



MELABUH JANGKAR MEMBANGUN MARITIM



**MELABUH JANGKAR
MEMBANGUN MARITIM**

**DEPUTI BIDANG KOORDINASI SUMBER DAYA MARITIM
MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

2021

Sambutan

Laut Indonesia sangat strategis, dan harus dikelola dengan baik

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang kaya akan potensi kemaritiman dan keunggulan geostrategis dan geoekonomi yang harus dikelola untuk kemajuan dan keberlanjutan Bangsa. Posisi Indonesia dalam perlintasan hubungan pelayaran Internasional mendatangkan Indonesia berbagai peluang pengembangan jasa lingkungan dan kelautan yang sangat bernilai.

Buku ini merupakan inisiasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dalam menatakelola potensi layanan jasa lingkungan dan kelautan yang berdaya saing dan mensejahterakan Bangsa.

Saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah menyumbangkan waktu, tenaga, serta pikirannya dalam menyusun Buku ini. Dan selamat bekerja dalam membentuk masa depan kemaritiman Indonesia yang makmur dan sejahtera.

Jakarta, Maret 2021

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi,

Luhut Binsar Pandjaitan



Sambutan

Tata kelola Labuh Jangkar menangkap peluang dominasi pelayaran Internasional dan investasi

Transportasi laut sangat penting dalam memacu peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan daerah. Dalam konteks ini layanan Labuh Jangkar menjadi teramat penting karena merupakan salah satu layanan dasar transportasi laut internasional yang bernilai investasi tinggi dan memiliki *demand* yang sangat tinggi dari para operator pelayaran.

Pembenahan tata kelola Labuh Jangkar yang disarikan dalam Buku ini mengedepankan peran penting Koordinasi antar lembaga dan Pemerintah Pusat dan Daerah untuk tujuan bersama, membangun infrastruktur untuk kesejahteraan rakyat.

Terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan kontribusi dalam penyusunan Buku ini, semoga membawa manfaat dalam upaya Pemerintah meningkatkan layanan dibidang pelayaran Internasional.

Jakarta, Maret 2021

Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim

Safri Burhanuddin



Kata Pengantar

Tata kelola Labuh Jangkar menangkap peluang dominasi pelayaran Internasional dan investasi

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat berpengaruh terhadap alur pelayaran Internasional. Pengaruh tersebut sudah selayaknya dioptimalkan untuk mendorong pembangunan di daerah dan peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui penyediaan fasilitas pelayaran Internasional, yang akan membuka pintu investasi dan menempatkan kutub-kutub pertumbuhan Indonesia dalam jalur perdagangan barang dan jasa dunia.

Dengan menjalin koordinasi Pusat dan Daerah dalam tata kelola Labuh Jangkar, kami menyusun Buku ini berdasarkan proses koordinasi yang dilalui bersama-sama. Kami berharap bahwa Indonesia dapat selangkah lebih maju dalam menghadirkan kedaulatan bangsa di lalu lintas laut dunia Internasional.

Kami sangat berterima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, partisipasi dan masukan untuk menyusun Buku ini, semoga dapat menambah pengetahuan dan menggulirkan semangat pengelolaan potensi kemaritiman Indonesia.

Jakarta, Maret 2021

Tim Penyusun



Tim Penulis

Koordinator

Dr. Muh. Rasman Manafi, SP, M.Si.

Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

Anggota

1. Firman Ibnusina, S.T., M.Sc.
Kepala Bidang Pengelolaan Jasa Kelautan
2. Yogi Yanuar, S.T., M.Si.
Kepala Bidang Penataan Ruang dan Zonasi
3. Andreas A. Hutahaeon, S.Pi., M.Sc., Ph.D.
Kepala Bidang Pengelolaan Konservasi Perairan dan Pendayagunaan Pulau-Pulau Kecil
4. Dr. Adipati Rahmat Gumelar, SPi., MSi
5. Sarah Anindiya Sa'badini, S.Kel.
6. Suci Alisafira, S.Kel.
7. R. Stevanus Bayu Mangkurat, S.Kel.
8. Rizki Dwi Utari, S.I.A.
9. Nitis Surti Rumingkang, S.T

ISBN

978-602-73674-7-0

Diterbitkan oleh

KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
DAN INVESTASI

Gedung Kemenko Maritim Jl. MH. Thamrin No.8 Jakarta 10340

Telp. +62 21 2395 1100

Fax. +62 21 3912959

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-Undang



Sumber Foto: Unsplash

Daftar Istilah

ALKI	: Alur Laut Kepulauan Indonesia	MPEC	: Maritime Environmental Protection Committee
AS	: Amerika Serikat	PNBP	: Penerimaan Negara Bukan Pajak
BLE	: Batam Logistic Ecosystem	RIPN	: Rencana Induk Pelabuhan Nasional
BUMD	: Badan Usaha Milik Daerah	SDM	: Sumber Daya Manusia
BUP	: Badan Usaha Pelabuhan	SOLAS	: Safety of Life At Sea
DLKr	: Daerah Lingkungan Kerja	SOP	: Standar Operasional Prosedur
DLKp	: Daerah Lingkungan Kepentingan	StS	: Ship to Ship
IMO	: International Maritime Organization	TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
ISPS	: International Ship and Port-facility Security	UNCTAD	: The United Nations Conference on Trade and Development
km	: Kilometer	VTS	: Vessel Traffic Service
KSOP	: Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan		
KSP	: Kerjasama Pemanfaatan		



Daftar Isi

SAMBUTAN

KATA PENGANTAR

TIM PENYUSUN

DAFTAR ISI

PENDAHULUAN

1

MELABUH JANGKAR

6



Overview Peraturan dan Kebijakan
Konstelasi Indonesia dalam Konektivitas Internasional
Pengendalian Dampak Lingkungan Perairan
Penguatan Kedaulatan dan Keamanan Negara



Menata Areal Labuh Jangkar
Penetapan Titik Labuh Jangkar
Jenis Jasa Transportasi Laut sesuai PP 15 Tahun 2016
Deregulasi Jenis dan Tarif PNBK pada Jasa Transportasi Laut
Pengaturan Pendapatan Daerah dari Jasa Labuh Jangkar
Labuh Jangkar Perairan Kabil, Provinsi Kepulauan Riau
Labuh Jangkar Tanjung Berakit, Provinsi Kepulauan Riau
Pengusahaan Wilayah Tertentu sebagai Pelabuhan
Pengusahaan Wilayah Labuh berdasarkan Kerjasama Pemanfaatan
Mekanisme Lelang untuk Hak Pengusahaan Wilayah Tertentu
Alternatif Pengusahaan melalui Mekanisme Penugasan

38

TINDAK LANJUT

39

PENUTUP

DAFTAR PUSTAKA

1. Pendahuluan

Laut Indonesia juga memiliki nilai geoekonomi yang sangat strategis bagi kemajuan dan kemakmuran bangsa

Indonesia merupakan negara maritim sekaligus negara kepulauan terbesar di dunia yang mampu mengangkat kesejahteraan, menjamin keadilan dan membawa kedamaian secara berkelanjutan.

Harapan tersebut didukung oleh fakta fisik bahwa Indonesia memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta km² yang didalamnya terdapat 17.504 pulau yang dikelilingi oleh garis pantai sepanjang 92.000 km.

Laut Indonesia juga memiliki nilai geoekonomi yang sangat strategis bagi kemajuan dan kemakmuran bangsa, tidak hanya dalam wujud kekayaan alam yang sangat besar dan beragam seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut, dan produk-produk bioteknologi, namun juga jasa-jasa

lingkungan dan kelautan.

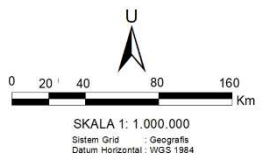
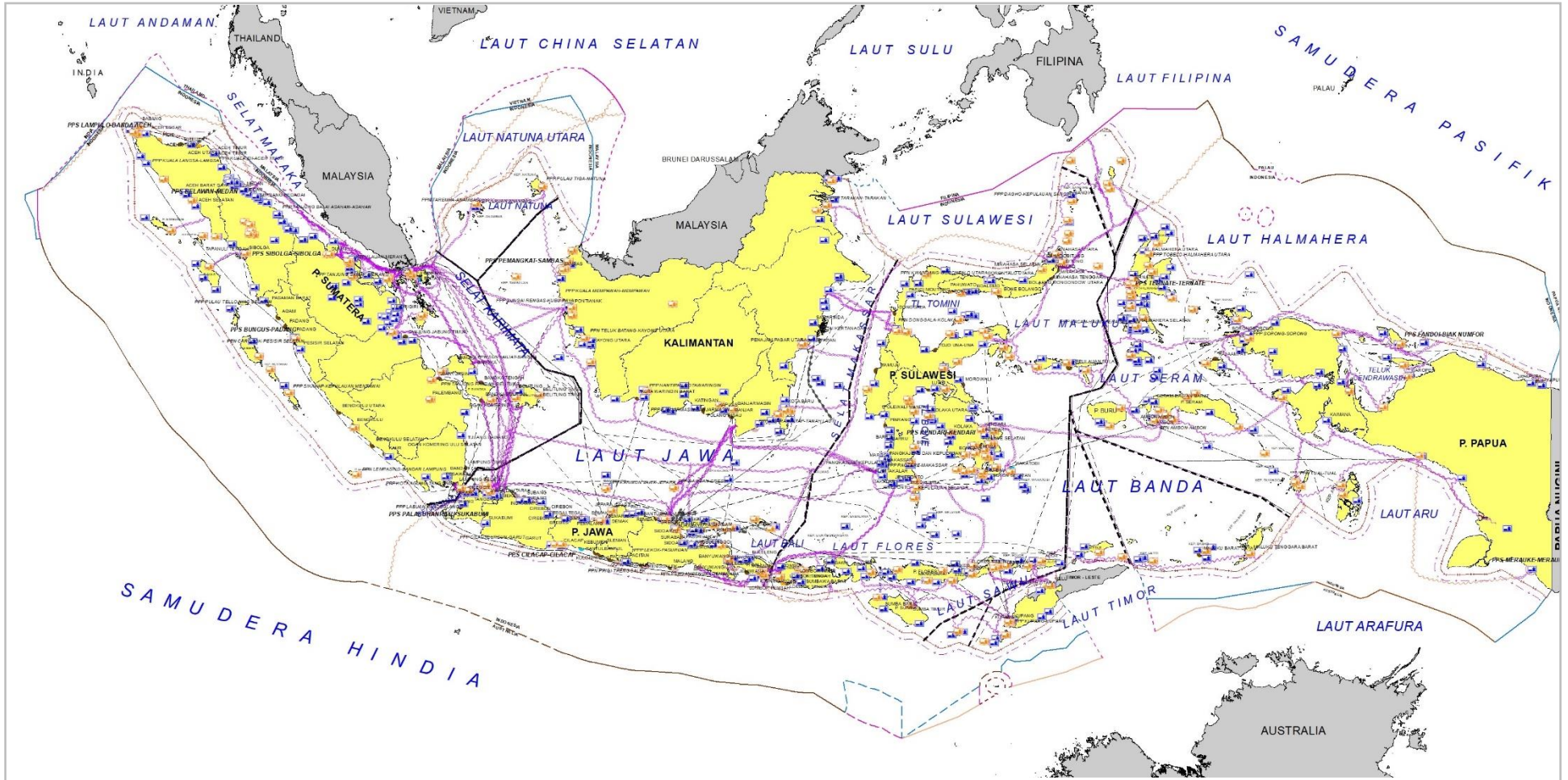
Potensi jasa-jasa lingkungan dan kelautan Indonesia menjadi teramat penting, dikarenakan Indonesia memiliki posisi geografis yang sangat strategis.

Sebagai perlintasan hingga 45% pelayaran laut Internasional yang memperdagangkan barang, komoditas dan produk di dunia.

Nilai perdagangan tersebut mencapai 1.500 triliun dollar AS per tahun yang dikapalkan melalui ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) (UNCTAD, 2011).

ALKI sebagai ketetapan alur pelayaran Internasional yang disetujui oleh IMO harus dimanfaatkan dalam pemanfaatan potensi sumberdaya alam dan menarik investasi untuk kemakmuran bangsa.

