

DEMOKRASI EKONOMI PADA KEBIJAKAN HAK KONSESI PELABUHAN DI INDONESIA DAMPAK DEMONOPOLISASI PT.PELINDO (PERSERO)

Putu Samawati¹, Wahyu Ernaningsih², Suci Falmbonita³

Abstract

The demonopolization policy towards PT.Pelindo (Persero) through Law No.17 Year 2008 concerning Shipping, is carried out by the government based on the demands of globalization in order to create perfect competitive market conditions, efficiency and effectiveness in corporate management. Demonopolization has an impact on the change in the status of PT. Pelindo (Persero), which was previously a regulator and operator by monopolizing port business activities, and become a port operator in the format of a Port Business Enterprise (PBE). As PBE PT.Pelindo (Persero) has the same status as a Private PBE, where the exploitation of ports is done through concession rights granted by the Port Authority (PA). The fundamental issue is to examine whether the concession rights which are the impact of demonopolization are in line with the concept of economic democracy based on the Indonesian constitution. The study was conducted using a normative juridical research method and a legislative approach. The results of the study are anticipatory strategies that can be considered by the government in determining policies that prioritize the principles of democracy economy in accordance with the Constitution of the Republic of Indonesia. Determination of the choice to determine the granting of the port concession rights to the private sector must be able to be decided on carefully consideration. The most important thing is to ensure that the economic democratic system must be able to be implemented in the performance of ports even though managed by the private sector, not to override the protection function of the lives of many people in order to achieve the demands of the maximum profit of the company.

Keywords: concession; demonopolization; Indonesia; economic democracy; port

Abstrak

Kebijakan demonopolisasi terhadap PT.Pelindo (Persero) melalui Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dilakukan oleh pemerintah atas dasar tuntutan globalisasi demi menciptakan kondisi pasar persaingan sempurna, efisiensi serta efektifitas dalam pengelolaan korporasi. Demonopolisasi berdampak pada perubahan status PT.Pelindo (Persero) yang semula berkedudukan sebagai regulator dan operator dengan memonopoli kegiatan usaha kepelabuhanan, berubah hanya menjadi operator pelabuhan dalam format Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Sebagai BUP PT.Pelindo (Persero) memiliki

¹ Corresponding Author, Fakultas Hukum, Universitas Sriwijaya, Jalan Sriwijaya Negara Bukit Besat, Palembang, Sumatera Selatan, Indonesia, email: putusamawati@fh.unsri.ac.id Tel.+62 8153806616

² Fakultas Hukum, Universitas Sriwijaya, Jalan Sriwijaya Negara Bukit Besat, Palembang, Sumatera Selatan, Indonesia, email: wahyuernaningsih@fh.unsri.ac.id, Telp +62 811713235

³ Fakultas Hukum, Universitas Sriwijaya, Jalan Sriwijaya Negara Bukit Besat, Palembang, Sumatera Selatan, Indonesia, email: suciflambonita@fh.unsri.ac.id, Telp +62 8127396425

status yang sama dengan BUP Swasta, dimana perusahaan atas pelabuhan dilakukan melalui hak konsesi yang diberikan oleh Otoritas Pelabuhan. Persoalan mendasar yang menjadi bahasan dalam artikel ini adalah untuk menguji apakah hak konsesi yang merupakan dampak dari demonopolisasi sejalan dengan konsep demokrasi ekonomi berdasarkan konstitusi Indonesia. Kajian dilakukan dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif dan pendekatan perundang-undangan. Hasil penelitian berupa strategi antisipasi yang dapat dipertimbangkan oleh pemerintah dalam menentukan kebijakan yang mengutamakan prinsip-prinsip perekonomian kerakyatan sesuai dengan Konstitusi Republik Indonesia. Penentuan pilihan untuk menetapkan pemberian hak konsesi pelabuhan kepada swasta harus mampu diputuskan dengan dasar pertimbangan yang kuat. Hal terpenting adalah memastikan bahwa sistem demokrasi ekonomi harus mampu diterapkan dalam pelaksanaan kinerja pelabuhan meskipun dikelola oleh swasta, jangan sampai mengenyampingkan fungsi perlindungan akan hajat hidup orang banyak demi mencapai tuntutan keuntungan maksimal perusahaan.

Kata Kunci: demokrasi ekonomi; demonopolisasi; Indonesia; konsesi; pelabuhan

I. Pendahuluan

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berbentuk persero adalah BUMN yang dianggap mampu mandiri dan bersaing dalam perputaran kegiatan bisnis.⁴ BUMN persero ini sebagai pelaksanaan kegiatannya selain mengacu pada Undang-undang No.19 Tahun 2003 tentang BUMN juga mengacu pada Undang-undang No.40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.⁵ Kedudukan BUMN persero yang diharapkan dapat mandiri membantu pembangunan bangsa dalam pengelolaannya menghendaki kemampuan untuk berkontribusi meningkatkan taraf hidup bangsa Indonesia dimata global. Kegiatan BUMN tidak semata-mata hanya diperuntukkan untuk mengejar keuntungan saja, tetapi juga didirikan atas dasar memberikan pelayanan bagi masyarakat Indonesia.⁶ Pada umumnya BUMN yang berbentuk Perusahaan Umum dan badan hukum publik yang diberikan kewenangan untuk melakukan pelayanan umum (*public utility*),⁷ sedangkan BUMN persero memang pada umumnya berorientasi untuk mengejar keuntungan.⁸ Pendirian BUMN persero memang orientasinya untuk mengejar keuntungan bagi ketahanan dan keberlanjutan perusahaan. Selain didirikan untuk mengejar keuntungan BUMN persero juga didirikan untuk melindungi aset kekayaan negara dan menjalankan usaha yang terkategori dalam cabang-cabang produksi penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak. Salah satunya adalah PT.Pelindo (Persero) yang menjalankan kegiatan usaha kepelabuhanan.

