



# LAPORAN KAJIAN PENDIRIAN BUMD PENGELOLA PELABUHAN TANJUNG ULAR KABUPATEN BANGKA BARAT



**Kegiatan Pengembangan Bidang Ekonomi dan Pembangunan  
tentang Penelitian dan Pengembangan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)  
di Kabupaten Bangka Barat**

**TAHUN ANGGARAN 2022**

TIM PENELITI  
Universitas Bina Nusantara

Prof. Dr. Shidarta, S.H., M.Hum.

Kompilator dan Analisis  
kebutuhan daerah

Aini Farmania, S.E., MBA, Ph.D.

Analisis kelayakan usaha

Teguh Prasandy, S.Pi., S.Kom., M.Kom.

Peneliti lapangan

Dr. Ahmad Sofian, S.H., M.A. (Ketua tim)

Peneliti lapangan

Prof. Dr. Tirta Nugraha Mursitama, S.Sos, M.M., Ph.D

Analisis umum

## KATA PENGANTAR

Dengan usia yang mendekati 20 tahun, Kabupaten Bangka Barat terus berbenah. Salah satu pembenahan yang wajib dilakukan adalah peningkatan kemandirian daerah dalam mengelola berbagai aset yang dimiliki, termasuk potensi-potensi yang tersedia. Tolok ukurnya antara lain dapat dicermati dari peningkatan pendapatan asli daerah. Dalam hal ini, diperlukan langkah-langkah terobosan dengan memperhatikan kebutuhan riil masyarakat Bangka Barat dan potensi ekonomi yang layak untuk direalisasikan.

Dalam rangka itulah suatu penelitian diperlukan agar dapat ditunjukkan kondisi yang seobjektif mungkin guna mendukung langkah-langkah terobosan yang perlu dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat. Salah satu dari terobosan itu adalah mencermati peluang bisnis yang mungkin dikelola dengan prospek yang paling menguntungkan. Peluang ini harus didukung dengan analisis yang komprehensif, termasuk kemungkinan pembentukan badan usaha milik daerah (BUMD) yang mampu mengelola unit usaha terkait dengan peluang bisnis itu.

Untuk dapat mengelola sumberdaya yang tersedia di Kabupaten Bangka Barat, diperlukan entitas bisnis yang profesional sekaligus akuntabel, yang seluruh atau sebagian modalnya dimiliki oleh daerah. Badan usaha ini disebut badan usaha milik daerah (BUMD). Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, terdapat dua bentuk BUMD, yaitu: (1) perusahaan umum daerah (perumda) dan (2) perseroan terbatas daerah (perseroda).

Perumda adalah BUMD yang seluruh modalnya dimiliki oleh satu daerah dan tidak terbagi atas saham, dan perseroda adalah BUMD yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh satu daerah. Dari pengamatan terhadap peraturan perundang-undangan ditemukan belum adanya Undang-undang tentang Badan Usaha Milik Daerah pengganti UU Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah sebagai payung hukum BUMD. Kondisi ini sangat berbeda dengan Badan Usaha Milik Negara dimana telah memiliki payung hukum yaitu Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.

Konsep pengelolaan BUMD non persero (Perusahaan Daerah/Perusahaan Umum Daerah) dimungkinkan dengan model pengelolaan BUMD dengan sistem "swakelola mandiri". Konsep pengelolaan ini menggunakan sistem pengawasan ataupun pembinaan secara bertanggungjawab dan intensif. Pengelolaan BUMD dilakukan dengan pengawasan dan pembinaan secara langsung oleh pemangku kebijakan yang dilakukan oleh kepala daerah selaku pemegang otoritas tertinggi di pemerintah daerah. Kewenangan pemerintah daerah selaku pemegang otoritas dapat melakukan "intervensi kebijakan" dalam konteks yang positif terkait kinerja dari BUMD melalui dewan pengawas. UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan bahwa dalam pengelolaan BUMD salah satunya harus mengandung unsur tata kelola perusahaan yang baik. Namun demikian, peraturan pemerintah maupun peraturan lain yang mengatur lebih lanjut ketentuan mengenai tata kelola perusahaan yang baik dalam pengelolaan BUMD tersebut belum dikeluarkan. Sementara konsep pengelolaan BUMD persero (Perseroan Terbatas/Perusahaan Perseroan Daerah), berdasarkan Permendagri Nomor 3 Tahun 1998 tentang Badan Hukum BUMD, menyatakan bahwa BUMD berbentuk perseroan terbatas tunduk pada UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan peraturan pelaksanaannya.

Ada kesan umum bahwa pengelolaan BUMD di Indonesia belum optimal antara lain terlihat dari pengelolaan yang masih terjebak dalam pola kerja birokrasi daripada sebagai perusahaan yang berorientasi pada kepuasan pelanggan, pelayanan yang diberikan belum maksimal, serta adanya praktek *mismanagement* yang mengarah pada inefisiensi dan kecurangan (*fraud*) dalam pengelolaan BUMD. Salah satu penyebabnya adalah ketidakcermatan suatu daerah dalam menyiapkan bisnis inti (*core business*) dari BUMD yang akan didirikan. Kehati-hatian, dengan demikian, merupakan kata kunci dan keputusan harus diambil berbasis penelitian yang objektif. Laporan penelitian ini adalah bagian dari upaya tersebut.

Penelitian yang melibatkan tim pengkaji dari Universitas Bina Nusantara (*BINUS University*) ini dilakukan dengan sangat fokus. Melalui serangkaian diskusi dan setelah mencermati perkembangan yang terjadi, khususnya arahan yang diterima dari Presiden Joko Widodo dalam kunjungan kerjanya ke Kabupaten Bangka Barat, maka fokus tersebut diarahkan ke pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular. Tiga pertanyaan utama yang ingin dijawab adalah: (1) apa bisnis utama (*core-business*) yang sesuai dengan BUMD terkait dengan Pelabuhan Tanjung Ular, (2) apa bentuk BUMD yang paling tepat, dan (3) bagaimana perhitungan biaya yang dibutuhkan untuk menjalankan bisnis utama tersebut?

Analisis dilakukan oleh Tim Peneliti terutama dalam rangka memenuhi ketentuan Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah. Analisis diarahkan pada perihal kebutuhan daerah dan kelayakan bidang usaha. Kebutuhan daerah meliputi kajian pelayanan umum dan kebutuhan masyarakat. Selanjutnya, kelayakan bidang usaha mencakup analisis: (1) kelayakan ekonomi, (2) kelayakan pasar dan pemasaran, (3) kelayakan keuangan, dan (4) kelayakan aspek lainnya. Perihal kelayakan aspek lainnya itu, dinyatakan lagi ada tiga aspek, terdiri dari: (1) kelayakan aspek peraturan perundang-undangan; (2) kelayakan aspek teknologi; dan (3) kelayakan aspek sumber daya manusia.

Laporan ini adalah laporan tahap terakhir untuk disampaikan kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Untuk sampai laporan ini, Tim Peneliti telah mengadakan serangkaian diskusi dengan berbagai pihak sebagai informan, antara lain melalui diskusi terpusat (*focus group discussion*), baik secara daring maupun luring. Kunjungan Tim Peneliti ke Pelabuhan Probolinggo, juga dilakukan guna mendapatkan gambaran ke depan (proyeksi) seperti apa pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular tersebut.

Luaran lain dari penelitian ini adalah artikel ilmiah yang akan dimuat dalam jurnal. Untuk itu, telah diajukan pemuatan artikel tersebut ke salah satu jurnal berakreditasi Sinta2 dan pada saat laporan ini ditulis, sedang dalam proses review di Jurnal *Veritas et Jutitia*. Mengingat untuk publikasi di jurnal diperlukan analisis yang lebih spesifik, terfokus, dan problematik, maka isi dari artikel tersebut hanya mengambil satu sisi saja dari penelitian ini. Artinya, demi pertimbangan konsumsi ilmiah dan dibaca oleh kalangan luas, artikel tersebut tidak menggambarkan secara utuh hasil penelitian ini.

Pada kesempatan ini, seluruh Tim Peneliti mengucapkan terima kasih kepada rekan-rekan dari Pemda Kabupaten Bangka Barat yang telah membantu kegiatan ini.

30 November 2022

Tim Peneliti

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR		iii
DAFTAR ISI		v
DAFTAR TABEL		vi
DAFTAR RAGAAAN		viii
EXECUTIVE SUMMARY		ix
BAB I	PENDAHULUAN	1
	1.1 Latar Belakang	1
	1.2 Identifikasi Masalah	4
	1.3 Tujuan	5
	1.4 Metode Kajian	5
	1.5 Luaran	5
	1.6 Agenda Kegiatan	6
BAB II	EKSPEKTASI PENGELOLAAN	7
	2.1 Kondisi Pelabuhan Tanjung Ular	7
	2.2 Komparasi dengan Kondisi Pelabuhan Probolinggo	13
	2.3 Ekspektasi Jangka Pendek, Menengah, dan Panjang	21
	2.4 Pilihan BUMD Perseroda	28
BAB III	DATA DAN ANALISIS KEBUTUHAN DAERAH	30
	3.1 Gambaran Umum	30
	3.2 Aspek Pelayanan Umum	33
	3.3 Aspek Kebutuhan Masyarakat	36
BAB IV	DATA DAN ANALISIS KELAYAKAN BIDANG USAHA	39
	4.1 Kelayakan Ekonomi	39
	4.2 Kelayakan Pasar dan Pemasaran	45
	4.3 Kelayakan Keuangan	49
	4.4 Kelayakan Aspek Peraturan Perundang-undangan	73
	4.5 Kelayakan Aspek Teknologi	75
	4.6 Kelayakan Aspek Sumber Daya Manusia	77
BAB V	PENUTUP	79
	5.1 Kesimpulan	79
	5.2 Rekomendasi	81
LAMPIRAN	Artikel Jurnal Ilmiah	82

## DAFTAR TABEL

2.1	Hierarki Pelabuhan di Kepulauan Bangka Belitung	9
2.2	Pembangunan Tujuh Pelabuhan Lainnya	9
2.3	Sepuluh Jasa Utama Jasa Kepelabuhanan	13
2.4	Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Ular	23
3.1	Jumlah Penduduk Kabupaten Bangka Barat 2009-2021	30
3.2	Statistik Kemiskinan Kabupaten Bangka Barat 2019-2021	32
3.3	Proyeksi Kunjungan Kapal	33
3.4	Jumlah SPBU di Kabupaten Bangka Barat	35
3.5	Jumlah Penduduk Desa Air Putih	38
4.1	Data PDRB Kabupaten Bangka Barat Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha 2017-2021 (Juta Rupiah)	40
4.2	Perhitungan Tren Linear PDRB 2017-2021	43
4.3	Proyeksi PDRB Kabupaten Bangka Barat 2024-2043	43
4.4	Besar Modal Awal (CAPEX) Investasi Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular	44
4.5	Hasil Perhitungan Analisis Kelayakan Ekonomi Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular	44
4.6	Jumlah Kunjungan Kapal dalam Negeri di Pelabuhan Mentok Tahun 2020	46
4.7	Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Tanjung Ular (2024-2043)	47
4.8	Spesifikasi Kapal Coaster 750 DWT	47
4.9	Perusahaan Truk di Kabupaten Bangka Barat	48
4.10	Asumsi Keuangan yang Digunakan	50
4.11	Perhitungan Modal Investasi Awal (CAPEX) BBM	54
4.12	Perhitungan Pendapatan Bisnis SPBU dari Konsumsi BBM Kapal Pelabuhan Tanjung Ular	56
4.13	Pendapatan Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular 2024-2043 pada Sektor Truk	57
4.14	Perhitungan Pendapatan Total Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular	58
4.15	Perhitungan Biaya Operasional Tahunan	59
4.16	Laporan Arus Kas (Project Cashflow)	59
4.17	Perhitungan Kelayakan Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular	60
4.18	Modal Investasi Awal Bisnis Air Bersih di Pelabuhan Tanjung Ular	61
4.19	Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular	62
4.20	Rincian Modal Isi Ulang Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular	63
4.21	Laporan Biaya Operasional Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular	64
4.22	Laporan Arus Kas Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular	64
4.23	Laporan Kelayakan Keuangan Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular	65
4.24	Tipe-Tipe Kontainer Petikemas di Pelabuhan	66
4.25	Asumsi Perhitungan Kebutuhan Kontainer Storage	66
4.26	Rincian Luas Lahan Bisnis Storage yang Dibutuhkan di Pelabuhan Tanjung Ular	67
4.27	Rincian Modal Investasi Awal (CAPEX) Storage	68
4.28	Perhitungan Pendapatan Parkir Tahun Pertama	69
4.29	Proyeksi Pendapatan Sewa Gudang dan Lapangan Terbuka	70

4.30	Rumus Garis Gaji Karyawan	71
4.31	Perhitungan Gaji Karyawan 3 Bisnis Pelabuhan Tanjung Ular	71
4.32	Biaya Operasional Bisnis Penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular	71
4.33	Laporan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular	72
4.34	Laporan Kelayakan Keuangan Bisnis Penumpukan Pelabuhan Tanjung Ular	73
4.35	Kebutuhan Sumber Daya Manusia	78
5.1	Perhitungan Investasi Awal BUMD	80
5.2	Kelayakan Semua Lini Bisnis BUMD	80

## DAFTAR RAGAAN

1A	Arahan Presiden untuk Pelabuhan Tanjung Ular	2
2A	Peta Sebaran Pelabuhan di Kabupaten Bangka Barat	8
2B	Hinterland Pelabuhan Tanjung Ular	10
2C	Pemandangan Dermaga Pelabuhan Tanjung Ular	11
2D	Denah Pelabuhan Tanjung Ular	12
2E	Persil Pelabuhan Tanjung Ular	12
2F	Ilustrasi Jasa Tambat	14
2G	Ilustrasi Jasa Kepil	14
2H	Ilustrasi Jasa Pandu	15
2I	Ilustrasi Jasa Bunker Service	15
2J	Ilustrasi Jasa Air Kapal	16
2K	Ilustrasi Jasa Dermaga	16
2L	Ilustrasi Jasa Penumpukan	17
2M	Ilustrasi Jasa Handling	17
2N	Ilustrasi Jasa Alat	18
2O	Ilustrasi Jasa Timbangan	18
2P	RIP Tanjung Ular Jangka Pendek	22
2Q	RIP Tanjung Ular Jangka Menengah	22
2R	RIP Tanjung Ular Jangka Panjang	23
2S	Ekspektasi Jangka Pendek-Menengah-Panjang	24
2T	Arah Kebijakan Kemenhub	25
2U	Bisnis Jangka Pendek yang Dijalankan BUMD	26
2V	Layanan BUMD Jangka Pendek	28
3A	Grafik Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Bangka Barat 2010-2021	31
3B	Pertumbuhan Ekonomi 2021 di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung	32
3C	Jarak Pelabuhan Tanjung Ular - Pangkal Balam (Pangkal Pinang)	37
4A	Jumlah Sarana Perdagangan di Kabupaten Bangka Barat	41
4B	Persentase Laju Pertumbuhan PDRB Lapangan Usaha Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor Kabupaten Bangka Barat 2017-2021	41
4C	Tren Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal Dalam Negeri di Pelabuhan Muntok Tahun 2021	49
4D	Pola Bisnis Pertamina dan SPBU	52
4E	Proses Sales Distribution	53
4F	Proses Bisnis Penyediaan Air Bersih dan BBM	75

## EXECUTIVE SUMMARY

Pelabuhan Tanjung Ular ini telah menarik perhatian Pemerintah Pusat, yang telah berinisiatif membangun pelabuhan ini untuk dapat meningkatkan perekonomian guna memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat, khususnya yang ada di Kabupaten Bangka Barat. Oleh karena pembangunan pelabuhan ini telah memasuki tahap akhir untuk kemudian segera beroperasi, maka segala persiapan harus dilakukan, termasuk persiapan yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat untuk terlibat dalam pengelolaan ini.

Pada tanggal 20 Oktober 2022, Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan ke Kabupaten Bangka Barat. Pada kunjungan tersebut, Kepala Negara antara lain meninjau Pelabuhan Tanjung Ular yang terletak sekitar 7 km dari pusat Kota Mentok, ibukota Kabupaten Bangka Barat. Kepala Negara berpesan agar keberadaan pelabuhan, yang terletak di Desa Air Putih, Kecamatan Mentok ini, dapat memperlancar mobilitas komoditas yang dihasilkan Pulau Bangka sekaligus meningkatkan daya saing wilayah tersebut. Ia menyebut beberapa mobilitas barang, dapat dibawa keluar melalui Pelabuhan Tanjung Ular ini. Pelabuhan ini juga seharusnya mampu memberi daya saing yang baik bagi produk-produk, baik yang berasal dari Kabupaten Bangka Barat maupun dari wilayah lain di Pulau Bangka. Berkaitan dengan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular, Presiden ingin agar pada tahap awal, pelabuhan ini dilakukan dulu di bawah Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebelum diserahkan kepada pemerintah daerah (daerah).

Berangkat dari pesan dan dukungan tersebut, maka berarti perlu ada persiapan yang dijalankan secara sistematis dan konsisten menuju pada pengambilalihan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular ini oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, sebagaimana diinginkan oleh Kepala Negara. Dalam rangka itu pula penelitian ini dilakukan agar dapat dilakukan kajian yang komprehensif untuk membantu Pemerintah Daerah mengambil kebijakan-kebijakan yang tepat.

Salah satu kebijakan yang diproyeksikan ingin diambil adalah pendirian sebuah badan usaha milik daerah. Namun, untuk sampai pada keputusan ini, perlu ada keyakinan bahwa badan usaha milik daerah tersebut memang dibangun sesuai dengan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku, terutama menurut Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah.

Fokus perhatian yang disampaikan, baik oleh Presiden RI maupun DPRD Kabupaten Bangka Barat, terletak pada tata kelola yang harus berlangsung secara baik. Menurut Pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, Tata Kelola Perusahaan Yang Baik adalah sistem pengelolaan yang mengarahkan dan mengendalikan perusahaan agar menghasilkan kemanfaatan ekonomi yang berkesinambungan dan keseimbangan hubungan antar pemangku kepentingan.

Untuk menjaga keberlangsungan bisnis kepelabuhanan tersebut, sangat penting dikaji dan dianalisis sektor bisnis utama (*core business*) apa saja yang harus diajukan dalam bisnis kepelabuhanan itu. Pelabuhan Tanjung Ular, dengan demikian, sangat perlu untuk dikaji dan

dianalisis keberlangsungan bisnis yang berpotensi untuk dirintis dan/atau dikembangkan. Selain itu, harus dikaji kebutuhan daerah yang mencakup kebutuhan aspek pelayanan umum dan kebutuhan masyarakat. Di sisi lain, kelayakan bidang usaha mencakup setidaknya 6 (enam) kelayakan, meliputi kelayakan ekonomi, pasar dan pemasaran, keuangan, aspek peraturan perundang-undangan, aspek teknologi, dan aspek sumber daya manusia.

Oleh karena fokus kajian ini sejak awal sudah diarahkan ke analisis terhadap pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular, maka permasalahan yang ingin dijawab adalah: (1) apa bisnis utama (*core-business*) yang sesuai dengan BUMD terkait dengan Pelabuhan Tanjung Ular, (2) apa bentuk BUMD yang paling tepat, dan (3) bagaimana perhitungan biaya yang dibutuhkan untuk menjalankan bisnis utama tersebut?

*Pertama*, bisnis utama dari badan usaha milik daerah yang didirikan adalah di sektor kepelabuhanan. Hal ini sejalan dengan kehadiran Pelabuhan Tanjung Ular di Kabupaten Bangka Barat yang sudah eksis dan siap beroperasi. Dalam jangka pendek (sampai lima tahun ke depan), badan usaha milik daerah ini dapat memfokuskan diri pada layanan-layanan dasar, yaitu pengelolaan dan penyediaan fasilitas: (1) air bersih, (2) bahan bakar minyak, (3) penumpukan (*open storage*), dan (4) parkir truk.

*Kedua*, bentuk BUMD yang paling tepat adalah perseroan terbatas daerah (perseroda). Hal ini sejalan dengan karakteristik sektor usaha kepelabuhanan itu sendiri, yang diarahkan untuk dapat mendatangkan pemasukan (*revenue*) bagi negara cq pemerintah daerah, tanpa harus mengabaikan sisi pelayanannya bagi masyarakat luas. Pilihan bentuk perseroda yang menurut usulan sejumlah pemangku kepentingan akan diberi nama PT Bangka Barat Samudera Jaya ini juga tepat jika dilihat dari aspek permodalan. Pemerintah Kabupaten Bangka Barat sudah menyiapkan pendanaan yang akan dialokasikan untuk kepemilikan saham mayoritas di PT Bangka Barat Samudera Jaya. Opsi lain berupa BUMD berbentuk perusahaan umum daerah (perumda), bukan pilihan yang tepat, bahkan tidak memungkinkan apabila dilihat dari sisi karakteristik bidang usaha yang padat modal seperti sektor kepelabuhanan ini, khususnya untuk menampung kebutuhan jangka menengah dan panjang.

*Ketiga*, perhitungan biaya untuk menjalankan bisnis utama di sektor kepelabuhanan ini, paling realistis jika difokuskan pada pilihan bidang jasa-jasa tertentu dulu, sesuai dengan ketersediaan anggaran dan kondisi yang terbangun di Pelabuhan Tanjung Ular. Hasil perhitungan keuntungan semuanya dapat dinyatakan **LAYAK**. Investasi awal yang dibutuhkan adalah sebesar **Rp 7.935.130.000 (tujuh milyar sembilan ratus tiga puluh lima juta seratus tiga puluh ribu rupiah)**.

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Kabupaten Bangka Barat adalah salah satu kabupaten yang sangat strategis karena pesisirnya berhadapan langsung dengan jalur pelayaran melalui Selat Bangka, yang memisahkan Pulau Sumatera dan Pulau Bangka. Kabupaten ini merupakan buah dari kebijakan otonomi daerah yang diperluas pasca-Reformasi, yang diharapkan akan membawa pengaruh positif dalam kemajuan berbagai daerah, khususnya di tingkat kabupaten/kota. Hal ini juga yang menjadi landasan filosofis pemekaran dari Kabupaten Bangka (induk) menjadi tiga kabupaten baru di Pulau Bangka, yaitu Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, dan Kabupaten Bangka Barat melalui Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003.

Kabupaten Bangka Barat dibentuk dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, Kabupaten Bangka Barat, dan Kabupaten Belitung Timur di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4268). Kabupaten Bangka Barat memiliki luas 2 820,61 km<sup>2</sup>. Ini adalah kabupaten nomor tiga terluas se-Provinsi Kepulauan Bangka Belitung setelah Kabupaten Bangka Selatan dan Kabupaten Bangka. Luas Kabupaten Bangka Barat adalah 17,17% luas keseluruhan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.

Menurut catatan Badan Pusat Statistik tahun 2021, penduduk Kabupaten Bangka Barat berjumlah 206.786 jiwa.<sup>1</sup> Populasi ini berarti sekitar 14,3% dari seluruh penduduk Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, yang total berjumlah 1.441.105 jiwa.

Menurut Pasal 5 undang-undang ini, Kabupaten Bangka Barat terdiri dari lima kecamatan, yaitu: (1) kecamatan Jebus, (2) Kecamatan Kelapa, (3) Kecamatan Tempilang, (4) Kecamatan Simpang Teritip, dan (5) Kecamatan Mentok.<sup>2</sup> Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 5 Tahun 2010, dibentuk kecamatan keenam, yaitu Kecamatan Parittiga. Kabupaten Bangka Barat memiliki wilayah seluas 2.820,61 km<sup>2</sup>, terletak di 105o 00' – 106o 00' Bujur Timur dan 01o 00' – 02o 10' Lintang Selatan.

Posisi Kabupaten Bangka Barat tersebut merupakan salah satu kelebihan yang dimiliki oleh kabupaten yang menorehkan catatan historis tersendiri di awal-awal kemerdekaan Republik Indonesia. Secara geografis, kabupaten ini dilewati alur pelayaran yang penting. Untuk itulah, dalam Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Barat, telah dirancang struktur jaringan transportasi untuk mengarahkan pemerataan pelayanan transportasi dan perkembangan wilayah. Salah

---

<sup>1</sup> BPS Kabupaten Bangka Barat hanya merilis resmi data sampai tahun 2020. Namun, ada kutipan yang mengambil sumber bahwa pada tahun 2021, penduduk Kabupaten Bangka Barat berjumlah 206.785 jiwa. Lihat antara lain: Annisa Nindya, "Data Provinsi Bangka Belitung," <<https://www.ayoindonesia.com/regional/pr-013160802/data-provinsi-bangka-belitung-kabupaten-bangka-barat-penduduk-dan-wilayah>>. Lihat juga Tabel 3.1 pada laporan penelitian ini.

<sup>2</sup> Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 menggunakan kata "Mentok" sebagai nama kecamatan maupun nama ibukota Kabupaten Bangka Barat. Dalam beberapa dokumen, termasuk dalam situs resmi Kabupaten Bangka Barat, ditemukan penulisan nama yang berbeda, yaitu "Muntok". Dalam penulisan laporan ini akan digunakan kata "Mentok", sesuai dengan undang-undang, kecuali apabila kata itu merupakan kutipan langsung dari sumber (referensi) tertentu.

satunya adalah jalan yang menghubungkan Mentok, Air Putih, Tanjung Ular, dan Air Limau. Panjang track dimulai pada STA 0+000 di desa Air Limau sampai STA 13+725 di desa Air Putih dan berakhir di kawasan dermaga Barang Tanjung Ular pada STA 16+790 KM. Pembangunan jalan tersebut sekaligus menjadi akses ke Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular. Lebih khusus lagi, jalan Tanjung Ular-Air Limau adalah jalan utama yang berfungsi melayani angkutan utama industri.

Pelabuhan Tanjung Ular ini telah menarik perhatian Pemerintah Pusat, yang telah berinisiatif membangun pelabuhan ini untuk dapat meningkatkan perekonomian guna memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat, khususnya yang ada di Kabupaten Bangka Barat. Oleh karena pembangunan pelabuhan ini telah memasuki tahap akhir untuk kemudian segera beroperasi, maka segala persiapan harus dilakukan, termasuk persiapan yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat untuk terlibat dalam pengelolaan ini. Hal ini sejalan dengan kehendak dari Presiden Republik Indonesia.

Pada tanggal 20 Oktober 2022, Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan ke Kabupaten Bangka Barat. Pada kunjungan tersebut, Kepala Negara antara lain meninjau Pelabuhan Tanjung Ular yang terletak sekitar 7 km dari pusat Kota Mentok, ibukota Kabupaten Bangka Barat. Kepala Negara berpesan agar keberadaan pelabuhan, yang terletak di Desa Air Putih, Kecamatan Mentok ini, dapat memperlancar mobilitas komoditas yang dihasilkan Pulau Bangka sekaligus meningkatkan daya saing wilayah tersebut. Ia menyebut beberapa mobilitas barang, khususnya CPO dan timah, dapat dibawa keluar melalui Pelabuhan Tanjung Ular ini. Pelabuhan ini juga seharusnya mampu memberi daya saing yang baik bagi produk-produk, baik yang berasal dari Kabupaten Bangka Barat maupun dari wilayah lain di Pulau Bangka.



"Apabila dirasa sudah siap, kementerian mundur, diambil alih oleh pemerintah daerah. Saya kira memang yang baik di semua pelabuhan seperti itu karena ini memang pelabuhan pengumpan."

Tanjung Ular, 20 Oktober 2022

### **Ragaan 1A. Arahan Presiden untuk Pelabuhan Tanjung Ular**

Berkaitan dengan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular, Presiden ingin agar pada tahap awal, pelabuhan ini dilakukan dulu di bawah Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebelum diserahkan kepada pemerintah daerah (daerah). *"Apabila nanti dirasa sudah siap,*

*kementerian mundur, diambil alih oleh pemerintah daerah. Saya kira memang yang baik di semua pelabuhan seperti itu, karena ini memang pelabuhan pengumpan,” jelas Presiden.<sup>3</sup>*

Dukungan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Bangka Barat juga telah ditunjuikkan, antara lain sebagaimana disampaikan oleh Anggota Komisi III Syaiful Fakah pada tanggal 11 Oktober 2022. Menurutnya, salah satu atensi yang perlu diberikan adalah tentang pengelolaan, bahwa jika dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat melalui BUMD, jelas banyak mendapat nilai plus, terutama keuntungan untuk daerah itu sendiri.<sup>4</sup>

Berangkat dari pesan dan dukungan tersebut, maka berarti perlu ada persiapan yang dijalankan secara sistematis dan konsisten menuju pada pengambilalihan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular ini oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, sebagaimana diinginkan oleh Kepala Negara. Dalam rangka itu pula penelitian ini dilakukan agar dapat dilakukan kajian yang komprehensif untuk membantu Pemerintah Daerah mengambil kebijakan-kebijakan yang tepat.