ALUR PELAYARAN NASIONAL INDONESIA



Legenda:

- Batas Negara
- - - Batas Provinsi
- - - Batas Laut Territorial
- - - Batas Laut Territorial Perlu
- - - Batas Zona Tambahan
- Batas Landas Kontinen
- - - Batas Landas Kontinen kesepakatan belum diratifikasi
- - - Batas Landas Kontinen perlu kesepakatan
- Batas ZEE
- - - Batas ZEE kesepakatan belum diratifikasi
- - - Batas ZEE Perlu Kesepakatan
- - - Batas ZEE dan Landas Kontinen Indonesia
- - - Batas ZEE dan Landas Kontinen belum diratifikasi
- - - Batas Maritim Indonesia - Australia terkait Pengelolaan Perikanan dan ZEE
- - - Batas Maritim Indonesia - Australia terkait Pengelolaan Perikanan, ZEE, dan Landas Kontinen
- - - Batas Maritim Indonesia - Australia terkait Pengelolaan Perikanan

SISTEM JARINGAN PRASARANA DAN SARANA LAUT TATANAN KEPELABUHAN

- PELABUHANPENYEBRANGAN
- PELABUHANUMUM
- Pelabuhan Perikanan Samudra
- Pelabuhan Perikanan Nasional
- Pelabuhan Perikanan Pantai

SUSUNAN PUSAT PERTUMBUHAN KELAUTAN

- Sentra Industri Bioteknologi Kelautan
- Sentra Industri Maritim
- Sentra Kegiatan Perikanan Tangkap dan/atau Budidaya
- Sentra Kegiatan Usaha Pergaraman

ALUR LAUT

- Alur Pelayaran
- Pipa Bawah Laut
- Kabel Bawah Laut
- Rekomendasi konidor kabel bawah laut
- ALKI



Dengan adanya 3 jalur ALKI, maka negara-negara di dunia dapat memilih jalur yang dinilai paling aman dan ekonomis. Sebaliknya, Indonesia harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut disamping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut.

Jalur ALKI diperkirakan memiliki potensi nilai

perdagangan mencapai 1,5 juta dollar AS (setara Rp 18 miliar) per hari. Sehingga dengan adanya peningkatan volume dan aktivitas pelayaran dari tahun ke tahun, maka Indonesia patut mengembangkan layanan bisnis maritim dan kepelabuhanan.

Sehingga keberadaan ALKI menempatkan Indonesia tidak hanya dalam rantai produksi global, namun juga dalam layanan jasa-jasa lingkungan dan

kelautan untuk menunjang lalu lintas pelayaran Internasional tersebut.

Keunggulan geostrategis selayaknya dipandang sebagai keunggulan mutlak (*absolute advantage*) yang mendukung nilai daya saing Indonesia dibandingkan negara-negara Asia yang juga menawarkan layanan serupa.

Kesempatan tersebut pada saat ini sangat terbuka,

karena Indonesia sedang dalam momentum efisiensi sistem transportasi dan komunikasi.

Indonesia juga menjadi menjadi negara kepulauan pertama di dunia yang memiliki bagan pemisahan alur laut atau *Traffic Separation Scheme (TSS)*, yang akan membuat pengelolaan alur pelayaran menjadi lebih efisien dan baik.

Keunggulan geostrategis mendorong ramainya kinerja pelabuhan Internasional Indonesia



Sumber Foto: Unsplash

Konsep TSS yang disahkan oleh International Maritime Organization (IMO) melalui sidang Maritime Safety Committee (MSC) ke 101 tersebut, merupakan kepercayaan besar untuk melakukan pengaturan Selat Sunda dan Selat Lombok yang *traffic*-nya sangat besar.

Indonesia kemudian harus menunjukkan peran aktif dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran internasional demi memperkuat jati diri Indonesia sebagai Poros

Maritim Dunia.

Ada empat tujuan yang hendak dicapai Indonesia berkaitan dengan tata kelola alur pelayaran Internasional Indonesia. *Pertama*, Indonesia ingin meningkatkan keselamatan navigasi dengan mengatur lalu lintas kapal. *Kedua*, resiko tabrakan antar kapal di jalur pelayaran internasional harus dikurangi. *Ketiga*, menjaga kelestarian perairan dan biota di Laut Indonesia. Keempat, Indonesia ingin mengatur bea tarif kapal

yang melintasi Indonesia.

Dalam bidang layanan kepelabuhanan, Indonesia juga dituntut oleh Presiden Joko Widodo untuk terus mengembangkan teknik-teknik organisasi dan manajemen yang lebih baik dan cepat.

Harapannya pelaksanaan bisnis (*doing business*) kepelabuhanan di Indonesia sangat mungkin akan menjadi lebih cepat, produktif, efisien, murah, dan aman. Model-model bisnis yang lebih baik tersebut juga dalam implementasi pada

layanan Labuh Jangkar.

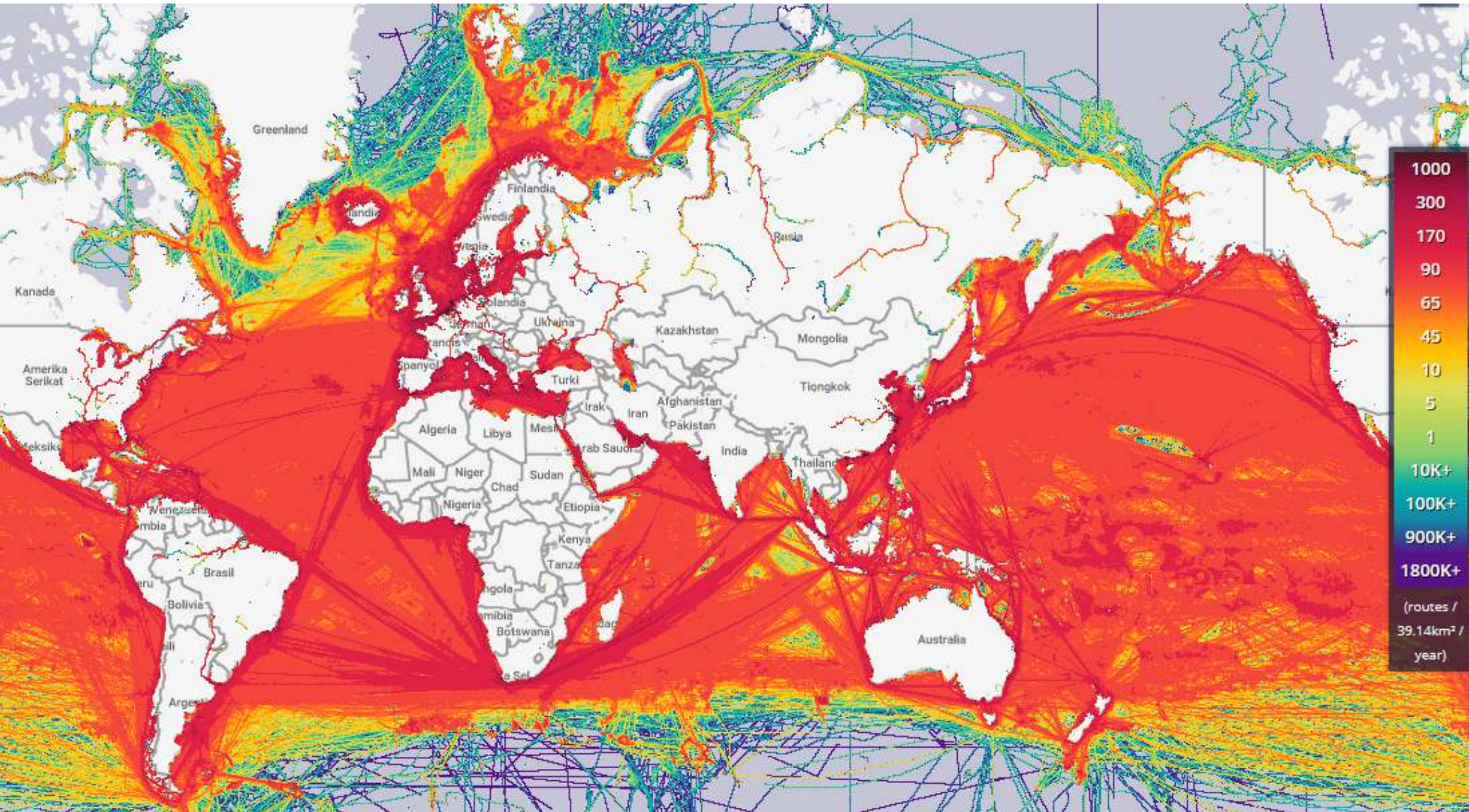
Kemenkomarives sangat memahami konstelasi geostrategis dan geoekonomi Indonesia, serta meyakini bahwa Indonesia memiliki kapasitas yang mendukung untuk pengembangan model-model bisnis kemaritiman bidang pelayaran pelayaran, sehingga menata kelola layanan Labuh Jangkar adalah suatu keniscayaan yang mendesak.

Penetapan TSS Selat Sunda dan Selat Lombok dalam Sidang Umum IMO di London sebagai kewenangan penuh Pemerintah Indonesia)



Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

LALU LINTAS PELAYARAN DUNIA



Indonesia merupakan simpul utama pelayaran dunia

Sumber Foto: Marine Traffic



Labuh Jangkar merupakan suatu keadaan dimana kapal dalam keadaan berlabuh dengan menggunakan jangkar di laut dengan maksud-maksud tertentu. Seperti menunggu pandu sebelum masuk ke area pelabuhan, untuk melakukan tindakan taktis, atau sedang dalam keadaan darurat.

Dengan menerapkan layanan Labuh Jangkar, maka Pemerintah dapat memperoleh manfaat seperti layanan jasa

StS. Pemanfaatan potensi layanan Labuh Jangkar dari kapal-kapal Internasional bukannya tanpa tantangan, karena Indonesia dalam persaingan dengan negara-negara Asia lain yang juga menawarkan layanan serupa.

Secara khusus, potensi penerimaan dari layanan Labuh Jangkar memang sangat menjanjikan. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau misalnya, menargetkan potensi

dari penerimaan pendapatan dari layanan Labuh Jangkar sekitar Rp. 1,5 triliun di Tahun 2020 melalui Retribusi Daerah.

Bagi Provinsi Kepulauan Riau, nilai tersebut menjadi peluang untuk menggerakkan ekonomi daerah dan mendorong peningkatan ekonomi nasional, yang selanjutnya melalui skema Dana Bagi Hasil dapat mendorong daerah-daerah lain yang memiliki potensi perairan yang sama untuk dapat

memanfaatkannya.

Buku yang disusun oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi ini, merupakan upaya bersama dengan Kementerian/ Lembaga lain untuk lebih memahami potensi serta tantangan yang dihadapi, serta merumuskan langkah-langkah kedepan dalam mengembangkan layanan Labuh Jangkar yang lebih baik.



Sumber Foto: Unsplash

**Potensi penerimaan
Retribusi Daerah dari
layanan Labuh Jangkar
mencapai Rp. 1,5 Triliun
di tahun 2020**

Berbagai kendala kepelabuhanan Indonesia sepatutnya menjadi momen membenahi kerjasama melalui koordinasi yang kuat



Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

2. Melabuh Jangkar

Overview Peraturan dan Kebijakan

Dalam semangat mengembangkan layanan jasa lingkungan dan kelautan, terdapat satu kendala yang seringkali menjadi nilai kurang Indonesia dibandingkan negara-negara lain, yaitu kekosongan atau justru kerumitan peraturan dan kebijakan yang seharusnya menjadi salah satu aspek pendukung daya saing.

Pemerintah dalam hal ini telah berupaya mendorong deregulasi, insentif hingga perubahan skema tarif PNBP berbasis kebutuhan sebagai kunci untuk mendapatkan pendapatan dari aktivitas Labuh Jangkar.

Solusi yang ditawarkan Pemerintah selain melakukan perbaikan dari sisi simplifikasi regulasi dan birokrasi atau kebijakan non-fiskal, Pemerintah juga menggunakan instrumen fiskal untuk mendorong peningkatan layanan Labuh Jangkar untuk

mengejar ketertinggalan daya saing dibandingkan berbagai negara tetangga.

Berbagai pihak menilai bahwa para pemilik kapal Internasional masih menemui banyak kendala ketika ingin memanfaatkan layanan Labuh Jangkar di Indonesia.