Mengingat penting dan strateginya pelabuhan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, maka berdasarkan Undang-undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, pemerintah

⁴ Rahayu Hartini. 2017. *BUMN Persero: Konsep Keuangan Negara dan Hukum Kepailitan di Indonesia*. Malang: Setara Press. hlm. 49

⁵ Gatot Supramono. 2016. *BUMN Ditinjau dari Segi Hukum Perdata*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm 41

⁶ Tuti Rastuti. 2015. *Seluk Beluk Perusahaan dan Hukum Perusahaan*. Bandung: Refika Aditama. hlm 61

⁷ I.G. Rai Widjaya. 2000. *Hukum Perusahaan: Berbagai Peraturan dan Pelaksanaan Undang-undang di Bidang Usaha*. Jakarta: Kesaint Blanc. hlm 75.

⁸ Aminuddin Ilmar. 2012. *Hak Menguasai Negara: Dalam Privatisasi BUMN*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hlm. 88

memberikan kewenangan pada Pelindo untuk melakukan monopoli dalam pengaturan bidang pelabuhan. Pengecualian monopoli yang diberikan kewenangan kepada PT.Pelindo (Persero) ini memang dilakukan dalam rangka memberikan perlindungan terhadap aset kekayaan negara agar dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Perkembangan kegiatan usaha yang mengglobal menuntut adanya persaingan usaha yang terbuka,⁹ kondisi ini berdampak pada pelepasan hak monopoli PT.Pelindo (Persero) melalui Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pilihan atas kebijakan untuk melakukan demonopolisasi PT.Pelindo (Persero) merupakan strategi pemerintah dalam upaya menarik investor untuk membiayai percepatan pembangunan dan pengembangan infrastruktur pelabuhan yang akan meningkatkan kesejahteraan bangsa. Pemerintah menyadari bahwa keterbatasan pendanaan yang dimiliki menjadi salah satu faktor penghambat percepatan pembangunan, padahal pelabuhan adalah sektor produksi penting yang digunakan untuk mobilitas peredaran barang dan/atau orang dari Sabang hingga Merauke. Hal yang menjadi dasar adalah konsep demokrasi ekonomi harus mampu menjadi landasan dalam menentukan kebijakan konsesi pelabuhan, sehingga pengusahaan kepelabuhanan tidak dilaksanakan dalam konsep liberalisme pasar bebas yang hanya melindungi kepentingan pemilik modal saja.

II. Metode

Metode *documentary research*¹⁰ dan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual digunakan untuk mengurai pemahaman tentang konsep demokrasi ekonomi yang dapat diterapkan sebagai dasar pelaksanaan pemberian hak konsesi pelabuhan kepada BUP. Pemahaman tentang pandangan dan doktrin dapat dijadikan dasar dalam membangun analisis untuk mencari solusi dalam menjawab permasalahan.¹¹ Hasil penelitian menggunakan analisis kualitatif¹² yang memberikan justifikasi bagi pemerintah dalam memberlakukan konsesi pelabuhan bagi BUP khususnya dalam skema untuk melindungi aset negara dari pemanfaatan yang tidak melindungi sumber daya dan kepentingan masyarakat Indonesia. Selain itu juga hak konsesi pelabuhan yang diberikan kepada BUP adalah salah satu strategi untuk meningkatkan persaingan usaha dalam penyelenggaraan jasa kepelabuhanan, sehingga mampu berkompetisi

⁹ Mikulas Sedlak and Ivanka Roberts. 1991. "An Inevitable Part of Economic Reform: Demonopolization and the Development of Economic Competition". *Soviet and Eastern European Foreign Trade Journal*. 27(2): 48 available from: <http://www.jstor.org/stable/27749250>.

¹⁰ Soejono dan H. Abdurrahman. 2003. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm. 112

¹¹ Marzuki, P.M. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media. hlm. 95

¹² Sulistyowati Irianto dan Shidarta (ed.), 2009. *Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi*. Jakarta: Obor. hlm.139.

dengan negara-negara tetangga khususnya dalam hal tarif dan standar pelayanan jasa kepelabuhanan.

III. Analisis dan Pembahasan

A. Demonopolisasi PT.Pelindo (Persero) dalam Pengusahaan Kepelabuhanan di Indonesia

BUMN sebagai badan usaha didirikan sebagai bentuk kontrol pemerintah atas aset-aset vital negara, yang tujuan utamanya adalah untuk menjamin kemakmuran rakyat banyak. Atas dasar melindungi aset-aset vital dan jaminan atas kemaslahatan rakyat banyak lah yang memposisikan BUMN memiliki hak istimewa. Salah satu hak istimewa dari BUMN adalah diberikannya kewenangan untuk melakukan kegiatan usaha secara monopoli. Pengecualian hak monopoli yang diberikan kepada BUMN dikuatkan berdasarkan Pasal 51 Undang-undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UU-LPMPUTS), yang menyatakan bahwa monopoli dan atau pemusatan kegiatan yang berkaitan dengan produksi dan/atau pemasaran barang atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi negara diatur dengan undang-undang dan diselenggarakan oleh BUMN dan/atau badan atau lembaga yang dibentuk atau ditunjuk oleh Pemerintah.