Salah satu kebijakan yang diproyeksikan ingin diambil adalah pendirian sebuah badan usaha milik daerah. Namun, untuk sampai pada keputusan ini, perlu ada keyakinan bahwa badan usaha milik daerah tersebut memang dibangun sesuai dengan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku, terutama menurut Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah.

Fokus perhatian yang disampaikan, baik oleh Presiden RI maupun DPRD Kabupaten Bangka Barat, terletak pada tata kelola yang harus berlangsung secara baik. Menurut Pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, Tata Kelola Perusahaan Yang Baik adalah sistem pengelolaan yang mengarahkan dan mengendalikan perusahaan agar menghasilkan kemanfaatan ekonomi yang berkesinambungan dan keseimbangan hubungan antar pemangku kepentingan.

Dalam peraturan pemerintah itu dinyatakan bahwa Daerah Otonom, dalam hal ini direpresentasikan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Bangka Barat, dapat mendirikan BUMD yang pendiriannya ditetapkan dengan peraturan daerah. BUMD ini dapat berupa peraturan umum daerah (perumda) dan perusahaan perseroan daerah (perseroda). Perumda merupakan BUMD yang seluruh modalnya dimiliki satu daerah dan tidak terbagi atas saham, sedangkan perseroda merupakan BUMD yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh 1 (satu) daerah. Penelitian ini akan mengkaji pilihan-pilihan tersebut dengan melihat kondisi riil di sektor kepelabuhanan tersebut.

---

<sup>3</sup> Humas Sekretariat Kabinet RI, "Presiden Jokowi Tinjau Progres Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular," <<https://setkab.go.id/presiden-jokowi-tinjau-progres-pembangunan-pelabuhan-tanjung-ular/>>, akses, 27 Oktober 2022. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang serta angkutan penyebarangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

<sup>4</sup> Yulanda, "Komsis III DPRD Bangka Barat Minta Pemkab Dapat Mengelola Langsung Pelabuhan Tanjung Ular," Bangkapos.com, 11 Oktober 2022, <<https://bangka.tribunnews.com/2022/10/11/komisi-iii-dprd-bangka-barat-minta-pemkab-dapat-mengelola-langsung-pelabuhan-tanjung-ular>>, akses 27 Oktober 2022.

Untuk menjaga keberlangsungan bisnis kepelabuhanan tersebut, sangat penting dikaji dan dianalisis sektor bisnis utama (*core business*) apa saja yang harus diajukan dalam bisnis kepelabuhanan itu. Pelabuhan Tanjung Ular, dengan demikian, sangat perlu untuk dikaji dan dianalisis keberlangsungan bisnis yang berpotensi untuk dirintis dan/atau dikembangkan.

Pada saat laporan ini disusun, Pelabuhan Tanjung Ular sudah memasuki tahap akhir penyelesaiannya (99%) dan direncanakan rampung pada November 2022. Luas dermaga yang sudah dibangun adalah 800 meter persegi (80mx10m), panjang trestle 297,5x8m, panjang causeway 122x8m, dan kedalaman kolam pelabuhan -6m LWS (*low water spring*). Dengan kedalaman ini, maka kapasitas angkut maksimal yang dapat dilayani mencapai sebesar 1.000 DWT (*dead weight tonnage*).

Seluruh pelabuhan saat ini menempati lahan seluas 4 (empat) hektar, dengan total area darat 170x50m. Namun, perluasan area ini tersebut sangatlah berpotensi. Di kiri dan kanan lahan saat ini terdapat tanah kosong. Di sebelah Utara terdapat lahan milik PT Timah Tbk yang dapat diintegrasikan dengan pola kerja sama; sementara di sebelah Selatan terdapat lahan hutan lindung, yang tentu harus dialihfungsikan terlebih dulu. Posisi hutan lindung ini juga menjadi "pekerjaan rumah" yang harus diatasi, khususnya bagi Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), mengingat jalan yang sudah dipersiapkan sepanjang 17 kilometer, memiliki area sekitar 3,4 kilometer yang berada di kawasan hutan lindung dan 300 meter di antaranya yang belum bisa tersambung karena masih ada hutannya. Perkembangan terakhir yang berhasil dicatat, menyatakan bahwa Dinas PUPR Bangka Barat telah mengantongi surat izin pinjam pakai ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) melalui Balai Pemantapan Kawasan Hutan (BPKH). Untuk saat ini, PUPR Bangka Barat tinggal menyelesaikan kelengkapan dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) agar tahapan izin pinjam pakai dapat dieksekusi pada tahun 2023.

Gambaran tentang fasilitas jalan di sini adalah salah satu contoh fasilitas penunjang yang masih harus disiapkan. Dalam diskusi dengan pihak Pemerintah Kabupaten Bangka Barat dengan berbagai pemangku kepentingan, masih perlu penyiapan beberapa sarana/prasarana penting untuk mengarah pada pengelolaan jasa kepelabuhanan yang modern dan memadai sesuai dengan standar yang diharapkan. Misalnya, ketersediaan listrik dan air bersih, masih menjadi catatan tersendiri. Semua ini membutuhkan kajian, tidak hanya dari sisi kebutuhan daerah melainkan juga kelayakan bidang usaha.

Untuk dapat memberi gambaran yang lebih utuh terhadap kajian ini, penelitian ini juga membutuhkan studi pembandingan ke pelabuhan lain di Indonesia. Untuk itu, tim telah melakukan kunjungan ke Pelabuhan Probolinggo, yang saat ini dikelola oleh PT Delta Artha Bahari Nusantara. Perseroda ini memiliki visi untuk menjadi perusahaan operator penyedia jasa kepelabuhanan milik pemerintah daerah bertaraf internasional, dengan menyediakan fasilitas terminal pelabuhan dengan peralatan yang berteknologi modern/memadai untuk semua pihak melalui sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan yang efisien sesuai standar.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas, dapat diidentifikasi adanya problematika yang terkait dengan bentuk BUMD yang paling tepat untuk didirikan dan proses menuju ke arah pendirian tersebut. Namun, sebelum hal itu dapat disimpulkan, perlu ada data dan analisis terhadap kebutuhan daerah dan kelayakan bidang usaha. Kebutuhan daerah di sini mencakup

kebutuhan aspek pelayanan umum dan kebutuhan masyarakat. Di sisi lain, kelayakan bidang usaha mencakup setidaknya 6 (enam) kelayakan, meliputi kelayakan ekonomi, pasar dan pemasaran, keuangan, aspek peraturan perundang-undangan, aspek teknologi, dan aspek sumber daya manusia.

Oleh karena fokus penelitian ini sejak awal sudah diarahkan ke analisis terhadap pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular, maka permasalahan yang ingin dijawab adalah: (1) apa bisnis utama (*core-business*) yang sesuai dengan BUMD terkait dengan Pelabuhan Tanjung Ular, (2) apa bentuk BUMD yang paling tepat, dan (3) bagaimana perhitungan biaya yang dibutuhkan untuk menjalankan bisnis utama tersebut?

### 1.3 Tujuan

Tujuan dari kegiatan kajian ini adalah untuk: (1) menentukan bisnis utama (*core-business*) yang sesuai dengan BUMD terkait dengan Pelabuhan Tanjung Ular, (2) menentukan bentuk BUMD yang paling tepat, dan (3) menghitung biaya yang dibutuhkan untuk menjalankan bisnis utama tersebut.

### 1.4 Metode Kajian

Penelitian ini menggunakan metode kajian empiris yang dipadu dengan kajian doktrinal. Metode empiris yang dimaksud di sini berangkat dari data/informasi tentang kondisi senyatanya yang ditemukan di lapangan melalui serangkaian kunjungan ke lokasi Pelabuhan Tanjung Ular dan Pelabuhan Probolinggo. Tim peneliti juga berkesempatan bertemu langsung dengan otoritas terkait di Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), dan masyarakat yang ada di sejumlah lokasi melalui wawancara sporadis. Diskusi terpumpun (*focus group discussion*) diadakan untuk melengkapi dan memperkaya analisis.

Diskusi terpumpun sudah diadakan sebanyak tiga kali dengan pemangku kepentingan di Kabupaten Bangka Barat, yaitu pada tanggal 8 September 2022, tanggal 8 November 2022 dan tanggal 22 November 2022. Diskusi juga diadakan di Probolinggo pada tanggal 15 November 2022, melibatkan tim peneliti, wakil dari Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, dan otoritas kepelabuhan di Pelabuhan Probolinggo. Peneliti juga mengadakan wawancara dengan perangkat Desa Air Putih yang lokasinya meliputi Pelabuhan Tanjung Ular, dalam hal ini dengan Sekretaris Desa.

Kendala yang ditemukan dalam metode kajian ini lebih karena ketersediaan data/informasi yang tidak sepenuhnya siap tersaji, sementara kurun waktu penelitian sendiri sangat terbatas. Kendala lain lebih pada kondisi sekarang (*existing condition*) pada Pelabuhan Tanjung Ular yang memang belum beroperasi, sehingga analisis yang dilakukan memang harus dilakukan dalam bentuk asumsi-asumsi yang berbuah pada sejumlah preskripsi (ekspektasi pengelolaan).

### 1.5 Luaran

Luaran dari kajian ini berupa laporan tertulis yang dapat digunakan sebagai draf naskah akademik bagi penyusunan peraturan perundang-undangan di tingkat daerah berkenaan

dengan BUMD untuk pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular.<sup>5</sup> Selain itu, isu-isu tertentu dari penelitian ini akan diangkat menjadi artikel yang dipublikasikan dalam jurnal ilmiah.

### 1.6 Agenda Kegiatan

Kegiatan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Observasi	offline	online	online							
dokumentasi	offline	online	online							
analisis kebutuhan pelabuhan										
analisis kelayakan ekonomi										
analisis perundangan										
Analisis kelayakan pemasaran										
analisis kelayakan keuangan										
Analisis sumber daya manusia										
analisis kebutuhan sistem										
design proses bisnis										
laporan										

<sup>5</sup> Dalam Kerangka Acuan Kerja (KAK) disebutkan bahwa ada dua luaran, yaitu: (1) laporan yang berisi hasil analisis kebutuhan daerah dan hasil analisis kelayakan usaha (*core-business* yang ditetapkan), proses/tahapn restrukturisasi dan stragegi bisnis; dan (2) jurnal ilmiah. Luaran pertama membutuhkan penyesuaian seiring dengan arahan Pemkab Bangka Barat untuk fokus ke pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular.

## BAB II EKSPEKTASI PENGELOLAAN

Bab II ini dibagi uraiannya dalam beberapa subbab. Dua subbab pertama akan membahas tentang kondisi Pelabuhan Tanjung Ular (existing) dan kondisi satu pelabuhan yang dijadikan sebagai acuan pembandingan (*benchmark*), yaitu Pelabuhan Probolinggo. Dipilihnya Pelabuhan Probolinggo ini karena saat ini pelabuhan tersebut dinilai yang terbaik pengelolaannya, sebagaimana terlihat dari pencapaian-pencapaian yang diperolehnya

Guna merealisasi pembangunan dan pengelolaan yang baik untuk Pelabuhan Tanjung Ular yang berada di Kabupaten Bangka Barat, maka salah satu yang perlu dilakukan adalah mendakan *benchmarking* pada pengelola pelabuhan lain, yang menurut berbagai sumber, merupakan model pengelolaan yang dinilai paling berhasil di Indonesia. Dalam hal ini yang ditinjau adalah Pengelolaan Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo.

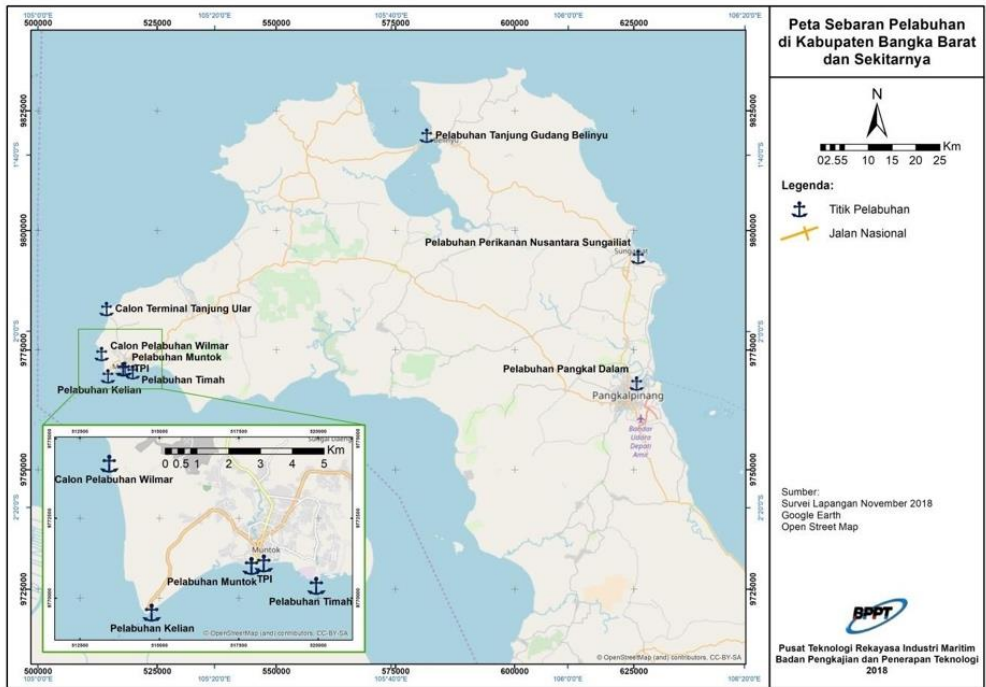
Subbab 2.1 memuat gambaran tentang kondisi Pelabuhan Tanjung Ular secara lebih detail untuk kemudian menjadi ilustrasi yang diperbandingkan dengan kondisi satu pelabuhan lain yang diproyeksikan menjadi acuan pengelolaan jasa kepelabuhan yang lebih ideal, yaitu Pelabuhan Probolinggo. Gambaran tentang kondisi Pelabuhan Probolinggo ditempatkan pada subbab 2.2. Selanjutnya dibahas tentang ekspektasi jangka pendek, menengah, dan panjang (subbab 2.3) dan alasan mengapa pilihan jatuh pada BUMD perseroan terbatas daerah (perseroda (subbab 2.4).

### 2.1 Kondisi Pelabuhan Tanjung Ular

Pelabuhan Tanjung Ular berlokasi di Desa Air Putih, Kecamatan Mentok. Desa ini memiliki luas 122 km<sup>2</sup> yang secara administratif berbatasan dengan:

- Sebelah Selatan : Selat Bangka
- Sebelah Utara : Laut Natuna
- Sebelah Barat : Selat Bangka
- Sebelah Timur : Kecamatan Simpang Teritip.

Sampai sejauh ini, terdapat delapan pelabuhan yang sudah beroperasi di Kepulauan Bangka Belitung dimana enam pelabuhan berada di Pulau Bangka dan 2 pelabuhan di Pulau Belitung. Adapun peta persebaran pelabuhan di Kepulauan Bangka Belitung adalah sebagai berikut:



**Ragaan 2A: Peta Sebaran Pelabuhan di Kabupaten Bangka Barat**

Jalur pelayaran dari Provinsi Kepulauan Bangka Belitung melayani tujuan Jakarta, Palembang, Tanjung Pinang, Surabaya dan Pontianak. Dalam menjalankan fungsinya, pelabuhan terbagi menjadi beberapa jenis yang mengacu pada hierarki pelabuhan. Hierarki pelabuhan di Kepulauan Bangka Belitung pada delapan pelabuhan yang sudah beroperasi di Bangka menurut KP 432 Tahun 2017 adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.1: Hierarki Pelabuhan di Kepulauan Bangka Belitung**

Sumber : KP 432 Tahun 2017

No	Penetapan Lokasi dan Hierarki Pelabuhan					
	Kabupaten/Kota	Nama Pelabuhan	Hierarki Pelabuhan			
			2017	2022	2027	2037
1	Bangka	Belinyu	PP	PP	PP	PP
2	Bangka Barat	Mentok	PR	PR	PR	PR
3	Bangka Selatan	Toboali	PL	PL	PL	PL
4	Bangka Selatan	Sadai	PP	PP	PP	PP
5	Belitung	Tanjung Batu	PP	PP	PP	PP
6	Belitung	Tanjung Pandan	PP	PP	PP	PP
7	Belitung Timur	Manggar	PL	PL	PL	PL
8	Pangkalpinang	Pangkal Balam	PP	PP	PP	PP

Pada tahun 2017 tersebut, kemudian dicanangkan tujuh pembangunan pelabuhan lainnya. Salah satunya adalah Pelabuhan Tanjung Ular yang menjadi objek kajian dalam penelitian ini. Pada saat ini kondisi Pelabuhan Tanjung Ular termasuk yang paling progresif perkembangannya, bahkan menarik perhatian Presiden Joko Widodo untuk dikunjungi pada bulan Oktober 2022.

**Tabel 2.2: Pembangunan Tujuh Pelabuhan Lainnya**

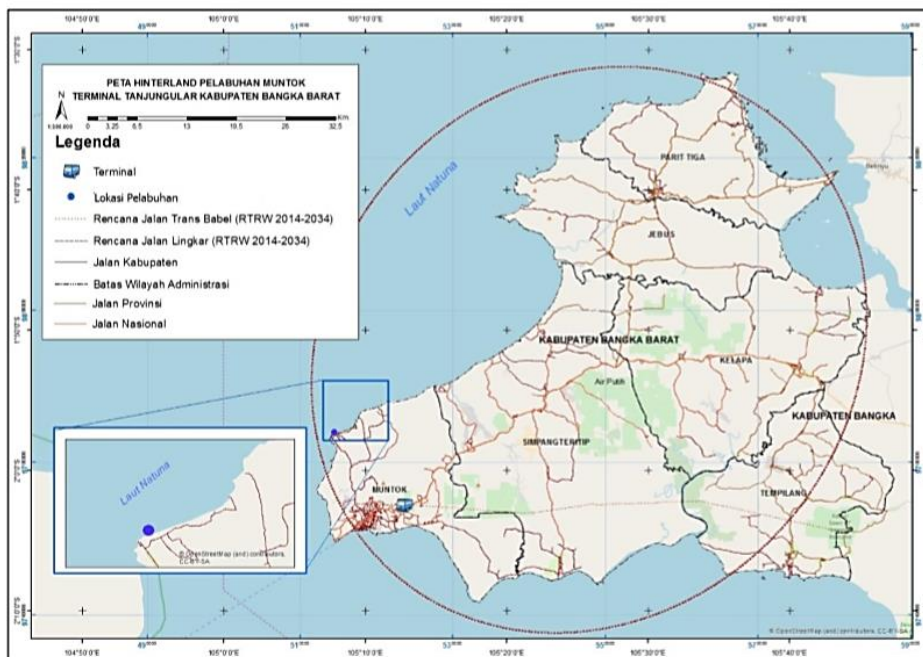
Sumber : KP 432 Tahun 2017

No	Lokasi dan Hierarki Pelabuhan Lainnya					
	Kabupaten/Kota	Nama Pelabuhan	Hierarki Pelabuhan			
			2017	2022	2027	2037
1	Bangka	Jelitik	PL	PL	PL	PL
2	Bangka	Pulau Mengkubung	PL	PL	PL	PL
3	Bangka	Pulau Ninjuk	PL	PL	PL	PL
4	Bangka	Sungai Liat	PL	PL	PL	PL
5	Bangka Barat	Tanjung Kalian	PL	PL	PL	PL
6	Bangka Barat	Tanjung Ular	PL	PL	PL	PL
7	Bangka Barat	Tanjung Ru	PL	PL	PL	PL

Berdasarkan tabel di atas, menurut KP 432 tahun 2017, Pelabuhan Tanjung Ular diklasifikasikan sebagai pelabuhan pengumpan lokal. Hal ini juga disahkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 169 Tahun 2019 menyatakan bahwa Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan Pengumpan Lokal. Pada yang sama Pasal 1 ayat (6) disebutkan bahwa definisi dari Pelabuhan Pengumpan Lokal adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul, dan sebagai tempat asai tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam kabupaten/kota.

Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi perantara yang tepat sebagai sarana transportasi masyarakat dalam melakukan penjualan ke daerah lain dengan cepat dan mudah. Pelabuhan sebagai salah satu kawasan sektor transportasi memiliki peran penting dalam program pembangunan nasional. Peran penting sektor transportasi termasuk transportasi laut adalah mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional, dan mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa.

Saat ini, kabupaten Bangka Barat memiliki satu Pelabuhan Laut Eksisting yaitu Pelabuhan Utama Mentok dengan hierarki sebagai pelabuhan Pengumpan Regional (PR) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 432 Tahun 2019. Pelabuhan Tanjung Ular yang pembangunannya telah 90% rampung menjadi pelabuhan selanjutnya yang dapat beroperasi di Kabupaten Bangka Barat dengan hierarki sebagai pelabuhan pengumpan lokal (PL). Dalam sistem transportasi laut, setiap pelabuhan harus memiliki daerah hinterlandnya masing-masing, sehingga tidak terjadi tumpang tindih pada hinterland-nya. Hinterland Pelabuhan Tanjung Ular meliputi seluruh Kabupaten Bangka Barat mengacu pada analisa sebaran pusat kegiatan ekonomi dan *market share*. Adapun *hinterland* pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :



**Ragaan 2B: Hinterland Pelabuhan Tanjung Ular**

Pada Tahun 2020 Pemerintah Pusat telah memutuskan membangun pelabuhan barang yang berada di Tanjung Ular. Pembangunan Pelabuhan ini untuk memberikan alternatif pilihan untuk berlabuhnya kapal barang guna bongkar sehingga bisa terpecahkan kondisi kepadatan di Pelabuhan Pangkal Balam.

Keberadaan pelabuhan ini juga sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bangka Belitung yang menyatakan adanya kawasan industri dan kepelabuhan terpadu (KIPT) Mentok, di kawasan Tanjung Ular. Artinya, keberadaan Pelabuhan Tanjung Ular ini memang sudah sesuai dengan RTRW Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Dengan mengacu pada Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 76 Tahun 2017 tentang Perubahan kedua

atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dinyatakan bahwa Pelabuhan Tanjung Ular merupakan wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Mentok.

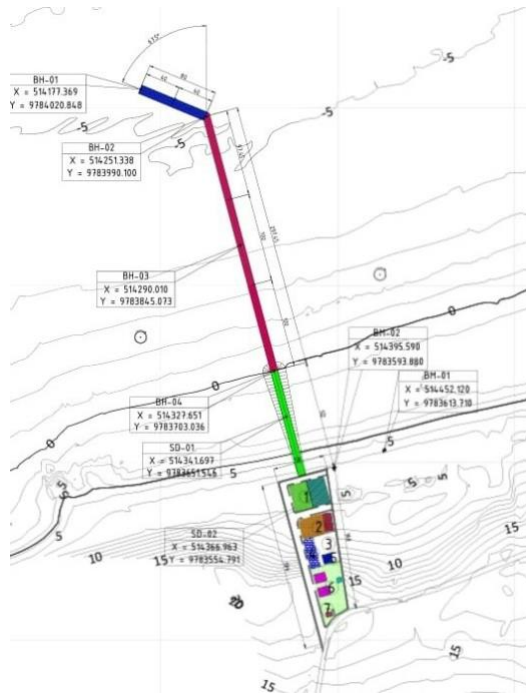
Penyerahan Pelabuhan oleh Pemerintah pusat akan dilaksanakan pada Bulan Desember 2022. Mengantisipasi kondisi tersebut maka perlu persiapan untuk pengelolaan Pelabuhan baik secara komersial dan non komersial. Gambaran Pelabuhan yang akan diserahkan dapat dilihat pada Gambar 2C dan 2D.



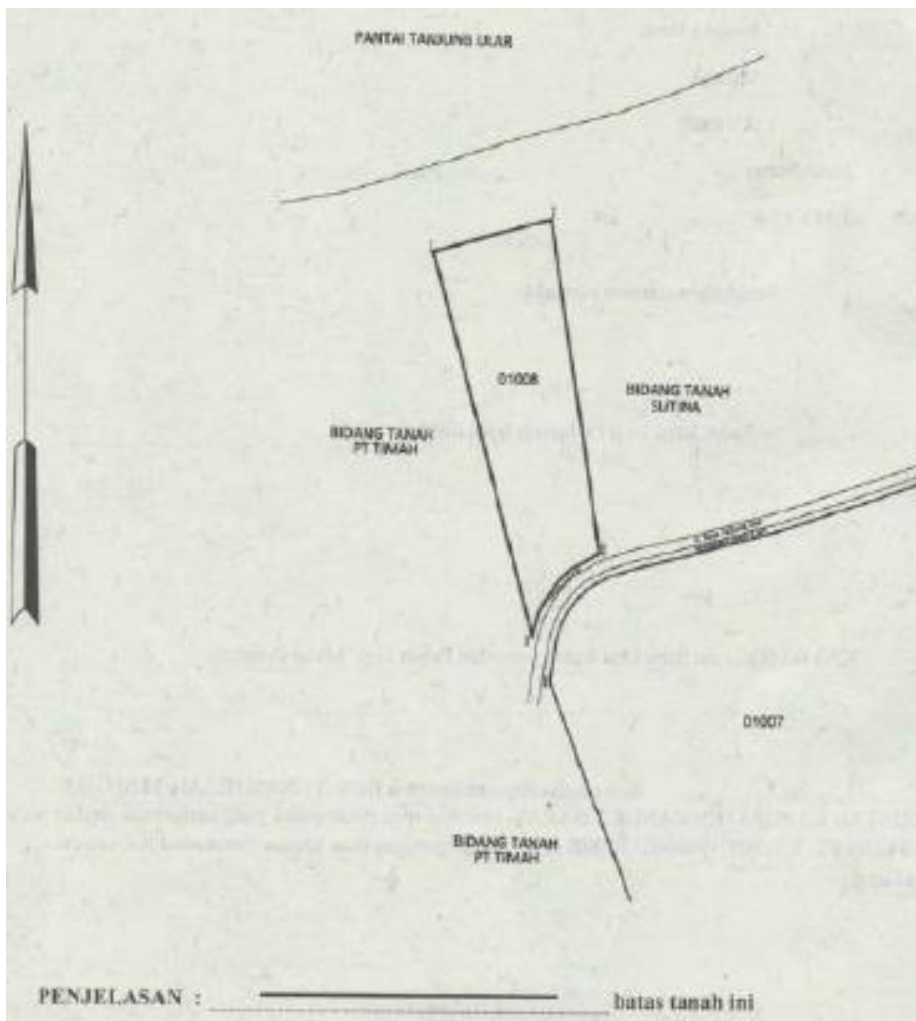
**Ragaan 2C: Pemandangan Dermaga Pelabuhan Tanjung Ular**

Di dermaga ini aktivitas bongkar muat kapal dapat dilakukan untuk maksimal 1.000 DWT. Kapasitas ini sangat potensial untuk ditingkatkan dari waktu ke waktu, seiring bertambahnya komoditas yang dibongkar muat.

Status kepemilikan lahan daratan Pelabuhan Tanjung Ular berdasarkan data Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kabupaten Bangka Barat saat ini lahan darat seluas 38819m<sup>2</sup> dengan bentuk persil sesuai Ragaan 2E telah menjadi tanah Pemerintah Daerah Kabupaten Bangka Barat yang telah disahkan dan ditetapkan melalui sertifikat nomor 29.06.05.04.4.00007 dan saat ini telah proses dihibahkan ke KSOP Mentok.



**Ragaan 2D: Denah Pelabuhan Tanjung Ular**



**Ragaan 2E: Persil Pelabuhan Tanjung Ular**

## 2.2 Komparasi dengan Kondisi Pelabuhan Probolinggo

Untuk mempertajam analisis dan mendapatkan gambaran lebih konkret dengan bagaimana suatu bisnis kepelabuhan dijalankan, peneliti memandang perlu untuk melakukan kunjungan lapangan ke pelabuhan lain yang telah berjalan dengan baik. Dengan demikian dapat diperoleh informasi bagaimana gambaran kondisi Pelabuhan Tanjung Ular dalam kurun waktu beberapa tahun ke depan dan langkah-langkah yang harus dilakukan apabila suatu BUMD ingin berperan aktif dalam pengelolaan pelabuhan tersebut.

Pelabuhan yang dikunjungi sebagai studi banding terletak di Kabupaten Probolinggo. Pelabuhan ini dikelola oleh PT Delta Artha Bahari Nusantara (DABN). PT DABN didirikan pada tanggal 27 April 2000 di Jawa Timur sesuai dengan akta Notaris Soraya, SH No.3 yang telah mengalami beberapa kali perubahan dan yang terakhir ditetapkan pada Akta Notaris Evie Mardiana Hidayah, SH., No.49, tanggal 18 April 2019. Dengan demikian, BUMN ini sudah memasuki usia 22 tahun.