Menurut para calon pengguna layanan Labuh Jangkar tersebut, kesulitan yang sering dihadapi adalah berkaitan dengan proses perizinan, termasuk prosedur, biaya dan waktu pengurusan yang masih kalah dibandingkan negara lain.

Hal ini menjadi penting karena perkembangan sektor transportasi yang fokus pada kecepatan dan kemudahan pelayanan sangat terganggu oleh eksternalitas negatif dari birokrasi yang tidak siap dan kurang responsif.

Beberapa langkah strategis yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah adalah dengan melakukan revisi terhadap Peraturan Pemerintah (PP) No 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis PNPB yang berlaku pada Kemenhub, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, dan Permenhub Nomor 146 Tahun 2016 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 Tentang

Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Melalui revisi tersebut, Pemerintah kemudian telah menerbitkan Surat Keputusan Menteri Keuangan 105 Tahun 2020 tentang PNPB Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Keuangan ini merupakan solusi jangka pendek yang diharapkan dapat mendorong percepatan revisi PP 15 Tahun 2016 yang mengatur penetapan proporsi tarif jasa melalui pemberlakuan prinsip *no service no pay*. Salah

satu langkah strategis Pemerintah melalui dukungan Kemenkomarivest melibatkan secara aktif pihak Pemerintah Daerah dalam proses tata kelola Labuh Jangkar.

Proses tersebut terlihat pada bagan disamping bahwa Pemerintah Provinsi sebagai salah satu wilayah pengaturan Labuh Jangkar diapresiasi upayanya dalam pengajuan konsesi Labuh Jangkar di perairan Kepulauan Riau. Inisiasi Pemprov Kepri tersebut menjadi dasar kerja bersama

antar Kemenhub dan Kemenkomarivest tidak hanya sekedar menata ulang wilayah perairan untuk Labuh Jangkar, namun juga menata kembali peraturan dan ketetapan yang sudah berlaku namun masih menjadi kendala dalam peningkatan daya saing Kepulauan Riau terhadap negara tetangga dalam memberikan layanan Labuh Jangkar.

The image displays three official Indonesian government letters (Surat Gubernur) from the Governor of Kepulauan Riau (Kepri) to various central government bodies, all dated May 14, 2020. Each letter is presented in a colored box with a white header containing the official logo and title of the recipient ministry.

- Top Letter (Blue background):** Surat Gubernur Prov. Kepri ke Menhub tentang Kesesuaian Tata Ruang Laut terhadap Lokasi Labuh Kapal dan Rekomendasi dan Pengelolaan (8 Mei 2020).
 - PT Pelabuhan Kepri (BUMD Provinsi Kepri) mengajukan permohonan konsesi pengelolaan kawasan labuh kapal di perairan Kepri
- Middle Letter (Green background):** Surat Gubernur Prov. Kepri ke Menhub tentang Informasi dan Usulan Pengelolaan Kawasan Labuh Kapal di Wilayah Perairan Prov. Kepri (14 Mei 2020).
 - Dukungan dan bantuan Kemenhub dalam memberikan kepastian Bagi Hasil bagi Provinsi Kepri dalam pengelolaan kawasan Labuh Kapal hingga 12 Mil dari garis pantai.
- Bottom Letter (Orange background):** Surat Gubernur Prov. Kepri ke Menko Marives tentang Permohonan Peninjauan Kembali Kepmenhub 148, 149, dan 150 Tahun 2020 (18 Juni 2020).
 - Permohonan Diskresi Menko untuk meninjau/mengarahkan pencabutan/perubahan Kepmenhub (148, 149, dan 150 Tahun 2020) dan memberikan konsesi melalui penunjukkan BUMD Prov Kepri agar dapat bermitra dengan swasta.

Konstelasi Indonesia dalam Konektivitas Internasional

Indonesia terletak pada lokasi strategis dalam rute perdagangan dunia mengingat 90% perdagangan internasional melalui jalur laut dimana 40%-nya melewati wilayah perairan Indonesia.

Fakta ini masih belum teroptimalisasikan dengan baik mengingat pembangunan sektor maritim Nasional masih sangat terbatas. Sedangkan untuk menjadi sebuah negara maritim, Indonesia harus mampu mengoptimalkan wilayah laut sebagai basis pengembangan kekuatan ekonomi, geopolitik, budaya bahari maupun pertahanan keamanan.

Dalam bidang pelayanan transportasi laut Internasional, Indonesia sebenarnya memiliki kesempatan yang besar dengan semakin meningkatnya volume distribusi peti kemas dunia yang di Tahun 2017 telah mencapai angka 752.704.435 unit peti kemas (UNCTAD, 2019).

Rencana Induk Pelabuhan Nasional Tahun 2019 memproyeksikan pertumbuhan

kargo di Indonesia pada Tahun 2030 hingga 293,2 juta Ton untuk General Cargo dan 477 juta Ton untuk Peti Kemas (RIPN, 2019).

Proyeksi tersebut tentunya belum mempertimbangkan skenario perbaikan kinerja kepelabuhanan Indonesia, termasuk Labuh Jangkar yang semakin membaik dan kompetitif.

Pelayaran selama ini transit di Singapura terlebih dahulu sebelum menuju Indonesia. Potensi tersebut adalah peluang yang harus ditangkap karena nilai ekonominya sangat besar sekali.

Upaya Indonesia dalam perbaikan birokrasi dan pelayanan Labuh Jangkar seharusnya dapat mengejar Singapura yang selama ini terkenal akan biaya murah dan juga pengiriman *Ship to Ship* yang cepat.

Peluang Indonesia dalam mengejar kunjungan volume distribusi barang dan jasa masih sangat terbuka



Sumber Foto: Unsplash

Tumpahan minyak dan limbah kapal diatur dalam Permenhub Nomor 58/ 2013 tentang penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan



Pengendalian Dampak Lingkungan Perairan

Salah satu dampak yang paling mudah untuk terlihat sebagai akibat ketidaksiapan pengelolaan jasa kepelabuhanan adalah dampak lingkungan perairan yang semakin tercemar oleh minyak, residu, dan sampah dari kapal yang berlabuh.

Hal ini terus terjadi salah satunya karena operator pelayaran yang belum memenuhi peraturan penanggulangan tumpahan minyak dan limbah kapal, walaupun hal tersebut telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 tentang penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan.

Dalam contoh kasus di Kesyahbandaran Tanjung Priok, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai melaporkan bahwa hanya 20% dari ribuan operator pelayaran yang telah melakukan *assessment* sesuai dengan Permenhub No 58 Tahun 2013 tersebut.

Pemerintah Daerah Provinsi Kepri merupakan salah satu contoh Pemerintah Daerah yang telah menetapkan Peraturan Daerah dalam rangka Penanggulangan Tumpahan Minyak di Laut untuk mendukung pendalian pencemaran akibat transportasi laut.

Pencemaran perairan di areal Labuh Jangkar, terutama dari kapal asing akan sangat mengkhawatirkan mengingat kapal-kapal berbendera Internasional berpotensi membawa limbah B3 yang berbahaya bagi kelestarian ekosistem perairan di Indonesia.

Bahkan sekedar pembuangan air *Ballast* sangat mungkin membawa tidak hanya beban pencemar, namun juga spesies laut invasif yang dapat mengganggu keberadaan biota endemik (IMO, 2019).





Sumber Foto: AFP

Reception Facility merupakan fasilitas reduksi limbah yang juga dapat menjadi sumber pendapatan baru bagi Pemerintah

Upaya pengendalian pencemaran perairan di wilayah pelabuhan diwujudkan salah satunya melalui penyediaan *Reception Facility*.

Reception Facility (RF) merupakan fasilitas reduksi, penyimpanan, pengumpulan, pengangkutan, pemanfaatan, pengolahan dan/atau penimbunan limbah di pelabuhan yang berasal dari kegiatan operasional kapal dan/atau kegiatan penunjang pelabuhan.

Hal ini sesuai amanat

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

Terutama Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, telah mencantumkan bahwa setiap pelabuhan harus memiliki fasilitas penampungan (baik

terapung, ataupun bergerak) yang mampu menerima limbah/sampah pencemar di laut yang berasal dari kapal dan memadai untuk tujuan penampungan dimaksud.

Sebagai salah satu bentuk pelayanan pelabuhan, *Reception Facility* juga dapat menjadi sumber pendapatan baru bagi Pemerintah Daerah yang nilainya cukup besar.

Dalam contoh kasus di perairan Batam, ketiadaan *Reception Facility* menjadi kendala bagi kapal-kapal yang

berlabuh sehingga penanganan limbahnya tidak terkontrol bahkan disinyalir membuang limbahnya di laut sebelum bersandar di pelabuhan.

Kinerja *Reception Facility* akan menjadi terintegrasi dengan sistem pelaporan INAPORT dan keluarnya ijin Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam mengelola limbah kapal bagian dari solusi keberlanjutan lingkungan perairan.

Penguatan Kedaulatan dan Keamanan Negara

Keunggulan absolut geostrategis Indonesia merupakan sebuah karunia yang teramat bernilai, karena keunggulan posisi hubungan lintas pelayaran Internasional ini hanya dimiliki oleh Indonesia.

Namun aspek geostrategis juga membawa pengaruh lain secara negatif, yaitu Indonesia juga menjadi sangat rentan tidak hanya terhadap transportasi barang berbahaya namun juga terhadap potensi pelanggaran hak-hak awak kapal.

Mengantisipasi hal tersebut, Pemerintah telah memberlakukan standar keamanan dan ketertiban di Pelabuhan dan Area Labuh Jangkar sesuai dengan ketentuan ISPS Code.

ISPS (International Ship and Port Security) Code, merupakan sebuah aturan keamanan dan ketertiban yang mengatur 4 aspek, yaitu: Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan pada semua tingkat keamanan (*Security Level*),

Keberadaan sarana dan prasana pengamanan, Ketersediaan sistem komunikasi internal fasilitas pelabuhan dengan koordinator keamanan pelabuhan, dan Kecakapan personil pengamanan yang memiliki pengatuhan dan kemampuan untuk melaksanakan pengamanan sesuai ISPS Code.

Dalam operasionalisasi layanan Labuh Jangkar di lintasan pelayaran Internasional, SOP keamanan dan ketertiban yang andal merupakan keharusan untuk menjamin pelayanan yang baik.

Terutama dalam layanan Labuh Jangkar, masih banyak ditemukan hingga sekarang kapal-kapal asing yang melakukan Labuh Jangkar tanpa izin di perairan Indonesia atau tidak melalui mekanisme perizinan yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah setempat.

Terciptanya keamanan dan keselamatan diperlukan dalam mendukung kelancaran transportasi laut dan menjalinnya konektivitas antar wilayah secara baik

Aktivitas Labuh Jangkar tanpa izin hanya satu dari sekian aktivitas ilegal lain yang dapat terjadi di perairan Internasional Indonesia. Aktivitas lain seperti pembuangan limbah, penyelundupan narkoba, hingga pintu masuk jaringan terorisme, merupakan isu-isu yang

harus menjadi perhatian serius dan diawasi secara ketat.



Sumber Foto: Unsplash

Oleh karena itu sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan, sebagai tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan penyelenggaraan layanan pelayaran.

Konvensi SOLAS (*Safety of Life At Sea*) sebagaimana diratifikasi Pemerintah Indonesia

melalui Keputusan Presiden Nomor 60 tahun 1960 memutuskan untuk memberikan perhatian yang serius pada bidang keamanan dan pelabuhan.

Hal tersebut dituangkan dalam Chapter XI dan secara teknis ditunjukkan dalam bentuk ISPS (*International Ship and Port-facility Security*) Code. ini pada dasarnya merupakan suatu sistem

manajemen komunikasi keamanan yang diterbitkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) pada Tahun 2002. Sebagai anggota IMO, Indonesia, meratifikasi ketentuan tersebut dan memberlakukannya sejak 1 Juli 2004 secara menyeluruh.

Hal ini berarti seluruh pelabuhan umum dan khusus yang terbuka untuk perdagangan

luar negeri wajib menerapkan sistem manajemen pengamanan pelabuhan sesuai dengan ISPS Code agar pelabuhan tersebut tidak dimasukkan dalam kategori *black area* ataupun diisolasi dari perdagangan bebas.



