

BAB I

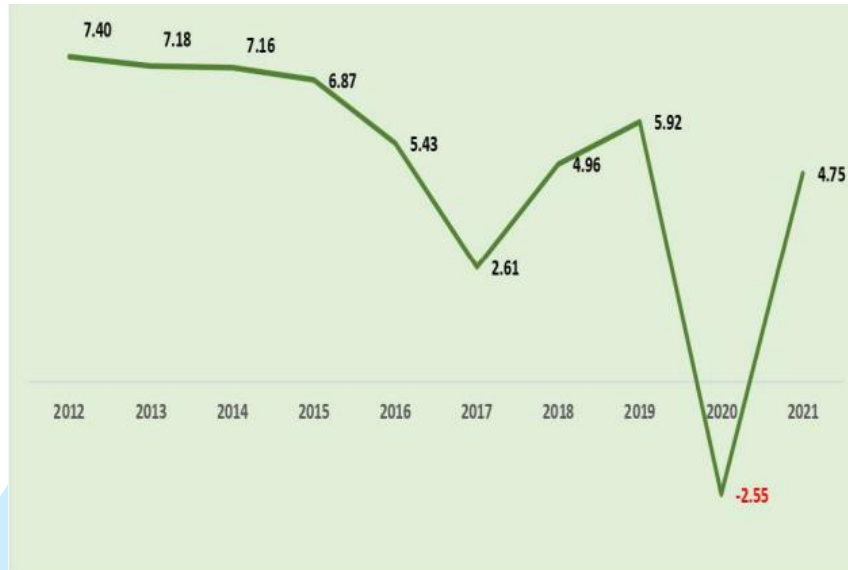
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Status Kota Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Pelabuhan Bebas (KPBPB) dan didukung dengan kawasan perdagangan yang bertujuan untuk menjadi pelabuhan perdagangan yang dapat menjangkau pelabuhan berstandar internasional. Penerapan Kawasan Perdagangan Bebas Pelabuhan Bebas (KPBPB) dalam Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2021 diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan-perusahaan yang didirikan di kawasan perdagangan bebas. Namun, fakta bahwa Batam adalah zona perdagangan bebas dan pelabuhan bebas tidak mengubah biaya logistik saat ini yang sangat tinggi. Seharusnya dengan Batam sebagai kawasan *Free Trade Zone (FTZ)* dapat menurunkan biaya logistik sehingga mampu memperkuat daya saing investasi dan perdagangan agar bisa segera terlaksana sesuai dengan harapan pemerintah dan masyarakat Kota Batam. Dikarena dampaknya logistik yang tinggi di Kota Batam, logistik menjadi tidak efisien dan tidak relatif, hal ini yang juga menyebabkan mengapa pertumbuhan ekonomi di Batam tidak mencapai standar nasional.

Terjadinya penurunan ekonomi di Batam sudah terjadi selama beberapa tahun terakhir ini, yang mana laju pertumbuhan ekonomi di Batam tidak mencapai standar nasional. Adapun penyebab dari terjadinya penurunan ekonomi di Kota Batam tersebut adalah disebabkan oleh hal yang berkaitan langsung dengan biaya logistik di Batam yang masih tinggi. Berikut adalah grafik yang memperlihatkan bagaimana pertumbuhan ekonomi di Kota Batam selama 5 tahun terakhir ini:

Gambar 1.1 Grafik Pertumbuhan Ekonomi Kota Batam



Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Kepulauan Riau (bps.go.id), 2022

Berdasarkan grafik diatas pada tahun 2018 dan 2019 pertumbuhan ekonomi di Batam sudah mulai membaik, namun terjadinya pandemi diseluruh dunia adalah salah satu faktor yang menyebabkan penurunan ekonomi didaerah manapun. Adapun salah satu daerah yang mengalami dampak pandemi covid-19 adalah kota Batam sehingga menyebabkan penurunan ekonomi di Kota Batam menjadi 2,55 persen pada tahun 2020. Namun pada tahun 2021 sudah mulai terlihat pulih dengan angka pertumbuhan sebesar 4,75 persen walupun sesungguhnya belum semua kategori ekonomi pulih. Akan tetapi melihat jangka waktu (gambar 1.1) yang terjadi bahwa penurunan tersebut bukan sepenuhnya dikarenakan dari dampak pandemi covid-19 karena munculnya virus corona di Indonesia yang terjadi pada awal bulan maret tahun 2020, sehingga perlu dianalisis untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berdampak pada masalah tersebut. Membaca penelitian sebelumnya bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi salah satunya disebabkan

oleh masalah mengenai hard infrastruktur logistik seperti halnya pada *container crine* yang masih kurang memadai sehingga pihak pengelola pelabuhan perlu menambah hal tersebut demi tercapainya sebagai pusat logistik (Purba & Saputra, 2018).