Baru pada tahun 2010, PT DABN memperoleh Izin Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dari Menteri Perhubungan No. KP.330 Tahun 2010 tanggal 21 Juli 2010. Pada tahun 2011 PT DABN telah memiliki izin sebagai BUP (Badan Usaha Pelabuhan) dari Menteri Perhubungan No. KP. 1009 tahun 2011 tanggal 21 Desember 2011. Pada tanggal 20 Agustus 2017, telah ditandatangani Perjanjian Kerjasama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara (BMN) antara KSOP Kelas IV Probolinggo mewakili Kementerian Perhubungan dengan BUP PT DABN. Pada tanggal 21 Desember 2017, juga telah ditandatangani Perjanjian Konsesi Pengusahaan Jasa Kepelabuhanan Pada Terminal Umum PT DABN di Pelabuhan Probolinggo antara KSOP Kelas IV Probolinggo dengan PT DABN.

Sesuai dengan visinya, yaitu "Menjadi Perusahaan Operator Penyedia Jasa Kepelabuhanan Milik Pemerintah Daerah yang Bertaraf Internasional, dengan menyediakan fasilitas terminal pelabuhan dengan peralatan yang berteknologi modern/memadahi untuk semua pihak melalui sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhan yang efisien sesuai standar," maka PT DABN terus melengkapi jasa-jasa layanannya. Jasa layanan yang dimiliki oleh PT. DABN ada dua jenis yaitu : (1) jasa pelayanan kapal dan (2) Jasa pelayanan barang. Penjelasan tentang masing-masing layanan ini adalah:<sup>6</sup>

**Tabel 2.3: Sepuluh Jasa Utama Jasa Kepelabuhanan**

<b>Jasa Pelananan kapal</b>	<b>Jasa Pelayanan barang</b>
Jasa tambat	Jasa dermaga
Jasa kepil	Jasa penumpukan/penyimpanan (storage)
Jasa pandu	Jasa handling
Jasa bunker service	Jasa alat
Jasa air	Jasa timbangan

<sup>6</sup> Semua data dan foto aktivitas Pelabuhan Probolinggo diperoleh dari hasil wawancara dengan PT DABN dan presentasi/publikasi PT DABN, antara lain: <<https://dabn.co.id>>.

### 2.2.1 Jasa pelayanan kapal

#### **Jasa tambat**

Jasa Tambat merupakan jasa pelayanan yang telah disediakan untuk menambatkan kapal pada dermaga. Untuk semua jenis kapal yang bersandar di pelabuhan, akan dikenakan biaya berupa jasa tambat yang besarnya ditetapkan oleh pemerintah.



**Ragaan 2F: Ilustrasi Jasa Tambat**

#### **Jasa kepil**

Jasa Kepil adalah kegiatan jasa mengikatkan tali kapal ke Bolder saat kapal bersandar di Dermaga Pelabuhan.



**Ragaan 2G: Ilustrasi Jasa Kepil**

#### **Jasa pandu**

Jasa Pandu/Tunda adalah kegiatan pemanduan kapal seperti mendorong, menarik, mengawal, dan membantu kapal untuk bertambat di dermaga atau lepas tambat keluar dermaga.



**Ragaan 2H. Ilustrasi Jasa Pandu**

**Jasa bunker service**

Jasa Bunker Service adalah kegiatan pembelian dan pengisian bahan bakar kapal. Pelabuhan-pelabuhan yang relatif lengkap, biasanya menyediakan jasa ini karena kapal-kapal yang bersandar juga membutuhkan penambahan ketersediaan bahan bakar mereka.



**Ragaan 2I. Ilustrasi Jasa Bunker Service**

**Jasa air kapal**

Jasa Air Kapal adalah jasa pengisian air tawar untuk kebutuhan kapal dan anak buah kapal.



**Ragaan 2J. Ilustrasi Jasa Air Kapal**

### 2.2.2 Jasa pelayanan barang

#### **Jasa dermaga**

pelayanan yang di sediakan untuk kegiatan bongkar maupun muat atau naik turun penumpang melalui dermaga.



**Ragaan 2K. Ilustrasi Jasa Dermaga**

### **Jasa penumpukan/penyimpanan (storage)**

Jasa Penumpukan adalah kegiatan penumpukan barang di gudang atau di lapangan sampai dengan dikeluarkan dari tempat penumpukan untuk dimuat atau diserahkan kepada pemilik. Jasa ini dapat dilakukan dalam bentuk *open storage* (di lapangan) atau *closed/tank storage* (gudang/tangki timbun).



**Ragaan 2L. Ilustrasi Jasa Penumpukan**

### **Jasa handling (bongkar muat)**

kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.



**Ragaan 2M. Ilustrasi Jasa Handling**

### **Jasa alat**

Jasa Alat adalah jasa penyewaan alat untuk mendukung kegiatan bongkar muat atau kegiatan lainnya di pelabuhan, seperti *hopper*, *grab*, *crane*, *forklift*, *excavator*, dan lain-lain.



**Ragaan 2N. Ilustrasi Jasa Alat**

### **Jasa timbangan**

Jasa Timbangan adalah jasa penimbangan cargo via trucking bertujuan untuk mengetahui berat kosong maupun berat isi.



**Ragaan 2O. Ilustrasi Jasa Timbangan**

Untuk penelitian ini, tim peneliti melakukan observasi pula atas aktivitas di Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo. Pelabuhan ini merupakan satu-satunya pelabuhan daerah di Indonesia yang dikelola oleh pemerintah daerah dalam hal ini ini adalah Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Dibangun secara bertahap oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Pemerintah Pusat sejak tahun tahun 2008 dan baru beroperasi pada tahun 2016.

Pelabuhan ini dibangun untuk mengurangi over kapasitas yang selama ini terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Selain itu juga dikhususkan untuk mempercepat pengiriman barang ke kawasan Jawa Timur bagian timur. Dermaga baru ini didesain setelah adanya peristiwa lumpur lapindo karena pada waktu itu (2006) logistik ke timur terkendala lalu lintasnya di Porong.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur mendapat konsesi pengelolaan Pelabuhan Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo dari Kemenhub selama 64 tahun sejak tahun 2017. Melalui

pengelolaan oleh PT Delta Artha Bahari Nusantara (DABN) yang merupakan badan usaha pelabuhan (BUP) milik Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Prasarana Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo terdiri dari alur pelayaran, dermaga bongkar muat, jalan di lingkungan pelabuhan, lapangan penumpukan/penyimpanan (pergudangan). Dermaga terdiri dari : dermaga I panjang 96 m dengan kedalaman – 6 LWS, dermaga II panjang 309 kedalaman – 11 dan – 14 LWS.

Pada tahun 2017 dalam satu bulan rata-rata kedatangan kapal (ship call) di Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo ada sebanyak 36 kapal yang berasal dari Bengkulu, Kalimantan, Papua, Jember, Lampung, Jakarta, Probolinggo, Madura, Thailand, Surabaya, dan daerah-daerah lainnya. Dengan kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut : bongkar per bulan rata-rata 61.994 T/M3, muat rata-rata per bulan 7.055 T/M3, total bongkar muat per bulan rata-rata 69.050 T/M3. Komoditas yang dibongkar muat meliputi batu bara, rawa sugar, semen, kulit, tepung, kayu, pasir cor, general karbo, dan lain-lain.

Hinterland Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo meliputi hinterland primer, yaitu Kota Probolinggo. Hinterland sekunder, yaitu Kabupaten Probolinggo. Dan hinterland tersier, yaitu Sidoarjo, Pasuruan, Mojokerto, Malang, Lumajang, Jember, Bondowoso, dan Situbondo. Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo memiliki prospek ekonomi yang baik karena memiliki kekuatan tumbuh dan berkembang serta memiliki peluang. Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo berpotensi menjadi pelabuhan kelas dunia. Hal ini bisa dilihat dari status Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo sudah bersertifikat International Ship and Port Security Code (ISPS Code) yang merupakan regulasi IMO (*International Maritime Organization*).

Meskipun begitu ada satu kelemahannya adalah bahwa Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo belum merupakan perairan wajib pandu/tunda luar biasa. Sehingga secara operasional masih diselenggarakan oleh KSOP. Namun untuk penetapan perairan wajib pandu/tunda saat ini sedang diurus dan dalam proses.

Saat ini kapasitas Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo adalah dermaga 1 dengan panjang lebar 93 m x 18,5 m mampu menampung kapal dengan bobot maksimal 1.000 DWT yang akan diperkuat menjadi 10.000 DWT, dengan kedalaman draft -6 LWS, dan trestle 1 volume 1.720,5 m<sup>3</sup>. Dermaga II dengan panjang lebar adalah 300 m x 31 m mampu menampung kapal dengan bobot maksimal 20.000 DWT yang akan diperkuat menjadi 40.000 DWT, dengan kedalaman draft -11 LWS, trestle 2 volume 2.304 m<sup>3</sup>.

Selanjutnya untuk memenuhi kapasitas yang diinginkan di Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo, pihak pengelola sudah memiliki program-program yang mendukung keberadaan pelabuhan dan juga telah didukung dengan kemampuan trading di wilayah *hinterland* sehingga kapal-kapal yang datang dapat melakukan trading.

Selain peran *hinterland*, kapasitas pelabuhan bisa ditingkatkan jika perkembangan iklim industri dan perekonomian di sekitarnya didukung oleh pemerintah daerah setempat. Oleh sebab itu problem perizinan usaha sangat diharapkan kelancarannya.

Beberapa kelebihan Terminal Baru Pelabuhan Probolinggo adalah: (1) kapal bisa melakukan sandar dengan lebih cepat; (2) kondisi aksesibilitas di dalam pelabuhan cukup bagus; (3) kondisi kargo dari pelabuhan muat sampai di pelabuhan bongkar kondisinya tetap terjaga; (4)

keamanan dan kenyamanan pengiriman barang terjamin; (5) pola keterhubungan (konektivitas) sudah bagus dan mudah (*firm*); (6) tujuan ke pelabuhan sudah terjangkau oleh *trucking*; (7) areal luas, akses cukup baik, *stockpile* luas; (8) *draft jetty* cukup dalam; dan (9) antrian masih longgar.

Dari hasil penelaahan dan observasi langsung di Pelabuhan Probolinggo, dapat ditarik kesimpulan umum bahwa pengelolaan pelabuhan memang harus dilakukan secara bertahap. Pentahapan itu harus diproyeksikan sampai jangka panjang yang mencapai puluhan tahun ke depan. Perkembangan tiap-tiap tahap, seperti pembangunan fasilitas kepelabuhanan tidak mungkin dilakukan sekali selesai karena memang tidak pernah terlepas dari aktivitas perekonomian di wilayah tersebut.

Strategi pengembangan jangka panjang Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan akan mendekati seperti yang saat ini dijalankan di Pelabuhan Probolinggo. Bahkan, pelabuhan di Jawa Timur inipun masih terus bergerak ke arah makin profesional. Misalnya, pada tahun 2017 yang lalu, PT DABN sudah mengikat kerja sama selama 30 tahun untuk pemanfaatan fasilitas Pelabuhan Probolinggo atas tanah hasil reklamasi seluas 89.000 meter persegi dan dermaga seluas 24.161,5 meter persegi. Artinya, PT DABN sebagai BUMD tidak melakukan investasi sendiri, melainkan membuka diri untuk mengajak pihak lain bekerja sama. Dalam kerja sama itu, KSOP Pelabuhan Probolinggo (Pihak Pertama) akan memperoleh sebesar 0,50% dari nilai aset barang milik negara dan setiap tahunnya mengalami peningkatan sebesar 4,55%., sedangkan PT. DABN (Pihak Kedua) memperoleh keuntungan hasil kerja sama sebesar 25,16% dari nilai investasinya.<sup>7</sup>

**Dari kunjungan tersebut dapat diperoleh beberapa kesimpulan:**

1. Bisnis kepelabuhan memiliki peran strategis dalam memajukan suatu daerah, namun peran ini membutuhkan investasi yang sangat besar (padat modal). Dengan demikian, pentahapan dalam pembangunan pelabuhan harus selaras dengan tingkat kemajuan suatu daerah.
2. Mengingat demikian banyak variabel yang menentukan perkembangan itu, maka BUMD yang didirikan untuk merespons keberadaan pelabuhan (agar dapat berkontribusi optimal bagi kemajuan daerah), harus pula dikembangkan secara bertahap. Misalnya, PT DABN membutuhkan waktu 10 tahun untuk memperoleh Izin Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dari Menteri Perhubungan, dan kemudian mengantongi izin sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dari Menteri Perhubungan.
3. BUMD seperti PT DABN dapat berkembang dengan sehat karena mendapat dukungan penuh dari semua pemangku kepentingan, baik di tingkat kabupaten, provinsi, maupun nasional. Dukungan ini secara sinergis kemudian diwujudkan dalam pengembangan area-area bisnis kepelabuhan yang makin bertambah dan terus ditingkatkan kualitas layanannya dari waktu ke waktu.
4. BUMD yang didirikan pada tahap awal dapat mulai menggeluti area-area (lini) bisnis yang tidak membutuhkan investasi besar, atau penyediaan fasilitas fisik yang perlu dibangun dalam kurun waktu lama. Untuk itu BUMD cukup memilih dua atau tiga jenis layanan yang dapat dilakukan dalam jangka kurang dari lima tahun, tetapi vital, dalam arti dibutuhkan untuk menunjang aktivitas pelabuhan.

---

<sup>7</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Pelabuhan Probolinggo Menjadi Pelabuhan Pertama Kerja Sama Pemanfaatan Barang Milik Negara," <<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4523/pelabuhan-probolinggo-menjadi-pelabuhan-pertama-kerja-sama-pemanfaatan-barang-milik-negara-antara-pemer>>, akses 12 September 2022.

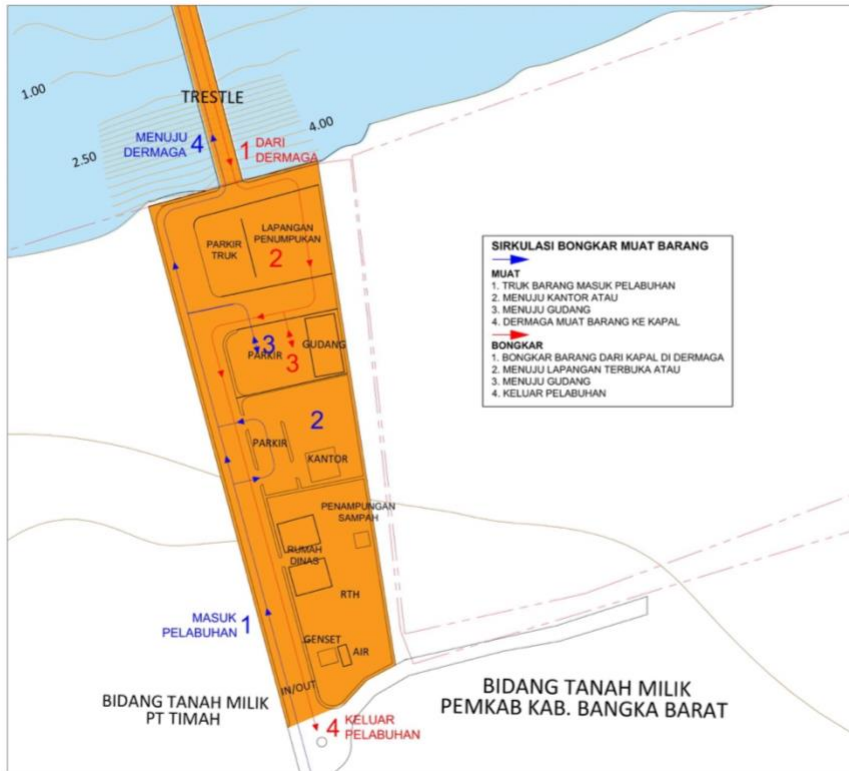
### 2.3 Ekspektasi Jangka Pendek, Menengah, dan Panjang

Antara Pelabuhan Tanjung Ular dan Pelabuhan Probolinggo memiliki karakteristik yang berbeda. Karakteristik yang membedakan dapat ditemukan antara lain dalam faktor-faktor sebagai berikut:

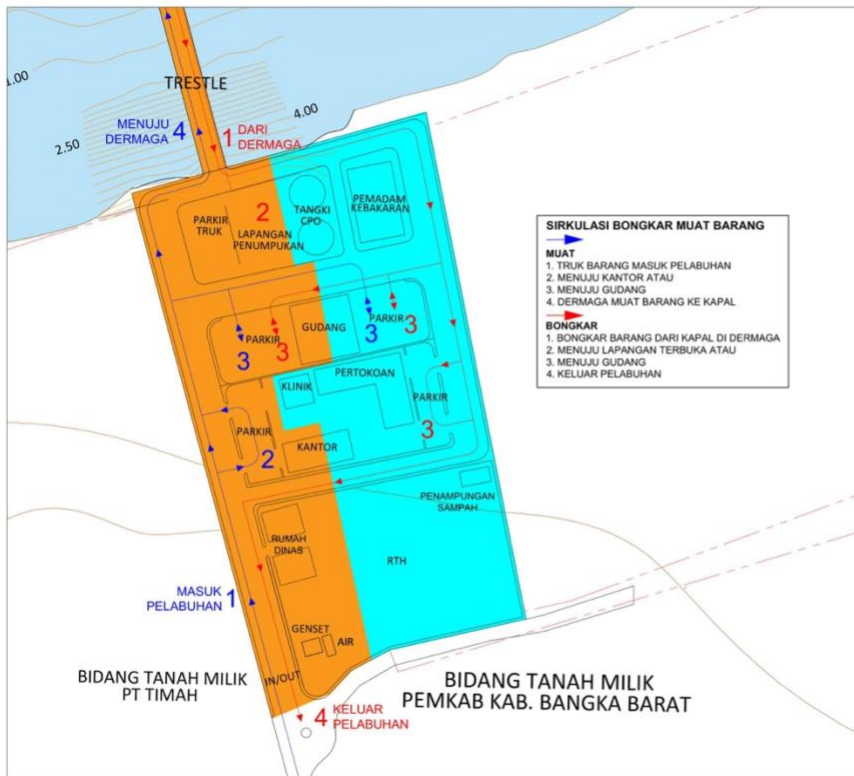
1. Pertumbuhan/perkembangan ekonomi daerah penyangga (*hinterland*) dari pelabuhan yang bersangkutan;
2. Perkembangan industri yang terkait dengan pelabuhan;
3. Data arus (*cargo flow*) sekarang dan perkiraan yang akan datang serta jenis dan macam komoditi yang akan keluar masuk;
4. Tipe dan ukuran kapal yang memasuki pelabuhan;
5. Jaringan jalan (prasarana dan sarana angkutan dari/ke daerah penyangga);
6. Alur masuk/keluar menuju laut;
7. Aspek nautis dan hidraulis;
8. Aspek Dampak keselamatan dan lingkungan hidup;
9. Analisis ekonomi dan keuangan; dan
10. Ketersediaan sumber daya lembaga-lembaga pengelola.

Pada pokoknya, perencanaan juga harus mempertimbangan berbagai faktor, yang mencakup pencarian data/informasi dan analisis untuk memastikan tentang: (1) kondisi fisik pelabuhan dan kelayakan konstruksi; (2) siapa saja pengguna jasa (*port users*) dan kapasitas pemanfaatan pelabuhan; (3) perkembangan masyarakat di daerah itu; dan (4) perkembangan ekonomi yang menunjang keberlangsungan pelabuhan. Untuk dapat mencakup faktor-faktor itu, diperlukan asupan data yang relatif lengkap dari semua sisi, sehingga analisisnya memerlukan proyeksi jangka panjang.

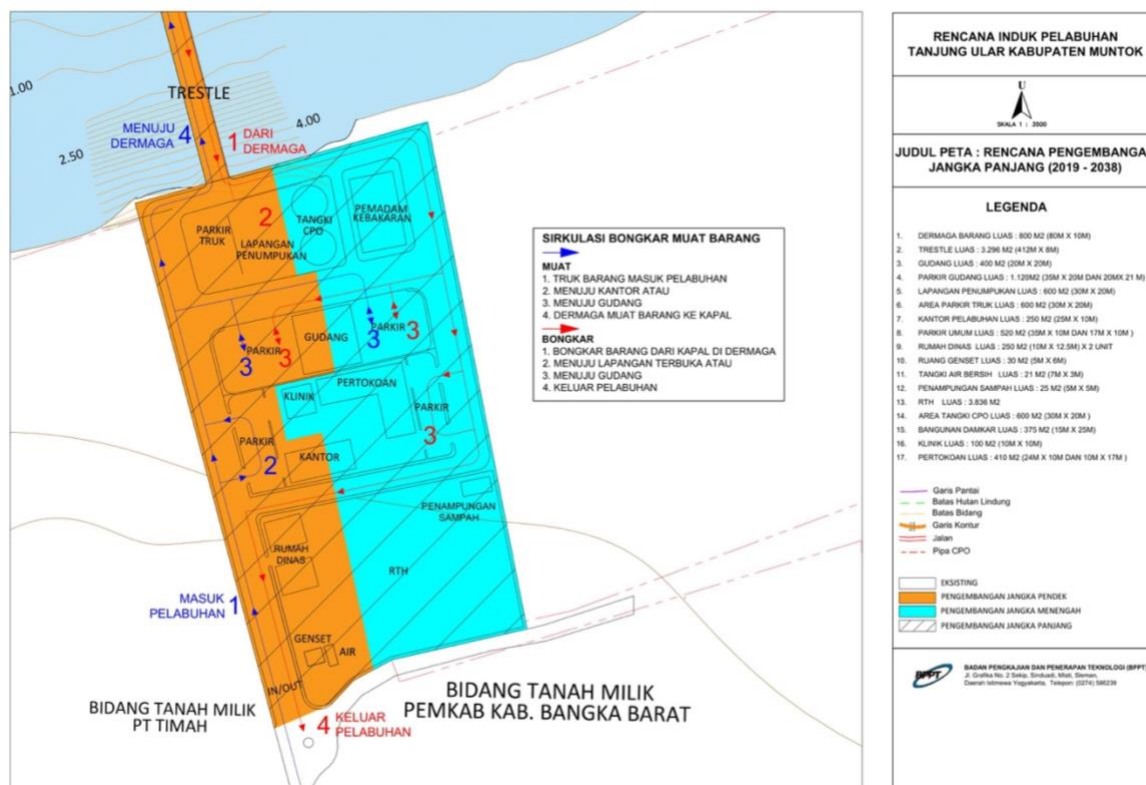
Pada bulan Mei 2019, Kementerian Perhubungan telah membuat Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Ular dan membagi tahapan pengembangan pelabuhan ini menjadi tiga periode, yaitu jangka pendek (2019-2024), jangka menengah (2019-2028), dan jangka panjang (2019-2038). Sebagaimana dikutip dari RIP tersebut, ilustrasi ketiga periode tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



**Ragaan 2P: RIP Tanjung Ular Jangka Pendek**



**Ragaan 2Q: RIP Tanjung Ular Jangka Menengah**



## Ragaan 2R: RIP Tanjung Ular Jangka Panjang

Apabila didetailkan, maka akan terlihat rencana pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular akan mencakup hal-hal sebagai berikut:

**Tabel 2.4: Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Ular**

	2019-2024	2019-2028	2019-2038
1	Dermaga barang	800 m2	800 m2
2	Trestle	3.296 m2	3.296 m2
3	Gudang	200 m2	400 m2
4	Parkir gudang	700 m2	1.120 m2
5	Lapangan penumpukan	600 m2	600 m2
6	Area parkir truk	600 m2	600 m2
7	Kantor pelabuhan	100 m2	250 m2
8	Parkir umum	350 m2	520 m2
9	Rumah dinas	250 m2	250 m2
10	Ruang genset	30 m2	30 m2
11	Tangki air bersih	21 m2	21 m2
12	Penampungan sampah	25 m2	25 m2
13	Ruang terbuka hijau	1.186 m2	3.836 m2
14	Area tangki CPO	--	600 m2
15	Bangunan damkar	--	375 m2
16	Klinik	--	100 m2
17	Pertokoan	--	410 m2

Di dalam RIP juga ditemukan ada beberapa rencana pembiayaan yang tidak termasuk di dalam 17 hal di atas, seperti pengadaan tangki bahan bakar minyak (BBM) dan pemipiannya. Melalui serangkaian diskusi dengan pemangku kepentingan di Pemerintah Kabupaten

Bangka Barat, disadar bahwa ada area-area bisnis yang memang paling potensial untuk digarap oleh BUMD dalam waktu dekat terkait operasionalisasi Pelabuhan Tanjung Ular. Empat area bisnis yang dimaksud adalah: (1) lapangan penumpukan, (2) area parkir truk, (3) air bersih, dan (4) bahan bakar minyak. Sekalipun spesifikasi pengadaan fasilitas tersebut sudah tercantum dalam RIP, masih terbuka kemungkinan RIP ini dapat dimodifikasi.

Apabila diperhatikan, maka pengembangan fasilitas dari jangka pendek, menengah, dan panjang itu berkesinambungan. Hal itu dapat dilihat dari desain perluasan yang menunjukkan ketersambungan antara fasilitas lama dan baru. Hal ini dapat dilihat dari warna kuning oranye (jangka pendek) yang kemudian diperluas pembangunannya dengan warna biru (jangka menengah).

Mengingat inisiatif pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular sendiri sudah mulai diwujudkan pada tahun 2019, maka sesuai dengan arahan Presiden Republik Indonesia, pelabuhan ini suatu saat harus diserahkan ke Pemerintah Daerah cq BUMD. Artinya, pada jangka menengah, BUMD yang akan didirikan oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat harus memastikan dirinya siap untuk mengambil alih sebagai motor penggerak fungsi pelabuhan ini. Kerja sama dengan para profesional di bidang kepelabuhan, dengan demikian, menjadi sangat penting dilakukan. Perusahaan-perusahaan yang telah memiliki badan usaha pelabuhan (BUP) di Indonesia merupakan mitra potensial yang dapat diundang masuk untuk berinvestasi di Pelabuhan Tanjung Ular.<sup>8</sup>

Apabila diskemakan, maka ekspektasi jangka pendek, menengah, dan panjang dari BUMD yang akan didirikan di Kabupaten Bangka Barat adalah sebagai berikut:



**Ragaan 2S: Ekspektasi Jangka Pendek-Menengah-Panjang**

<sup>8</sup> Menurut situs Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (Asbupi), saat ini terdapat 11 perusahaan yang mengantongi BUP, yaitu: (1) Pelindo 1, (2) IPC, (3) Pelindo 3, (4) Pelindo 4, (5) Samudera Ports, (6) Pelindo Jasa Maritim - Jasa Armada Indonesia, (7) Pelindo Terminal Petikemas - IPC TPK, (8) Pelindo Petikemas Teluk Lamong, (9) Pelindo Terminal Petikemas TPS Surabaya, (10) Pelindo Multi Terminal PTP Nonpetikemas, (11) Pelindo Multi Terminal IPCC Terminal Kendaraan, dan (12) Pelindo Terminal Petikemas BJTI. Lihat: Anggota Pendiri dan Anggota Umum Asbupi, <<https://asbupi.org/index.php/Member>>, akses 12 September 2022.

Perluasan kerja sama menjadi kata kunci dalam pengembangan usaha BUMD ini, mengingat dalam jangka panjang sudah diproyeksikan Pelabuhan Tanjung Ular ini akan diserahkan pengelolannya ke Pemerintah Kabupaten Bangka Barat. Kementerian Perhubungan tidak akan "lepas tangan" pasca-penyerahan itu, melainkan ikut membantu melalui kerja sama pemanfaatan (KSP) atau kerja sama operasional (KSO). Model pengelolaan BUMD seperti itu sejalan dengan arah kebijakan Kementerian Perhubungan yang ingin agar pengelolaan pelabuhan-pelabuhan menjadi makin profesional. Untuk itu Kementerian Perhubungan mengajak investor di sektor kepelabuhanan ikut dalam skema-skema kerja sama. BUMD adalah satu mitra strategis di daerah untuk digandeng dalam skema-skema tersebut.<sup>9</sup>

Kamis, 7 September 2017 | Post by: Admin Portal

## Kemenhub Dorong BUMN/D dan Swasta Kelola Pelabuhan dan Bandara dengan Skema KSP/KSO

Share:   

824 view(s)



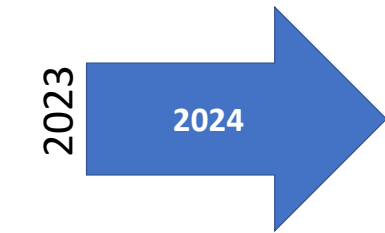
Dengan kebijakan Kemenhub seperti ini, maka jelas diperlukan langkah strategis daerah-daerah untuk juga mendirikan/memiliki badan usaha milik daerah (BUMD) yang profesional agar mampu menjadi mitra kerja sama dalam pengelolaan pelabuhan di daerah masing-masing.