Ada keterkaitan antara penjabaran Pasal 51 UU-LPM PUTS dengan Pasal 33 UUD 1945. Korelasi terletak pada persyaratan bahwa hak pengecualian monopoli diperbolehkan untuk dilakukan BUMN dengan syarat bahwa kegiatan usaha yang dilakukan oleh BUMN tersebut merupakan kegiatan usaha yang berhubungan dengan cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup rakyat banyak. Ada dua variabel penting dalam syarat diperbolehkannya BUMN melakukan kegiatan usaha secara monopoli, yaitu:

1. Variabel pertama yaitu kegiatan usaha tersebut berkaitan dengan “cabang-cabang produksi penting bagi negara”. Cabang-cabang produksi penting bagi negara merupakan usaha yang dianggap vital. Indikator usaha yang dianggap vital memang relatif karena akan mengalami pergeseran dan perubahan yang dipengaruhi dengan situasi kondisi politik suatu negara dan waktu, seperti pertumbuhan ekonomi suatu negara yang dipengaruhi oleh globalisasi, peningkatan taraf hidup masyarakat, dan meningkatnya pemenuhan akan kebutuhan masyarakat.¹³ Dengan kata lain pengertian vital adalah pengertian dinamis, pengertian yang isi konkretnya senantiasa berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Hal yang dapat dijadikan patokan bahwa cabang-cabang produksi penting

¹³ Jimly Assiddiqie, 2010, *Konstitusi Ekonomi*, Jakarta: Kompas, hlm. 273.

merupakan cabang-cabang strategis bagi negara dan rakyat banyak yang merupakan kebutuhan dasar bagi seluruh warga Indonesia dan sepantasnya dalam fungsi pelayanan dan pemanfaatan tidak boleh ada perbedaan sebagaimana yang dinyatakan dalam Konstitusi Republik Indonesia Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yaitu Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum. Batasan tentang cabang-cabang produksi penting bagi negara memang tidak ada suatu patokan khusus, hanya saja Mohammad Hatta pernah menyatakan bahwa “yang termasuk kedalam cabang-cabang produksi penting bagi negara seperti industri pokok/dasar dan pertambangan”.¹⁴ Sedangkan menurut Ace Partadiredja,¹⁵

“cabang-cabang produksi penting bagi negara adalah semua kegiatan produksi barang dan jasa yang *sine qua non* untuk menjalankan roda pemerintahan menjadi macet atau paling tidak terhambat, asosiasi pertama adalah produksi jasa pertahanan dan keamanan, jasa telekomunikasi, jasa pemerintahan, jasa pendidikan, jasa peradilan, dan jasa hubungan luar negeri”.

2. Variabel kedua yaitu “cabang-cabang produksi yang menguasai hajat hidup rakyat banyak”. Menguasai hajat hidup orang banyak merupakan faktor penentu bahwa suatu usaha menjadi perhatian dan prioritas pemerintah. Bidang usaha yang dampaknya berkaitan dengan hajat hidup rakyat banyak dalam artian pemberian pelayanan publik (*public utilities*), maka sebaik-baiknya diusahakan oleh negara. *Founding father* Mohammad Hatta telah menegaskan dalam pandangannya, bahwa “*public utilities* diusahakan oleh pemerintah/negara guna menjalankan perekonomian nasional yang berbasis kemandirian dan efisiensi yang tujuan akhirnya memenuhi kebutuhan konsumen dalam hal ini masyarakat secara menyeluruh”.¹⁶ lebih lanjut Mohammad Hatta menyatakan bahwa “*public utilities* yang menguasai hajat hidup orang banyak harus dilakukan dan diusahakan oleh negara, adapun yang termasuk dalam usaha yang menguasai hajat hidup orang banyak yaitu listrik, air, gas, gula, semen, kopra, dan minyak nabati”.¹⁷ Pendapat lain mengenai cabang-cabang produksi yang menyangkut hajat hidup orang banyak dikemukakan oleh Ace Partadiredja, bahwa;¹⁸

“semua cabang produksi barang dan jasa yang hasilnya dipakai oleh semua orang, atau hampir semua orang. Jadi termasuk sandang, pangan, perumahan, pendidikan, kesehatan, dan pemberian kesempatan kerja, kurang lebih sama dengan konsep *basic need*, hal yang perlu menjadi catatan bahwa indikator

¹⁴ Swasono dan Ridjal, (ed.) 1992. *Mohammad Hatta: Demokrasi Kita, Bebas Aktif, Ekonomi Masa Depan*. Jakarta: UI Press. hlm. 12

¹⁵ Mubyarto dan Revrison Baswir. 1989. *Pelaku dan Politik Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: UGM Press. hlm 74.

¹⁶ Swarsono, Sri Edi (ed), 2002, Bung Hatta: Bapak Kedaulatan Rakyat, Jakarta: Yayasan Hatta. hlm 25.

¹⁷ Deliar Noer. 1991. *Mohammad Hatta: Biografi Politik*. Jakarta: LP3ES. hlm.32

¹⁸ Mubyarto dan Revrison Baswir. *Log. Cit.*

menguasai hajat hidup orang banyak juga mengalami perubahan yang dipengaruhi oleh kondisi lingkungan masyarakat dan waktu kejadian”.

