://kabar24.bisnis.com">kabar24.bisnis.com</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 45 | <a href="https://zombiedoc.com">zombiedoc.com</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 46 | Feronika Sekar Puriningsih. "Peningkatan Peran Partisipasi Swasta dan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Pelabuhan Tanjung Batu di Propinsi Bangka Belitung", <i>Jurnal Penelitian Transportasi Laut</i> , 2020<br>Publication | <1 % |
| 47 | <a href="https://anggawipat24.wordpress.com">anggawipat24.wordpress.com</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 48 | <a href="https://artikelkeren.com">artikelkeren.com</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 49 | <a href="https://economicspace.pgasa.dp.ua">economicspace.pgasa.dp.ua</a><br>Internet Source  | <1 % |
| 50 | <a href="https://ejournal.undip.ac.id">ejournal.undip.ac.id</a><br>Internet Source  | <1 % |

[pakmunir.wordpress.com](https://pakmunir.wordpress.com)

51

Internet Source

<1 %

---

52

[repository.iainkudus.ac.id](http://repository.iainkudus.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

53

[repository.uma.ac.id](http://repository.uma.ac.id)

Internet Source

<1 %

---

54

[www.cdcindonesia.com](http://www.cdcindonesia.com)

Internet Source

<1 %

---

55

[www.edutorial.id](http://www.edutorial.id)

Internet Source

<1 %

---

56

[123dok.com](http://123dok.com)

Internet Source

<1 %

---

57

[bumnnews.co](http://bumnnews.co)

Internet Source

<1 %

---

58

[detraumer.wordpress.com](http://detraumer.wordpress.com)

Internet Source

<1 %

---

59

[sudardjattanusukma.wordpress.com](http://sudardjattanusukma.wordpress.com)

Internet Source

<1 %

---

60

[www.kompasiana.com](http://www.kompasiana.com)

Internet Source

<1 %

---

61

[www.pelindo.co.id](http://www.pelindo.co.id)

Internet Source

<1 %

---

62

[www.tribunnewswiki.com](http://www.tribunnewswiki.com)

Internet Source

<1 %

---

63

[e-service.lipipress.lipi.go.id](http://e-service.lipipress.lipi.go.id)

Internet Source

<1 %

64

Devyra Pravitasari, Ani Yumarni, Inayatullah Abd. Hasym. "INFLUENCE OF LEGAL AWARENESS EDUCATION PASSES CROSS ON TUDENTS AGAINST TRAFFIC ACCIDENTS IN BOGOR CITY POLICE BASED ON LAW NO. 22 OF 2009 ON TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION", DE'RECHTSSTAAT, 2018

Publication

<1 %

65

[trijurnal.lemlit.trisakti.ac.id](http://trijurnal.lemlit.trisakti.ac.id)

Internet Source

<1 %

Exclude quotes  On

Exclude matches  Off

Exclude bibliography  On