### Ragaan 2T: Arah Kebijakan Kemenhub

Atas dasar pemikiran di atas, maka kehadiran BUMD dalam pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular menjadi suatu keniscayaan. BUMD ini perlu dipersiapkan dengan cermat dan berkembang secara bertahap mengikuti aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular tersebut. Untuk jangka pendek sampai dengan tahun 2024, BUMD akan memfokuskan perhatiannya pada sektor bisnis di sisi darat, dengan gambaran seperti Ragaan 2U di bawah ini:

<sup>9</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Kemenhub Dorong BUMN/D dan Swasta Kelola Pelabuhan dan Bandara dengan Skema KSP/KSO," <<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4486/kemenhub-dorong-bumn-d-dan-swasta-kelola-pelabuhan-dan-bandara-dengan-skema-ksp-ks>>, akses 12 September 2022.

Sejak 2019 Pemerintah melalui Kemenhub membangun dermaga dan fasilitas lain di kawasan pelabuhan.



### **BUMD BERDIRI**

Bergerak dalam pengelolaan (sisi darat):

1. Penumpukan
2. Parkir truk
3. Air bersih
4. BBM

#### **PENUMPUKAN & PARKIR TRUK:**

- Memanfaatkan 3,8 hektar tanah milik Pemda
- Tanah dibersihkan, dipagar, diberi penerangan, dan penjagaan
- Dipakai untuk: (1) penumpukan (open storage); (2) parkir truk
- Keuntungan: biaya parkir dan sewa lahan

#### **AIR BERSIH:**

- Memanfaatkan tangki air yang sudah terpasang (sewa)
- Air dibeli dari PDAM, dibawa dengan mobil tangki
- Keuntungan: penjualan air bersih

#### **BBM:**

- Memanfaatkan tangki BBM yang sudah terpasang (sewa)
- BBM dibeli dari Pertamina dibawa dengan mobil tangki
- Untuk penyaluran ke kapal, disiapkan 1 unit mobil tangki (stand by).
- Keuntungan: penjualan BBM

## **Ragaan 2U: Bisnis Jangka Pendek yang Dijalankan BUMD**

Pilihan jangka pendek dengan mengambil empat area bisnis, yaitu jasa sewa lahan untuk penumpukan, jasa parkir truk, suplai air bersih, dan suplai bahan bakar minyak (BBM) dipastikan merupakan kebutuhan konkret dari para pelaku usaha yang bergerak di sektor kepelabuhanan ini.

Dalam jangka menengah dan panjang, empat area bisnis yang sudah dirintis pada tahun-tahun pertama ini akan mudah dikembangkan seiring dengan peningkatan aktivitas di Pelabuhan Tanjung Ular, atau lebih jauh lagi adalah Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular.

Saat ini lahan di sebelah Timur Laut Pelabuhan Tanjung Ular masih berstatus hutan lindung yang memerlukan proses untuk pengalihannya. Oleh sebab itu, dalam jangka pendek sampai dengan 2024 nanti, pengembangan pelabuhan akan dilakukan penyesuaian (adjustment) atas Rencana Induk Pelabuhan (RIP) tersebut. Untuk itu, lahan milik Pemerintah Kabupaten Bangka Barat seluas 3,8 hektar yang terletak di sebelah Selatan dan Tenggara Pelabuhan Tanjung Ular menjadi alternatif yang paling memungkinkan untuk dimanfaatkan. Semua aset ini pada waktunya akan menjadi bagian dari fasilitas Pelabuhan Tanjung Ular, yang akan dialihkan menjadi aset BUMD.

Layanan seluas 3,8 hektar di sebelah Selatan dan Tenggara Pelabuhan Tanjung Ular dialokasikan sebagai area penyewaan lahan parkir truk dan penumpukan (*open storage*) yang sangat mencukupi guna melayani aktivitas bongkar muat komoditas. Area ini sangat strategis karena langsung berhimpitan dengan 4 hektar lahan Pelabuhan Tanjung Ular yang telah ada saat ini. Artinya, di atas kertas sebenarnya lahan Pelabuhan Tanjung Ular yang sudah siap melayani aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular sudah mencapai 7,8 hektar. Bahkan, untuk jangka panjang, prospek ini lebih tersebut masih terbuka lagi dengan ketersediaan lahan kosong di sebelah Timur Laut yang menurut Rencana Induk Pelabuhan (RIP) juga akan dialihfungsikan menjadi bagian dari pengembangan Pelabuhan Tanjung Ular. Lahan ini pada tahun 2019 sudah dilakukan *land-clearing*, sehingga tinggal membutuhkan pemagaran dan beberapa

pembangunan fasilitas pendukung lainnya, seperti pemagaran, penerangan (dengan lampu sorot), rumah jaga, dan kamera pengawas (CCTV).

Perlu dicatat bahwa dengan ketersediaan lahan yang cukup luas ini, maka selalu terbuka untuk membangun di atas lahan ini gudang-gudang dalam kapasitas tertentu, khususnya guna menyimpan sementara komoditas yang perlu perlakuan khusus. Hal ini sangat mungkin, mengingat barang-barang yang dibongkar di Pelabuhan Tanjung Ular itu ada yang diperuntukkan distribusinya untuk Kabupaten Bangka Barat atau kabupaten yang berdekatan, yang selama ini harus diangkut dulu ke Pangkal Pinang untuk disimpan di sana sebelum diangkut kembali ke Bangka Barat. Keberadaan gudang-gudang yang langsung ada di dekat pelabuhan, tentu akan sangat mengurangi biaya-biaya yang tidak perlu seperti itu. Kemungkinan-kemungkinan pembangunan gudang ini dapat menjadi alternatif jika didukung oleh perhitungan-perhitungan yang rasional dari sisi keangan (lihat Bab IV).

Untuk jangka menengah, sistem pemipaan akan digunakan untuk menggantikan strategi layanan pemasokan air bersih dan bahan bakar minyak. Dalam hal ini kerja sama dengan Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) di Kabupaten Bangka Barat menjadi pilihan yang selalu terbuka, dengan memanfaatkan sumber-sumber air di dekat area Pelabuhan Tanjung Ular. PDAM akan menjadi penyuplai air untuk ditampung pada tangki air yang saat ini sudah tersedia dengan kapasitas tampungan 42 ton (meter kubik). PDAM menjamin kualitas air ini sesuai dengan standar kelayakan yang berlaku.

Dalam rangka pemberdayaan masyarakat sekitar, penelitian ini mencermati pula bahwa potensi kerja sama dengan badan usaha milik desa (bumdes) di Desa Air Putih pun dapat menjadi opsi lain yang terbuka untuk dilakukan dalam jangka menengah dan panjang. Namun, untuk itu masih perlu dikaji lebih jauh kesiapan bumdes setempat dalam menjamin kualitas air dan kecukupan pasokannya secara terus-menerus, mengingat sumber air yang tersedia berasal dari sumur-sumur yang dibor, yang tentu membutuhkan analisis atas dampaknya terhadap lingkungan.

Model kerja sama serupa juga dilakukan dengan PT Pertamina untuk suplai bahan bakar minyak (solar).<sup>10</sup> Saat ini sudah terpasang tangki solar dengan daya tampung 5 ton, yang dapat digunakan untuk menyimpan kebutuhan solar bagi kapal-kapal yang bersandar. Pengangkutan bahan bakar minyak (BBM) dari tangki ke kapal-kapal dilakukan dengan menggunakan mobil tangki yang siap di tempat.

Suplai bahan bakar minyak (BBM) dalam jangka menengah dan panjang juga akan ditingkatkan, antara lain dengan pembangunan stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) yang tidak hanya melayani kebutuhan aktivitas di pelabuhan, melainkan juga pengguna kendaraan di Kabupaten Bangka Barat. Peluang bisnis ini sangat prospektif dilakukan apabila Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular sudah beroperasi. Untuk prospek ini, BUMD siap untuk bekerja sama dengan pihak investor yang memenuhi standar/kualifikasi dari PT Pertamina. Tawaran kerja sama yang sangat terbuka dengan pihak PT Pertamina untuk pembangunan SPBU seperti disebutkan di atas sangat mungkin untuk

---

<sup>10</sup> Saat ini suplai BBM di wilayah Kabupaten Bangka Barat masih menggunakan mobil-mobil tangki yang datang dari Pelabuhan Pangkal Balam di Kota Pangkal Pinang (Kota Mentok-Pangkal Pinang berjarak 138 km). Kerap kali ditemukan kendala untuk kelancaran suplai ini, antara lain karena kapal-kapal yang masuk di Pelabuhan Pangkal Balam sangat bergantung pada pasang-surut air laut. Apabila aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular sudah meningkat, maka suplai BBM dapat diangkut melalui kapal pengangkut yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular tersebut.

dipercepat. Hal ini perlu dilandasi rasionalitas perhitungan dari sisi keuangan. Potensi kerja sama dengan PT Pertamina dalam pembukaan SPBU ini tentu memerlukan pengkajian, terutama lokasi. Kajian untuk posisi SPBU tentu harus melibatkan pihak PT Pertamina, dengan mencari letak yang paling strategis, yang salah satunya mengambil tempat di dalam lahan yang telah dimiliki oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat saat ini.



## Ragaan 2V: Layanan BUMD Jangka Pendek

Pilihan lini-bisnis yang diutarakan di atas membutuhkan kajian lebih jauh, khususnya dari aspek kelayakan keuangan, dengan keharusan akan tercapai ratio yang positif agar BUMD yang dibangun menjadi layak (*feasible*) untuk didirikan. Apabila suatu lini bisnis diperkirakan kurang baik dari perhitungan rasio kelayakannya dalam dua tahun pertama, maka melalui perhitungan tertentu, harus ada strategi bisnis meningkatkan pola bisnis tersebut agar peningkatan pendapatan dapat lebih terjamin. Sebagai contoh, bisnis penyediaan bahan bakar minyak yang semula dikelola sendiri untuk hanya melayani kalangan sangat terbatas, dapat diubah pada tahun ketiga dan seterusnya ke model layanan yang memberi peluang keuntungan lebih tinggi. Hal yang sama juga berlaku untuk lini bisnis penumpukan/penyimpanan (*storage*). Kemungkinan-kemungkinan akan dibahas dalam Bab IV.

### 2.4 Pilihan BUMD Perseroda

Badan usaha milik daerah memiliki karakteristik yang sama seperti badan usaha milik negara. Sebagai badan usaha yang didirikan dan berada di bawah tanggung jawab pemerintah pusat dan daerah, maka bentuk-bentuk badan usaha ini harus tunduk pada arah kebijakan pemerintah.

Pilihan bentuk badan usaha sangat bergantung pada jenis usaha dan motif keusahaannya. Dewasa ini, pilihan pendirian badan usaha milik negara dan daerah praktis hanya terdiri dari dua opsi, yaitu berbentuk perusahaan umum atau perusahaan perseroan. Pasal 4 Peraturan

Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah, mempertegas tentang hal ini. Bentuk perusahaan jawatan (perjan) yang dulu pernah ada dalam kriteria badan usaha milik negara/daerah, sudah tidak lagi dikenal. Perbedaan atas dua bentuk badan usaha tersebut tidak secara tegas dinyatakan, kecuali perihal pembagian modalnya apakah berbentuk saham atau bukan saham.

Pilihan perseroan daerah (perseroda) untuk BUMD pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular merupakan pilihan yang tepat karena alasan.

1. Pemerintah, antara lain melalui Kementerian Badan Usaha Milik Negara, telah mendorong penyehatan BUMN dan BUMD untuk menuju ke bentuk perseroan terbatas, terlepas bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 memberi opsi lain berupa perusahaan umum.
2. Perseroan terbatas memiliki beberapa ciri, yaitu motif utamanya dalam rangka mencari keuntungan (*profit-oriented*). Rencana pendirian badan usaha milik daerah bernama PT Bangka Barat Samudra Jaya (Perseroda) memang didesain untuk tujuan tersebut, tanpa menghilangkan misi pelayanan umum (*public service*) yang diemban oleh setiap badan usaha milik negara/daerah.
3. Pembagian modal terdiri dari saham-saham yang pertanggungjawaban pemegang sahamnya sebatas besaran saham yang disetor. Pada saat pendirian perseroan, paling sedikit 25% dari modal dasar perseroan harus sudah ditempatkan dan setiap penempatan modal harus telah disetor paling sedikit 50% dari nilai nominal setiap saham yang dikeluarkan. Seluruh saham yang telah dikeluarkan harus disetor penuh pada saat pengesahan perseroan dengan bukti penyetoran yang ada.<sup>11</sup> Pemerintah Kabupaten Bangka Barat telah menyediakan anggaran untuk keperluan ini. Anggaran ini disebut sebagai Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan, yaitu kekayaan daerah yang berasal dari APBD untuk dijadikan penyertaan modal daerah sebesar minimal 51% (lima puluh satu persen) pada BUMD tersebut.
4. Pengelolaan bisnis di sektor kepelabuhanan membutuhkan kerja sama kemitraan antar-perusahaan, yang menuntut kesetaraan dalam negosiasi. Mengingat hampir semua mitra bisnis di sektor ini adalah perusahaan berbentuk perseroan terbatas, maka pilihan perseroda adalah pilihan yang tepat.
5. Preseden pengelolaan bisnis di sektor kepelabuhanan pada pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, termasuk yang ditinjau secara langsung oleh tim peneliti di Pelabuhan Probolinggo, semuanya dilakukan oleh perseroan terbatas.

---

<sup>11</sup> Pasal 32 ayat (1) Undang-Undang Perseroan Terbatas menentukan bahwa modal dasar perusahaan paling sedikit Rp50.000.000,- (lima puluh juta). Ketentuan ini tidak berlaku lagi karena telah diubah di dalam Pasal 109 angka 3 Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang menyebutkan bahwa besaran modal dasar PT ditentukan berdasarkan kesepakatan para pendiri perusahaan. Ketentuan tersebut juga sejalan dengan yang diatur dalam Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2021 tentang Modal Dasar Perseroan Serta Pendaftaran Pendirian, Perubahan, dan Pembubaran Perseroan yang Memenuhi Kriteria Untuk Usaha Mikro Dan Kecil (PP 8/2021).

## BAB III DATA DAN ANALISIS KEBUTUHAN DAERAH

### 3.1 Gambaran Umum

Secara statistik, jumlah penduduk Bangka Barat mengalami pertumbuhan populasi yang relatif kecil, bahkan pada tahun 2012-2013 pernah mencapai 0% dan pada tahun 2014 mencapai -4%. Tabel jumlah penduduk Kabupaten Bangka Barat selama sepuluh tahun terakhir adalah seperti Tabel 3.1 berikut ini:<sup>12</sup>

**Tabel 3.1 Jumlah Penduduk Kabupaten Bangka Barat 2009-2021**

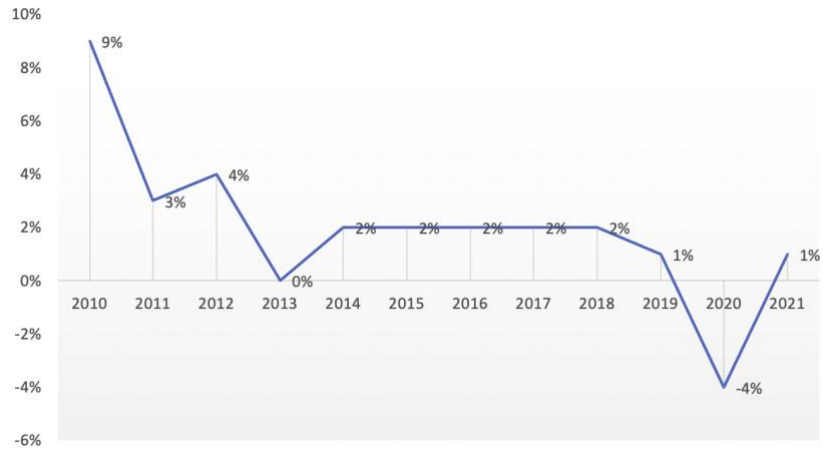
<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Pertumbuhan</b>
2009	160.006	
2010	175.150	9%
2011	180.654	3%
2012	188.376	4%
2013	188.271	0%
2014	192.395	2%
2015	196.598	2%
2016	200.684	2%
2017	204.778	2%
2018	209.011	2%
2019	213.163	1%
2020	204.612	-4%
2021	206.786	1%

Adapun persentase pertumbuhan penduduk Kabupaten Bangka Barat 2010-2021 digambarkan pada grafik berikut:<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Seluruh data statistik kependudukan di dalam bab ini diambil dari rilis Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka Barat. Untuk keperluan pelaporan, beberapa data diolah dan ditransormasi ke dalam format tabel dan/atau diagram. <https://bangkabaratkab.bps.go.id/indicator/12/184/1/jumlah-penduduk-menurut-kelompok-umur.html> Diakses pada tanggal 26 Desember 2022.

<sup>13</sup> *Ibid.*

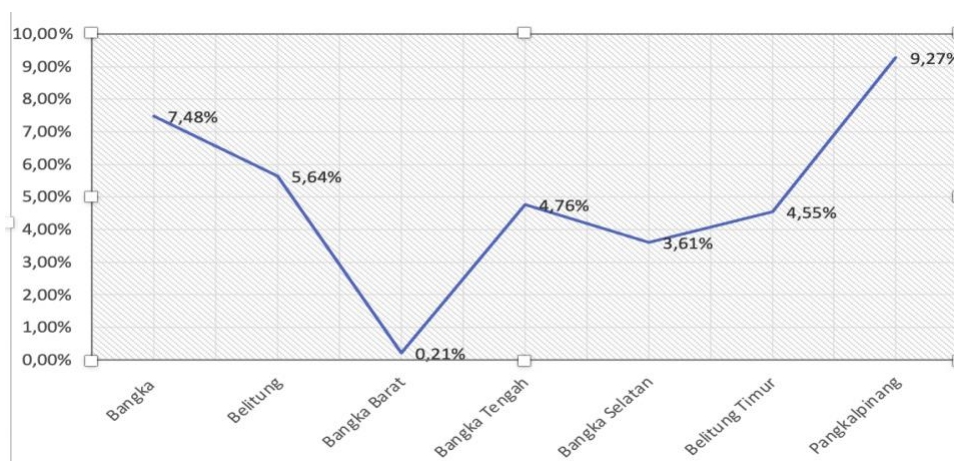


**Ragaan 3A: Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Bangka Barat 2010-2021**

Sepanjang tahun 2021 menurut data Badan Pusat Statistik Daerah Kabupaten Bangka Belitung, Bangka Barat menjadi kabupaten/kota dengan pertumbuhan ekonomi paling rendah dibandingkan daerah lain di provinsi tersebut. Bahkan, menurut Databoks.com<sup>14</sup> Kepulauan Bangka Belitung termasuk dalam 10 Provinsi dengan Tingkat Kontribusi terhadap PDB Nasional paling rendah di Indonesia. berikut data pertumbuhan ekonomi di provinsi Kepulauan Bangka Belitung tahun 2021:<sup>15</sup>

<sup>14</sup> <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/02/16/10-provinsi-dengan-kontribusi-ekonomi-terkecil-secara-nasional-tahun-2021> diakses 26 Desember 2022.

<sup>15</sup> Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka Barat, Tahun 2021.



### Ragaan 3B: Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2021

Berdasarkan data di atas, Bangka Barat menjadi Kabupaten/Kota yang memiliki pertumbuhan ekonomi terendah. Selain itu, berdasarkan data statistik Kemiskinan 2019-2021, Kabupaten Bangka Barat memiliki persentase penduduk miskin yang terus meningkat dengan garis kemiskinan tahun 2021 berada pada level Rp.599.887,00 meningkat dibandingkan tahun 2019 dan tahun 2020. Berikut data statistik kemiskinan kabupaten Bangka Barat 2019-2021.<sup>16</sup>

**Tabel 3.2: Statistik Kemiskinan Kabupaten Bangka Barat 2019-2021**

Uraian	2019	2020	2021
Garis Kemiskinan (Rp)	549.486	589.894	599.887
Jumlah penduduk miskin	5650 jiwa	5830 jiwa	5850 jiwa
Persentase penduduk miskin (%)	2,67	2,70	2,75
Indeks Kedalaman Kemiskinan (P1)	0,31	0,23	0,25
Indeks Keparahan Kemiskinan (P2)	0,07	0,04	0,04

Selain itu, Pelabuhan Tanjung Ular yang berlokasi di kecamatan Mentok, Bangka Barat memiliki kondisi tingkat pengangguran terbuka yang kerap meningkat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Bangka Barat disebutkan bahwa Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Kecamatan Mentok tahun 2018 adalah 3,11% meningkat menjadi 4,12% pada tahun 2020 yang menandakan banyak masyarakat sekitar di kecamatan Mentok yang membutuhkan lapangan pekerjaan baru di wilayah tersebut. Oleh karenanya, diharapkan dengan

<sup>16</sup> <https://www.wowbabel.com/lokal/pr-5984164280/angka-kemiskinan-bangka-barat-terkecil-di-provinsi-bangka-belitung> diakses 26 Desember 2022 dan BPS Kab. Bangka Barat, Tahun 2021.

dibangunnya pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi salah satu cara meningkatkan jumlah tenaga kerja dengan memanfaatkan penduduk sekitar bekerja di Pelabuhan Tanjung Ular.

### 3.2 Aspek Pelayanan Umum

Pelayanan umum yang dimaksud oleh Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, tidak diberikan definisi yang lengkap. Namun, dari contoh yang diberikan dalam Penjelasan Pasal 9, dapat dipahami bahwa pelayanan umum ini adalah jasa yang dapat dinikmati oleh masyarakat luas. Dengan perkataan lain, BUMD tidak hadir sebagai unit penghasil keuntungan ekonomi semata, melainkan juga harus tampil sebagai penggerak kesejahteraan sosial.

Oleh karena Perseroda yang akan didirikan ini bergerak dalam sektor kepelabuhan, maka aspek pelayanan umum di sini bersinggungan langsung dengan pelayanan terhadap beberapa pemangku kepentingan, seperti pelaku usaha perkapalan yang menggunakan fasilitas pelabuhan, pelaku usaha yang memuat dan/atau membongkar komoditas di pelabuhan; dan masyarakat sekitar yang mendapat manfaat dari aktivitas pelabuhan. Ketiga pemangku kepentingan itu dapat dilacak sisi pelayanannya dengan mencermati data kunjungan kapal yang diperkirakan akan bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular, sedangkan analisis lebih detail terhadap ketiga pemangku kepentingan ini akan dibahas dalam Bab IV.

**Tabel 3.3: Proyeksi Kunjungan Kapal<sup>17</sup>**

Proyeksi Rencana Induk Pelabuhan 2019							Data Kunjungan Kapal di Pelabuhan Mentok						
Tahun	Jenis Kapal						Total			2021		2020	
	Kapal 1000 DWT Curah Cair		Coaster 750 DWT		Kapal Max 1000 DWT		Kunjungan Kapal	GT per Tahun	Muatan (Ton)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)
Unit	Muatan	Unit	Muatan	Unit	Muatan								
2021	-	-	80	19.969	44	13.313	124	104.285	33.282	Januari	272	Januari	291
2022	-	-	80	19.979	44	13.319	124	104.333	33.298	Februari	249	Februari	263
2023	-	-	80	20.039	45	13.359	125	104.649	33.399	Maret	292	Maret	274
2024	-	-	81	20.148	45	13.432	125	105.219	33.581	April	270	April	256
2025	45	13.497	81	20.304	45	13.536	171	151.023	47.337	Mei	284	Mei	233
2026	46	13.860	82	20.504	46	13.669	174	153.276	48.033	Juni	297	Juni	213
2027	47	14.232	83	20.747	46	13.832	177	155.786	48.811	Juli	293	Juli	256
2028	49	14.614	84	21.032	47	14.021	180	158.545	49.667	Agustus	302	Agustus	237
2029	50	15.006	85	21.356	47	14.237	183	161.546	50.599	September	314	September	234
2030	51	15.409	88	21.959	49	14.639	188	166.040	52.008	Oktober	328	Oktober	242
2031	53	15.823	90	22.581	50	15.054	193	170.669	53.459	November	322	November	259
2032	54	16.248	93	23.223	52	15.482	199	175.434	54.953	Desember	330	Desember	269
2033	56	16.684	96	23.884	53	15.923	204	180.342	56.491		<b>3553</b>		<b>3027</b>
2034	57	17.132	98	24.566	55	16.377	210	185.395	58.075				
2035	59	17.592	101	25.268	56	16.846	216	190.598	59.706				
2036	60	18.065	104	25.993	58	17.329	222	195.957	61.386				
2037	62	18.550	107	26.740	59	17.827	228	201.475	63.116				
2038	63	19.048	110	27.510	61	18.340	235	207.157	64.898				
2039	65	19.559	113	28.304	63	18.869	241	213.008	66.733				
2040	67	20.085	116	29.123	65	19.415	248	219.034	68.623				

Tabel 3.3 di atas menunjukkan proyeksi yang dijadikan acuan oleh tim peneliti, yang tidak hanya mencermati data awal menurut Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Ular (2019) tetapi juga melihat data (riil) kunjungan kapal di Pelabuhan Mentok. Hal ini penting dilakukan karena aktivitas di Pelabuhan Mentok, sesuai dengan rencana, memang akan dialihkan ke Pelabuhan Tanjung Ular. Berdasarkan data kunjungan kapal yang bersandar di Pelabuhan Mentok ini pada tahun 2020 dan 2021 saja, misalnya, sudah menunjukkan angka di atas 3.000 kunjungan. Dengan demikian, proyeksi frekuensi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular memang sangat menjanjikan.

<sup>17</sup> Data bersumber dari RIP Pelabuhan Tanjung Ular 2019 dan BPS-Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2020-2021. Lihat juga analisis untuk hal ini pada Bab IV terkait Tabel 4.6.

Bertolak dari kunjungan tersebut, maka pelayanan umum kepada para pemangku kepentingan dipastikan harus menjadi perhatian. Salah satu contohnya adalah layanan bagi pengguna jasa perparkiran.

Jika setiap truk rata-rata mampu menampung 8 ton muatan, dengan ukuran box 25 meter kubik, berarti pada saat bersamaan area parkir diharapkan dapat menampung 67 buah truk. Apabila dipakai angka rasional 50 truk saja, maka area parkir yang disiapkan saat ini masih memungkinkan, mengingat kehadiran kapal tidak selalu bersamaan waktunya. Dengan perkiraan setiap truk membutuhkan 32 meter persegi, maka berarti total lahan yang dibutuhkan untuk area parkir (x 50 truk) adalah 1.600 meter persegi. Dengan asumsi diperlukan ruang untuk mobilitas truk seluas 30% dari luas tersebut, maka berarti perlu disiapkan total lahan 480 meter persegi.<sup>18</sup>

Apabila Pemerintah Kabupaten Bangka Barat mengalokasikan lahan milik Pemda yang ada di bagian Selatan/Tenggara bersebelahan dengan Pelabuhan Tanjung Ular, maka lahan seluas 3,8 hektar itu adalah pilihan yang tepat untuk melayani masyarakat pengguna Pelabuhan Tanjung Ular. Lahan itu dapat disewakan untuk kebutuhan parkir truk yang sedang menunggu aktivitas bongkar-muat kapal sekaligus sebagai area penumpukan (*open storage*).

Perhitungan di atas akan berdampak pada aneka kebutuhan dari aktivitas pelabuhan, seperti air bersih, bahan bakar minyak, area penumpukan, dan parkir truk. Pelabuhan Tanjung Ular, melalui BUMD yang didirikan, diperkirakan dapat mengambil peran untuk memberikan layanan umum atas kebutuhan-kebutuhan tersebut. Bentuk layanan dapat sepenuhnya dikerjakan oleh BUMD ini, tetapi juga dapat bekerja sama dengan berbagai pihak, dengan prinsip saling menguntungkan.

Sebagai contoh, untuk kebutuhan air bersih, menurut catatan setiap kapal saat berlabuh membutuhkan suplai air bersih sekitar 5 hingga 6 ton air (5 hingga 6 meter kubik). Sementara untuk keperluan berlayar, air bersih yang diisi sekitar 300 ton (300 meter kubik) setiap kapal, yang dapat digunakan untuk jangka waktu 3 bulan berlayar di laut.<sup>19</sup> BUMD memiliki beberapa alternatif untuk memenuhi layanan ini. Salah satunya dengan menyediakan mobil-mobil tangki pengangkut air yang siap mengangkut air dari sumber mata air terdekat. Alternatif lain adalah dengan sistem pemipaan, misalnya melalui sumur milik masyarakat Desa Air Putih.<sup>20</sup> Alternatif-alternatif ini menjadi bagian dari kajian kelayakan bidang usaha. Dalam Bab IV nanti akan disinggung skema perhitungan berbeda, mengingat ada banyak alternatif yang dapat dipertimbangkan untuk area bisnis ini.<sup>21</sup> Namun, semangat pelayanan umum dari dipilihnya sektor ini telah ditunjukkan dengan sangat menonjol.