Sumber Foto: Unsplash

Penerapan ISPS Code menjamin keamanan, keselamatan, dan efektifitas pelabuhan

Nilai utama pelabuhan adalah kemampuan pelabuhan tersebut dalam menjamin keteraturan pelayanan



Sumber Foto: Unsplash

3. Tata Kelola di Provinsi Kepulauan Riau

Menata Areal Labuh Jangkar

Pelabuhan adalah daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan.

Pelabuhan memegang peran penting dalam perdagangan internasional, terutama untuk ekspor dan impor barang melalui penyediaan terminal barang dan pelayanan bongkar muat.

Nilai utama layanan suatu pelabuhan adalah kemampuan dari pelabuhan tersebut untuk menjamin keteraturan area pelayanannya, keselamatan dan reduksi gangguan kepadatan pada alurnya.

Hal tersebut mengemuka

sebagai sebuah alasan mengapa para operator pelayaran menempatkan keamanan dan kenyamanan proses masuk-keluar alur pelabuhan dalam memilih lokasi labuh jangkar.

Melalui semangat untuk pelayanan Labuh Jangkar di Provinsi Kepulauan Riau, maka penataan didahului dengan inventarisasi dan identifikasi titik Labuh Jangkar yang sudah ada.

Rapat Koordinasi Lintas Kementerian/ Lembaga, mengetahui bahwa per Juli 2019, terdapat 16 titik Labuh Jangkar hanya di perairan Batam dan sekitarnya saja. Jumlah ini terlampaui banyak dan memerlukan pemusatan titik agar kualitas layanan dapat ditingkatkan.



Penyederhanaan titik Labuh Jangkar tersebut tentunya tidak mudah karena harus melalui koordinasi dan partisipasi aktif Pemerintah Daerah.


Namun keberadaan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman melalui Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim, telah sangat strategis sebagai penengah dan pemandu koordinasi horisontal (Instansi/Lembaga) dan vertikal (Pusat/Daerah).

Posisi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang netral dan fokus kepada manfaat bagi Negara pada Bulan Oktober 2017 telah membentuk Gugus Tugas (*Task Force*) khusus pembenahan tata kelola Labuh Jangkar yang selama ini selalu merupakan isu tarik ulur berbagai pihak dengan kepentingan masing-masing yang berlarut-larut.

Keberhasilan Deputi

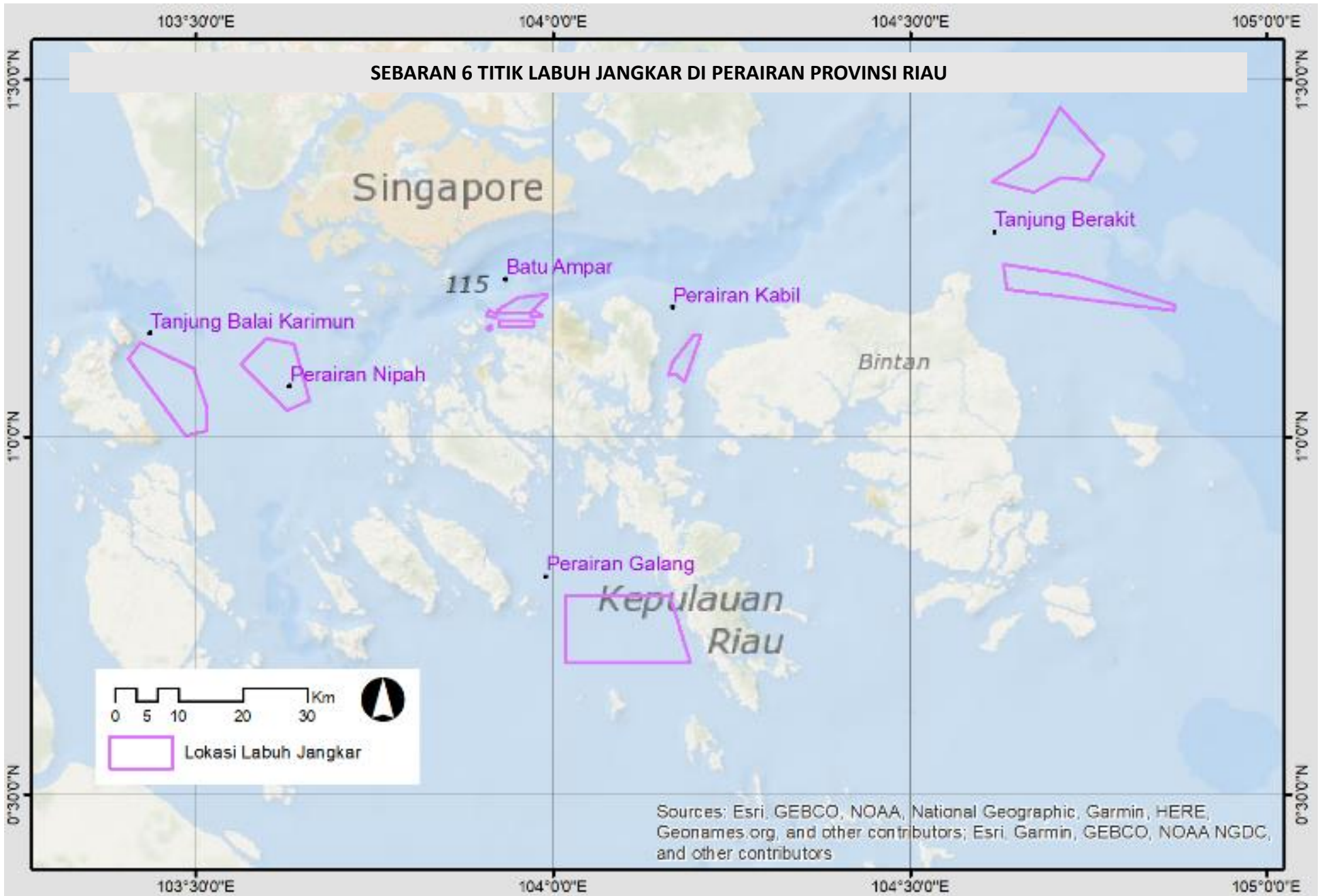
Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim dalam memasuki area persaingan kepentingan adalah dengan memahami lebih dulu regulasi dan kebijakan yang selama ini memayungi tata kelola labuh jangkar, dan menemukan kendala operasional di lapangan melalui rangkaian Rapat Koordinasi selama Maret hingga Mei 2018.

Keberhasilan ini dapat dibuktikan dengan dihapuskannya pelabuhan-pelabuhan tidak resmi yang selama ini hidup akibat ketidakpastian pengelolaan, ditertibkannya pungutan-pungutan tidak resmi yang tidak memberikan sumbangan kepada penerimaan Daerah, meningkatnya kualitas pelayanan dan dukungan keamanan di Selat Malaka secara signifikan, dan diterapkannya berbagai inovasi layanan berbasis daring melalui *Online Single Submission*.



**Koordinasi yang dibangun
Kemenkomarives berhasil
menyatukan keinginan berbagai
pihak dari untuk satu tujuan
bersama, yaitu pembangunan
Daerah untuk semua**

Sumber Foto: Unsplash



Pemangkasan jumlah Labuh Jangkar telah menutup pintu-pintu ilegal sekaligus membuka peluang investasi

Penetapan Titik Labuh Jangkar

Dalam upaya memanfaatkan potensi ekonomi yang ditumbuhkan oleh lalu lintas pelayaran di Selat Malaka, Indonesia telah menetapkan sebagian perairannya untuk areal Labuh Jangkar.

Proses penetapan tersebut menitikberatkan pada koordinasi lintas Kementerian/Lembaga yang ternyata tidak sederhana namun telah secara efektif berhasil menyederhanakan begitu banyaknya titik Labuh Jangkar di perairan Batam dan sekitarnya dari 16 titik kepada sejumlah 7 titik yang ditetapkan sebagai titik Labuh Jangkar terpilih.

Penetapan titik Labuh Jangkar di perairan Batam dan sekitarnya di Provinsi Kepulauan Riau tersebut menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Adapun peran penting Pemerintah Daerah terdapat dalam proses penunjukan operator Pelabuhan dan juga mendukung operasionalisasi kegiatan Labuh Jangkar sesuai dengan amanat Peraturan Menteri Keuangan Nomor 165 Tahun 2020 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis PNBPN Jasa Transportasi Laut yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan di Wilayah Tertentu di Perairan yang Ditetapkan sebagai Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau.

Penentuan titik Labuh Jangkar terpilih dilakukan melalui serangkaian proses, yang pada dasarnya adalah dengan melihat kepada usulan Pemerintah Daerah, kesiapan lokasi, kesiapan layanan yang akan diberikan. Secara jelas, proses penetapannya dapat disimak pada Gambar di halaman berikut.

PROSES PENETAPAN TITIK LABUH JANGKAR



Peraturan terkait:

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Sumber: Kementerian Perhubungan (2020)

Jenis Jasa Transportasi Laut sesuai PP 15 Tahun 2016

Prinsip layanan Labuh Jangkar adalah merupakan fasilitas sandar sementara sebelum kapal memasuki kolam pelabuhan. Dalam waktu tunggu tersebut telah berlaku berbagai jenis layanan yang sifatnya meringkas layanan utama di pelabuhan nantinya.

Sebagai akibat dari masih

lebih mahalnya tarif jasa Labuh Jangkar jika dibandingkan dengan tarif negara tetangga (Tarif di Indonesia Rp. 142 juta, sedangkan di Singapura Rp. 60 juta), maka upaya peninjauan kembali biaya, penyederhanaan dan restrukturisasi beban biaya telah dilakukan dan disetujui dalam Rapat Koordinasi.

Aspek-aspek pembiayaan yang akan direstrukturisasi nilainya adalah biaya Jasa Kepelabuhanan untuk pelayanan kapal dan jasa layanan barang, dan Jasa Kenavigasian yang meliputi kepada Jasa Rambu, Jasa Telekomunikasi Pelayaran, dan Jasa Penggunaan Sarana Prasarana.

Jenis-jenis layanan yang diberikan selama pelaksanaan pelayanan Labuh Jangkar, termuat dalam revisi Peraturan Pemerintah No 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas jenis PNPB yang berlaku pada Kementerian Perhubungan.



Lebih mahalnya tarif jasa pelayanan kepelabuhan Indonesia sangat mengganggu daya saing

Sumber Foto: Unsplash

USULAN PERUBAHAN TARIF JASA UNTUK PENINGKATAN DAYA SAING

JASA KEPELABUHANAN

- A. Pelayanan Kapal
- B. Jasa Layanan Barang
- C. Jasa Layanan Sarana Prasarana
- D. Jasa Kepelabuhanan Lainnya
- E. Penerbitan Izin
- F. Konsesi

JASA KENAVIGASIAN

- A. Jasa Rambu
- B. Jasa Telekomunikasi Pelayaran
- C. Jasa Penggunaan Sarana Prasarana

JASA PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN

- A. Jasa Sertifikasi Pengawakan
- B. Jasa Sertifikasi Dokumen Kapal
- C. Jasa Sertifikasi Dokumen Keselamatan
- D. Pengawasan Barang Berbahaya
- E. Pemeriksaan Kesehatan
- F. Pengujian dan Sertifikasi Kapal & Alat Keselamatan

JASA ANGKUTAN LAUT

- A. Jasa Perizinan Angkutan Laut
- B. Jasa Pengawasan Bongkar Muat

Sumber: Kementerian Perhubungan (2020), (diolah kembali)

Deregulasi Jenis dan Tarif PNBP pada Jasa Transportasi Laut

Deregulasi merupakan langkah penyederhanaan aturan atau kebijakan Pemerintah dengan tujuan tertentu. Dalam hal ini deregulasi terhadap satuan biaya layanan Labuh Jangkar sangat dibutuhkan untuk meningkatkan daya saing layanan Labuh Jangkar Indonesia dibandingkan negara tetangga.

Pendekatan dalam deregulasi tersebut dilakukan dengan skema simplifikasi jenis jasa yang ditawarkan, penyesuaian tarif, dan penambahan Pasal. Namun dengan menimbang tujuan besar yang dicapai, dikerucutkan dua opsi skenario deregulasi Labuh Jangkar di Provinsi Kepulauan Riau.

Opsi 1.

Merupakan usulan untuk menyusun Rencana Peraturan Pemerintah yang baru mengenai keringanan nilai PNBP yang akan menjadi aturan pelaksana dari UU No 9 Tahun 2018. Sebagai sebuah aturan baru setingkat Peraturan Pemerintah, proses ini jelas akan memakan waktu.