Merujuk pada Perpres Nomor 5 Tahun 2020 tentang penempatan Ekosistem Logistik Nasional agar logistik Indonesia lebih mampu berdaya saing. Permasalahan mengenai biaya logistik belum dapat ditangani oleh pemerintah sepenuhnya. Biaya logistik berfungsi secara langsung dalam memberikan jasa logistik dari infrastruktur transportasi suatu negara dan profesionalisme (Deloitte, 2009). Pada perbandingan dengan negara tetangga dapat dikatakan cukup jauh, misalnya pada negara Malaysia biaya hanya 13% dan untuk di Batam mencapai 23,5%. Padahal jarak dari Batam ke Malaysia kurang lebih 1 jam naik *speedboat* (Batam Pos, 2021). Hal ini yang memberatkan bagi investor datang ke Indonesia karena selisih mencapai 10%. Terkait mahal nya biaya logistik terbukti pada pengusaha – pengusaha di Batam masih mengeluhkan persoalan biaya logistik yang masih mahal. Sebagai contohnya adalah pada Direktur Utama PT. Sat Nusapersada Tbk yaitu Bapak Abidin Hasibuan sangat merasa dibebani oleh biaya logistik yang masih mahal, khususnya yang memiliki orientasi ekspor. Ia juga sudah menyampaikan keluhannya sudah dari Bapak Jusuf Kalla menjabat sebagai wakil presiden (Batam, 2020).

Dengan biaya logistik di Batam yang masih mahal membuat hal tersebut menjadi tantangan dalam hal investasi di Kota Batam. Padahal biaya logistik dapat mendorong dari suatu perekonomian. Dengan biaya yang terlalu mahal akan

mempengaruhi harga produk akhir. Biaya kargo yang masih tinggi, fasilitas dan kegiatan bongkar muat masih belum memenuhi standar kepelabuhanan dan aktivitas yang belum maksimal, kesempatan pertumbuhan untuk *direct call*, serta transit yang belum dijelajahi (Haryati, 2019), tata kelola logistik di pelabuhan yang masih dilakukan perusahaan logistik asal Singapura *door to door*, serta juga pada sisi fasilitas pelabuhannya yang masih kurang sehingga hal yang dilakukan pemerintah Kota Batam saat ini dalam mengatasi permasalahan tersebut yaitu sedang berjalannya proses revitalisasi pada pelabuhan batu ampar (Harijanto, 2020).

Dalam memberi pelayanan di Pelabuhan, efisiensi waktu sangat dibutuhkan bagi penerima jasa sehingga ada kontrol waktu untuk mengetahui perkiraan jam berapa kapal tiba dan jam berapa kegiatan bongkar muat selesai. Pada pelabuhan Batu Ampar sendiri masih perlu adanya percepatan pelayanan di Pelabuhan Batu Ampar yaitu terkait waktu sandar. Waktu sandar juga masih menjadi permasalahan dipelabuhan-pelabuhan Indonesia terkhususnya pada Pelabuhan Batu Ampar Batam. Waktu sandar adalah waktu yang digunakan kapal ketika sedang menunggu (*dwelling time*) kapal yang masuk pelabuhan untuk melakukan aktivitas bongkar muat barang yang dibawa kapal. Pada waktu sandar berkaitan dengan aktivitas ekonomi karena terjadi distribusi barang saat melakukan bongkar muat kapal. Hal ini yang menjadi sangat penting ketika telaksananya waktu tunggu yang singkat karena mengingat banyaknya keluar masuknya kapal di Pelabuhan Batu Ampar. Provinsi Kepulauan Riau, khusus pada Kota Batam dan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kota Batam, rata-rata waktu tunggu yang dihabiskan untuk aktifitas bongkar

pada saat ini menghabiskan waktu sekitar 1 jam dengan crane manual, bongkar muat kotainer sekitar 8 TEUs per jam. Memang dalam efisiensi waktu sudah ada perbaikan yang lebih baik, akan tetapi ketua BP Batam ingin tetap terus mengupgrade system angkut yang modern sehingga proses bongkar muat akan lebih mudah dan cepat selesai dengan waktu menyelesaikan bisa 2-3 menit. Maka dalam mewujudkan dari harapan tersebut perlu adanya crane baru, yang bisa 20 TEUs per jam (BP Batam, 2021). Target Badan Pengusahaan Batam dalam kegiatan bongkar muat sekitar 2-3 menit, untuk itu Badan Pengusahaan Batam akan membenahi sistem yang ada di Pelabuhan Batu Ampar melalui perbaikan sistem tersebut akan mengetahui kapal akan masuk di Pelabuhan Batu Ampar (BP Batam, 2021). Pada saat ini waktu pelayanan bongkar muat dan kontainer pelabuhan dari penjemputan kapal oleh kapal pandu, kemudian melakukan aktifitas bongkar muat hingga selesai dan kemudian meninggalkan area pelabuhan dari tahun ke tahun sudah mengalami peningkatan dimana pada sekarang sudah dapat menyelesaikannya dalam 2 hari.