Penegasan lebih lanjut dikemukakan oleh Prabowo¹⁹, yang menyatakan bahwa;

“indikator menguasai hajat hidup orang banyak bersifat dinamis, dapat berubah manakala kebutuhan yang sebelumnya telah tercapai dan akan bermunculan kebutuhan baru yang kualitasnya lebih tinggi. Hal yang menjadi penegasan bagi Prabowo bahwa baik *basic need* maupun *public utilities* merupakan suatu yang dapat dinyatakan menguasai hajat hidup orang banyak, sehingga sudah seharusnya diusahakan terpenuhi oleh pemerintah. Apabila jumlahnya telah terpenuhi maka otomatis harganya akan dijangkau oleh masyarakat banyak.”

Variabel Cabang-cabang produksi penting bagi negara dan variabel menguasai hajat hidup orang banyak, merupakan syarat utama bagi suatu badan usaha harus dikuasai oleh negara. Hal ini lah yang membenarkan pemerintah dapat mendirikan BUMN yang melakukan kegiatan usaha secara monopoli. BUMN yang semula diberikan hak monopoli melalui peraturan perundang-undang, selanjutnya dilepaskan hak monopolinya juga melalui penerbitan peraturan perundang-undangan disebut sebagai demonopolisasi.²⁰ Salah satu BUMN yang di demonopolisasi adalah PT.Pelindo (Persero) melalui Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pada bagian menimbang huruf d menyatakan:

“Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayanan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional”.

Penegasan lebih lanjut dinyatakan dalam Penjelasan Umum bagian b Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan:

“pengaturan untuk bidang pelabuhan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan pelabuhan.”

Selain itu juga diatur mengenai BUP yang dapat dilakukan oleh BUMN, BUMD, BUMS, atau perorangan, yang secara rinci terdapat dalam Pasal 1 angka 28, Pasal 1 angka 60, Pasal 91 ayat (1), Pasal 91 ayat (5), dan Pasal 92.

Demonopolisasi PT.Pelindo (Persero) dilakukan pemerintah dalam rangka menghadirkan kompetitor bagi BUMN dengan harapan dapat meningkatkan persaingan usaha jasa kepelabuhanan. Menghadirkan kompetitor ini adalah upaya untuk menarik investor swasta,

¹⁹ Diby Prabowo. “Penjabaran Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 dalam Kebijaksanaan”. dalam Mubyarto dan Revrison Baswir. *Ibid.* hlm 81

²⁰ Rodrigues, Artur, and Paulo J Pereira. 2011. “Investment Decisions in Granted Monopolies Under the Threat of a Random Demonopolization Investment Decisions in Granted Monopolies Under the Threat of a Random Demonopolization.” *Economia. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.jedc.2014.07.003>* (diakses 12 Oktober 2016)

sesuai dengan amanah dari Undang-undang No.25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Pasal 3-4 dan Penjelasan Umum, menyatakan bahwa pemerintah harus mampu membuka peluang kepada swasta untuk dapat melakukan investasi berusaha di wilayah hukum Indonesia dalam rangka untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional yang mengarah pada terciptanya peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sejalan dengan amanah undang-undang penanaman modal tersebut, Undang-undang Pelayaran juga memberikan ketentuan mengenai peluang swasta untuk menjalankan kegiatan usaha kepelabuhan dalam bentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP).²¹ Kedudukan PT.Pelindo (Persero) yang telah di demonopolisasi menjadi sama dengan BUP Swasta lainnya. Pemisahan kewenangan sebagai regulator dan operator adalah bentuk profesionalisme peran negara. PT.Pelindo (Persero) yang semula memiliki kedudukan sebagai regulator dan operator perusahaan kepelabuhanan diubah melalui Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hanya berkedudukan sebagai operator. Sedangkan kedudukan regulator diberikan kepada pemerintah yang dalam hal ini otoritas pelabuhan.

B. Demokrasi Ekonomi dalam Pandangan Demonopolisasi PT.Pelindo (Persero) Khususnya dalam Pemberian Hak Konsesi Kepada BUP

Sistem demokrasi ekonomi yang merupakan sistem ekonomi ciri khas bangsa Indonesia memang memiliki perbedaan dengan sistem ekonomi negara kesejahteraan dan sistem ekonomi neoliberal.²² Sistem perekonomian kerakyatan yang dianut Indonesia adalah sistem ekonomi yang mengedepankan asas kekeluargaan. Pemaknaan asas kekeluargaan ini lebih lanjut dikemukakan oleh Sofian Effendi sebagai berikut:²³

“...bahwa semangat kekeluargaan yang menjadi landasan filosofis dalam Pembukaan Undang Undang Dasar 1945 selanjutnya diterjemahkan dalam setiap pasal Undang Undang Dasar 1945. Semangat kekeluargaan merupakan corak budaya bangsa Indonesia, oleh karena itu sikap, pemikiran, perilaku dan tanggungjawab seorang warga bangsa kepada kolektivitasnya berada di atas kepentingan individu...”.

Kemudian dikemukakan pula bahwa

“...yang sangat penting dalam pemerintahan dan dalam hal hidupnya negara ialah semangat para penyelenggara negara, semangat para pemimpin pemerintahan. Meskipun dibuat Undang Undang Dasar yang menurut kata-katanya bersifat kekeluargaan, apabila semangat para penyelenggara Negara, para pemimpin pemerintahan itu adalah bersifat perseorangan, Undang Undang Dasar itu pasti tidak ada gunanya dalam praktik ...”.

²¹ Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849) Pasal 91 ayat (1).

²² Ahmad Zarkasi Efendi, 2012. *Demokrasi Ekonomi: Koperasi dan Pengembangan Ekonomi Kerakyatan*. Malang: Averroes Press. hlm 57.

²³ Elli Ruslina. 2012. “Makna Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 Dalam Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia”. *Jurnal Konstitusi*, 9(1): 50.