---

<sup>18</sup> Dalam rapat Tim Percepatan Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular dinyatakan bahwa ada rencana pembangunan area parkir untuk 50 truk, tetapi dengan luas lahan 3,8 hektar. Biaya *land clearing* ditetapkan Rp 500 juta dengan pengerasan.

<sup>19</sup> Mengenai perhitungan pemakaian air bagi kapal, lihat: Tempo.co., "Perum Perindo Andalkan Jaringan Air Pemipaan untuk Kebutuhan Air Bersih," <<https://nasional.tempo.co/read/1146683/perum-perindo-andalkan-jaringan-air-perpipaan-untuk-kebutuhan-air-bersih>>, akses 5 Oktober 2022.

<sup>20</sup> Melalui wawancara tertulis dengan aparat di Desa Air Putih, diperoleh informasi bahwa masyarakat setempat siap untuk menyediakan air bersih melalui sumur-sumur mereka. Saat ini memang baru tersedia satu sumur dengan debit air dinyatakan 15 ton per jam, dan dipastikan masyarakat siap menyediakan sumur tambahan. Jarak sumur warga dengan area pelabuhan sekitar 500 meter.

<sup>21</sup> Dalam rapat Tim Percepatan Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular telah disampaikan catatan berupa tiga alternatif: (1) Sumber dari sungai dengan tambahan booster dana 11 M pengerjaan 3 bulan dengan kapasitas air 100m<sup>3</sup>/hari. (2) Pembuatan pipa baru dengan sumber air dari dekat pelabuhan. Debit air 10ltr/dtk dengan

Bahan bakar minyak adalah jenis layanan penting yang juga ingin ditawarkan oleh BUMD ini. Dengan mempertimbangkan ketersediaan bahan bakar minyak merupakan sarana vital bagi kapal-kapal yang bersandar, maka layanan BBM harus menjadi prioritas. Selama ini kapal-kapal memang dapat memanfaatkan layanan serupa melalui tangki yang ada di Peltim, tetapi tetap lebih efisien apabila kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular juga mengisi BBM di Pelabuhan Tanjung Ular. Hanya saja, akan sangat penting untuk memperluas jangkauan pelayanan pengisian BBM ini lebih luas lagi. Untuk itu, melalui kerja sama dengan PT Pertamina, dapat dicari lokasi stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) yang melayani, baik bagi pengunjung Pelabuhan Tanjung Ular maupun yang tidak berkunjung ke area pelabuhan.

**Tabel 3.4: Jumlah SPBU di Kabupaten Bangka Barat**

SPBU 24.333125	JL. MENTOK KEC. KELAPA RT.11/005	Kab Bangka Barat
SPBU 24.333128	JL. JEND.SUDIRMAN PA III DAYA BARU	Kab Bangka Barat
SPBU 24.333129	JL. JEND.SUDIRMAN KEC.MUNTOK	Kab Bangka Barat
SPBU 24.333136	DESA KELABAT DARAT NO.23 KEC. JEBUS	Kab Bangka Barat
SPBU 24.333143	DSN. KEDONDONG DS. TUMBAK PETAR KEC	Kab Bangka Barat
SPBU 24.33376	JL. JEND. SUDIRMAN MENTOK BANGKA	Kab Bangka Barat
SPBU 24.33377	JL. RY KELAPA SIMPANG TEMPILANG	Kab Bangka Barat
SPBU 24.33378	PARIT TIGA JEBUS BANGKA	Kab Bangka Barat
SPBU 24.33385	JL. AIR KUANG PARIT III JEBUS	Kab Bangka Barat
SPBU 24.33397	JL.RAYA PANGKAL PINANG MENTOK, DS.I	Kab Bangka Barat

Tentu saja, terbuka opsi pelayanan umum ini tidak dilakukan sendiri oleh BUMD (Perseroda) yang akan didirikan ini, melainkan dapat bekerja sama dengan berbagai badan usaha yang sudah berpengalaman mengelola SPBU. Untuk Kabupaten Bangka Barat, menurut catatan PT Pertamina, kesepuluh SPBU di atas dikelola oleh sepuluh pelaku usaha rekanan PT Pertamina. Mereka adalah:

1. PT Metro Sentosa (SPDN 29.00409 TPI Mentok)
2. PT Semumbang Jaya (SPDN 29.36507 Pantai Tempilang)
3. PT Kelapa Sejahtera Sentosa (SPBU 24.333125 Kelurahan Kelapa, Kec. Kelapa)
4. PT Lestari Anugrah Sentosa (SPBU 24.333128 Jl. Jenderal Sudirman, PAL 3)
5. PT Berkat Usaha Baru (SPBU 24.333129 Jl. Sudirman)
6. PT Mitrasarana Abadi Sentosa (SPBU 24.333136 Jl. Raya Jebus)
7. PT Jebus Sejahtera Sentosa (SPBU 24.333143 Dusun Kedondong)
8. PT Tina Gunawan Mulia (SPBU 24.33376 Jl. Sudirman)
9. PT Chandra Putra Petroleum Utama (SPBU 24.33377 Jl. Raya Kelapa Simpang Tempilang).
10. PT Bumi Bangka Mandiri Jaya Perkasa (SPBU 24.33397 Simpang Teritip).

kapasitas air 1.500 m<sup>3</sup>/hari DED dalam proses. (3) Diangkut dengan mobil tangki 10rit/hari 4 ton/mobil (dua armada). Saat ini harga jual air Rp.12.000/ton (PDAM). Pelabuhan sendiri memiliki ground tank kapasitas 42 m<sup>3</sup>.

Kiprah BUMD juga berkaitan dengan layanan umum untuk perparkiran. Di area Pelabuhan Tanjung Ular terdapat tiga jenis parkir. Ada parkir untuk truk, parkir gudang, dan parkir umum. Dua parkir yang disebutkan pertama adalah parkir untuk kendaraan yang melakukan bongkar/muat barang di pelabuhan. Jenis kendaraan yang parkir di dua area ini dapat dipastikan adalah rruk-truk pengangkut barang.

BUMD dapat melakukan pelayanan umum untuk aktivitas parkir ini. Apabila belum bisa semua dikerjakan, maka dapat dipilih melakukan investasi untuk parkir truk. Lokasi parkir truk ini dapat digunakan sekaligus sebagai area penumpukan (*open storage*).

### 3.3 Aspek Kebutuhan Masyarakat

Ada banyak aspek yang dapat dijadikan indikator bahwa beroperasinya Pelabuhan Tanjung Ular dan kehadiran BUMD yang ikut mengelola pelabuhan ini, memang memenuhi kebutuhan masyarakat. Uraian pada bab ini berkorelasi erat dengan analisis pada Bab IV nanti, yang membahas tentang kelayakan bidang usaha dari BUMD.

Kendati Pelabuhan Tanjung Ular saat ini masih berstatus sebagai pengumpan lokal, pelabuhan ini dipastikan memiliki peran yang sangat strategis untuk menjembatani beberapa sentra perekonomian antar-daerah dan regional Asia Tenggara.<sup>22</sup> Hal ini telah dicanangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2005-2025, Kabupaten Bangka Barat. Pelabuhan ini memiliki peluang besar untuk terhubung dengan pusat-pusat ekonomi regional Asia Tenggara, seperti Singapura, Johor, dan Kuala Lumpur (Malaysia), serta Bangkok (Thailand). Dengan memanfaatkan posisi yang strategis ini, bahkan dengan penetapan Kota Mentok sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) maka peluang kerja sama jasa dan perdagangan (intra-regional) dengan Palembang (Sumatera Selatan), Batam (Kepulauan Riau), Jakarta (DKI Jakarta), dan Pontianak (Kalimantan Barat) sangat terbuka lebar. Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI Tahun 2011-2025),<sup>23</sup> dinyatakan pula bahwa salah satu koridor yang utama adalah Koridor Sumatera sebagai sentra produksi dan pengolahan hasil bumi dan lumbung energi. Pada tahun 2012 Kabupaten Bangka Barat ditetapkan sebagai salah satu daerah Kawasan Perhatian Investasi (KPI) dalam MP3EI. KPI merupakan satu atau kumpulan beberapa sentra produksi/kegiatan investasi yang beraglomerasi di area yang berdekatan. Kabupaten Bangka Barat merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang posisinya sangat strategis karena merupakan pintu gerbang penghubung antara Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dengan Koridor Sumatera. Jika peluang ini dimanfaatkan secara efektif dan optimal maka Kabupaten Bangka

---

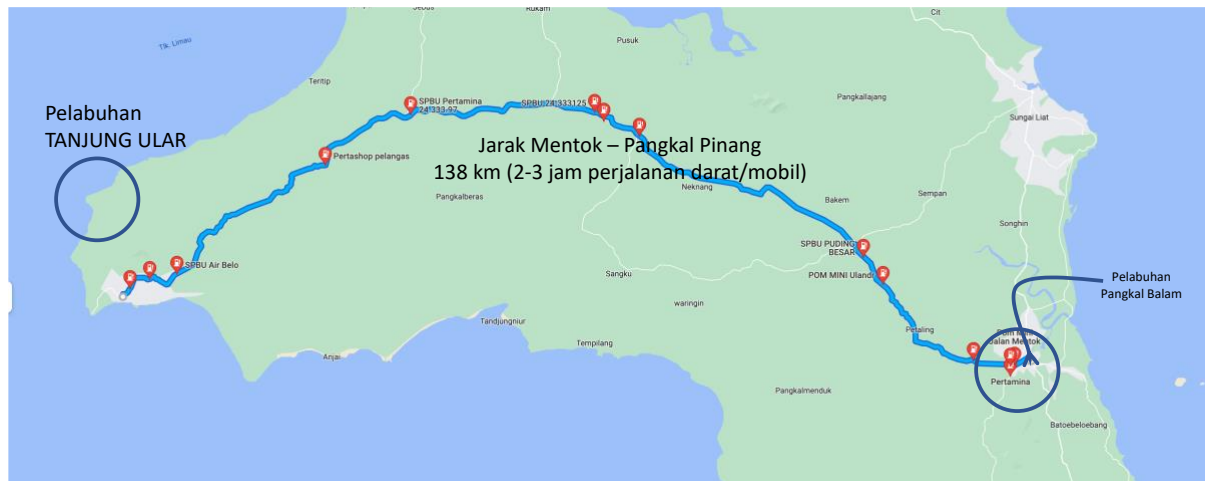
<sup>22</sup> Hasil diskusi dengan pejabat terkait di Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, tanggal 8 September 2022 dan 8 November 2022 menunjukkan ekspektasi bahwa status pelabuhan ini dapat meningkat dan diperluas di masa depan, antara lain karena posisi Pelabuhan Tanjung Ular yang sangat strategis, apalagi jika Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular sudah beroperasi.

<sup>23</sup> MP3EI adalah singkatan dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011. Melalui MP3EI diharapkan Indonesia dapat menjadi negara maju pada tahun 2025, dengan pendapatan per kapita 14.250 – 15.500 dollar AS, dan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara 4,0-4,5 triliun dollar AS. Mengenai hal ini baca lebih lanjut:

<https://setkab.go.id/transformasi-pembangunan-ekonomi-mp3ei-sebuah-estafet/>

Barat akan memainkan peran yang sangat strategis sebagai pusat pertumbuhan wilayah, baik pada skala Kabupaten Bangka Barat, skala Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, skala Provinsi Sumatera Selatan, dan skala nasional.

Ini berarti, fungsi Pelabuhan Tanjung Ular ini menjadi pelabuhan penting yang berada dalam lingkungan Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular. Sebagai sebuah kawasan industri, maka aspek kebutuhan masyarakat dapat dipastikan sudah menjadi perhatian. Namun, untuk analisis yang lebih mikro, fokus kebutuhan masyarakat ini dapat diarahkan secara lebih sempit, yaitu masyarakat Kabupaten Bangka Barat, bahkan yang paling sempit adalah masyarakat yang tinggal di sekitar area Pelabuhan Tanjung Ular.



### Ragaan 3C: Jarak Pelabuhan Tanjung Ular - Pangkal Balam (Pangkal Pinang)

Kehadiran BUMD yang ikut mengelola Pelabuhan Tanjung Ular tidak hanya bermakna sebagai badan usaha yang diharapkan menyumbangkan pendapatan bagi daerah, melainkan terlebih-lebih untuk menjadi stimulus yang berefek seperti bola salju bagi pergerakan ekonomi di Kabupaten Bangka Barat. Sebagai contoh, saat ini Pelabuhan Tanjung Kelian di Mentok dan Pelabuhan Pangkal Balam di Pangkal Pinang merupakan pintu-pintu masuk utama bahan-bahan pokok dari luar pulau. Sangat disayangkan, bahwa sekalipun bahan-bahan itu masuk dari Bangka Barat, barang-barang ini semua harus diangkut dulu ke kota Pangkal Pinang dengan dalih bahwa gudang-gudang milik pelaku usaha, tersedia di sana. Selanjutnya, barang-barang yang sama diangkut kembali ke kota Mentok untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Prosedur distribusi barang-barang seperti ini jelas tidak menguntungkan bagi Kabupaten Bangka Barat. Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan barang akan menjadi alternatif bongkar/muat di samping Pelabuhan Pangkal Balam, Pangkal Pinang. Pelabuhan Tanjung Kelian di pusat kota Mentok hanya akan difokuskan untuk pelabuhan penumpang. Untuk keperluan itu, maka BUMD yang ikut mengelola Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan dapat menyediakan fasilitas gudang/penumpukan yang berarti bakal mendorong minat para pelaku usaha untuk memotong jalur distribusi tersebut untuk barang-barang yang dikonsumsi masyarakat di wilayah Bangka Barat. Gambaran di atas menunjukkan bahwa ada pengaruh inflasi makro yang memberikan dampak pada ekonomi di Kabupaten Bangka Barat. Untuk mengatasinya, tidak ada jalan lain, yaitu diperlukan peningkatan konektivitas Kabupaten Bangka Barat ini dengan daerah lain agar jalur distribusi barang dan jasa menjadi lebih



## BAB IV DATA DAN ANALISIS KELAYAKAN BIDANG USAHA

Bab ini memuat data dan analisis terhadap enam aspek yang dipersyaratkan dalam Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang BUMD. Keenam aspek itu adalah: (1) kelayakan ekonomi; (2) kelayakan pasar dan pemasaran; (3) kelayakan keuntungan; (4) kelayakan aspek peraturan perundang-undangan; (5) kelayakan aspek teknologi; dan (6) kelayakan aspek sumber daya manusia.

### 4.1 Kelayakan Ekonomi

Untuk mencermati kelayakan ekonomi bagi pendirian BUMD ini, maka kondisi ekonomi masyarakat di Kabupaten Bangka Barat perlu dianalisis guna mengetahui pertumbuhan ekonomi dan sektor-sektor yang berperan penting bagi perekonomian masyarakat sekitar. Perencanaan pembangunan ekonomi seperti melalui pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular memerlukan data statistik sebagai acuan dalam menentukan strategi kebijakan terutama pembangunan ide usaha yang tepat agar sasaran pembangunan dapat dicapai. Data statistik kuantitatif dari performa kondisi ekonomi sebelumnya di Kabupaten Bangka Barat diperlukan sehingga dapat dievaluasi guna memberikan gambaran proyeksi keadaan pada masa lalu dan masa kini serta sasaran yang akan dicapai di masa mendatang.

Dengan memahami hal tersebut dapat memberikan gambaran yang jelas bagi studi ini untuk mengetahui ide bisnis apa yang relevan untuk didirikan di Pelabuhan Tanjung Ular dan memahami analisis kelayakan ekonomi dan keuangan. Adapun data statistik pertama yang akan digunakan dalam studi analisis kelayakan ekonomi ini adalah data PDRB Kabupaten Bangka Barat. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Adapun jumlah PDRB Kabupaten Bangka Barat adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.1 Data PDRB Kabupaten Bangka Barat Atas Dasar Harga Konstan 2010  
Menurut Lapangan Usaha 2017-2021 (Juta Rupiah)  
(Sumber: BPS Kabupaten Bangka Barat)**

Lapangan Usaha		2017	2018	2019	2020	2021
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	1.279.011	1.299.049	1.297.745	1.343.576	1.343.749
B	Pertambangan dan Penggalian	1.196.312	1.202.074	1.218.792	1.049.798	1.157.076
C	Industri Pengolahan	4.443.577	4.753.190	5.345.372	4.971.026	4.746.287
D	Pengadaan Listrik dan Gas	3.677	3.991	4.592	5.479	5.947
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	653	653	666	716	744
F	Konstruksi	550.316	590.110	612.823	603.886	614.682
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	1.165.904	1.218.669	1.249.768	1.172.110	1.241.756
H	Transportasi dan Pergudangan	82.861	88.282	91.234	79.032	85.576
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	103.646	106.546	110.487	109.765	116.674
J	Informasi dan Komunikasi	32.600	36.025	40.546	48.025	50.868
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	34.708	36.980	39.622	39.449	41.563
L	Real Estate	182.532	195.846	198.926	208.685	217.883
M,N	Jasa Perusahaan	12.875	13.453	13.503	12.274	12.775
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	351.692	380.124	403.251	400.728	419.314
P	Jasa Pendidikan	140.038	152.805	161.989	160.755	163.768
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	66.053	71.021	76.252	77.070	84.243
R,S, T,U	Jasa Lainnya	27.256	28.381	29.654	28.264	28.885
<b>PDRB</b>		<b>9.673.709</b>	<b>10.177.199</b>	<b>10.895.222</b>	<b>10.310.638</b>	<b>10.331.790</b>

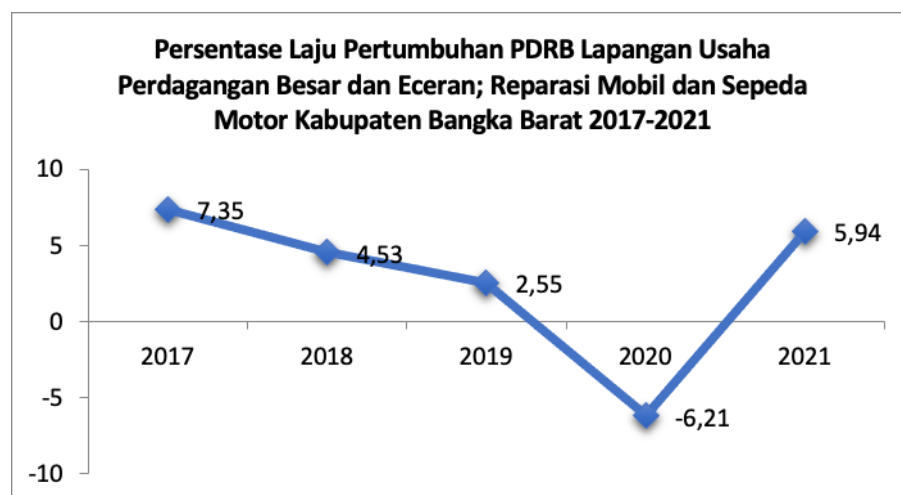
Mengacu pada laporan PDRB di atas, selama lima tahun terakhir (2017-2021) struktur perekonomian Kabupaten Bangka Barat didominasi oleh lima kategori lapangan usaha diantaranya lapangan usaha Industri Pengolahan; lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; lapangan usaha Konstruksi; lapangan usaha Pertambangan dan Penggalian; lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; dan lapangan Konstruksi. Pada tabel tersebut, industri pengolahan menjadi sumber pertumbuhan ekonomi terbesar bagi perekonomian Kabupaten Bangka Barat. Hal ini menunjukkan bahwa hampir dari setengah PDRB di Kabupaten Bangka Barat bertopang pada industri pengolahan.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) 2021, jumlah sarana perdagangan menurut Kecamatan di Kabupaten Bangka Barat sangat sedikit. Di Kecamatan Mentok, tercatat hanya ada satu sarana perdagangan yang tersedia. Berikut datanya :



**Ragaan 4A: Jumlah Sarana Perdagangan di Kabupaten Bangka Barat**

Berdasarkan data di atas, dapat dilihat bahwa sarana perdagangan di Kabupaten Bangka Barat sangat sedikit dan dapat menjadi salah satu faktor rendahnya kontribusi PDB Bangka Barat selama ini. Dalam kaitannya pada fungsi pelabuhan, pelabuhan selain sebagai tempat sarana transportasi masyarakat dan bisnis juga menjadi sarana bagi terjadinya kegiatan penjualan ekspor impor ke daerah lain. Pelabuhan Tanjung Ular yang memiliki hierarki Pengumpanan Lokal (PL) dapat menjadi sarana untuk melakukan perdagangan besar dan eceran bagi para pebisnis sehingga analisis PDRB dalam studi kelayakan ekonomi ini mengacu pada nilai PDRB pada lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil; dan Sepeda Motor. Berikut adalah data laju pertumbuhan PDRB Lapangan Usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor Kabupaten Bangka Barat 2017-2021:



**Ragaan 4B: Persentase Laju Pertumbuhan PDRB Lapangan Usaha Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor Kabupaten Bangka Barat 2017-2021**

Berdasarkan data di atas, diketahui bahwa laju pertumbuhan PDRB di sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor di Kabupaten Bangka Barat kerap mengalami penurunan bahkan menyentuh angka minus pada awal pandemi tahun 2020. Hal ini membutuhkan penanganan serius dimana Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan dapat menjadi sarana transportasi laut bagi para pelaku usaha dalam mempermudah proses perdagangan ke daerah lain. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Ular juga dapat menjadi pelabuhan pengumpan dalam membantu kelancaran kegiatan ekspor yang selama ini menitikberatkan pada Pelabuhan Mentok.

Dalam menganalisis proyeksi permintaan (*demand*) dan kelayakan ekonomi keuangan di Pelabuhan Tanjung Ular, perlu memperhatikan tiga hal yaitu aspek potensi *hinterland* yang dalam hal ini adalah seluruh wilayah di Kabupaten Bangka Barat, kondisi demografi, dan hierarki pelabuhan yaitu Pengumpan Lokal (PL).

Adapun perhitungan analisis kelayakan ekonomi dilakukan dengan cara membandingkan nilai investasi total dengan nilai PDRB. Adapun perhitungan proyeksi PDRB 2024-2043 menggunakan rumus proyeksi tren linear berdasarkan data eksisting PDRB 2017-2021.

#### 4.1.1 Analisis Proyeksi PDRB 2024-2043

Analisis kelayakan ekonomi dalam studi ini merupakan perbandingan dari nilai investasi yang dikeluarkan dalam membangun tiga lini bisnis (SPBU, Air Bersih, dan Storage) di Pelabuhan Tanjung Ular terhadap PDRB di Kabupaten Bangka Barat. Sehingga dalam menghitung analisis kelayakan ekonomi ini diperlukan data mengenai proyeksi PDRB 2024-2043 selama umur proyek berjalan (20 tahun). Perhitungan proyeksi PDRB dilakukan dengan menggunakan rumus tren linear berdasarkan analisis *time series* dari data PDRB tahun sebelumnya. Adapun persamaan rumus tren linear adalah sebagai berikut :

$$Y = a + bX$$

Keterangan =

Y = Proyeksi PDRB tahun ke-Y

a = konstanta  $\frac{\sum y}{t}$

b = parameter  $\frac{\sum XY}{\sum X^2}$

adapun perhitungan rumus tren linear PDRB Kabupaten Bangka Barat berdasarkan data PDRB harga konstan tahun 2017-2021 adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.2 Perhitungan Tren Linear PDRB 2017-2021**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	PDRB (Y)	X	X <sup>2</sup>	XY
2017	Rp9.673.709.000	-2	4	-Rp19.347.418.000
2018	Rp10.177.199.000	-1	1	-Rp10.177.199.000
2019	Rp10.895.222.000	0	0	Rp0
2020	Rp10.310.638.000	1	1	Rp10.310.638.000
2021	Rp10.331.790.000	2	4	Rp20.663.580.000
Total	Rp51.388.558.000		10	Rp1.449.601.000

Berdasarkan tabel di atas, maka perhitungan konstanta (a) untuk tren proyeksi PDRB Kabupaten Bangka Barat adalah sebagai berikut :

$$a = \frac{\sum y}{t} = \frac{51388558000}{5} = \text{Rp}10.277.711.600$$

$$b = \frac{\sum XY}{\sum X^2} = \frac{\text{Rp}1.449.601.000}{10} = \text{Rp}. 144960100$$

Dengan didapatkan nilai konstanta (a) dan parameter (b) maka nilai PDRB Kabupaten Bangka Barat 2024-2043 dapat dihitung menggunakan persamaan  $Y = a + BX$ . Adapun hasil perhitungan proyeksi PDRB 2024-2043 pada studi ini menggunakan analisis time series diatas adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.3 Proyeksi PDRB Kabupaten Bangka Barat 2024-2043**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	PDRB
2024	Rp11.002.512.100
2025	Rp11.147.472.200
2026	Rp11.292.432.300
2027	Rp11.437.392.400
2028	Rp11.582.352.500
2029	Rp11.727.312.600
2030	Rp11.872.272.700
2031	Rp12.017.232.800
2032	Rp12.162.192.900
2033	Rp12.307.153.000
2034	Rp12.452.113.100
2035	Rp12.597.073.200
2036	Rp12.742.033.300
2037	Rp12.886.993.400
2038	Rp13.031.953.500
2039	Rp13.176.913.600

2040	Rp13.321.873.700
2041	Rp13.466.833.800
2042	Rp13.611.793.900
2043	Rp13.756.754.000

#### 4.1.2 Analisis Kelayakan Ekonomi Berdasarkan 3 Bisnis

Pada Pelabuhan Tanjung Ular akan dibangun 3 lini bisnis yang akan dijelaskan lebih dalam pada sub bab analisis kelayakan keuangan. 3 lini bisnis tersebut berdasarkan CAPEX (modal awal) yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.4 Besar Modal Awal (CAPEX) Investasi Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular**  
Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Bisnis	Besar Modal Awal
SPBU	Rp2.713.080.000
Air Bersih	Rp939.660.000
Storage	Rp4.282.390.000
<b>Total Investasi</b>	<b>Rp7.935.130.000</b>

Berdasarkan penjelasan pada tabel di atas, besar nilai investasi yang dibutuhkan untuk membangun ketiga bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular adalah Rp. 7.935.130.000. Angka ini kemudian dibandingkan dengan proyeksi PDRB tahun 2024-2043 yang telah dibuat sebelumnya sehingga menghasilkan nilai acuan kelayakan ekonomi yaitu NPV (Net Present Value) dan BCR (Benefit Cost Ratio). Adapun nilai *discount rate* mengacu pada suku bunga Bank Indonesia terbaru tahun 2022 sebesar 4,75%. Sehingga, hasil perhitungan analisis kelayakan ekonomi adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.5 Hasil Perhitungan Analisis Kelayakan Ekonomi Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	PDRB	Investasi	Present Value at Discount Rate (4,75%) <sup>24</sup>	
			PDRB	Investasi
2023		-Rp7.935.130.000		-Rp7.575.303.103
2024	Rp11.002.512.100		Rp10.503.591.504	
2025	Rp11.147.472.200		Rp10.159.406.429	
2026	Rp11.292.432.300		Rp9.824.838.058	
2027	Rp11.437.392.400		Rp9.499.721.968	
2028	Rp11.582.352.500		Rp9.183.888.873	
2029	Rp11.727.312.600		Rp8.877.165.403	

<sup>24</sup> Nilai suku bunga Bank Indonesia <https://www.bareksa.com/berita/reksa-dana/2022-10-20/suku-bunga-acuan-bi-naik-jadi-475-begini-potensi-cuan-4-jenis-reksadana>

2030	Rp11.872.272.700		Rp8.579.374.824	
2031	Rp12.017.232.800		Rp8.290.337.697	
2032	Rp12.162.192.900		Rp8.009.872.490	
2033	Rp12.307.153.000		Rp7.737.796.135	
2034	Rp12.452.113.100		Rp7.473.924.538	
2035	Rp12.597.073.200		Rp7.218.073.056	
2036	Rp12.742.033.300		Rp6.970.056.915	
2037	Rp12.886.993.400		Rp6.729.691.612	
2038	Rp13.031.953.500		Rp6.496.793.263	
2039	Rp13.176.913.600		Rp6.271.178.927	
2040	Rp13.321.873.700		Rp6.052.666.904	
2041	Rp13.466.833.800		Rp5.841.076.993	
2042	Rp13.611.793.900		Rp5.636.230.731	
2043	Rp13.756.754.000		Rp5.437.951.608	
			NPV	<b>Rp121.128.488.189,13</b>
			BCR	<b>19,5</b>

Berdasarkan perhitungan di atas, nilai NPV diperoleh sebesar Rp. 121.128.488.189 atau lebih dari 0 (positif). Selain itu, berdasarkan perhitungan *Benefit-Cost Ratio* (BCR) nilai BCR proyek ini adalah 19,5 (>1) sehingga berdasarkan standar perhitungan NPV dan BCR, ketiga bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular layak secara ekonomi dijalankan di Kabupaten Bangka Barat.