Opsi 2

Merupakan usulan yang lebih moderat dan lebih cepat untuk dapat terwujud, mengingat hanya perubahan ini hanya melalui pencantuman beberapa Pasal baru yang menimbang adanya kondisi tertentu sehingga operator pelayaran dapat diberikan pengurangan Tarif.

Deregulasi Tarif mendorong daya saing Indonesia dibanding negara tetangga.



Sumber Foto: Unsplash

2 OPSI ALTERNATIF DEREGULLASI TARIF PNBP PADA JASA TRANSPORTASI LAUT



OPSI 1

Penyusunan RPP tentang Keringanan PNBP sebagai aturan pelaksana UU No.9 Tahun 2018 tentang PNBP. Leading Sektor: Kementerian Keuangan

OPSI 2

Revisi PP 15/2016, melalui pencantuman kegiatan tertentu dan kondisi tertentu yang memberikan penundaan dan atau pengurangan Tarif untuk meningkatkan daya saing.

Pengaturan Pendapatan Daerah dari Jasa Labuh Jangkar

Dengan didasarkan kepada dua Opsi yang ditawarkan, pada dasarnya tujuan akhirnya adalah sama, yaitu restrukturisasi nilai tarif yang berlaku saat ini, menjadi lebih berdaya saing. Untuk mempermudah dalam memperhatikan perbedaan yang ditawarkan melalui proses restrukturisasi beban biaya, dalam tabel berikut disampaikan sandingan antara biaya eksisting dengan biaya deregulasi.

Jenis Tarif	Landasan	Besaran Tarif	Tarif Eksisting	Total
1 Jasa Labuh	PP 15/2016	Rp. 1.452	Per GT Per Kunj	Rp. 116.160.000
2 Jasa Barang (Alih Muat)	PP 15/2016	Rp. 1.400	Per Ton Per M3	Rp. 98.000.000
3 Jasa Rambu	PP 15/2016	USD 0,034	Per GT Per 30 Hari	Rp. 35.961.800
4 Jasa VTS	PP 15/2016	USD 30	Diatas 10.000 GT	Rp. 453.300
5 PUP Barang Berbahaya	PP 15/2016	Rp. 30	Per Ton	Rp. 2.100.000
6 Pemanduan	SK Direksi Pelindo	USD. 8.500	Jarak s/d 75 Nm	Rp. 128.435.000
7 Cargo Transhipment Service	Tarif Operator	USD 0,02	Per Ton	Rp. 21.154.000
8 Anchorage License & Management	Tarif Operator	USD 1.200		Rp. 18.132.000
9 Oil Spill Response Standby	Tarif Operator	USD 1.000		Rp. 15.110.000
10 Security Management Fee	Tarif Operator	USD 400		Rp. 6.044.000
				Rp. 441.550.100

Asumsi Simulasi Perhitungan Tarif

Kapal	80,000 GT
LoA	225 M
Muatan	70.000 Ton Crude Oil
Lama Berkegiatan	24 Jam
1 USD = Rp. 15.110	

Jenis tarif yang direstrukturisasi pembiayaannya meliputi kepada 10 Jenis Tarif, yaitu Jasa Labuh, Jasa Barang, Jasa Rambu, Jasa VTS, PUP Barang Berbahaya, Pemanduan, *Cargo Transhipment Service*, *Anchorage License and Management*, *Oil Spill Response Standby*, dan *Security Management Fee*.

Restrukturisasi akan menurunkan biaya sebesar 44%, yaitu dari 441 Juta menjadi 196 Juta. Penurunan biaya ini memang menurunkan pemasukan per kegiatan, namun dengan meningkatnya daya saing, maka akan terdapat peningkatan pemasukan secara keseluruhan sebagai akibat lebih banyak Operator Pelayaran yang terlayani.

Jenis Tarif	Besaran Tarif	Unit	Tarif Hasil Deregulasi	Keterangan
1 Jasa Labuh	Rp. 700	Per GT Per Kunj	Rp. 56.000.000	Revisi PP 15/2016 dipangkas 55%
2 Jasa Barang (Alih Muat)	Rp. 500	Per Ton Per M3	Rp. 35.000.000	Revisi PP 15/2016 dipangkas 65%
3 Jasa Rambu	USD 0,017	Per GT Per 30 Hari	Rp. 20.549.600	Dipangkas minimal 50%
4 Jasa VTS	USD 30	Diatas 10.000 GT	Rp. 453.300	
5 PUP Barang Berbahaya	Rp. 30	Per Ton	Rp. 2.100.000	
6 Pemanduan	USD 2.500		Rp. 37.775.000	Deregulasi tarif BUP
7 Cargo Transhipment Service	USD 0,017	Per Ton	Rp. 10.577.000	Diusulkan dipangkas 50%
8 Anchorage License & Management	USD 1.200		Rp. 18.132.000	
9 Oil Spill Response Standby	USD 1.000		Rp. 15.110.000	
10 Security Management Fee	USD 0,017		Rp. 0	Diusulkan dihapus
				Rp. 195.696.900

Dengan asumsi perhitungan yang sama

Total Cost untuk kegiatan STS di Tanjung Pelepas adalah Rp. 200.765.240

Jenis Tarif	Besaran Tarif	Unit	Keterangan	
1 Consolidated Marine Charges	RM. 18.400	6 Jam pertama	Rp. 64.289.600	
Additional Marine Charges	RM.920	Per Jam	Rp. 57.860.640	
2 Laid Up Dues	RM. 14.000	Diatas 15.000 GT	Rp. 48.916.000	
Additional Dues	RM 6	Tambahan per GT	Rp. 13.626.600	
3 General Services Charges	RM 4.600		Rp. 16.072.400	
				Rp. 200.765.240

Sumber: Kementerian Perhubungan (2020), (diolah kembali)

Dengan membandingkan Tarif Hasil Deregulasi dengan Tarif yang berlaku di Tanjung Pelepas Malaysia, maka dapat dilihat bahwa secara Total, nilai Tarif Hasil Deregulasi di Indonesia lebih murah sekitar Rp. 5.068.340. Nilai ini memang terbilang kecil untuk pelayanan jasa kepelabuhanan, namun jika dibandingkan dengan tarif yang berlaku pada saat ini, maka penurunan ini sudah sangat signifikan dan berpengaruh kepada daya saing tarif Jasa Labuh Jangkar di Indonesia secara keseluruhan.

Pungutan Retribusi pada layanan Labuh Jangkar di Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau

Pengelolaan labuh jangkar harus memberikan manfaat berupa bagi hasil bagi pendapatan Daerah. Hal tersebut tertuang dalam Pempprov Kepri 550/2021 tentang Rencana Pelaksanaan Pungutan Retribusi

Dalam hal ini Provinsi Kepulauan Riau memiliki kewenangan di wilayah perairan 12 Mil Laut Provinsi sebagai perwujudan Pasal 18A UUD 1945.

Dengan demikian Penerimaan Negara Bukan Pajak

(PNBP) Kementerian Perhubungan yang berlaku di wilayah tertentu di perairan yang ditetapkan sebagai pelabuhan di wilayah Provinsi Kepulauan Riau telah direvisi dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Keuangan Nomor 165/PMK.02/2020,.

PMK tersebut mengurangi nilai pungutan PNBP Kemenhub rata-rata 50% dari pungutan sebelumnya, dengan maksud mendapatkan harga yang kompetitif serta memberikan

ruang bagi penerimaan daerah.

Hal tersebut kemudian telah ditindaklanjuti oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau melalui penerbitan Peraturan Gubernur Kepulauan Riau Nomor 64 Tahun 2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan yang berlaku di wilayah tertentu di perairan yang ditetapkan sebagai pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau.

Peraturan tersebut mengatur besaran pungutan

Pemerintah Daerah untuk jasa labuh/parkir kapal di wilayah perairan 12 mil laut dari garis pantai yang ditetapkan sebagai area labuh jangkar, sehingga menjadi kontribusi bagi pendapatan daerah Provinsi Kepulauan Riau untuk pembiayaan pembangunan dan pelayanan pemerintahan yang menjadi tanggung jawab Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau.



Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

Penetapan Jasa Labuh Jangkar Area Kabil Selat Riau

Dengan didasarkan kepada Surat Nomor BPU PCK/001/Tariff/02.2021 tentang Penetapan Bersama, maka ditetapkan Tarif Area Labuh Jangkar Kabil Selat Riau antara BUP Kepri dan PT. Citra Agramasinti Nusantara adalah sebagai berikut.

JENIS LAYANAN		UNIT	TARIF BENDERA ASING	TARIF BENDERA INDONESIA
A Jasa Kepelabuhanan - Tarif Pemerintah				
1	Anchorage	per GT/call	IDR 2800,00	IDR 348,00
2	Kenavigasian	per GT per 30 days	USD 0,017	IDR 250,00
3	VTS	per call	USD 75	IDR 525.000,00
4	Cargo Transfer for Fee Export/Import	Per Rev Ton	IDR 500,00	IDR 500,00
B Pemanduan				
1	Piotage	In & Out	2 x (GRT x IDR 486 + IDR 1.399.200)	2 x (GRT x IDR 486 + IDR 1.399.200)
2	Mooring Master	Per Ship/ Activity	USD 2.000,00	IDR. 15.000.000,00
3	Assist Tug (Jasa Tunda)	per Tug/hour	USD 5.350,00	IDR. 50.000.000,00
C Vessel Arrangement				
1	Vessel Arrival Arrangement	Per Movement	USD 350,00	IDR 2.500.000,00
2	Management Fee	Per 30 Days	USD 21.000,00	IDR 20-50.000.000,00
3	Vessel Departure	Per Movement	USD 350,00	IDR 2.500.000,00
4	Watchman	per Month	USD 5.000,00	IDR 50.000.000,00
D Permits for Activity in Anchorage Area				
1	Ship to Ship	Per Activity	USD 100,00	IDR 1.000.000,00
2	Ship to Sea Transfer	Per Activity	USD 100,00	IDR 1.000.000,00
3	Sea Trial	Per Activity	USD 200,00	IDR 2.000.000,00
4	bunkering	Per Activity	USD 150,00	IDR 1.500.000,00
5	Hotwork	Per Activity	USD 100,00	IDR 1.000.000,00
6	Underwater Inspection	Per Activity	USD 200,00	IDR 2.000.000,00
7	Diving	Per Activity	USD 200,00	IDR 2.000.000,00
8	Tank Cleaning	Per Activity	USD 250,00	IDR 2.500.000,00
E Other Services				
1	Fresh Water (Ship to Ship)	Per Ton	USD 20,00	IDR 160.000,00
2	Disposal Charges - Domestic Waste	Per cbm	USD 100,00	IDR 1.000.000,00
3	Speed Boat (for 8 Passenger)	Per Trip	USD 200,00	IDR 2.000.000,00
4	Cargo Boat Cap 8 Ton	Per Trip	USD 350,00	IDR 3.500.000,00

Peningkatan Layanan melalui SIMLALA

Salah satu upaya nyata yang telah dikembangkan Pemerintah dalam rangka mendukung ekosistem logistik Nasional adalah melalui layanan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA). Aplikasi terbaru ini mampu memberikan layanan Peretujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), Peretujuan Pengoperasian Kapal Nasional (PPKN),

Deviasi Pengoperasian Kapal Nasional ke Luar Negeri, Certificate of Representative (COR) dan Status Liner.

SIMLALA melayani secara daring sejak 2018 dan mampu mengevaluasi kinerja pelayanan dan juga termasuk mengembangkan opsi-opsi meningkatkannya, misalnya dengan pendelegasian penerbitan PKKA di area Labuh Jangkar.

Berdasarkan data SIMLALA, pelayanan PKKA pada tahun 2018 sebanyak 38.562, pada tahun 2019 mengalami kenaikan 0,9% menjadi sebanyak 38.900, dan menurun 24% pada tahun 2020 menjadi 29.600. Sementara PPKN pada tahun 2018 sebanyak 5.339, turun sedikit di tahun 2019 menjadi 5.338, dan turun lagi 17% pada tahun 2020 menjadi 4.405.

pengoperasian Kapal nasional ke luar negeri, pada tahun 2018 sebanyak 2.215, pada tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 9,5% menjadi 2.215 dan menurun 23% pada tahun 2020 menjadi 1.710. Pelayanan *Certificate of Representative* stabil sejak tahun 2018 hingga 2020, yaitu sebanyak 1 permohonan per tahun.