Asas kekeluargaan merupakan dasar pembentuk konsep demokrasi ekonomi yang menentang adanya sikap individualisme, kapitalisme dan eksploitasi ekonomi secara pribadi.²⁴ Istilah “Demokrasi Ekonomi” mengacu pada ekonomi kerakyatan, yang berkaitan dengan sila keempat Pancasila yang menggunakan kata kerakyatan. Point penting yang menjadi perhatian bahwa ekonomi kerakyatan tidak sama dengan ekonomi rakyat atau ekonomi pro-rakyat, yang diartikan terlalu sempit dalam lingkup kelompok tertentu. Kata kerakyatan mengacu pada sektor lebih luas yang menjangkau semua masyarakat sebagai satu kesatuan, dengan menempatkan pola pengelolaan, pendistribusian, dan pemanfaatan dari rakyat, oleh rakyat dan untuk rakyat.²⁵

Demokrasi ekonomi lebih mendorong masyarakat untuk secara aktif bergerak pada sektor riil perekonomian. Secara filosofis menginginkan adanya sinergi antara pemerintah dan masyarakat untuk berperan dalam mendukung tercapainya perekonomian yang merata, adil, dan makmur. Kata kunci dalam demokrasi ekonomi adalah dengan menempatkan rakyat dalam artian seluruh anggota masyarakat sebagai subjek. Menurut Swasono, kedudukan anggota masyarakat sebagai subjek perekonomian memiliki konsekuensi yang luas terhadap penyelenggaraan sistem demokrasi ekonomi, dalam hal ini rakyat harus mampu berperan aktif tidak hanya bersifat partisipatoris tetapi juga harus mampu bersifat emansipatoris.²⁶ Makna partisipatif dan emansipatori ekonomi adalah terlaksananya prinsip “keterbawasertaan” dalam proses pembangunan. Prinsip keterbawasertaan yang dimaksud adalah dalam setiap kemajuan pembangunan rakyat seharusnya senantiasa terbawaserta. Kemajuan ekonomi rakyat haruslah inheren dengan kemajuan pembangunan nasional seluruhnya. Setiap kemajuan pembangunan, rakyat di bawah harus terangkat dan terbawaserta. Oleh karena itu tuntutan transformasi ekonomi dan transformasi sosial harus inheren dalam pembangunan nasional.²⁷ Inti pelaksanaan perekonomian Indonesia adalah perekonomian yang menempatkan rakyat Indonesia sebagai pihak utama yang berdaulat. Ada tiga hal pokok yang harus dipahami sebagai dasar dari demokrasi ekonomi/ ekonomi kerakyatan Indonesia menurut Jimly Asshiddiqie, yaitu:²⁸

“1) Prinsip perekonomian adalah untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dan bukan untuk kemakmuran orang seorang; 2) Prinsip produksi, yaitu produksi dikerjakan oleh semua, untuk semua, dibawah pimpinan atau pemilikan anggota-anggota masyarakat; 3) Prinsip berusaha perusahaan atau pelaku ekonomi, yaitu:

²⁴ Penjelasan Pasal 33 UUD 1945 Paragraf pertama.

²⁵ Revisond Baswir. 2010. *Manifesto Ekonomi Kerakyatan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hlm 10

²⁶ Edi Swasono. 2008. “Kesokoguruan Ekonomi Rakyat dan Triple-Co”. *Harian Umum Suara Pembaruan*, Jakarta, 14 Juli. hlm 6

²⁷ Sri-Edi Swasono. 2005. *Ekspose Ekonomi: Mewaspadaai Globalisme dan Pasar Bebas*. Yogyakarta: Pustep UGM. hlm. 9.

²⁸ Jimly Asshiddiqie, *Op. Cit.*, hlm 354-356

Untuk hal-hal yang menguasai hajat hidup orang banyak, serta bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya sedapat mungkin diusahakan oleh negara, sedangkan untuk hal-hal yang tidak mengenai hajat hidup orang banyak dapat diusahakan oleh orang seorangan.”

Selain pemaknaan Ekonomi kerakyatan yang berasaskan kekeluargaan, dalam konsep perekonomian Pasal 33 UUD 1945 juga dikenal pemaknaan konsep “menguasai cabang-cabang produksi penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”. Konsep ini merupakan bentuk realisasi peran pemerintah dalam tatanan ekonomi nasional melalui pendirian BUMN.

Pendirian BUMN merupakan bentuk pelaksanaan tugas negara yang ikut andil terlibat secara langsung dalam penyelenggaraan berbagai kegiatan perekonomian bangsa. Tujuan utamanya adalah untuk menjamin kesejahteraan masyarakat, dengan mengutamakan kemakmuran masyarakat banyak daripada kemakmuran orang perorangan, atau kelompok tertentu. BUMN sebagai bagian dari sistem ekonomi kerakyatan menurut San Afri Awang²⁹ harus mampu memenuhi ciri-ciri sebagai pelaksana peranan vital negara dalam menggerakkan roda perekonomian yang tidak bisa melepaskan indikator pendekatan ekonomi, pendekatan sosial, dan pendekatan moral. PT.Pelindo (Persero) merupakan BUP pelabuhan yang menjalankan kegiatan usaha kepelabuhanan secara komersial, tetapi ada beberapa kegiatan yang dilaksanakan atas dasar pemenuhan kemanfaatan umum yang kemungkinan besar tidak mau dijalankan oleh swasta. Ada beberapa kegiatan yang dilakukan oleh PT.Pelindo (Persero) yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan untuk memenuhi tujuan kemanfaatan umum, yaitu:

1. BUP dapat melakukan kegiatan usaha berupa pendirian dan penyelenggaraan terminal khusus yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum.³⁰
2. Pengecualian terhadap besaran tarif Rp.0,00 (nol Rupiah) untuk jasa kepelabuhanan yang berkaitan dengan kegiatan kenegaraan; Kegiatan *search and rescue*, bencana alam, dan bantuan kemanusiaan; Kegiatan untuk kepentingan umum dan sosial yang tidak bersifat komersial; dan Kegiatan lain yang dianggap strategis oleh menteri.³¹
3. Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari kepulauan salah satunya berdampak pada rute non-komersial ke pelosok daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil yang

²⁹ San Afri Awang. 2008. “Mengukur Demokrasi Indonesia: Politik, Ekonomi, dan Ekologi”. Artikel pada Seminar Bulanan Pusat Studi Ekonomi Kerakyatan Universitas Gadjah Mada, 24 April 2008. available from: <http://www.ekonomikerakyatan.uqm.ac.id/My%20Web/sembul52.htm> (diakses 13 Agustus 2018).

³⁰ Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-146 Tahun 2016 Tentang Perubahan Peraturan Menteri No.PM-51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pasal 95

³¹ Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-72 Tahun 2017 jo PM-121 Tahun 2018 Tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Pasal 15

membutuhkan biaya transportasi yang mahal. Kondisi ini diatasi pemerintah dengan menetapkan pelaksanaan pelayaran perintis.³² Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menetapkan ada 113 trayek perintis untuk diselenggarakan di tahun 2019, dengan total dana yang disiapkan sebesar RP.1,077 Triliun.³³ Pelayaran perintis memang diamanahkan oleh pemerintah kepada PT.Pelni (Persero), tetapi pelaksanaannya tidak akan dapat terwujud apabila tidak ada pelabuhan tempat bersandarnya kapal-kapal pengangkut tersebut. Sebagai pemenuhan akan kebutuhan ketersediaan pelabuhan pada jalur pelayaran perintis, Kementerian BUMN melalui PT.Pelindo (Persero) membangun 32 proyek pelabuhan yang tersebar di wilayah Indonesia sejak Tahun 2017 dan diperkirakan dapat selesai di Tahun 2019. Adapun rincian pengerjaan proyek pelabuhan terdapat dalam tabel berikut.³⁴

Tabel 1
Proyek Pembangunan Pelabuhan PT.Pelindo (Persero)

BUP BUMN	Proyek Pelabuhan
PT.Pelindo I (Persero)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan terminal petikemas Tanjung Pinang yang akan memiliki kapasitas 80 ribu TEU. 2. Pembangunan terminal Multipurpose Kuala Tanjung, yang akan memiliki kapasitas 700 ribu TEU. 3. Pembangunan terminal petikemas Belawan Fase II yang akan memiliki kapasitas 3 juta TEU. 4. Pembangunan terminal petikemas Sibolga yang akan memiliki kapasitas 50 ribu TEU.

³² Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-74 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Pasal 1 angka 7 menyatakan pelayaran perintis sebagai pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melayani daerah/wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.

³³ Ditjen Hubla Siapkan Dana Rp.1,07 Triliun Untuk Pelayaran Perintis 2019", available from <https://independensi.com/tag/pelayaran-perintis/> (diakses 19 januari 2021).

³⁴ Rivi Satria Negara, "Ini Proyek Pelabuhan yang Wajib Selesai 2019", available from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180428150229-4-12887/ini-proyek-pelabuhan-yang-wajib-selesai-2019> (diakses 28 April 2021), lihat juga Febrianto Eko Wicaksono, "16 Proyek Pelabuhan Resmi Beroperasi di Indonesia Timur", available from: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3627320/16-proyek-pelabuhan-resmi-beroperasi-di-indonesia-timur>, (diakses 27 Agustus 2021).

PT.Pelindo II (Persero)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan terminal Kijing Pontianak yang akan memiliki kapasitas 1,5 juta TEU. 2. Pembangunan pelabuhan New Priok dan terminal Kalibaru Tanjung Priok Jakarta yang akan memiliki kapasitas 1,5 juta TEU. 3. Pembangunan terminal Tanjung Carat Sumatera Selatan, yang akan memiliki kapasitas 1,5 juta TEU. 4. Pembangunan inland waterways dan terminal Cikarang Bekasi Laut (CBL), yang akan memiliki kapasitas 1,6 juta TEU. 5. Pembangunan pelabuhan Sorong sebagai west pacific Hub yang akan memperlancar program tol laut, diperkirakan memiliki kapasitas 500 TEU.
PT.Pelindo III (Persero)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan terminal petikemas Teluk Lamong yang akan berkapasitas 1,5 juta TEU. 2. Pembangunan pelabuhan Benoa untuk kapal pesiar yang akan memuat kapasitas 5.000 pax. 3. Pembangunan terminal petikemas Gili Mas Lombok yang akan memiliki kapasitas 1 juta TEU dan 5.000 pax cruise. 4. Pembangunan terminal petikemas Pelabuhan Maumere yang akan memiliki kapasitas 700 TEU. 5. Pembangunan terminal petikemas pelabuhan Waingapu yang akan memiliki kapasitas 500 TEU. 6. Pembangunan terminal petikemas pelabuhan Kalabahi yang akan memiliki kapasitas 500 TEU. 7. Pembangunan terminal petikemas pelabuhan Kupang yang akan memiliki kapasitas 700 TEU.
PT.Pelindo IV (Persero)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan pelabuhan Jayapura. 2. Pembangunan pelabuhan Papua. 3. Pembangunan pelabuhan Biak. 4. Pembangunan pelabuhan Sorong. 5. Pembangunan pelabuhan Manokwari. 6. Pembangunan pelabuhan Kendari. 7. Pembangunan pelabuhan Bitung. 8. Pembangunan pelabuhan Makassar. 9. Pembangunan pelabuhan Pare-pare. 10. Pembangunan pelabuhan Gorontalo. 11. Pembangunan pelabuhan Balikpapan. 12. Pembangunan pelabuhan Tarakan. 13. Pembangunan pelabuhan Nunukan. 14. Pembangunan pelabuhan Sangatta. 15. Pembangunan pelabuhan Ambon. 16. Pembangunan pelabuhan Ternate.