#### 4.2 Kelayakan Pasar dan Pemasaran

Pasar biasanya dibedakan menjadi dua kategori, yaitu pasar geografis dan pasar produk. Namun, dalam konteks analisis ini, dua kategori pasar ini tidak dapat sepenuhnya digunakan karena untuk jangka pendek, BUMD ini masih memilih lini bisnis di sektor-sektor yang belum menyentuh usaha kepelabuhan di area perairan, melainkan lebih ke layanan di sektor darat. Untuk itu, perhitungan kelayakan pasar dan pemasaran akan difokuskan pada analisis permintaan (*demand*) Pelabuhan Tanjung Ular. Selanjutnya dibahas tentang analisis daya saing (*competitive advantage*).

Dalam menganalisis proyeksi demand dan kelayakan ekonomi keuangan di Pelabuhan Tanjung Ular, perlu memperhatikan tiga hal yaitu aspek potensi *hinterland* yang dalam hal ini adalah seluruh wilayah di Kabupaten Bangka Barat, kondisi demografi, dan hierarki pelabuhan yaitu Pengumpulan Lokal (PL). Pada lini bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular, segmen konsumen terdiri dari 2 yaitu kapal dan truk. Berdasarkan analisis permintaan atau *demand* yang telah dilakukan merujuk pada *benchmark study* yaitu Pelabuhan Muntok sebagai pelabuhan *eksisting* di Kabupaten Bangka Barat, diketahui bahwa jalur transportasi laut sangat diminati di Kabupaten Bangka Barat. Hal ini dapat dilihat dari jumlah peningkatan kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan Muntok selama tahun 2021 berikut :

**Tabel 4.6 Jumlah Kunjungan Kapal dalam Negeri di Pelabuhan Mentok Tahun 2020**

Sumber : BPS - Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2020-2021

No	2021		2020	
	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)
1	Januari	272	Januari	291
2	Februari	249	Februari	263
3	Maret	292	Maret	274
4	April	270	April	256
5	Mei	284	Mei	233
6	Juni	297	Juni	213
7	Juli	293	Juli	256
8	Agustus	302	Agustus	237
9	September	314	September	234
10	Oktober	328	Oktober	242
11	November	322	November	259
12	Desember	330	Desember	269
<b>Total</b>		<b>3553</b>		<b>3027</b>

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan Muntok sebagai pelabuhan *eksisting* di Kabupaten Bangka Barat terus mengalami peningkatan tiap bulannya. Tidak hanya itu, peningkatan jumlah kunjungan kapal juga terjadi secara signifikan hingga 526 kapal dari tahun 2020-2021. Hal ini menunjukkan tingginya *demand* terhadap transportasi kapal di Kabupaten Bangka Barat.

Selanjutnya dari Tabel di atas, data histori 2 tahun terakhir yaitu tahun 2020 dan 2021 akan dijadikan sebagai dasar perhitungan untuk proyeksi 20 tahun ke depan kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular. Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan dapat beroperasi pada tahun 2024, sehingga disepakati dari hasil diskusi dengan Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, bahwa 10% dari proyeksi kunjungan kapal setiap tahunnya di Pelabuhan Muntok adalah sama dengan proyeksi kunjungan kapal per tahunnya di Pelabuhan Tanjung Ular. Hal ini juga sebagai tolak ukur dari kemampuan sumberdaya yang tersedia untuk sampai terlaksananya aktivitas transportasi dan bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular.

Seluruh jumlah kunjungan kapal setiap tahunnya mulai dari tahun 2024 - 2043 tentunya akan menjadi dasar analisa proyeksi pendapatan dari ketiga bisnis yang akan dilaksanakan pada Pelabuhan Tanjung Ular yaitu pada jumlah konsumsi BBM kapal dan truk, jumlah konsumsi air bersih dan jumlah kebutuhan lahan untuk storage dan parker. Berikut, adalah table proyeksi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular:

**Tabel 4.7 Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Tanjung Ular (2024-2043)**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	Jumlah Kunjungan Kapal
2024	506
2025	555
2026	604
2027	654
2028	703
2029	752
2030	801
2031	851
2032	900
2033	949
2034	999
2035	1048
2036	1097
2037	1147
2038	1196
2039	1245
2040	1294
2041	1344
2042	1393
2043	1442

Pada analisis studi kelayakan ini, jenis kapal yang dapat berlabuh di Pelabuhan Tanjung Ular berdasarkan kesepakatan adalah Kapal Coaster 750 DWT. Adapun spesifikasi dari Kapal Coaster 750 DWT adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.8 Spesifikasi Kapal Coaster 750 DWT**

Sumber : <https://brncoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767>

No	Keterangan	Penjelasan
1	Nama kapal	Coaster 750 DWT
2	Jenis kapal	Tanker
3	Konsumsi BBM per jam	250 liter / jam

Berdasarkan tabel di atas, kebutuhan BBM kapal untuk satu kali *round trip* dengan jarak tempuh terdekat yaitu selama 4 jam, maka jumlah konsumsi BBM yang dibutuhkan kapal adalah 1000 liter per setiap kunjungan. Selain itu, didukung oleh data mengenai tren peningkatan jumlah kunjungan kapal di Kabupaten Bangka Barat menunjukkan tingginya *demand* kapal bagi kebutuhan BBM dan penyediaan bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular. Sehingga bisnis SPBU merupakan pilihan bisnis yang efektif dalam memenuhi tingginya permintaan di transportasi laut. Kabupaten Bangka Barat juga dikenal memiliki banyak perusahaan truk yang beroperasi dimana perusahaan-perusahaan ini dapat menjadi *demand* dari pelabuhan Tanjung Ular khususnya pada lini bisnis SPBU dan CPO. Berikut adalah data perusahaan truk yang beroperasi di Kabupaten Bangka Barat :

**Tabel 4.9 Perusahaan Truk di Kabupaten Bangka Barat**  
 Sumber : Dinas Perumahan, Kawasan Pemukiman dan Perhubungan  
 Kabupaten Bangka Barat

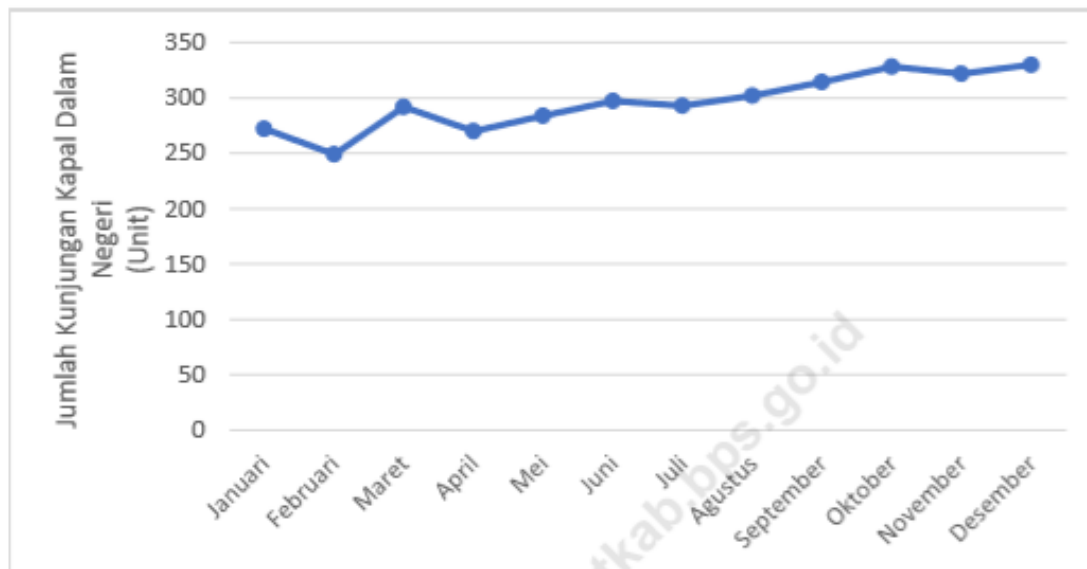
No	Nama Perusahaan Pemilik	Alamat	Jumlah Truk	Daya Angkut Maksimal (Ton)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	CV. Wira Buana	Mentok	1	3.907
2	CV. Bumi Bangka Mandiri	Jebus	1	3.298
3	PT. Bina Mulia Jaya Abadi	Mentok	8	89.192
4	PT. Putra Bangka Barat	Mentok	2	15.090
5	PT. EMKL	Muntok	1	3.908
6	PT. Sahabat Baru	Mentok	1	4.000
7	CV. Sumber Rezeky	Mentok	3	12.027
8	PT. Sinar Mutiara Sejahtera	Jebus	1	3.908
9	PT. Kesatuan Trans	Mentok	1	2.771
10	PT. Cahaya Bina Mulya	Mentok	2	15.368
11	PT. Berkah Wahana Sukses	Tempilang	5	22.850
12	PD. Swakarsa	Mentok	2	7.816
13	PT. Satrindo Jaya A	Kelapa	8	31.971
14	PT. Cahaya Bina Mulya	Mentok	2	15.368
15	CV. Bakit Indah	Jebus	1	3.908
16	CV. Sinar Pagi	Jebus	1	7.684
17	CV. Jaya Makmur	Muntok	1	3.907
18	PT. BPI	Kelapa	1	3.298

Sumber: Dinas Perumahan, Kawasan Pemukiman, dan Perhubungan Kabupaten Bangka Barat

Maraknya perusahaan truk di Kabupaten Bangka Barat dapat menunjukkan tingginya *demand* atas bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular. Selain bisnis SPBU, Pelabuhan Tanjung Ular dalam studi ini juga akan melebarkan jenis bisnis *storage* atau penyimpanan baik di gudang tertutup maupun di lapangan terbuka dengan petikemas kepada perusahaan-perusahaan ataupun industri yang ingin melakukan distribusi hasil produksi ke daerah lain. Permintaan terhadap pelabuhan Tanjung Ular dalam sektor ini juga sangat tinggi mengingat peran sektor perdagangan besar dan kecil serta eceran merupakan sektor penting di Kabupaten Bangka Barat.

Selanjutnya, akan dibahas tentang analisis daya saing (*competitive advantage*). Berdasarkan penjelasan sebelumnya, jumlah sarana transportasi di Bangka Belitung masih sangat minim khususnya di Bangka Barat. Sehingga daya saing pelabuhan Tanjung Ular cukup tinggi dalam memenuhi kebutuhan transportasi di Bangka Barat. Sampai sejauh ini jumlah pelabuhan di Bangka Barat yang sudah berjalan adalah pelabuhan Muntok. Berdasarkan data statistik Kabupaten Bangka Barat jumlah kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan

Muntok sebagai *benchmark* dalam studi ini adalah sebanyak 3553 unit selama tahun 2021. Jumlah ini mengalami peningkatan sebanyak 17,38% jika dibandingkan tahun 2020 dengan jumlah kunjungan kapal sebanyak 3027 unit. Hal ini membuktikan bahwa walaupun Kabupaten Bangka Barat adalah daerah yang kecil namun jumlah arus kapal yang datang terus mengalami peningkatan. Adapun tren perkembangan jumlah kunjungan kapal selama 2021 dapat dilihat pada grafik berikut :



**Ragaan 4C: Tren Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal Dalam Negeri di Pelabuhan Mentok Tahun 2021**

Sumber : Kantor Kesyahbandaraan Operasional Pelabuhan Kelas IV Muntok

### 4.3 Kelayakan Keuangan

Pada studi analisis ini akan dilakukan pengembangan tiga lini bisnis utama BUMD di Pelabuhan Tanjung Ular, yaitu sebagai berikut:

1. Bisnis penyediaan bahan bakar minyak (BBM)
2. Bisnis penyediaan air bersih
3. Bisnis penumpukan/penyimpanan (storage)

Khusus untuk bisnis perparkiran, tidak ikut dihitung karena praktis tidak dibutuhkan investasi khusus, mengingat lokasinya menyatu dengan tempat penumpukan terbuka. Selain itu, perparkiran ini mengambil lokasi yang sama dengan tempat penumpukan terbuka (*open storage*), sehingga akan dipungut bayaran mengikuti tarif penumpukan. Bagi kendaraan lain di luar truk, besar kemungkinan akan parkir mendekati area dermaga yang berarti untuk sementara berada di bawah otoritas pelabuhan.

Selain itu, studi ini akan melakukan analisis kelayakan bisnis untuk masing-masing unit bisnis selama 20 tahun umur bisnis dengan asumsi 2023 adalah tahun pengembangan bisnis dan 2024 adalah tahun pertama berjalannya bisnis ke konsumen sehingga rentang waktu proyeksi bisnis pada studi ini adalah 2024-2043. Adapun asumsi keuangan yang digunakan untuk setiap lini bisnis adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.10 Asumsi Keuangan yang Digunakan**

Asumsi	Nilai	Sumber
Inflasi	4%	PMK RI No. 101/PMK.010/2021
Income Tax	22%	UU No. 7 Tahun 2021
Nilai Tukar Rupiah	14.600	Informasi APBN 2021
Referensi Menghitung PP		Ref: <a href="https://www.researchgate.net/publication/340844487_SETI_ANI_WIDIARTI_43219010085_-Artikel_Penilaian_dan_Penerapan_Keputusan_Investasi">https://www.researchgate.net/publication/340844487_SETI ANI_WIDIARTI_43219010085_- Artikel Penilaian dan Penerapan Keputusan Investasi</a>
Referensi Menghitung IRR		Ref: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=vIclrJZgMxk">https://www.youtube.com/watch?v=vIclrJZgMxk</a>
Asuransi All risk property Bangka Barat	1873000/ bulan	<a href="https://www.bcainsurance.co.id/product/detail/asuransi-property-all-risks/kalkulator-asuransi-property-all-risks">https://www.bcainsurance.co.id/product/detail/asuransi-property-all-risks/kalkulator-asuransi-property-all-risks</a>

Keterangan :

1. Nilai inflasi digunakan untuk menghitung kenaikan pendapatan dan biaya tiap tahun.
2. Cost of capital adalah biaya yang dikeluarkan untuk memenuhi modal investasi awal. Cost of capital dalam analisis ini digunakan sebagai tolak ukur nilai *internal rate of return* (IRR) dimana jika IRR lebih besar daripada cost of capital maka bisnis ini layak digunakan.
3. Income tax digunakan untuk perhitungan pajak di laporan laba rugi.
4. PP atau payback period digunakan untuk mengetahui kapan pendapatan operasional perusahaan mampu mengembalikan total investasi yang dikeluarkan.
5. IRR adalah tingkat pengembalian pendapatan.
6. Asuransi all risk properti sebagai biaya operasional asuransi tiap tahun yang dihitung menggunakan kalkulator BCA insurance untuk wilayah Kabupaten Bangka Barat.

Adapun tahap perhitungan keuangan dan laporan keuangan yang disajikan dalam studi ini meliputi :

1. Perhitungan Modal Investasi (*Capital Expenditure*)
2. Perhitungan Asumsi Pendapatan (*Revenue Stream*)
3. Perhitungan Biaya Operasional (*operational expenditure*)
4. Pembuatan laporan arus kas (*cashflow*)
5. Perhitungan analisis kelayakan keuangan (*financial feasibility study*)

#### 4.3.1 Bisnis Penyediaan Bahan Bakar Minyak

Dari sisi kelayakan keuangan, bisnis penyediaan bahan bakar minyak yang berbentuk suplai bahan bakar sekadar dalam bentuk tangki semata perlu harus diarahkan secepatnya ke pola bisnis yang lebih luas. Hal ini karena pola bisnis dengan penyediaan tangki tersebut sangat bergantung pada frekuensi kunjungan kapal untuk bongkar/muat. Analisis keuangan yang lebih feasible adalah langsung pada tawaran pembukaan stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), yang berarti membuka kemungkinan pasar lebih luas.

#### 4.3.1.1 Gambaran Umum Bisnis SPBU

Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum merupakan lembaga penyalur bahan bakar minyak dengan sarana dan fasilitas yang komplit, yaitu dengan memiliki lahan luas dan lahan parkir dan bisa memiliki lebih dari 4 nozzle dan 2 dispenser. Pendirian bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan mampu menunjang kegiatan transportasi di Pelabuhan mengingat akan maraknya pengguna transportasi, khusus SPBU yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Ular akan menyediakan BBM jenis Solar untuk kebutuhan BBM Truk dan Kapal.

SPBU Pertamina dikenal dengan 3 jenis, yakni:

1. COCO (*Company Operation Company Owner*), merupakan SPBU Pertamina dimana saham kepemilikan usahanya dimiliki secara penuh 100% dan seluruh kegiatan operasional dan non operasionalnya dikendalikan sepenuhnya oleh PT. Pertamina Retail.
2. DODO (*Dealer Operation Dealer Owner*), merupakan SPBU Pertamina dimana saham atau kepemilikan usahanya dimiliki secara penuh 100% oleh pihak pengusaha BBM (Bahan Bakar Minyak) dan seluruh kegiatan operasional dan non operasionalnya dikendalikan sepenuhnya oleh pihak swasta.
3. CODO (*Company Operation Dealer Owner*), merupakan SPBU milik swasta atau perorangan yang bekerjasama dengan PT. Pertamina Retail. Saham atas kepemilikan saham untuk tipe SPBU CODO adalah 50% PT. Pertamina Retail dan 50% pihak pengusaha penyalur BBM (bahan Bakar Minyak).

Pertamina tidak memiliki seluruh SPBU yang ada, karena untuk membangkitkan semangat wirausaha dalam kegiatan hilir Bahan Bakar Minyak (BBM). Oleh karena itu, Pertamina memberikan kesempatan bagi kalangan pengusaha yang ingin berperan dalam kegiatan bisnis penyaluran BBM. SPBU. Skema pola kerjasama yang dapat dilakukan dengan pola bisnis DODO atau CODO. Para pemilik dan atau pengelola SPBU Pertamina, berhubungan dengan anak perusahaan PT. Pertamina (Persero), yakni PT. Pertamina Retail.

Kode SPBU Pertamina dalam skema bisnis DODO, CODO dan COCO dibedakan dengan aturan pengkodean tertentu. Angka pertama pada nomor seri SPBU menunjukkan wilayah pemasaran Pertamina atau *Marketing Operation Region* (MOR). Misalnya: MOR 1, wilayahnya terdiri dari Medan, Batam, Padang dan Pekanbaru, MOR 2 tersebar di Jambi, Lampung Selatan, dan Sumatera Selatan, MOR3 untuk Jabodetabel, Bandung, Cianjur, Subang, Sukabumi, MOR 4, mencakup Semarang, Cilacap dan Yogyakarta, MOR 5 adalah SPBU di wilayah Surabaya dan sekitarnya, serta Banyuwangi, dan MOR 6: SPBU di wilayah Balikpapan, Samarinda dan Banjarmasin.

Kode digit ke dua SPBU COCO adalah satu (1), misalnya: Jakarta-31. Sedangkan kode digit ke dua SPBU DODO atau CODO adalah empat (4), misalnya: Jakarta-34. Lima angka terakhir adalah nomor urut SPBU di wilayah tersebut. Jaminan kualitas SPBU Pertamina, baik untuk skema COCO, CODO dan DODO dilambangkan dengan logo: Pasti Pas.

#### 4.3.1.2 Jenis Bahan Bakar yang Dijual di SPBU Pelabuhan Tanjung Ular

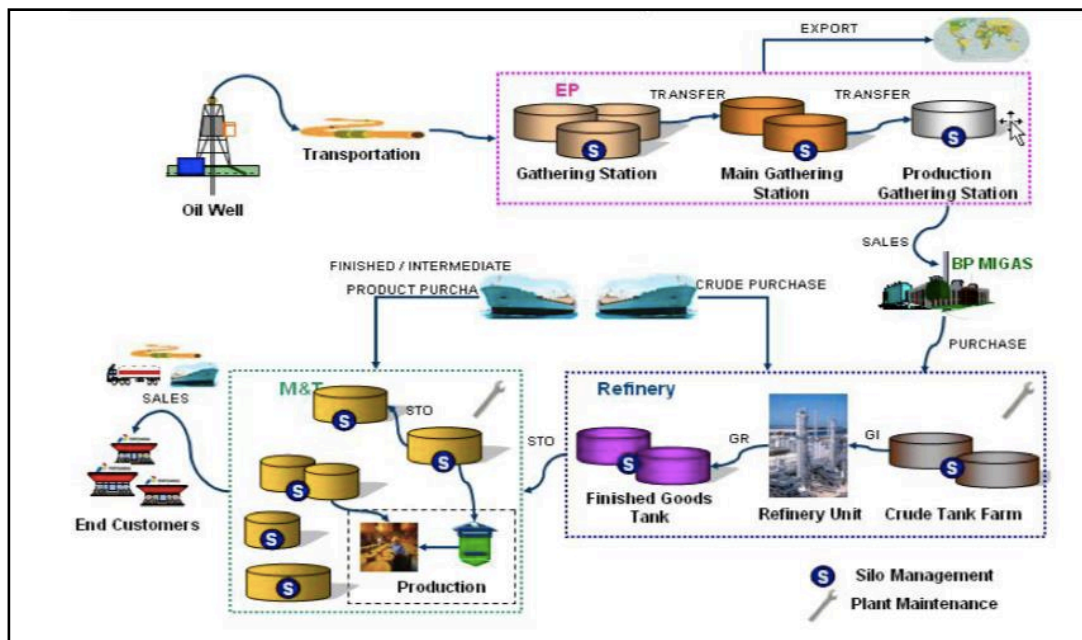
Secara garis besar, produk yang dijual di SPBU terdiri dari 6 produk yaitu pertalite, premium, pertamax, Pertamina Dex, Pertamina Solar, dan Pertamina Racing. Namun, pada bisnis SPBU

Pelabuhan Tanjung Ular telah disepakati bahwa SPBU diperuntukkan untuk pengisian bahan bakar kapal dan truk dengan jenis bahan bakar yang digunakan adalah solar. Minyak solar ialah fraksi minyak bumi berwarna kuning coklat yang jernih yang mendidih sekitar 175-370° C dan yang digunakan sebagai bahan bakar mesin diesel. Umumnya, solar mengandung belerang dengan kadar yang cukup tinggi. Oleh karena itu kapal dengan mesin diesel membutuhkan BBM jenis solar.

#### 4.3.1.3 Proses Bisnis SPBU

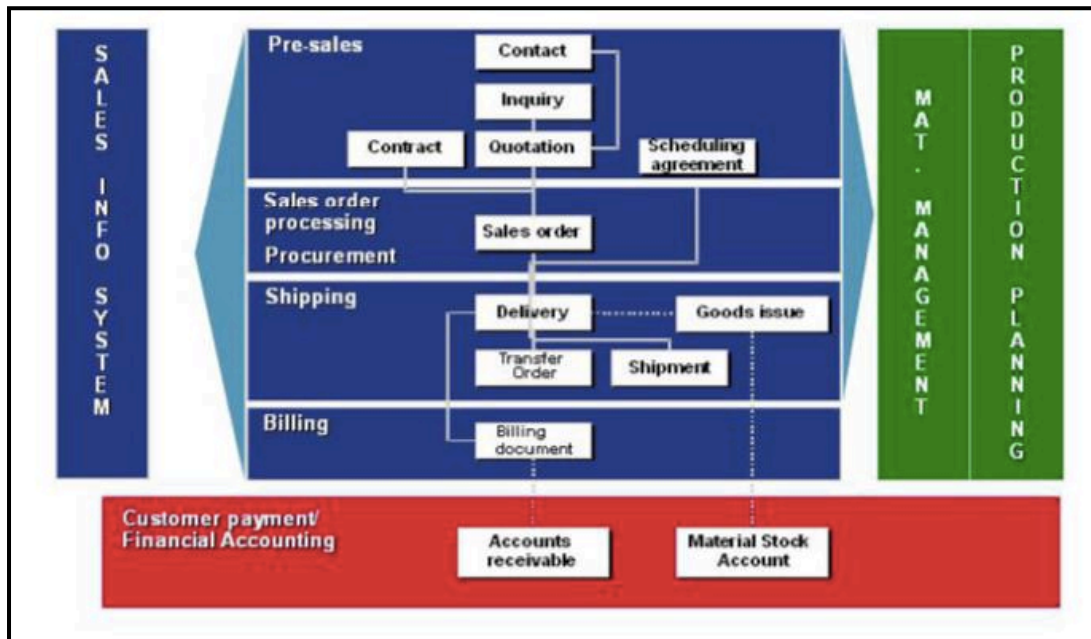
Alur proses bisnis SPBU mulai dari pengeboran minyak, pengolahan sampai dengan penjualan ke pelanggan. Dari sumur pengeboran minyak, minyak mentah disimpan di dalam tangki penyimpanan di stasiun pengumpul PT PEP (*Pertamina Exploration and Production*).

Di PT PEP, perlakuan minyak mentah ada yang langsung dijual ke pelanggan export atau dijual ke BP Migas. Dari BP Migas kemudian dilanjutkan dengan proses penjualan ke Refinery Pertamina untuk dilakukan pengolahan minyak mentah menjadi barang jadi. Minyak mentah yang sudah diolah, kemudian dilakukan distribusi dari Refinery ke Depot atau Depot ke Depot dengan menggunakan proses STO dengan TD Shipment dibawah pengawasan S&D.



Ragaan 4D: Pola Bisnis Pertamina dan SPBU

Adapun proses sales distribution dari Pertamina ke SPBU adalah sebagai berikut :



**Ragaan 4E: Proses Sales Distribution**

Proses sales distribution dimulai dari proses Pre Sales, yang terdiri dari proses Inquiry, Quotation, Contract dan Scheduling Agreement . Berdasarkan proses Pre Sales tersebut kemudian dilanjutkan dengan proses penerimaan order menggunakan Sales Order. Berdasarkan informasi Sales Order tersebut kemudian ditentukan apakah barang yang akan dijual tersebut akan diproduksi atau dilakukan pembelian barang ke pemasok barang. Proses mengenai ketersediaan barang tersebut akan ditindak lanjuti oleh bagian Material Management dan Production Planning. Setelah barang tersebut tersedia, kemudian dilakukan proses Shipping yang terdiri dari proses Delivery ,Transfer Order dan Shipment. Proses Delivery diakhiri dengan proses Good Issue, dimana ketersediaan barang di gudang akan berkurang sesuai dengan jumlah pengiriman. Proses Billing merupakan alur proses terakhir di Sales Distribution dimana dilakukan proses penagihan ke pelanggan berdasarkan jumlah barang yang dikirim. Informasi dari proses Billing tersebut nantinya akan dilanjutkan di bagian Finance untuk proses penerimaan uang.

#### 4.3.1.4 Sarana dan Prasarana SPBU

Setiap SPBU Pertamina harus memiliki Standarisasi mengenai Sarana dan Prasarana sasuai yang telah ditentukan. Berikut sarana dan prasarana Standar Wajib yang harus dimiliki oleh setiap SPBU Pertamina.

1. Sarana Pemadam Kebakaran  
Fasilitas pertama yang harus ada di SPBU adalah alat pemadam kebakaran.
2. Sarana Lindungan lingkungan  
Fasilitas atau sarana kedua adalah sarana lindungan lingkungan yang terdiri dari :
  - a. Instalasi pengolahan limbah dan oil catcher
  - b. Instalasi drainase
3. Sistem Keamanan
  - a. Memiliki pipa ventilasi tangki pendam;

- b. Memiliki ground point/strip tahan karat;
  - c. Memiliki dinding pembatas/pagar pengaman;
  - d. Terdapat rambu-rambu tanda peringatan.
4. Sistem Pencahayaan:  
 SPBU memiliki lampu penerangan yang menerangi seluruh area dan jalur pengisian BBM;
- a. Papan penunjuk SPBU sebaiknya berlampu agar keberadaan SPBU mudah dilihat oleh pengendara.
5. Peralatan dan kelengkapan filling BBM sesuai dengan standar PT. Pertamina berupa:
- a. Tangki pendam;
  - b. Pompa;
6. Instalasi listrik
7. Kantor
8. Fasilitas umum

#### 4.3.1.5 Perhitungan Finansial

Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular akan menargetkan konsumen dari pihak kapal dan truk. Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi titik Origin untuk beberapa komoditas antara lain adalah : Muatan curah padat di kapalkan menuju Palembang, Jakarta, dan wilayah lain, serta curah cair untuk dikapalkan menuju Dumai, Jakarta dan wilayah lain. Sedangkan Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi tujuan untuk produk-produk perdagangan besar dan eceran dari Palembang, Jakarta dan lain sebagainya.