Pelayanan deviasi



Layanan berbasis daring mereduksi waktu layanan dan meningkatkan akurasi pendataan

Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

Labuh Jangkar Perairan Kabil, Kepulauan Riau

Berdasarkan hasil seleksi areal Labuh Jangkar yang didasarkan kepada sejumlah kriteria kesiapan pelayanan Labuh Jangkar, maka hasil Rapat Koordinasi Lintas Kementerian/ Lembaga dengan Pemerintah Daerah menetapkan 2 lokasi areal Labuh Jangkar, yaitu Labuh Jangkar Perairan Kabil dan Labuh Jangkar Tanjung Berakit, Provinsi Kepulauan Riau.

Penetapan ini didasarkan kepada Keputusan Menteri Perhubungan No 216 Tahun 2020 tentang Penetapan Lokasi Wilayah Tertentu di Perairan di Luar DLKr & DLKp Yang Berfungsi Untuk Kegiatan Berlabuh Jangkar di Perairan Kabil Selat Riau, Prov. Kepulauan Riau.

Penetapan perairan Kabil menjadi kunci karena perairan Kabil memang merupakan salah satu areal pelayaran tersibuk di Indonesia, yang

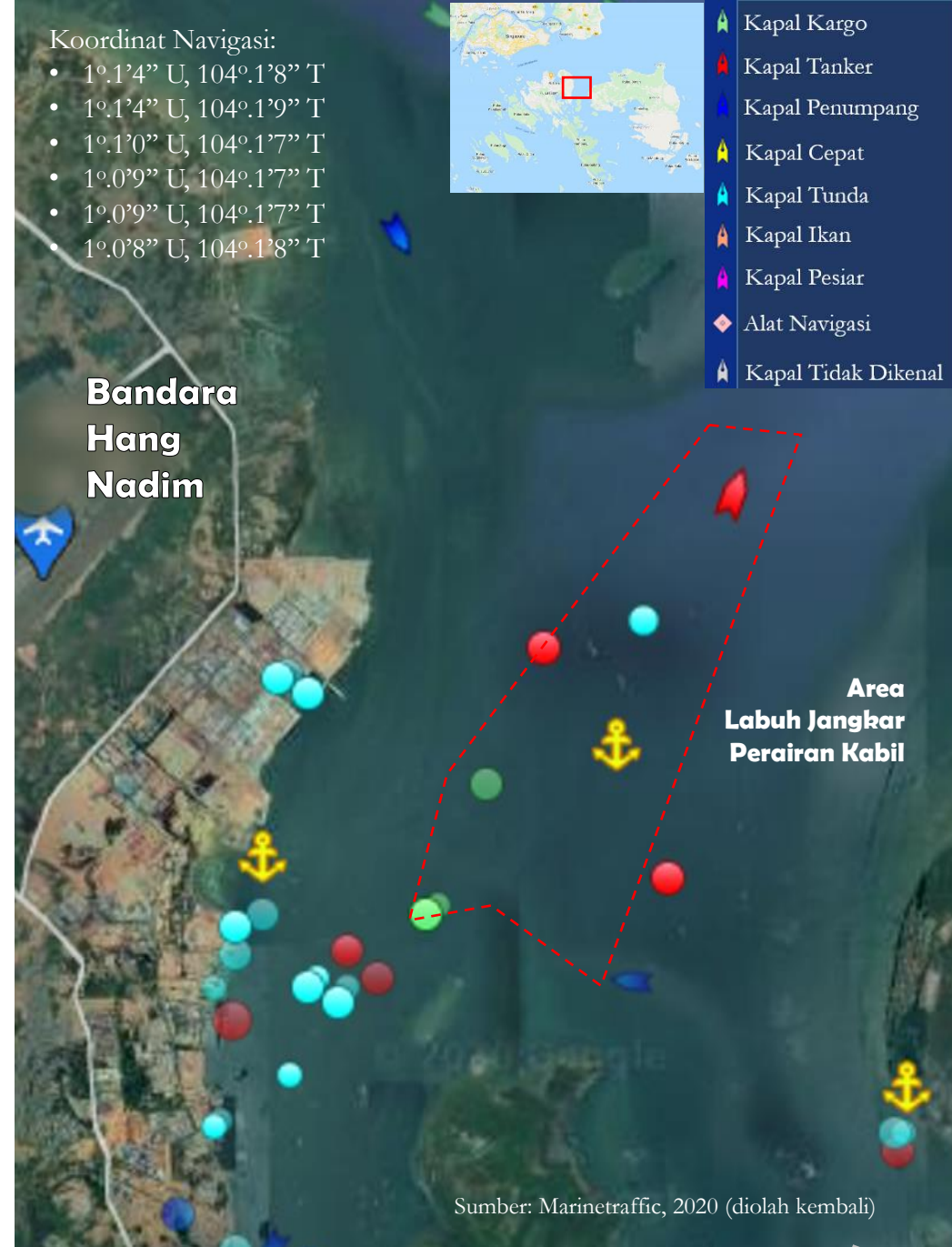
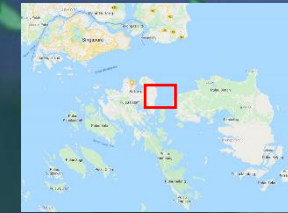
Provinsi

pada saat ini telah ditunjang oleh keberadaan Pelabuhan Kabil dengan realisasi kunjungan kapal barang berbendera Indonesia mencapai 4.447 kapal setiap tahun, dan 1.945 kunjungan kapal asing. Untuk kapal penumpang, kunjungan per tahun mencapai 19.039 kapal.

Penetapan tersebut telah sesuai dengan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (RZWP3K) dan Berita Acara Peninjauan Lokasi dan Verifikasi Lapangan serta Rapat Teknis Wilayah Labuh Jangkar di Perairan Kabil Selat Riau dan Tanjung Berakit serta telah sesuai dengan rekomendasi dari Sekretaris Daerah Provinsi Kepulauan Riau.

Koordinat Navigasi:

- 1°.1'4" U, 104°1'8" T
- 1°1'4" U, 104°1'9" T
- 1°1'0" U, 104°1'7" T
- 1°0'9" U, 104°1'7" T
- 1°0'9" U, 104°1'7" T
- 1°0'8" U, 104°1'8" T



Sumber: Marinetraffic, 2020 (diolah kembali)

Labuh Jangkar Tanjung Berakit, Provinsi Kepulauan Riau

Usulan kedua yang ditetapkan sebagai areal Labuh Jangkar di perairan Provinsi Kepulauan Riau adalah Tanjung Berakit, di Kecamatan Teluksebong, Kabupaten Bintan, yang diusulkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 30 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Wilayah Tertentu di Perairan di Luar DLKr & DLKp Yang Berfungsi Untuk Kegiatan Berlabuh Jangkar di Perairan Tanjung Berakit, Prov. Kepulauan Riau.

Pelabuhan Tanjung Berakit sebenarnya telah dibangun sejak Tahun 2010, namun belum beroperasi hingga saat ini.

Kondisi tersebut disebabkan salah satunya oleh ketiadaan investor sebagai Operator Pengelola, walaupun telah tersedia sarana prasarana yang sangat mendukung, seperti gedung dan fasilitas penunjang. Penyebab lain juga

ditenggarai oleh dangkalnya kedalaman kolam pelabuhan di Pelabuhan Tanjung Berakit karena pengaruh sedimen dari Musim Angin Utara.

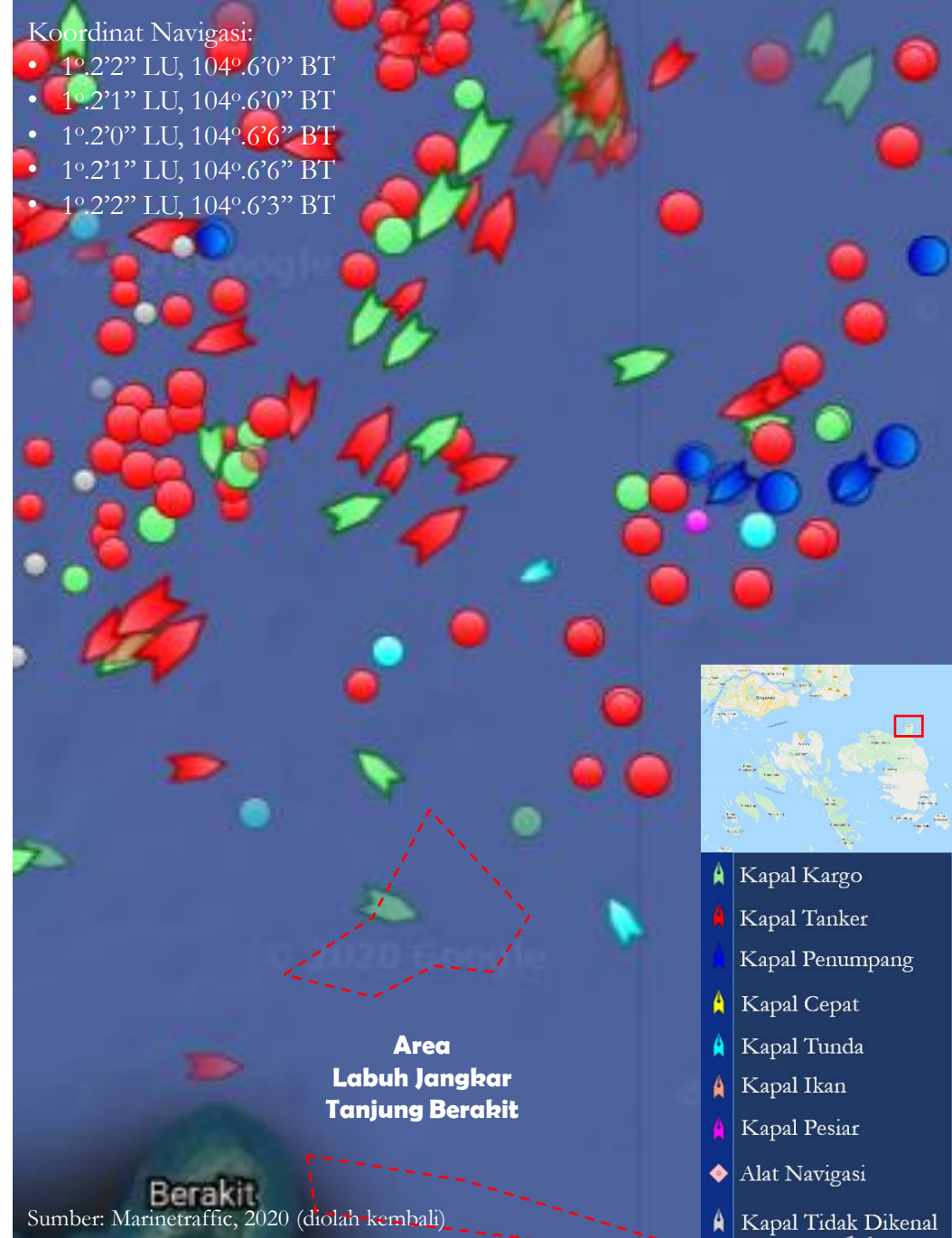
Dengan telah ditetapkannya Tanjung Berakit sebagai salah satu dari dua area Labuh Jangkar resmi, maka diperkirakan bahwa operasionalisasi Pelabuhan Tanjung Berakit akan segera terwujud waktu dekat.

Hal ini menjadi teramat penting karena Pelabuhan Tanjung Berakit merupakan satu-satunya fasilitas Labuh Jangkar yang menghadap ke arah Selat Malaka dengan potensi perlintasan Kapal Internasional berupa Tanker, Kargo, Penumpang yang sangat besar.

Sehingga Labuh Jangkar Pelabuhan Kabil akan menjadi satu-satunya layanan kepelabuhanan Internasional resmi yang tersedia menuju Laut Cina Selatan.