Sumber: independensi.com dan liputan6.com, Agustus 2018

Konsep demonopolisasi menginginkan perseroan membangun budaya korporat (korporatisasi BUMN) sehingga mampu berkompetisi dengan perusahaan swasta (BUMS) dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. BUMN yang menjalankan usaha secara kompetisi tentunya akan berupaya meningkatkan kualitas produksi dan pelayanan, harapannya adalah konsumen memiliki alternatif produk yang ditawarkan pelaku usaha, dengan kata lain tingkat keterjangkauan konsumen dalam memenuhi kebutuhannya semakin meningkat. Kondisi ini juga tentunya menguntungkan BUMN karena eksistensi BUMN akan berkelanjutan, selain itu juga

mengindikasikan bahwa BUMN dapat menjalankan fungsinya sesuai dengan yang diamanatkan dalam Pasal 2 Undang-undang No.19 Tahun 2003 tentang BUMN.

Upaya menyelenggarakan perusahaan kepelabuhanan secara kompetitif dilakukan oleh pemerintah melalui mekanisme konsesi kepada BUP. Mekanisme Konsesi ini diberikan oleh Otoritas Pelabuhan (OP) selaku perwakilan pemerintah melalui penugasan/penunjukan atau lelang.³⁵ Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada badan usaha pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.³⁶ besaran tarif konsesi 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.³⁷ Pemberian konsesi kepada BUP merupakan bentuk pendelegasian negara kepada badan usaha untuk turut membantu percepatan pembangunan sarana prasarana yang dapat menunjang pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat banyak. Peran negara dalam hal ini diwakili oleh OP dalam bentuk mengeluarkan dan memberlakukan peraturan, melakukan pembinaan, mengawasi dan membatasi kegiatan perusahaan kepelabuhanan. Kesempatan yang luas diberikan kepada badan usaha (berbadan hukum privat) untuk menjalankan kegiatan perusahaan kepelabuhanan secara kompetitif dibawah pengawasan, pembinaan, pembatasan, dan pengaturan pemerintah.

Konsep pemberian hak konsesi kepada BUP dilaksanakan dalam rangka implementasi Pasal 33 ayat (4) UUD 1945. Secara tegas menyatakan "...Perekonomian Nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional...". Makna yang terkandung dalam peristilahan "efisiensi berkeadilan" membendung masuknya paham neoliberalisme ekonomi yang membuka jalan ke arah kapitalisme dan imperialisme baru. kondisi ini dikarenakan perkataan "efisiensi dalam perekonomian berorientasi pada *maximum gain* (dalam badan usaha ekonomi) dan *maximum satisfaction* (dalam transaksi ekonomi orang-seorang). Istilah efisiensi berkeadilan ini memberikan perbedaan dengan konsep pasar bebas yang dimaknai oleh paham neoliberalisme. Keberadaan Pasar-bebas akan membuka peluang untuk berdaulatnya pasar dan akan menggusur kedaulatan rakyat, pada akhirnya pasar bebas akan menggusur

³⁵ *Ibid*, Pasal 92.

³⁶ Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan, Pasal 1 angka 30.

³⁷ Peraturan Menteri Perhubungan No. PM-15 Tahun 2015 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhan, Pasal 43.

orang miskin dan bukan menggusur kemiskinan.³⁸ Dengan menambahkan istilah “efisiensi berkeadilan” maka kepentingan orang-seorang yang diwakilinya berubah menjadi kepentingan masyarakat, *individual preference* (asas perorangan) diubah menjadi *social preference* (asas kekeluargaan). Pelabuhan merupakan cabang produksi penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak, oleh sebab itu pengusahaannya harus melibatkan peran negara agar mampu menciptakan kompetisi yang mengarah keseimbangan antara kemajuan pembangunan dan kesatuan ekonomi nasional.

IV. Penutup

Demonopolisasi terhadap PT.Pelindo (Persero) berdasarkan Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengubah status PT.Pelindo (Persero) menjadi BUP dengan menghapus kewenangan hak monopoli dalam usaha dalam lingkup pelabuhan. Kedudukan PT.Pelindo (Persero) menjadi sama dengan BUP swasta, sedangkan kewenangan pengaturan, pembinaan, pembatasan, dan pengawasan diserahkan kepada Otoritas Pelabuhan sebagai perwakilan dari pemerintah. Implikasi dari didudukannya PT.Pelindo (Persero) sebagai BUP adalah pendelegasian perusahaan kepelabuhanan harus didasari dengan pemberian hak konsesi untuk membangun dan/atau mengembangkan pelabuhan sebagai tempat usaha BUP. Konsesi ini diberikan oleh OP melalui mekanisme penugasan/penunjukan atau pelelangan. Bentuk pendelegasian hak perusahaan kepelabuhanan melalui pemberian hak konsesi ini merupakan bentuk realisasi dari sistem demokrasi ekonomi yang dituangkan dalam Pasal 33 UUD 1945 yang menghendaki penguasaan negara dalam pengelolaan cabang-cabang produksi penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak. Hak konsesi kepada BUP tidak memberikan hak kepemilikan pada pelabuhan. Pemilik tetap berada pada negara, tetapi perusahaan kepelabuhanan yang diberikan pada BUP dalam jangka waktu tertentu, setelah jangka waktunya habis maka pelabuhan dan fasilitas yang terdapat didalamnya dikembalikan kepada negara. Posisi PT.Pelindo (Persero) sebagai BUP juga dalam upaya menciptakan kompetitor bagi perusahaan kepelabuhanan. Pasar persaingan sempurna merupakan kondisi yang dikehendaki oleh Pasal 33 ayat (4) agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan ekonomi yang merealisasikan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