Dengan meningkatnya pelayanan sistem operasional di Pelabuhan Batam akan berpengaruh akan pendapatan yang didapatkan oleh Badan Pengusahaan Batam khusus pada Badan Usaha Pelabuhan. Banyak upaya Badan Pengusahaan Batam dalam meningkatkan pelayanan yang dibutuhkan masyarakat sebagai pengguna jasa. Pendapatan Badan Pengusahaan Batam salah satunya diperoleh dari Pendapatan negara bukan pajak lainnya terdiri dari pendapatan usaha dari jasa layanan yang merupakan pendapatan operasional yang diperoleh dari penerimaan atas jasa pada

unit-unit usaha Badan Pengusahaan Batam. Berikut target dan realisasi penerimaan PNBP tahun 2021:

Tabel 1.2 Target dan Realisasi Penerimaan PNBP Tahun 2021

Indikator Kinerja Utama	Unit Kerja	Penerimaan		
		TA 2021		
		Target	Realisasi (s/d Desember 2021)	Persentase
Realisasi Jumlah PNBP	A. PENDAPATAN DARI PENGELOLAAN KAWASAN	Rp 509.956.000.002,37	Rp 499.851.568.341	98,019%
	1. Dir. Pengelolaan Pertanahan	Rp 464.155.000.000,70	Rp 470.776.947.458	101,4%
	2. Dir. Pelayanan Lalu Lintas Barang dan Penanaman Modal	Rp 1.257.000.000,73	Rp 1.226.830.000	97,6%
	3. Biro Keuangan	Rp 42.675.000.000,54	Rp 26.268.949.459	61,6%
	4. Direktorat Infrastruktur Kawasan	Rp 1.869.000.000,40	Rp 1.578.841.424	84,5%
	B. PENDAPATAN DARI PENGUSAHAAN LAINNYA	Rp 1.160.043.999.997,63	Rp 923.226.123.468	79,6%
	1. Badan Usaha Pelabuhan	Rp 495.895.000.000,63	Rp 317.233.724.226	64,0%
	2. Badan Usaha Bandar Udara dan TIK	Rp 223.640.000.000,80	Rp 128.076.256.525	57,3%
	3. Badan Usaha Rumah Sakit	Rp 150.000.000.000,00	Rp 218.269.483.737	145,5%
	4. Badan Usaha Fasilitas Lingkungan	Rp 289.439.000.000,16	Rp 259.402.321.600	89,6%
	5. Kantor Perwakilan	Rp 1.069.999.996,04	Rp 244.337.380	22,8%
	6. Badan Usaha Sistem Pengelolaan Air Minum			Activate
	Total	Rp 1.670.000.000.000,00	Rp 1.423.077.691.809	85,21%

Sumber: Biro Keuangan BP Batam, 2021

Dapat kita lihat pada Badan Usaha Pelabuhan dengan persentase 64% dalam memberi kontribusi pendapatan yang cukup tinggi dalam kontribusi perekonomian yang ada di Batam. Pada Badan Usaha Pelabuhan Laut Batam terdiri dari pendapatan usaha jasa layanan kapal seperti jasa labuh, jasa tambat, jasa pemandu, jasa penundaan, jasa air. Serta pada pendapatan usaha jasa layanan barang seperti pada jasa dermaga, jasa penumpukan, jasa bongkar muat, pendapat jasa alat, chasis fee, throughput fee, dan imbalan layanan bongkar muat. Sehingga pada jasa-jasa

yang disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan Laut Batam pastinya memerlukan sarana dan prasarana yang memadai sesuai dengan standar kepelabuhan sebagaimana mestinya dalam menyediakan jasa layanan tersebut.