Koordinat Navigasi:

- 1°.2'2" LU, 104°.6'0" BT
- 1°.2'1" LU, 104°.6'0" BT
- 1°.2'0" LU, 104°.6'6" BT
- 1°.2'1" LU, 104°.6'6" BT
- 1°.2'2" LU, 104°.6'3" BT



KESIAPAN OPERASIONAL WILAYAH LABUH JANGKAR



Pengusahaan Wilayah Tertentu di perairan yang berfungsi sebagai Pelabuhan

Global Competitiveness Report Tahun 2015-2016 melaporkan bahwa peringkat daya saing Indonesia berada pada peringkat ke-37 sedangkan kualitas pelabuhan Indonesia berada pada peringkat ke-82. Peringkat tersebut sangat jauh dari peringkat Singapura yang berada pada peringkat ke-2.

Oleh karena itu dalam

upaya untuk mengejar ketertinggalan Indonesia, penentuan Operator Pengelola Pelabuhan yang terbaik menjadi demikian penting. Karena secara tidak langsung akan berpengaruh kepada kehandalan pelayanan, promosi investasi, dan imej Indonesia.

Tingkat kehandalan layanan pelabuhan sangat ditentukan

oleh kinerja operator pengelola pelabuhan pada lokasi Labuh Jangkar yang telah ditetapkan. Pengaturan terkait hal ini diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Secara sederhana pengaturan perusahaan Pelabuhan diatur sebagaimana

termuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 Pasal 101 s/d Pasal 107 yang alur pikirnya dapat disimak sebagai di halaman berikut.

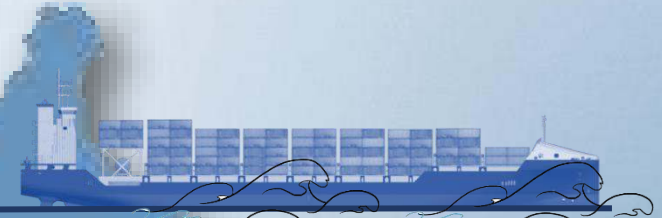


Operator Pengelola Pelabuhan adalah Citra Indonesia itu sendiri.

Sumber Foto: Unsplash



ATURAN PENGUSAHAAN WILAYAH TERTENTU YANG BERFUNGSI SEBAGAI PELABUHAN



Didalam DLKr/DLKp

Diluar DLKr/DLKp

Penetapan Lokasi



Penetapan Lokasi dalam Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dan DLKr/DLKp



Penetapan Lokasi dari Menteri Perhubungan



PemProv/Walikota mengajukan Permohonan kepada penyelenggara Pelabuhan



Pengusahaan



Pemanfaatan dalam DLKr/DLKp diusahakan oleh Badan Usaha berdasarkan Konsesi



Pengusahaan dapat dilakukan berdasarkan Mekanisme Lelang



Konsesi pengusahaan wilayah tertentu akan dievaluasi secara berkala setiap 2 Tahun



Sumber: Kementerian Perhubungan (2020), (diolah kembali)

Pengusahaan Wilayah Labuh berdasarkan Mekanisme Kerjasama Pemanfaatan

Mekanisme pengelolaan Pelabuhan pada dasarnya merupakan kewenangan dari Pemerintah Daerah, dengan persetujuan dari Menteri Perhubungan.

Dalam hal ini Pemerintah Daerah dapat mengajukan skema Kerjasama Pemanfaatan (KSP) dalam rangka melakukan pengelolaan pelabuhan sebagai sebuah aset Daerah.

Pengajuan KSP oleh Pemerintah Daerah melalui calon Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Kementerian Perhubungan menjadi penting untuk direncanakan secara hati-hati, karena Pelabuhan merupakan investasi yang bernilai sangat tinggi pada satu waktu tertentu.

Hal ini dikarenakan Pelabuhan merupakan sebuah investasi yang nilainya tergantung kepada potensi dan peluang pengembangan. Sehingga nilai investasi tersebut dapat berubah-ubah

tergantung sudut pandang penilaian pihak-pihak tertentu.

Perbedaan sudut pandang tersebut kemudian seringkali menjadi ganjalan dalam terjalannya kesepakatan kerjasama pengelolaan pelabuhan.

Pemerintah Pusat dalam hal ini sebagai pihak yang membangun, akan selalu menilai berdasarkan nilai potensi yang dapat diterima oleh Pelabuhan tersebut, sementara investor ingin berinvestasi dengan biaya serendah mungkin. Sehingga penilaian keduanya terhadap titik temu KSP seringkali menjadi sulit terealisasi.

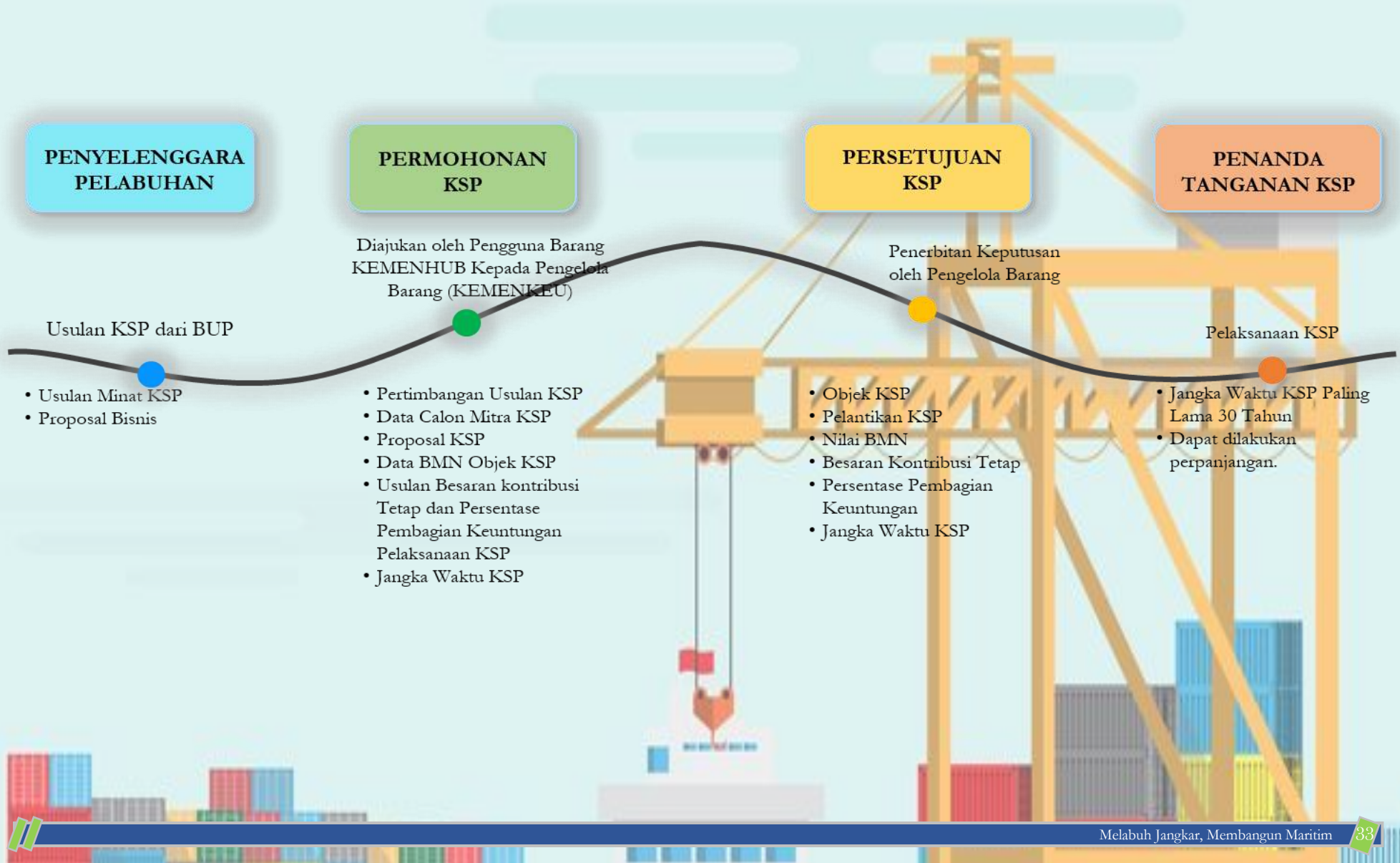
Dengan demikian, keberhasilan suatu kesepakatan KSP menjadi harus ditentukan dari sudut pandang pembangunan daerah, kesejahteraan masyarakat dan perbaikan iklim investasi bagi seluruh pihak.

Skema Kerjasama Pemanfaatan membuka peluang pembiayaan yang selama ini selalu menjadi kendala



Sumber Foto: Unsplash

MEKANISME KERJASAMA PEMANFAATAN



Mekanisme Lelang untuk Hak Pengusahaan Wilayah Tertentu di Perairan

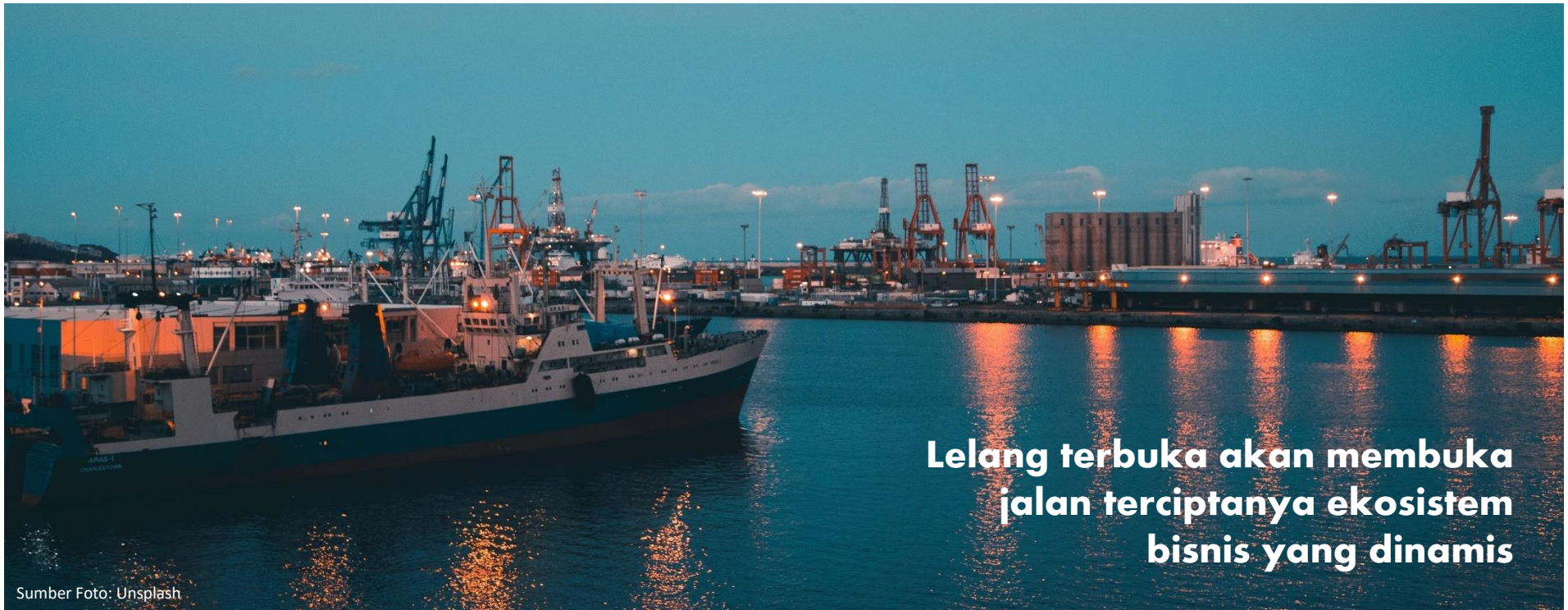
Adanya peluang, tantangan dan permasalahan dalam *trend* perkembangan pengelolaan pelabuhan, menjadikan Otoritas Pelabuhan yang terpilih dituntut untuk terus meningkatkan kinerja dan fungsinya dalam memberikan pelayanan yang sesuai dengan harapan para

stakeholders, pelaku bisnis di pelabuhan pengguna jasa dan masyarakat.

Otoritas Pelabuhan pengelola layanan Labuh Jangkar akan ditentukan oleh Pemerintah Daerah melalui pembentukan Badan Usaha Milik Daerah.

Namun seyogyanya Pemerintah Daerah belum memiliki kapasitas pembiayaan yang mencukupi untuk melakukan operasionalisasi Labuh Jangkar, maka penunjukan Operator Pengelola Layanan Labuh Jangkar akan dapat diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP)

berdasarkan jalur Konsesi, yang penentuannya ditentukan melalui Mekanisme Lelang. Untuk lebih jelas terkait mekanisme lelang dalam menentukan Operator Pelabuhan, dapat disimak Bagan Alur pada halaman berikut ini.