³⁸ Sri-Edi Swasono. 2008. *Tentang Kerakyatan dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bappenas. hlm.24

Bibliografi

Buku

- Ahmad Zarkasi Efendi. 2012. *Demokrasi Ekonomi: Koperasi dan Pengembangan Ekonomi Kerakyatan*. Malang: Averroes Press.
- Aminuddin Ilmar. 2012. *Hak Menguasai Negara: Dalam Privatisasi BUMN*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Deliar Noer. 1991. *Mohammad Hatta: Biografi Politik*. Jakarta: LP3ES.
- Gatot Supramono. 2016. *BUMN Ditinjau dari Segi Hukum Perdata*. Jakarta: Rineka Cipta.
- I.G. Rai Widjaya. 2000. *Hukum Perusahaan: Berbagai Peraturan dan Pelaksanaan Undang-undang di Bidang Usaha*. Jakarta: Kesaint Blanc.
- Jimly Assiddiqie, 2010, *Konstitusi Ekonomi*, Jakarta: Kompas
- Marzuki, P.M. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Sulistiyowati Irianto dan Shidarta (ed.), 2009. *Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi*. Jakarta: Obor.
- Swasono dan Ridjal (ed.), 1992. *Mohammad Hatta: Demokrasi Kita, Bebas Aktif, Ekonomi Masa Depan*. Jakarta: UI Press.
- Swarsono, Sri Edi (ed), 2002, *Bung Hatta: Bapak Kedaulatan Rakyat*, Jakarta: Yayasan Hatta
- Mubyarto dan Revrison Baswir. 1989. *Pelaku dan Politik Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: UGM Press.
- Rahayu Hartini. 2017. *BUMN Persero: Konsep Keuangan Negara dan Hukum Kepailitan di Indonesia*. Malang: Setara Press.
- Revrison Baswir. 2010. *Manifesto Ekonomi Kerakyatan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sri-Edi Swasono. 2005. *Ekspose Ekonomi: Mewaspada Globalisme dan Pasar Bebas*. Yogyakarta: Pustep UGM.
- _____. 2008. *Tentang Kerakyatan dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bappenas.
- Soejono dan H. Abdurrahman. 2003. *Metode penelitian hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Tuti Rastuti. 2015. *Seluk Beluk Perusahaan dan Hukum Perusahaan*. Bandung: Refika Aditama.

Artikel Jurnal / Makalah Ilmiah

- Elli Ruslina. 2012. "Makna Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 Dalam Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia". *Jurnal Konstitusi*. 9 (1).
- Mikulas Sedlak and Ivanka Roberts. 1991, "An Inevitable Part of Economic Reform: Demonopolization and the Development of Economic Competition". *Soviet and Eastern European Foreign Trade Journal*. 27 (2). available from: <http://www.jstor.org/stable/27749250>. (diakses 21 Desember 2020)
- Rodrigues, Artur, and Paulo J Pereira. 2011. "Investment Decisions in Granted Monopolies Under the Threat of a Random Demonopolization Investment Decisions in Granted Monopolies Under the Threat of a Random Demonopolization". *Economia*. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.jedc.2014.07.003> (diakses 10 Oktober 2016)

San Afri Awang, 2008, "Mengukur Demokrasi Indonesia: Politik, Ekonomi, dan Ekologi". Artikel pada Seminar Bulanan Pusat Studi Ekonomi Kerakyatan Universitas Gadjah Mada, 24 April 2008. available from: <http://www.ekonomikerakyatan.ugm.ac.id/My%20Web/sembul52.htm>. (diakses 13 Agustus 2018)

Internet/Media Online

NN. 2019, "Ditjen Hubla Siapkan Dana Rp.1,07 Triliun Untuk Pelayaran Perintis 2019", <https://independensi.com/tag/pelayaran-perintis/>, (diakses 19 Januari 2021).

Edi Swasono. 2008, "Kesokoguruan Ekonomi Rakyat dan Triple-Co". *Harian Umum Suara Pembaruan*, Jakarta, 14 Juli.

Febrianto Eko Wicaksono, 2018, "16 Proyek Pelabuhan Resmi Beroperasi di Indonesia Timur", <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3627320/16-proyek-pelabuhan-resmi-beroperasi-di-indonesia-timur>, (diakses 27 Agustus 2021).

Rivi Satria Negara, 2018, "Ini Proyek Pelabuhan yang Wajib Selesai 2019", <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180428150229-4-12887/ini-proyek-pelabuhan-yang-wajib-selesai-2019>, (diakses 28 April 2021).

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849)

Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran negara Nomor 5070).

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM-15 Tahun 2015 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-74 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No.PM-93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.