#### 4.3.1.6 Perhitungan Modal Investasi Awal (*Capital Expenditure/CAPEX*)

Capex atau *capital expenditure* adalah biaya investasi awal yang harus dikeluarkan dalam membangun suatu bisnis baru. Item-item dalam CAPEX didasarkan pada sumber data valid. Adapun hasil diskusi dengan pihak internal kabupaten bangka barat, bahwa saat ini sudah ada tangk BBM dengan muatan 15.000 liter, sehingga pada perhitungan CAPEX, tidak ada pengeluaran untuk pembelian tangka BBM. Perhitungan CAPEX untuk bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.11 Perhitungan Modal Investasi Awal (CAPEX) BBM**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Jenis Aktiva	Jumlah	Harga Satuan	Total Biaya
Gapura	1	Rp10.000.000	Rp10.000.000
Jasa Pasang Kanopi (64m <sup>2</sup> )	5	Rp250.000	Rp165.000.000
ATG	6	Rp26.000.000	Rp156.000.000
Truk Tangki BBM 5000 Liter	1	Rp449.500.000	Rp449.500.000
Dispenser / Mesin SPBU	6	Rp150.000.000	Rp900.000.000
Noozle	24	Rp450.000	Rp10.800.000

Selang 6 Meter	24	Rp370.000	Rp8.880.000
Genzet	1	Rp183.000.000	Rp183.000.000
Pemadam	1	Rp18.900.000	Rp18.900.000
Instalasi pengolahan limbah	1	Rp300.000.000	Rp300.000.000
Penerangan	4	Rp1.500.000	Rp6.000.000
Instalasi Listrik	1	Rp120.000.000	Rp120.000.000
Rambu Pengaman	1	Rp5.000.000	Rp5.000.000
CCTV	6	Rp5.000.000	Rp30.000.000
Seragam Kerja	0	Rp300.000	Rp0
Izin Pertamina	1		Rp250.000.000
Izin Pemda	1		Rp100.000.000
<b>Total</b>			<b>Rp2.713.080.000</b>

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas besar CAPEX pada lini bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular adalah Rp.2.713.080.000 dengan asumsi jumlah mesin SPBU yang akan digunakan adalah 6 mesin dengan luas masing-masing kanopi mesin SPBU adalah 64m<sup>2</sup>.

#### 4.3.1.7 Perhitungan Asumsi Pendapatan (*Revenue Stream*)

Analisis kedua yaitu analisis asumsi pendapatan selama 20 tahun masa umur proyek yaitu dari tahun 2024-2043. Asumsi pendapatan dalam bisnis SPBU didasarkan pada perhitungan margin kotor penjualan bahan bakar dikali jumlah kebutuhan BBM per tahun dikali jumlah kunjungan kapal. Untuk itu, rumus pendapatan SPBU Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

$Y$	=	Jumlah Kapal * Konsumsi BBM Kapal * Margin Jual
-----	---	---

Keterangan =

Jumlah Kapal : diperoleh dengan rumus proyeksi model analitik ( $Pt = \alpha + \beta T$ )  
 Konsumsi BBM Kapal : 1000 liter / 4 jam jarak tempuh<sup>25</sup>  
 Margin Jual : Harga Jual solar terbaru (6800) – Harga Beli (6605) = 195

Berdasarkan perhitungan di atas, maka proyeksi pendapatan 20 tahun proyek SPBU Pelabuhan Tanjung Ular tahun 2024-2043 adalah sebagai berikut :

<sup>25</sup> Konsumsi BBM Kapal = <https://broncoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767>

**Tabel 4.12 Perhitungan Pendapatan Bisnis SPBU Dari Konsumsi BBM Kapal Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

	Jumlah Kunjungan Kapal	Kebutuhan BBM (liter)	Harga Jual	Harga Beli	Margin	Gross Margin Kapal
2023	0	0	6800	6605	195	Rp0
2024	506	1000	7072	6877	195	Rp98.592.000
2025	555	1000	7355	7160	195	Rp108.205.500
2026	604	1000	7649	7454	195	Rp117.819.000
2027	654	1000	7955	7760	195	Rp127.432.500
2028	703	1000	8273	8078	195	Rp137.046.000
2029	752	1000	8604	8409	195	Rp146.659.500
2030	801	1000	8948	8753	195	Rp156.273.000
2031	851	1000	9306	9111	195	Rp165.886.500
2032	900	1000	9679	9484	195	Rp175.500.000
2033	949	1000	10066	9871	195	Rp185.113.500
2034	999	1000	10468	10273	195	Rp194.727.000
2035	1048	1000	10887	10692	195	Rp204.340.500
2036	1097	1000	11322	11127	195	Rp213.954.000
2037	1147	1000	11775	11580	195	Rp223.567.500
2038	1196	1000	12246	12051	195	Rp233.181.000
2039	1245	1000	12736	12541	195	Rp242.794.500
2040	1294	1000	13246	13051	195	Rp252.408.000
2041	1344	1000	13776	13581	195	Rp262.021.500
2042	1393	1000	14327	14132	195	Rp271.635.000
2043	1442	1000	14900	14705	195	Rp281.248.500

Tabel 4.10 di atas menunjukkan besar *gross margin* atau keuntungan kotor dari sektor konsumsi BBM kapal pada bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular. Diketahui bahwa pada tahun pertama 2024 besar keuntungan dari bisnis ini adalah Rp. 98.592.000. Selanjutnya, bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular juga menargetkan sektor konsumsi BBM Truk dengan kebutuhan BBM 1 truk per hari adalah sebesar 40 liter<sup>26</sup>. Sehingga diprediksi bahwa truk di Pelabuhan Tanjung Ular akan mengisi BBM di Pelabuhan Tanjung Ular setiap hari dengan margin BBM sebesar Rp.195. adapun perhitungan pendapatan BBM Truk adalah sebagai berikut :

Y	= Jumlah truk * Konsumsi BBM truk harian * Margin Jual * 365
---	--

Berdasarkan perhitungan di atas, maka proyeksi pendapatan 20 tahun proyek SPBU Pelabuhan Tanjung Ular tahun 2024-2043 pada sektor Truk adalah sebagai berikut :

<sup>26</sup> Konsumsi BBM Truk : <https://deliveree.com/id/truk-mitsubishi-fuso-terbaru/>

**Tabel 4.13 Pendapatan Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular 2024-2043  
Pada Sektor Truk**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

<b>Jumlah Truk</b>	<b>Kebutuhan BBM Truk (liter) / hari</b>	<b>Margin BBM</b>	<b>Gross Margin Truk</b>
0	0	195	Rp0
35	40	195	Rp98.335.380
41	40	195	Rp117.068.640
48	40	195	Rp135.801.900
54	40	195	Rp154.535.160
61	40	195	Rp173.268.420
67	40	195	Rp192.001.680
74	40	195	Rp210.734.940
81	40	195	Rp229.468.200
87	40	195	Rp248.201.460
94	40	195	Rp266.934.720
100	40	195	Rp285.667.980
107	40	195	Rp304.401.240
114	40	195	Rp323.134.500
120	40	195	Rp341.867.760
127	40	195	Rp360.601.020
133	40	195	Rp379.334.280
140	40	195	Rp398.067.540
146	40	195	Rp416.800.800
153	40	195	Rp435.534.060
160	40	195	Rp454.267.320

Oleh karena itu, besar pendapatan total pada lini bisnis ini adalah =

$Y = \text{Gross Margin Kapal} + \text{Gross Margin Truk}$
--

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis SPBU adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.14 Perhitungan Pendapatan Total Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	Gross Margin Kapal	Gross Margin Truk	Gross Margin Total
2024	Rp98.592.000	Rp98.335.380	Rp196.927.380
2025	Rp108.205.500	Rp117.068.640	Rp225.274.140
2026	Rp117.819.000	Rp135.801.900	Rp253.620.900
2027	Rp127.432.500	Rp154.535.160	Rp281.967.660
2028	Rp137.046.000	Rp173.268.420	Rp310.314.420
2029	Rp146.659.500	Rp192.001.680	Rp338.661.180
2030	Rp156.273.000	Rp210.734.940	Rp367.007.940
2031	Rp165.886.500	Rp229.468.200	Rp395.354.700
2032	Rp175.500.000	Rp248.201.460	Rp423.701.460
2033	Rp185.113.500	Rp266.934.720	Rp452.048.220
2034	Rp194.727.000	Rp285.667.980	Rp480.394.980
2035	Rp204.340.500	Rp304.401.240	Rp508.741.740
2036	Rp213.954.000	Rp323.134.500	Rp537.088.500
2037	Rp223.567.500	Rp341.867.760	Rp565.435.260
2038	Rp233.181.000	Rp360.601.020	Rp593.782.020
2039	Rp242.794.500	Rp379.334.280	Rp622.128.780
2040	Rp252.408.000	Rp398.067.540	Rp650.475.540
2041	Rp262.021.500	Rp416.800.800	Rp678.822.300
2042	Rp271.635.000	Rp435.534.060	Rp707.169.060
2043	Rp281.248.500	Rp454.267.320	Rp735.515.820

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas, besar pendapatan yang diperoleh pada bisnis SPBU pelabuhan Tanjung Ular tahun 2024 adalah Rp.196.927.380.

#### 4.3.1.8 Perhitungan *Operational Expenditure* (OPEX)

Besar biaya operasional bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular didasarkan pada beberapa komponen yaitu sebagai berikut :

1. Utility / Indirect production cost = biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan
2. Biaya *maintenance* = biaya perawatan mesin SPBU

Secara keseluruhan perhitungan *operational expenditure* untuk bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.15 Perhitungan Biaya Operasional Tahunan**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Total Proyeksi 20 Tahun	Year 1
Gross Margin	Rp9.324.432.000	Rp196.927.380
OPEX	Rp422.216.568	Rp14.178.771
Utility / Indirect production cost	Rp211.108.284	Rp7.089.386
Maintenance	Rp211.108.284	Rp7.089.386
Depresiasi	Rp14.664.214.795	Rp492.450.000

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional sebesar Rp.14.178.771 dimana diperoleh dari biaya utility dan maintenance. Sehingga, gross margin adalah sebesar Rp.196.927.380 dan total proyeksi selama 20 tahun umur proyek adalah sebesar Rp.9.324.432.000.

#### 4.1.9 Laporan Arus Kas (*Project CashFlow*)

Terakhir, perhitungan keuangan bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular adalah menghitung laporan arus kas dengan proyeksi perhitungan selama 20 tahun kedepan. Laporan cashflow diperoleh dari perhitungan laba rugi. Adapun perhitungan laporan arus kas selama tahun pertama operasi (2024) sebagai contoh yang ditampilkan dalam analisis ini adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.16 Laporan Arus Kas (*Project Cashflow*)**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Description (in Millions Rupiah)	Tahun ke – 1
Gross Margin	196.927.380
Opex	14.178.771
EBITDA	182.748.609
Tax (22%)	(68.134.306)
Net Income	(241.567.085)
Depreciation	492.450.000
Operating Cash Flow	<b>250.882.915</b>

Berdasarkan perhitungan arus kas proyek di atas, maka pada tahun pertama operasi bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular diperoleh arus kas sebesar Rp.250.882.915 dengan total gross margin sebesar Rp.196.927.380.

#### 4.3.1.10 Perhitungan *Financial Feasibility*

Berdasarkan analisis proyeksi arus yang telah dilakukan pada studi ini selama 20 tahun masa proyek bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular maka hasil perhitungan kelayakan keuangan adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.17 Perhitungan Kelayakan Bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,67%		Layak
Internal Rate of Return (IRR)	13,68%	>WACC	Layak
Net Present Value (NPV)	4.457.942.194	>0	Layak
Payback Period	7,93 year(s)	< umur proyek	Layak
Profitability Index	20,78	>1	Layak
Benefit cost ratio	13,89	>1	Layak

Berdasarkan analisis di atas diketahui bahwa bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular ini layak untuk dijalankan karena secara statistik keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan telah memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, Payback Period, Profitability Index, dan Benefit Cost Ratio.

#### 4.3.2 Bisnis Penyediaan Air Bersih

Seperti halnya dengan bisnis penyediaan bahan bakar minyak, pada bisnis penyediaan air bersih ini juga perlu dianalisis kelayakan keuangannya, sehingga pada akhirnya dapat dinilai apakah lini bisnis ini dipandang layak untuk dilakukan oleh BUMD.

##### 4.3.2.1 Gambaran Umum Bisnis Air Bersih

Selain bahan bakar, kapal juga membutuhkan air bersih dalam beroperasi di laut bebas. Kebutuhan air bersih menjadi sangat penting dimana kapal yang notabene berada di laut hanya mampu bersandar di pelabuhan sehingga bisnis air bersih di area pelabuhan memiliki manfaat dan efisiensi yang besar dalam menjangkau kebutuhan kapal. Adapun *supply* air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular akan bekerjasama dengan PDAM setempat di Kabupaten Bangka Barat. Menurut Permendagri No 23 Tahun 2006 Pedoman Teknis Dan Tata Cara Pengaturan Tarif Air Minum Pada Perusahaan Daerah Air Minum, Tarif air minum PDAM yang selanjutnya disebut tarif adalah kebijakan harga jual air minum dalam setiap meter kubik (m<sup>3</sup>) atau satuan volume lainnya sesuai kebijakan yang ditentukan Kepala Daerah dan PDAM yang bersangkutan.

Besarnya tarif air minum ditetapkan dengan keputusan Kepala Daerah atas usul Direksi setelah disetujui oleh Dewan Pengawas dengan dikonsultasikan ke Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Perhitungan dan penetapan tarif air minum didasarkan pada prinsip-prinsip: keterjangkauan dan keadilan, mutu pelayanan, pemulihan biaya secara penuh (Full Cost Recovery), efisiensi pemakaian air, transparansi, akuntabilitas dan perlindungan air baku.

Untuk itu, tarif dasar air bersih setiap daerah berbeda-beda disesuaikan dengan peraturan daerah setempat. Berdasarkan informasi dari PDAM Kabupaten Bangka Barat, biaya tarif air bersih yang dibebankan kepada pihak Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pemilik bisnis air bersih untuk kapal yang berlabuh adalah sebesar Rp.65000 per meter kubik (m<sup>3</sup>). Sedangkan untuk harga jual tergantung pada kebijakan Pelabuhan Tanjung Ular dimana berdasarkan hasil kesepakatan tim analisis dan pihak manajemen pelabuhan Tanjung Ular diperoleh harga

jual air bersih ke konsumen kapal adalah Rp.72.500 per meter kubik. Lebih lanjut, saat ini di pelabuhan Tanjung Ular sudah tersedia tangki air pendam dengan kapasitas 42 ton atau 42000 liter sehingga tangki air pendam ini dapat dijadikan tempat menyimpan air bersih yang dapat didistribusikan ke kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Ular.

#### 4.3.2.2 Perhitungan Modal Investasi Awal (CAPEX)

Studi ini telah melakukan perhitungan finansial modal investasi awal untuk lini bisnis air bersih yang akan dibangun di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun besar modal investasi awal (CAPEX) bagi lini bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.18 Modal Investasi Awal Bisnis Air Bersih di Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Jenis Aktiva	Jumlah	Harga Satuan	Satuan	Total Biaya
Truk Tangki Air Bersih 16000 liter	1	Rp440.500.000	liter	Rp440.500.000
Pipes 3''	40	Rp220.000	buah	Rp8.800.000
Pipes 2,5''	4	Rp110.000	buah	Rp440.000
Plastic Hose	2	Rp360.000	buah	Rp720.000
Glue	20	Rp15.000	buah	Rp300.000
Pemadam	1	Rp18.900.000		Rp18.900.000
Instalasi Listrik	1	Rp120.000.000		Rp120.000.000
Izin PDAM	1			Rp250.000.000
Izin Pemda	1			Rp100.000.000
<b>Total</b>				<b>Rp939.660.000</b>

Berdasarkan data pada 61able di atas, diketahui bahwa modal investasi awal bagi lini bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebesar Rp.939.660.000 dengan rincian yaitu pembelian truk tangki air bersih 16000 liter sebesar Rp. 440.500.000<sup>27</sup>, pembelian pipa 3'' dan 2,5'' masing-masing 40 buah dan 4 buah dengan total pengeluaran sebesar Rp. 9.240.000, pembelian lem sebanyak 20 buah dengan total pengeluaran Rp.300.000, pembelian alat pemadam kebakaran sebanyak 1 buah dengan biaya Rp.18.900.000<sup>28</sup> dan biaya instalasi listrik sebesar Rp.120.000.000 dari pihak PLN. Selain itu, pendirian bisnis air bersih ini juga membutuhkan biaya perizinan yaitu izin PDAM sebesar Rp.250.000.000 dan izin Pemda setempat sebesar Rp.100.000.000.

<sup>27</sup> Harga truk tangki air bersih 16000 liter = <https://konsultan-mitsubishi.com/sk-279-daftar-harga-truk-tangki-mitsubishi.html>

<sup>28</sup> Harga alat pemadam kebakaran = <https://www.tokopedia.com/jakartasafety/alat-pemadam-kebakaran-api-tabung-150-kg-apab-abc-powder-spbu-catridge>

#### 4.3.2.5 Perhitungan Asumsi Pendapatan (*Revenue Stream*)

Selanjutnya adalah perhitungan pendapatan selama umur proyek yaitu 20 tahun dimulai dari tahun 2024 hingga 2043. Asumsi pendapatan pada lini bisnis air bersih didasarkan pada hal-hal berikut:

- Satu kapal melakukan satu kali atau lebih kunjungan ke Pelabuhan Tanjung Ular
- Dalam satu kali kunjungan ke Pelabuhan Tanjung Ular, kapal membutuhkan air bersih sekurangnya 100.000 liter atau 100 meter<sup>3</sup>

Adapun perhitungan pendapatan bisnis air bersih didasarkan pada rumus berikut :

$$Y = \text{Jumlah Kunjungan Kapal} * \text{Kebutuhan Air Bersih} * \text{Harga Jual}$$

Berdasarkan asumsi di atas maka besar pendapatan bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.19 Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	Jumlah Kunjungan Kapal	Kebutuhan Air (m3)	Harga Jual (m3)	Revenue
2024	506	100	Rp.72.500	Rp3.665.600.000
2025	555	100	Rp.72.500	Rp4.023.025.000
2026	604	100	Rp.72.500	Rp4.380.450.000
2027	654	100	Rp.72.500	Rp4.737.875.000
2028	703	100	Rp.72.500	Rp5.095.300.000
2029	752	100	Rp.72.500	Rp5.452.725.000
2030	801	100	Rp.72.500	Rp5.810.150.000
2031	851	100	Rp.72.500	Rp6.167.575.000
2032	900	100	Rp.72.500	Rp6.525.000.000
2033	949	100	Rp.72.500	Rp6.882.425.000
2034	999	100	Rp.72.500	Rp7.239.850.000
2035	1048	100	Rp.72.500	Rp7.597.275.000
2036	1097	100	Rp.72.500	Rp7.954.700.000
2037	1147	100	Rp.72.500	Rp8.312.125.000
2038	1196	100	Rp.72.500	Rp8.669.550.000
2039	1245	100	Rp.72.500	Rp9.026.975.000
2040	1294	100	Rp.72.500	Rp9.384.400.000
2041	1344	100	Rp.72.500	Rp9.741.825.000
2042	1393	100	Rp.72.500	Rp10.099.250.000
2043	1442	100	Rp.72.500	Rp10.456.675.000

Berdasarkan perhitungan di atas, maka besar pendapatan tahun pertama adalah sebesar Rp. Rp.3.665.600.000 dengan asumsi bahwa dalam satu kali kunjungan, kapal melakukan pengisian ulang air bersih sebanyak 100m<sup>3</sup> di Pelabuhan Tanjung Ular.

#### 4.3.2.6 Perhitungan *Operational Expenditure* (OPEX)

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

1. Biaya isi ulang air bersih
2. Biaya maintenance = biaya perawatan tangki air

Adapun rincian biaya isi ulang air bersih ke PDAM adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.20 Rincian Modal Isi Ulang Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular**  
Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	Jumlah Kunjungan Kapal	Kebutuhan Air (m3)	Harga Beli (m3)	COGS/Modal
2024	506	100	Rp65.000	Rp3.286.400.000
2025	555	100	Rp65.000	Rp3.606.850.000
2026	604	100	Rp65.000	Rp3.927.300.000
2027	654	100	Rp65.000	Rp4.247.750.000
2028	703	100	Rp65.000	Rp4.568.200.000
2029	752	100	Rp65.000	Rp4.888.650.000
2030	801	100	Rp65.000	Rp5.209.100.000
2031	851	100	Rp65.000	Rp5.529.550.000
2032	900	100	Rp65.000	Rp5.850.000.000
2033	949	100	Rp65.000	Rp6.170.450.000
2034	999	100	Rp65.000	Rp6.490.900.000
2035	1048	100	Rp65.000	Rp6.811.350.000
2036	1097	100	Rp65.000	Rp7.131.800.000
2037	1147	100	Rp65.000	Rp7.452.250.000
2038	1196	100	Rp65.000	Rp7.772.700.000
2039	1245	100	Rp65.000	Rp8.093.150.000
2040	1294	100	Rp65.000	Rp8.413.600.000
2041	1344	100	Rp65.000	Rp8.734.050.000
2042	1393	100	Rp65.000	Rp9.054.500.000
2043	1442	100	Rp65.000	Rp9.374.950.000

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas, besar biaya isi ulang air bersih untuk bisnis ini adalah sebesar Rp.3.286.400.000 pada tahun 2024 dan mengalami kenaikan setiap tahunnya seiring dengan peningkatan jumlah kunjungan kapal. Dengan rincian biaya isi ulang air bersih di atas, maka rincian biaya operasional bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular tahun pertama operasi adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.21 Laporan Biaya Operasional Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Total Proyeksi 20 Tahun	Tahun ke- 1
<b>REVENUE</b>	Rp76.886.250.000	Rp3.665.600.000
<b>COGS</b>	Rp135.476.146.894	Rp3.418.361.600
Harga Beli Isi Ulang Air Bersih	Rp131.546.584.000	Rp3.286.400.000
Maintenance	Rp3.929.562.894	Rp131.961.600
Depresiasi	Rp1.312.379.479	Rp44.072.000

Tabel di atas menunjukkan besar COGS atau besar harga pokok penjualan sebesar Rp.3.418.361.000 dimana diperoleh dari biaya isi ulang air bersih dan maintenance. Sehingga, pendapatan sebesar Rp.3.665.600.000 dan total proyeksi selama 20 tahun umur proyek adalah sebesar Rp.76.886.250.

#### 4.3.2.5 Laporan Arus Kas

Perhitungan terakhir adalah arus kas (*cashflow*). Laporan arus kas diperuntukkan untuk mengetahui total keuntungan yang diperoleh serta sebagai acuan dalam analisis kelayakan keuangan pada bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun perhitungan arus kas proyek tiga tahun berturut-turut adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.22 Laporan Arus Kas Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Tahun ke 1
Revenue	3.665.600.000
COGS	3.418.361.600
EBITDA	247.238.400
Tax (22%)	44.696.608
Net Income	158.469.792
Depreciation	44.072.000
Operating Cash Flow	202.541.792

Berdasarkan perhitungan arus kas proyek di atas, maka pada tahun pertama operasi bisnis Air Bersih di Pelabuhan Tanjung Ular diperoleh arus kas sebesar Rp.202.541.792 dengan total pendapatan sebesar Rp.3.665.600.000

#### 4.3.2.6 Perhitungan *Financial Feasibility* (Kelayakan Keuangan Bisnis)

Mengacu pada hasil laporan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.23 Laporan Kelayakan Keuangan Bisnis Air Bersih Pelabuhan Tanjung Ular**  
 Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,67%		Layak
Internal Rate of Return (IRR)	18,95%	>WACC	Layak
Net Present Value (NPV)	2.120.908.131	>0	Layak
Payback Period	6,07 year(s)		Layak
Profitability Index	1,04	>1	Layak
Benefit cost ratio	1,07	>1	Layak

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular ini layak untuk dijalankan karena secara statistik keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan telah memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, Payback Period, Profitability Index, dan Benefit Cost Ratio.

#### 4.3.3 Bisnis Penumpukan/Penyimpanan (Storage)

Dari kajian di lapangan dan serangkaian diskusi, bisnis penumpukan/penyimpanan ini dapat dilakukan apabila menggunakan model terbuka (*open storage*). Namun, dalam penelitian ini ditemukan juga potensi yang lebih besar daripada itu. Potensi ini muncul karena para pelaku usaha di Provinsi Bangka Belitung ternyata sangat mengandalkan tempat penyimpanan mereka di kota Pangkal Pinang yang berjarak 138 km dari Mentok. Artinya, walaupun bongkar/muat dilakukan di kota Mentok dan barang-barang bakal didistribusikan di Kabupaten Bangka Barat, tetap saja barang-barang itu harus dibawa ke kota Pangkal Pinang untuk disimpan di sana. Dari sana barulah barang-barang itu diangkut kembali ke Kabupaten Bangka Barat atau kabupaten terdekat. Dengan pemikiran tersebut, bisnis penyimpanan yang tertutup dalam bentuk gudang, misalnya, merupakan pilihan yang juga terbuka, dikombinasi dengan model penumpukan (*open storage*).

##### 4.3.3.1 Gambaran Umum Bisnis Storage Pelabuhan Tanjung Ular

Lini bisnis terakhir yang dicanangkan akan dibangun di kawasan Pelabuhan Tanjung Ular adalah bisnis penyimpanan yang terdiri dari lapangan terbuka dan gudang tertutup (petikemas). Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya dalam analisis aspek ekonomi, salah satu peran penting pelabuhan selain sebagai tempat bersandarnya kapal dan tempat transportasi antara darat dan laut, pelabuhan juga berperan penting bagi para pelaku usaha atau perusahaan untuk mendistribusikan hasil produksinya ke daerah lain dengan mudah menggunakan transportasi kapal laut. Untuk itu, pelabuhan sebagai tempat penghubung antara perusahaan atau pelaku usaha dengan kapal sebagai alat transportasi distribusi harus dapat menyediakan kawasan yang mampu membantu pelaku usaha dalam mengurus hasil produksi yang akan didistribusikan. Salah satu bisnis tersebut dikenal dengan bisnis penyimpanan atau *storage*.

Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi titik asal untuk beberapa komoditas antara lain muatan curah padat berupa hasil perkebunan yang dikapalkan menuju Palembang, Jakarta,

dan wilayah lain, serta curah cair untuk dikapalkan menuju Dumai sebagai bahan bakar nabati serta ke Jakarta dan wilayah lainnya. Sedangkan Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi tujuan untuk produk-produk perdagangan besar dan eceran dari Palembang, Jakarta dan lain sebagainya. Pada umumnya, para pelaku usaha membutuhkan waktu sebelum melakukan distribusi hasil produksi ke kapal atau ke tempat tujuan sehingga membutuhkan tempat penyimpanan barang. Dengan adanya bisnis *storage* ini diharapkan dapat membantu aktivitas penyimpanan barang di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun bisnis *storage* ini terbagi menjadi dua bagian yaitu gudang tertutup menggunakan petikemas full dan lapangan terbuka menggunakan petikemas *empty*.

Peti kemas / container merupakan gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus bersama-sama alat pengangkutnya yakni, kapal truk atau kereta api sampai ke tempat yang dituju, biasanya ke gudang pemilik barang (exporter dan importer). Petikemas di gudang tertutup digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tidak bisa terkena sinar matahari langsung sedangkan di lapangan terbuka disediakan petikemas *empty* bagi siapapun yang ingin menyimpan barang di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun tipe-tipe kontainer petikemas adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.24 Tipe-Tipe Kontainer Petikemas di Pelabuhan**

Sumber : <https://ipctpk.co.id/tarif/>

Tipe Kontainer	Ukuran Dimensi Luar			Luas (m <sup>2</sup> )	Berat Maksimum (Ton)	Volume (m <sup>3</sup> )
	Panjang	Lebar	Tinggi			
20 feet	6,058	2,438	2,591	14,8	22	38,27
40 feet	12,192	2,438	2,591	29,7	27	77,02
45 feet	12,192	2,439	2,926	29,7	30	87,01

Berdasarkan data di atas, terdapat 3 jenis kontainer petikemas yaitu kontainer 20 feet, 40 feet, dan 45 feet dengan luas masing-masing kontainer yaitu 14,8m<sup>2</sup>, 29,7m<sup>2</sup>, dan 29,7m<sup>2</sup>. Kontainer ini akan digunakan terkhusus pada lapangan terbuka dengan status petikemas *empty*. Adapun pada Pelabuhan Tanjung Ular, akan dipilih jenis **kontainer 20 feet** dikarenakan harganya yang relatif murah dan tidak menghabiskan banyak tempat di gudang penyimpanan. Selain itu, perhitungan kebutuhan kontainer didasarkan pada beberapa hal yaitu sebagai berikut :

**Tabel 4.25 Asumsi Perhitungan Kebutuhan Kontainer Storage**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Nilai	Sumber
Volume Kontainer size 20ft	38 m <sup>3</sup>	<a href="https://ipctpk.co.id/tarif/">https://ipctpk.co.id/tarif/</a>
Luas kontainer size 20ft	14,8 m <sup>2</sup>	<a href="https://ipctpk.co.id/tarif/">https://ipctpk.co.id/tarif/</a>
Kebutuhan kontainer	(Jumlah kapal * 450 ton (GRT) / vol.kontainer) / 12 bulan	
Kebutuhan Kontainer curah kering (lapangan terbuka)	80% dari jumlah kontainer	Asumsi skema realistis
Kebutuhan Kontainer curah basar (gudang tertutup)	20% dari jumlah kontainer	Asumsi sekma realistis

Tabel di atas menunjukkan acuan perhitungan sewa kontainer di Pelabuhan Tanjung Ular baik pada lapangan terbuka maupun pada gudang tertutup. Bisnis storage ini akan menawarkan dua jenis sewa lahan yaitu di lapangan terbuka yang ditujukan untuk produk curah kering dan gudang tertutup yang ditujukan untuk produk curah basah. Adapun kebutuhan kontainer untuk curah kering di lapangan terbuka diasumsikan sebesar 80% dari jumlah kontainer. Hal ini disebabkan dibutuhkan banyak kontainer untuk menaruh hasil produksi curah kering di lapangan terbuka dibandingkan di gudang yang sudah tertutup.