Lelang terbuka akan membuka jalan terciptanya ekosistem bisnis yang dinamis

Sumber Foto: Unsplash



ALUR PROSES LELANG PENENTUAN BUP



Sumber Foto: Unsplash

Alternatif Pengusahaan melalui Mekanisme Penugasan

Dalam upaya memastikan tata kelola operasional Labuh Jangkar berjalan dengan baik, maka seandainya dalam proses suatu lelang tidak terdapat pemenang dikarenakan satu dan lain hal, maka Pemerintah dapat melakukan pengusahaan melalui mekanisme penugasan.

Alternatif pengelolaan KSP BMN/BMD ini dilakukan guna mengurangi beban APBN dalam

membiayai operasional dan pemeliharaan pelabuhan. Melalui 2 alternatif ini Pemerintah tidak lagi harus mengeluarkan biaya-biaya operasional, pemeliharaan, perbaikan infrastruktur namun dapat menerima PNPB tetap melalui kontribusi dan *profit sharing*.

Kedua bentuk alternatif penugasan tersebut merupakan upaya Pemerintah untuk

mempercepat pembangunan, penyiapan, dan operasionalisasi layanan Labuh Jangkar di daerah.

Skema penugasan akan tetap menguntungkan semua pihak karena menggunakan skema bagi hasil antara Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang nantinya ditugaskan.

Dengan berbagai skema

yang ada tersebut, diharapkan tidak lagi ada kendala untuk menetapkan pihak Pengelola Pelabuhan dan dapat segera mengembangkan layanan Labuh Jangkar yang berdaya saing sehingga pembangunan daerah melalui penciptaan ekonomi maritim dapat diakselerasi.



Sumber Foto: Sistem Darurat Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

Skema penugasan dapat menjadi alternatif pemberdayaan BMN/BMD



2 OPSI ALTERNATIF PENUGASAN PENYELENGGARA PELABUHAN

ALTERNATIF 1

Pengusahaan Wilayah Tertentu di perairan dilaksanakan oleh BUP berdasarkan Konsesi dengan Penyelenggara Pelabuhan melalui penugasan

Penugasan kepada BUMN
Sesuai Peraturan Pemerintah No 45 Tahun 2005

Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan Fungsi Pemanfaatan Umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha BUMN.

Rencana penugasan khusus ditetapkan bersama antara BUMN yang bersangkutan, Menteri BUMN, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis.

Penugasan kepada BUMD
Sesuai Peraturan Pemerintah No 54 Tahun 2017

Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan/atau Pemerintah Kabupaten/Kota dapat memberikan penugasan kepada BUMD untuk mendukung perekonomian daerah dan menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum tertentu dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan BUMD.

Penugasan dari Pemerintah Pusat (Presiden) dilakukan setelah berkoordinasi dengan Menteri (Mendagri dan Menkeu).

Setiap penugasan ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah.

ALTERNATIF 2

Penugasan kepada BUMN atau BUMD melalui Skema Kerjasama Pemanfaatan (KSP)

4. Tindak Lanjut

Labuh Jangkar merupakan bentuk pemanfaatan potensi jasa lingkungan dan kelautan dalam bentuk layanan kepelabuhanan. Selama ini potensi layanan Labuh Jangkar belum terkelola secara optimal, sehingga menciptakan begitu banyak pelabuhan gelap yang memberikan kesan negatif akan layanan pelayaran Indonesia.

Kementerian Koordinator Bidang Kematiriman dan Investasi secara serius fokus kepada isu tersebut dan mengambil tindakan tegas dalam memimpin koordinasi bersama antar seluruh pemangku kepentingan untuk sebuah tujuan bersama.

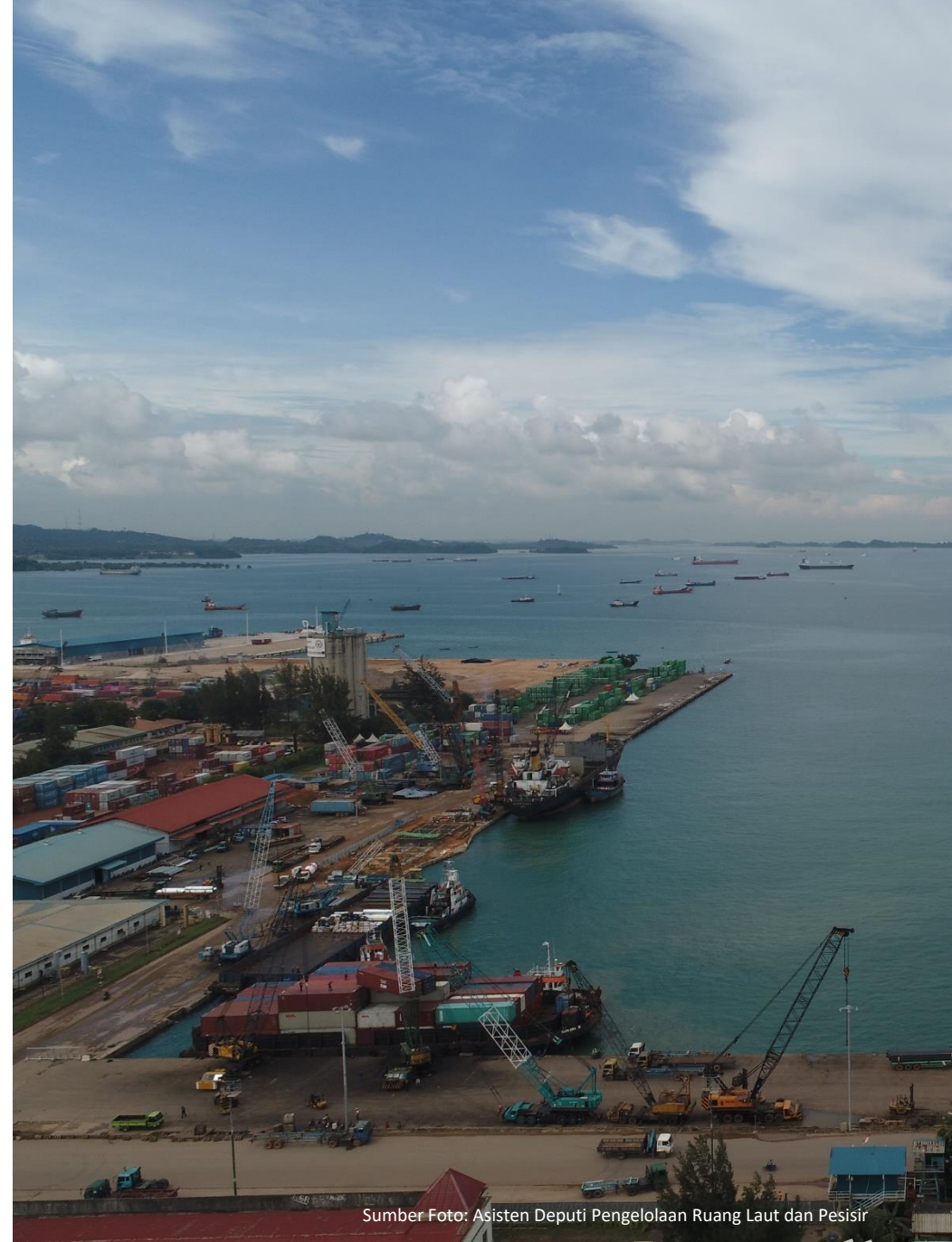
Dalam kurun waktu 4 Tahun, pada akhirnya upaya tata kelola Labuh Jangkar menemui titik terang, dimulai dari restrukturisasi struktur biaya layanan yang menjadi lebih berdaya saing.

Namun jalan panjang menuju perbaikan pelayanan yang akan

dibuktikan dengan hadirnya kapal-kapal Internasional di Indonesia, dan juga meningkatnya Peringkat Daya Saing masih menjadi tugas-tugas didepan.

Sehingga koordinasi antar Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah masih akan bekerja keras dalam menyiapkan:

- *Standar Operasional Prosedur* (SOP) untuk mendukung operasional dan tata cara Kepelabuhanan,
- Tata Regulasi terkait Area, Pembiayaan, dan Kewenangan Administrasi antara Pemerintah Pusat dan Daerah, dan
- SOP dalam tata cara pemeriksaan kapal di area labuh jangkar,
- Revisi Peraturan Menteri tentang PNBP di Kemenhub melalui PMK,
- Memperkuat penegakan hukum dan mendorong pemberian Insentif bagi Aparat Penegakan Hukum di Laut



Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

5. Penutup

Sejatinya Indonesia memiliki potensi pembangunan sektor kemaritiman yang sangat lengkap untuk menjadi bangsa yang maju, sejahtera, dan berdaulat.

Tidak hanya dukungan kekayaan alam pesisir dan laut yang melimpah, namun keunggulan Indonesia secara geostrategis dan geoekonomi juga mendekatkan Indonesia kepada jalur utama pelayaran Internasional dimana begitu banyak bangsa meletakkan investasinya.

Labuh Jangkar merupakan sebuah fasilitas kecil namun berdampak besar. Labuh Jangkar merupakan tempat rehat sementara bagi para operator pelayaran berbobot belasan ribu GT, dengan komoditas triliunan USD.

Menata kelola Labuh Jangkar dengan cermat dan

baik, akan meningkatkan daya saingnya secara signifikan. Menata kelola Labuh Jangkar akan memperbaiki citra Indonesia dalam kesiapan infrastruktur dan pelayanan SDM yang berkualitas.

Menata kelola Labuh Jangkar akan menjadi pintu masuk bagi para investor untuk lebih mengenal Indonesia, dan kesungguhannya dalam memberikan pelayanan. Indonesia sungguh dikaruniai peluang luar biasa, dan semoga upaya koordinasi yang tak kenal lelah dari seluruh pemangku kepentingan, akan mampu menghadirkan tata kelola Labuh Jangkar yang berdaya saing.



Sumber Foto: Asisten Deputi Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir

Daftar Pustaka

- Angkasawan, H (2020), Penetapan 3 Alur Pelayaran di Kepulauan Riau
- Biro Riset LM-FEUI (2011). Trend Perkembangan Pengelolaan Pelabuhan Dunia dan Implikasinya Bagi BUMN Pelabuhan di Indonesia.
- Fandeli, C (2018) Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Pelabuhan
- Fakhrurrozi (2017), Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal untuk Perwira Pelayaran
- International Maritime Organization (2019), Global Ballast Water Management Programme.
- Idris, I., Ginting, S.P., & Budiman (2007), Membangun Raksasa Ekonomi
- Kementerian Perhubungan (2020), Progres Penetapan Wilayah Perairan yang berfungsi sebagai Pelabuhan di Perairan Kabil dan Tanjung Berakit
- Malisan, J (2013), Analisis Implementasi Sistem Pengamanan Kapal dan Pelabuhan yang terbuka untuk Perdagangan Luar Negeri. Badan Litbang Perhubungan
- Pana, O.B, Idqan F, & Ario D(2017) Perancangan Sistem Pengukuran Kinerja Otoritas Pelabuhan
- Pauli, G (2010), The Blue Economy
- Pangow, Y. H (2017), Kajian Reception Facility di Pelabuhan Tanjung Priok, GEOPLANART Vol 1, No 1, Mei 2017, Program Studi Teknik Lingkungan, Universitas Winaya Mukti.
- Pramono, D (2004). Sistem Transportasi Laut dan Kinerja yang Diharapkan di Masa Depan. Jakarta.
- Rangkuti, F (2003), Business Plan
- Ratnawati, Evi (2020), Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau targetkan potensi pendapatan Labuh Jangkar Rp. 1,5 triliun
- Sasono, H. B (2012), Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor
- Triatmodjo,B. (2009), Perencanaan Pelabuhan
- Wanda, C. P (2014). Penataan Kapal Berlabuh di Perairan Pelabuhan Tanjung Perak

**MELABUH JANGKAR
MEMBANGUN MARITIM**



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

Gedung Kemenko Maritim Jl. MH. Thamrin No.8 Jakarta 10340

Telp. +62 21 2395 1100

Fax. +62 21 3912959

www.maritim.go.id