Pada standar pelayanan disetiap pelabuhan terdapat sistem dan tata cara prosedur yang tidak sama, disesuaikan pada kegiatan yang ada dipelabuhan tersebut. Di Pelabuhan Batu Ampar Batam, salah satu faktor terpenting adalah pelayanan kapal dan barang dimulai dengan kapal dan barang meninggalkan pelabuhan. Pelabuhan barang terbesar di Kota Batam adalah Pelabuhan Batu Ampar Batam, selain itu juga sebagai pelabuhan yang mempunyai lalu lintas tertinggi baik untuk ekspor maupun impor. Sehingga didalam percepatan pelayanan dipelabuhan perlu jasa pemandu dan jasa penundaan. Pada pelayanan jasa pandu dan jasa tunda ini memberikan aspek keselamatan, keamanan maritim, ketertiban dan kelancaran pelayaran pada saat melakukan pemanduan dan penundaan kapal di kawasan perdagangan bebas dan lingkungan kerja pelabuhan bebas Batam.

Sehingga didalam menyempurnakan solusi tersebut Badan Pengusahaan Batam mengajak Pelindo I untuk melaksanakan kerjasama dalam menangani permasalahan yang ada di Pelabuhan. Adapun ruang lingkup yang akan dikerjakan antara kedua belah pihak yaitu tentang memwujudkan operasional sarana dan prasarana pada jasa pelayanan terkait pemanduan dan penundaan kapal yang berada pada pelabuhan di Batam. Sehingga dari bentuk kemitraan antara dua pihak tersebut merupakan strategi dalam mewujudkan percepatan pelayanan di pelabuhan khususnya pada pelabuhan Batu Ampar Batam.

Pada kontribusi kemitraan Badan Pengusahaan Batam menyediakan seluruh area pelabuhan di Batam. Pelabuhan sebagai wilayah kerja yang akan diperbaiki untuk dikelola dan dikembangkan. Sedangkan Pelindo I akan bertanggungjawab dalam memperbaiki segala aktivitas seperti halnya pada peningkatan tata kelola perusahaan yang baik, Penerapan teknologi informasi, dan meningkatkan keunggulan operasional yang lebih baik (bpbatam,2020).

Pembenahan pelayanan Pelabuhan akan berjalan lancar dengan adanya hubungan kemitraan yang kuat diantara *stakeholders*. Dengan adanya hubungan kemitraan antara organisasi dapat mendorong setiap sektor bekerja sama demi tercapainya tujuan yang sama serta saling melindungi kepentingan, sehingga penelitian ini ingin mengetahui bagaimana kemitraan antara Badan Pengusahaan Batam dan Pelindo I dalam mempercepat pelayanan pelabuhan terkhusus pada pelabuhan Batu Ampar Batam. Sangat disayangkan jika kita belum mampu menangani masalah ini karena dengan hal ini dapat mendorong perekonomian yang ada di Kota Batam, sehingga dalam menangani masalah tersebut perlunya peran peran dari berbagai *stakeholder* baik itu dari pemerintah, pengelola pelabuhan, pengusaha angkutan, serta pada pemakai jasa angkutan.

Maka dari kesimpulan diatas peneliti dapat mengambil judul “Kemitraan Kemitraan Badan Pengusahaan Batam dan Pelindo I dalam mempercepat pelayanan di pelabuhan Laut Batu Ampar Batam”.

1.2 Rumusan Masalah

Merujuk pada latar belakang, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu:

Bagaimana Kemitraan Badan Pengusahaan Batam dan Pelindo I dalam mempercepat pelayanan di pelabuhan Laut Batu Ampar Batam?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui Kemitraan Badan Pengusahaan Batam dan Pelindo I dalam mengelola percepatan pelayanan di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
2. Memahami faktor-faktor yang menghambat kemitraan didalam mewujudkan percepatan pelayanan di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

1.4 Manfaat Penelitian

Didalam melakukan penelitian adapun yang menjadi manfaatnya adalah sebagai berikut:

1.4.1 Secara teoritis

Hasil akhir dari penelitian ini dalam ruang lingkup ekonomi diharapkan dapat memberi kontribusi bagi pemerintah Kota Batam dalam membuat biaya logistik yang murah melalui pemberian pelayanan yang cepat di pelabuhan di Kota Batam dan didalam ruang lingkup akademisnya diharapkan dapat membantu atau menjadikan pengembangan ilmu sebagai acuan bagi pihak yang ingin mengkaji ulang penelitian ini dengan menggunakan penyedia informasi yang berbeda.

1.4.2 Secara praktis

Dengan melakukan penelitian ini, adapun keinginan peneliti adalah dapat berguna sebagai saran dan rekomendasi kepada sektor-sektor yang terlibat dalam menangani masalah pada pelayanan di pelabuhan Batu Ampar Batam, serta setiap pihak dapat menggunakannya sebagai pedoman secara khusus pada pembuatan dan penyusunan kebijakan yang berhubungan pada posisi dan peran *stakeholders* yang bersangkutan.