Selain itu, kebutuhan kontainer dihitung dari jumlah GRT dari total kapal yang berlabuh dimana muatan cargo atau komoditi pada kapal coaster 750 DWT adalah 60% dari total DWT (750 ton) yaitu sebesar 450 ton. Adapun jumlah ini kemudian menjadi acuan dari total volume komoditas (m<sup>3</sup>) yang diproyeksi akan menyewa tempat penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular untuk kemudian dibawa ke kapal. Perhitungan kebutuhan kontainer pada studi ini berdasarkan perhitungan per bulan dengan kebutuhan luas lahan (m<sup>2</sup>) didasarkan pada luas kontainer size 20 feet yaitu sebesar 14,8 m<sup>2</sup>.

#### 4.3.3.2 Analisis Modal Investasi Awal (Capex)

Perhitungan keuangan bisnis pertama adalah menghitung biaya investasi awal. Biaya investasi awal didasarkan pada perhitungan beberapa aktiva khususnya mengenai luas lahan. Pada bisnis Storage akan dibangun rumah jaga (pos security), lapangan penampungan terbuka (storage), kantor, lapangan parkir truk, ruang genzet, gudang, dan lapangan penampungan sampah dengan rincian luas sebagai berikut:

**Tabel 4.26 Rincian Luas Lahan Bisnis Storage Yang Dibutuhkan di Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Rumah Jaga	70
Lapangan storage	800
Lapangan Parkir Truk	2000
Ruang Genzet	20
Kantor	280
Lapangan penampungan sampah	100
gudang	200
drainase	300
<b>Total luas</b>	<b>3770</b>

Berdasarkan penjelasan pada tabel di atas, total luas lahan yang dibutuhkan untuk bisnis storage dan juga pembangunan kantor untuk ketiga bisnis (SPBU, air bersih, storage) adalah sebesar 3770 m<sup>2</sup>. Adapun luas ini terdiri dari rumah jaga untuk keamanan sewa barang di Pelabuhan Tanjung Ular seluas 70 m<sup>2</sup>, lapangan terbuka untuk sewa komoditas curah kering sebesar 800 m<sup>2</sup>, lapangan parkir truk seluas 2000 m<sup>2</sup>, ruang genzet dan kantor sebesar 20 m<sup>2</sup> dan 280 m<sup>2</sup>, gudang penyimpanan curah basah seluas 200 m<sup>2</sup>, drainase seluas 300 m<sup>2</sup>, dan lapangan penampungan sampah seluas 100 m<sup>2</sup>. Selanjutnya, rincian modal investasi awal pada lini bisnis ini adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.27 Rincian Modal Investasi Awal (CAPEX) Storage**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Jenis Aktiva	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Biaya
Rumah Jaga	70	m2	Rp4.000.000	Rp280.000.000
Lapangan storage	800	m2	Rp103.000	Rp82.400.000
Lapangan Parkir Truck	2000	m2	Rp103.000	Rp206.000.000
Ruang Genzet	20	m2	Rp103.000	Rp2.060.000
Kantor	280	m2	Rp4.000.000	Rp1.120.000.000
Lapangan penampungan sampah	100	m2	Rp142.000	Rp14.200.000
Penerangan	20	buah	Rp1.500.000	Rp30.000.000
drainase	300	m2	Rp103.000	Rp30.900.000
gudang	200	m2	Rp103.000	Rp20.600.000
kontainer	100	unit	Rp21.500.000	Rp2.150.000.000
Furniture Kantor dan rumah	1	set	Rp73.500.000	Rp73.500.000
Jalan Akses Pelabuhan	500	m2	Rp103.000	Rp51.500.000
Genzet	1	unit	Rp105.930.000	Rp105.930.000
CCTV	6	unit	Rp5.000.000	Rp30.000.000
Komputer	5	unit	Rp3.000.000	Rp15.000.000
AC	3	unit	Rp3.000.000	Rp9.000.000
Seragam Kerja	23	buah	Rp200.000	Rp4.600.000
pemadam	3	unit	Rp18.900.000	Rp56.700.000
<b>Total</b>				<b>Rp4.282.390.000</b>

Berdasarkan data di atas maka untuk kebutuhan bisnis Storage Pelabuhan Tanjung Ular harus menyiapkan dana awal sebesar Rp.4.282.390.000.

#### 4.3.3.3 Analisis Asumsi Pendapatan (*Revenue Stream*)

Pendapatan bisnis storage pada studi ini terdiri dari tiga jenis pendapatan yaitu :

1. Pendapatan sewa gudang (*petikemas full*)
2. Pendapatan sewa lapangan terbuka (*petikemas empty*)
3. Pendapatan biaya parkir

Adapun besar pendapatan sewa gudang tertutup didasarkan pada perhitungan berikut :

$$Y = \text{Kebutuhan Lahan (m}^2\text{)} * \text{Harga Sewa Gudang} * 365 \text{ hari}$$

Keterangan =

Kebutuhan lahan = (jumlah muatan komoditi kapal / vol. Kontainer 20 feet / 12 bulan) \* (20% / luas kontainer 20 feet)

Harga sewa gudang = Rp.17.500 per hari<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Biaya penumpukan petikemas full / gudang = <https://ipetpk.co.id/tarif/>

Hal yang sama juga berlaku pada perhitungan pendapatan sewa lapangan terbuka yaitu sebagai berikut :

$$Y = \text{Kebutuhan Lahan (m}^2\text{)} * \text{Harga Sewa Lapangan} * 365 \text{ hari}$$

Keterangan =

Kebutuhan lahan = (jumlah muatan komoditi kapal / vol. Kontainer 20 feet / 12 bulan) \* (80% / luas kontainer 20 feet)

Harga sewa gudang = Rp.8.750 per hari<sup>30</sup>

Sedangkan perhitungan pendapatan parkir adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.28 Perhitungan Pendapatan Parkir Tahun Pertama**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Pendapatan Parkir			
Jumlah Kendaraan/hari	Jumlah Hari Operasional/bulan	Biaya Parkir / Hari	Revenue Tahun pertama
50	22	30000	Rp396.000.000

Berdasarkan penjelasan pada tabel di atas, diasumsikan bahwa jumlah kendaraan yang akan parkir di seluruh kawasan Pelabuhan Tanjung Ular adalah 50 kendaraan setiap harinya dengan biaya parkir harian adalah sebesar Rp.30.000 dan 22 hari kerja per bulan. Dengan asumsi perhitungan tersebut maka pendapatan parkir pada Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebesar Rp.396.000.000 dimana pendapatan ini terus mengalami peningkatan di tahun-tahun mendatang dikarenakan adanya asumsi inflasi sebesar 4%.

Adapun hasil perhitungan proyeksi pendapatan sewa gudang dan lapangan terbuka adalah sebagai berikut :

<sup>30</sup> Biaya penumpukan petikemas full / gudang = <https://ipetpk.co.id/tarif/>

**Tabel 4.29 Proyeksi Pendapatan Sewa Gudang dan Lapangan Terbuka**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Tahun	Kebutuhan Lahan (m2)		Harga Sewa Harian		Revenue	
	Lapangan	Gudang	Harga Sewa lapangan	Harga sewa gudang	Lapangan	Gudang
2024	268	67	8750	17500	Rp857.108.662	Rp428.554.331
2025	295	74	8750	17500	Rp940.683.537	Rp470.341.769
2026	321	80	8750	17500	Rp1.024.258.412	Rp512.129.206
2027	347	87	8750	17500	Rp1.107.833.288	Rp553.916.644
2028	373	93	8750	17500	Rp1.191.408.163	Rp595.704.082
2029	399	100	8750	17500	Rp1.274.983.039	Rp637.491.519
2030	425	106	8750	17500	Rp1.358.557.914	Rp679.278.957
2031	452	113	8750	17500	Rp1.442.132.790	Rp721.066.395
2032	478	119	8750	17500	Rp1.525.707.665	Rp762.853.833
2033	504	126	8750	17500	Rp1.609.282.540	Rp804.641.270
2034	530	133	8750	17500	Rp1.692.857.416	Rp846.428.708
2035	556	139	8750	17500	Rp1.776.432.291	Rp888.216.146
2036	582	146	8750	17500	Rp1.860.007.167	Rp930.003.583
2037	609	152	8750	17500	Rp1.943.582.042	Rp971.791.021
2038	635	159	8750	17500	Rp2.027.156.918	Rp1.013.578.459
2039	661	165	8750	17500	Rp2.110.731.793	Rp1.055.365.897
2040	687	172	8750	17500	Rp2.194.306.668	Rp1.097.153.334
2041	713	178	8750	17500	Rp2.277.881.544	Rp1.138.940.772
2042	739	185	8750	17500	Rp2.361.456.419	Rp1.180.728.210
2043	766	191	8750	17500	Rp2.445.031.295	Rp1.222.515.647

Tabel di atas menunjukkan besar pendapatan lini bisnis storage atau penyimpanan dari dua jenis pendapatan sewa gudang untuk komoditas curah basah dan sewa lapangan untuk komoditas curah kering.

#### 4.3.3.4 Asumsi Biaya Operasional

Perhitungan selanjutnya adalah biaya operasional tahunan. Biaya operasional tahun pertama pada lini bisnis ini terdiri dari beberapa komponen yaitu :

1. Biaya maintenance atau perawatan gudang dan kontainer
2. Biaya utilitas dan maintenance rumah jaga mencakup biaya air, listrik, internet, dan perawatan
3. Biaya utilitas dan maintenance kantor mencakup biaya air, listrik, internet, dan perawatan
4. Biaya beban umum dan administrasi kantor mencakup biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.

Adapun perhitungan gaji karyawan keseluruhan di Pelabuhan Tanjung Ular untuk tiga bisnis yaitu SPBU, Air bersih, dan Storage adalah menggunakan rumus garis upah dengan keterangan sebagai berikut :

**Tabel 4.30 Rumus Garis Gaji Karyawan**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Rumus Garis Upah	Term	Nilai	Keterangan
$C_i = A (1 + P \cdot N)$	A	Rp3.264.881	UMR Bangka Barat 2022
	P	0,158458064	
	N	3	Jumlah level pekerja
	B	Rp4.816.921	UMR Tertinggi (Jakarta 2022)

Tabel di atas menunjukkan rumus garis gaji (upah) yaitu  $C_i = A (1 + P \cdot N)$  yang digunakan untuk memperkirakan besar gaji untuk karyawan dengan jenjang pekerja yang berbeda (manajer, admin, supervisor/staff, dan security). Dengan menggunakan rumus garis gaji di atas, maka didapat perhitungan gaji karyawan berdasarkan level pekerja adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.31 Perhitungan Gaji Karyawan 3 Bisnis Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Gaji Karyawan
3	Manajer	1	Rp4.816.921
2	Admin Kantor	1	Rp4.299.574
	Supervisor Lapangan	3	Rp12.898.723
1	Staf Operasional SPBU	6	Rp22.693.366
	Security	3	Rp11.346.683
	Staff Operasional air bersih	3	Rp34.040.050
	Staff Storage	6	Rp68.080.099
	<b>Total</b>	23	Rp56.055.268

Tabel di atas menunjukkan besar beban gaji karyawan yang harus dibayarkan pihak manajemen Pelabuhan Tanjung Ular dalam satu bulan. Diketahui bahwa besar biaya gaji selama satu bulan keseluruhan adalah Rp.56.055.268 yang mencakup 23 pekerja dari jenjang manajer, admin kantor, supervisor, staff, dan security. Adapun besar biaya operasional bisnis storage atau penyimpanan pada tahun pertama di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.32 Biaya Operasional Bisnis Penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Total Proyeksi 20 Tahun	Tahun 1 (2024)
Operating Cost	Rp27.041.355.249	Rp908.096.041
Gaji Karyawan	Rp20.030.618.268	Rp672.663.222
Biaya maintenance gudang dan petikemas	Rp1.802.760.938	Rp60.539.868
Utility dan maintenance Rumah jaga	Rp901.380.469	Rp30.269.934
Utility dan maintenance Kantor	Rp1.802.760.938	Rp60.539.868
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp2.503.834.636	Rp84.083.150

Berdasarkan data di atas biaya operasional tahun pertama bisnis penyimpanan sebesar Rp.908.096.041 yang terdiri dari gaji karyawan, biaya pemeliharaan gudang dan petikemas, biaya pemeliharaan *pos security* atau rumah jaga, biaya pemeliharaan dan biaya utilitas seperti biaya manajemen resiko, biaya tak terduga, biaya keselamatan kerja dan terakhir biaya administrasi kantor.

#### 4.3.3.5 Laporan Arus Kas Proyek

Analisis keuangan selanjutnya adalah laporan arus kas proyek yang menunjukkan besar keuntungan dan menjadi dasar perhitungan kelayakan bisnis. Studi ini telah membuat laporan arus kas berdasarkan pertimbangan pendapatan, biaya operasional, modal investasi selama 20 tahun. Adapun laporan arus kas sebagai berikut :

**Tabel 4.33 Laporan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Keterangan	Tahun ke - 1
Revenue/ Income	1.681.662.992
Cost of Good Sold (COGS)	908.096.041
EBITDA	773.566.952
Tax (22%)	153.536.266
Net Income	544.355.851
Depreciation	75.674.835
Operating Cash Flow	620.030.686

Tabel di atas menunjukkan besar pendapatan, keuntungan, dan nilai arus kas bisnis storage. Berdasarkan perhitungan laporan arus kas tersebut, laba bersih tahun pertama adalah Rp.544.355.851 sedangkan nilai arus kas proyek tahun pertama adalah Rp.620.030.686. Selanjutnya, nilai arus kas proyek (*operating cash flow*) ini yang akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis yaitu antara lain NPV, IRR, dan PP.

#### 4.3.3.6 Kelayakan Keuntungan

Mengacu pada hasil laporan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis *storage* atau penyimpan (penumpukan) di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.34 Laporan Kelayakan Keuangan  
Bisnis Penumpukan Pelabuhan Tanjung Ular**

Sumber : Perhitungan Tim Analisis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,68%		Layak
Internal Rate of Return (IRR)	21,86%	>WACC	Layak
Net Present Value (NPV)	11.873.528.315	>0	Layak
Payback Period	5,35 year(s)	< umur proyek bisnis	Layak
Profitability Index	2,21	>1	Layak
Benefit cost ratio	1,85	>1	Layak

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular ini layak untuk dijalankan karena secara statistik keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan telah memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, Payback Period, Profitability Index, dan Benefit Cost Ratio.

#### 4.4 Kelayakan Aspek Peraturan Perundang-undangan

BUMD yang akan didirikan adalah sebuah perseroan terbatas daerah (perseroda) yang secara khusus mengambil bisnis inti (*core business*) dalam pelayanan aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular. Dari sisi keberadaan Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan laut pengumpan lokal, sudah jelas landasan hukumnya, mengingat pelabuhan ini dibangun oleh Pemerintah Pusat.

Khusus untuk pendirian BUMD ini, dasar hukum yang digunakan, sepenuhnya mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Pasal 331 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015, maka Pemerintah Daerah dapat mendirikan suatu badan usaha milik daerah. Pendirian itu harus ditetapkan dengan peraturan daerah. Kajian ini merupakan rangkaian dari pendirian BUMD tersebut, yang pada gilirannya akan bermuara pada penetapan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat.

Dasar hukum yang lain, yang ikut dipertimbangkan adalah:

1. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, Kabupaten Bangka Barat, dan Kabupaten Belitung Timur di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
3. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
4. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal;
5. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
9. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;

10. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan;
12. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
13. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
14. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah;
15. Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah;
16. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 13 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 3 Tahun 2017 tentang Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2005-2025;
17. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 2 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014-2034;
18. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025;
19. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 5 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah;
20. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2014-2034;
21. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 7 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2015 tentang Ketertiban Umum;
22. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2018 tentang Pokok-Pokok Pengelolaan Keuangan Daerah;
23. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 6 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2021-2026;

Khusus untuk pendirian BUMD ini, di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah, kajian ini telah mencermati kesiapan perangkat peraturan perundang-undangan di tingkat Kabupaten Bangka Barat. Tidak ditemukan ada peraturan perundang-undangan yang bertentangan dengan kebutuhan pendirian BUMD ini.

Berangkat dari ketentuan yang ada di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, maka landasan pendirian BUMD ini harus terlebih dulu dituangkan di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat. Isi dari peraturan ini mencakup:

1. bentuk BUMD yang dipilih, dalam hal ini perseroda, dengan nama PT Bangka Barat Samudera Jaya;
2. penegasan bahwa pembentukan perseroda ini dilakukan oleh Bupati Bangka Barat;
3. maksud dan tujuan pembentukan perseroda;



Penjelasan terkait Ragaan 4J adalah sebagai berikut:

1. Manager operasional mendapatkan jadwal kedatangan kapal. Kemudian manager operasional akan memberikan tugas pada dua supervisornya yaitu penyediaan air dan penumpukan.
2. Pada jalur penyediaan air: supervisor akan mengecek pengelolaan (stok air dan armada yang beroperasi). Selain mengecek juga memprediksi kebutuhan air pada kapal. Dari kedua Langkah tersebut ditentukan berapa besar kebutuhan airnya. Ia lalu memberikan perintah melalui system sehingga muncul notifikasi ke petugas penyedia air untuk menyediakan jumlah air yang dibutuhkan. Setelah air yang dibutuhkan terpenuhi dikirimkan ke bak penampungan air. Muncul notifikasi ke petugas pelayan air untuk bersiap-siap mengisi air ke kapal. Petugas pelayan air input air yang digunakan, sehingga muncul tagihan dan laporan ke system untuk dicek oleh manager operasional.
3. Pada jalur penumpukan: supervisor akan mengecek besarnya muatan kapal yang akan diturunkan. Supervisor akan memperkirakan kebutuhan luasan yang akan digunakan oleh kapal. Mengisi kebutuhan luasan untuk dilaksanakan oleh petugas lapangan, sehingga luasan tersebut bisa di reservasi oleh muatan kapal tersebut. Petugas pelaksana lapangan juga melaksanakan pengawasan penggunaan penumpukan yang digunakan. Petugas melaporkan seluruh kegiatannya melalui sistem untuk disetujui oleh supervisor dan dialporkan ke manager operasional.
4. Dari kedua laporan tersebut manager operasional, memeriksa dan menyetujui laporan tersebut ke manager keuangan. Setelah manager keuangan selesai muncullah tagihan yang harus dibayarkan. Untuk proses bisnis yang lain dibuatkan setelahnya.

Teknologi yang dibutuhkan untuk ketersediaan sistem informasi itu dapat dibedakan dari dua sisi, yaitu perangkat keras (*hardware*) dan lunak (*software*).

Hardware:

1. Server (cloud/domain hosting)
2. Computer atau laptop dengan spesifikasi minimal
  - a. Prosesor I5
  - b. Memory 8 GB
  - c. Hardisk 256 /512 GB
  - d. Layar 15"
  - e. Internet Service Provider
  - f. Router
  - g. Akses Point
  - h. Switch/hub
  - i. Kabel LAN
3. Mobile Device (HP Android)

Software:

1. OS Windows
2. OS Server
3. Laravel Framework Develop backbone aplikasi
4. NodeJS develop mobile device

Sistem dibangun dengan dua basis (*bases*). *Backbone* dari aplikasinya berbasis web, sedangkan akses lainnya menggunakan *mobile*, terutama untuk petugas lapangan. Sementara

itu, pada level manajer dan supervisor bisa keduanya. Untuk direktur dan manajer akan lebih bersifat ke *Executive Support System*.

Teknologi digital sudah harus diterapkan untuk memastikan alur bisnis ini berjalan transparan dan akuntabel. Minimal, untuk jangka pendek sudah tersedia perangkat digital yang menghubungkan secara *real-time* posisi supervisor pada tiap-tiap lini bisnis dengan manajer operasional, hingga sampai pada petugas pelaksana di lapangan. Untuk itu, dapat ditawarkan perancangan aplikasi yang memang sesuai dengan kebutuhan pragmatis jasa kepelabuhanan di Tanjung Ular dalam waktu dekat. Di sisi lain, aplikasi ini juga harus terbuka untuk diintegrasikan dan dikembangkan sesuai peningkatan aktivitas di Pelabuhan Tanjung Ular. Pengadaan teknologi mutakhir yang terlalu dini tanpa berorientasi pada kebutuhan pragmatis saat ini, cenderung akan menjadi beban biaya tersendiri dalam operasional pelabuhan.

Terlepas dari kebutuhan teknologi, dari alur pada ragaan di atas terlihat bahwa sebenarnya belum ada teknologi khusus lainnya yang perlu dibangun untuk lini bisnis berupa penyediaan bahan bakar minyak, air bersih, dan penumpukan/penyimpanan, serta perparkiran. Paling tidak, sampai lima tahun ke depan, investasi untuk teknologi ini tidak perlu menjadi beban anggaran Pemerintah Daerah. Hal ini karena penyediaan bahan bakar minyak dan air bersih diproyeksikan dalam jangka pendek cukup berbentuk tangki penyimpanan yang masih dapat diangkut dengan kendaraan biasa (mobil tangki biasa).

Untuk jangka panjang, seiring dengan optimalisasi pemanfaatan Pelabuhan Tanjung Ular, maka BUMN yang nanti akan mengambil alih pengelolaan pelabuhan ini akan juga menerapkan teknologi yang lebih integratif, menjangkau lini-lini bisnis kepelabuhanan yang lain. Sebagai contoh, untuk BUMN PT Pelindo, dewasa ini sudah masuk ke tahap mentransformasikan seluruh proses bisnis di pelabuhan-pelabuhan yang dikelolanya, baik administrasi maupun operasional, agar semuanya berbasis teknologi informasi. Antara lain, Pelindo III sudah menjadikan pelabuhan yang dikelolanya sebagai *full handling terminal*, dengan salah satu strategi utamanya berupa *full information and communication technology based system*. Pelindo lalu mengembangkan aplikasi-aplikasi, seperti aplikasi peti kemas, non peti kemas, dan jasa pelayanan kapal. Keberadaan sistem yang terkoneksi juga dapat mempermudah evaluasi kinerja di masing-masing pelabuhan. Dengan kemudahan tersebut diharapkan mampu menekan waktu tunggu kapal (*waiting time*) maupun waktu keluarnya barang dari pelabuhan (*dwelling time*).<sup>31</sup> BUMD Perseroda yang didirikan di Kabupaten Bangka Barat ini dapat mengembangkan aplikasi serupa untuk keperluan jasa layanan yang ditawarkan mengikuti gambaran proses bisnis di atas.

#### 4.6 Kelayakan Aspek Sumber Daya Manusia

Perseroan daerah memiliki organ berupa Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), komisaris, dan direksi. Mengenai pengangkatan dan pemberhentian direksi dan komisaris, sudah terdapat pengaturannya di dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 37 Tahun 2018 tentang Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Dewan Pengawas atau Anggota Komisaris dan Anggota Direksi Badan Usaha Milik Daerah. Menurut peraturan tersebut, anggota komisaris dan direksi dari perseroda diangkat oleh RUPS. Proses pemilihan anggota

---

<sup>31</sup> Dermaga, "Transformasi Teknologi untuk Menuju Pelabuhan Berstandar Global," <[https://www.majalahdermaga.co.id/post/969/transformasi\\_teknologi\\_untuk\\_menuju\\_pelabuhan\\_berstandar\\_global](https://www.majalahdermaga.co.id/post/969/transformasi_teknologi_untuk_menuju_pelabuhan_berstandar_global)>, akses 12 November 2022.

komisaris dan direksi tersebut wajib dilakukan melalui seleksi, yang meliputi tahapan seleksi administratif, ujian kelayakan dan kepatutan, dan wawancara akhir. Pasal 6 dan 35 dari peraturan ini memuat syarat-syarat sebagai komisaris dan direksi, di antaranya minimal berpendidikan sarjana strata satu.

Oleh karena seleksi komisaris dan direksi ini bersifat terbuka untuk diikuti oleh para pendaftar yang memenuhi syarat, maka keterisian sumber daya manusia pada perseroda yang akan mengelola BUMD di Pelabuhan Tanjung Ular, dipastikan akan berangkat dari sistem meritokrasi. Kabupaten Bangka Barat memiliki sumber daya yang cukup banyak untuk menjaring figur-figur yang berkompoten, mengingat aktivitas kepelabuhan sudah berjalan sangat lama di kota pesisir ini.

Dari sisi kelayakan sumber daya manusia di luar komisaris dan direksi, dengan mengacu pada uraian sebelumnya, dapat diidentifikasi ada tiga level pekerja (yang menjadi sumber daya penting dalam perseroda dalam jangka pendek). Ketiga level itu mencakup tiga tingkatan sebagaimana dijelaskan dalam tabel di bawah.

**Tabel 4.35: Kebutuhan Sumber Daya Manusia**

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Bidang	Keterangan
3	Manajer	Operasional, keuangan, IT, SDM	Sarjana/D3
2	Admin Kantor		SLTA
	Supervisor Lapangan	Air, penumpukan, IT, BBM	SLTA
1	Staf Operasional	Air, penumpukan, BBM, sopir	SLTA
	Security		SLTA

Tiga lini bisnis ini sangat membutuhkan manajer yang memiliki keterampilan di bidang keuangan dan manajer operasional yang sesuai dengan area bisnis tersebut. Selain itu, perlu pula manajer yang menangani area teknologi informasi. Jenjang pendidikan yang diperlukan adalah minimal sarjana atau lulusan diploma tiga dengan pengalaman kerja paling sedikit tiga tahun di bidangnya. Level pekerjaan yang lain, praktis tidak membutuhkan keterampilan yang khusus karena di Kabupaten Bangka Barat dapat dipastikan sudah sangat banyak tersedia. Seperti telah disinggung sebelumnya, pemberdayaan masyarakat di sekitar lokasi Pelabuhan Tanjung Ular menjadi penting untuk diperhatikan, sesuai dengan ekspektasi yang dapat ditangkap oleh peneliti melalui serangkaian wawancara dengan pemuka masyarakat Desa Air Putih.

Untuk jangka menengah dan panjang, bisnis kepelabuhan tentu menuntut kebutuhan sumber daya manusia yang lebih tinggi tingkatan keterampilannya, khususnya yang bersinggungan dengan urusan di area perairan. Sebagai contoh, Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (Asbupi) secara rutin menyelenggara pendidikan/pelatihan yang berkaitan dengan bisnis kepelabuhanan. Di Kabupaten Bangka Barat sendiri, KSOP Mentok yang mengelola pelabuhan yang ada di wilayah setempat, memiliki pengalaman yang cukup sebagai referensi dalam pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular. Dari sudut ini, ketersediaan sumber daya manusia tidak menjadi kendala.

## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Ada tiga pertanyaan yang diajukan dalam kajian ini, yaitu: (1) apa bisnis utama (*core-business*) yang sesuai dengan BUMD terkait dengan Pelabuhan Tanjung Ular, (2) apa bentuk BUMD yang paling tepat, dan (3) bagaimana perhitungan biaya yang dibutuhkan untuk menjalankan bisnis utama tersebut? Terhadap pertanyaan-pertanyaan tersebut dapat diajukan jawaban sebagai kesimpulan sebagai berikut:

*Pertama*, bisnis utama dari badan usaha milik daerah yang didirikan adalah di sektor kepelabuhanan. Hal ini sejalan dengan kehadiran Pelabuhan Tanjung Ular di Kabupaten Bangka Barat yang sudah eksis dan siap beroperasi. Kehadiran pelabuhan ini, sesuai dengan permintaan Presiden Republik Indonesia dalam instruksinya saat meninjau pelabuhan tersebut pada tanggal 20 Oktober 2022 adalah agar pada waktunya dapat dialihkan ke pengelolaan Pemerintah Daerah. Aspirasi yang sama juga disuarakan oleh Dewan Perwakilan Daerah Kabupaten Bangka Barat. Pandangan dan aspirasi demikian sudah seharusnya direspons secara positif oleh Pemda Bangka Barat. Di samping itu, kajian-kajian objektif berangkat dari parameter yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah juga menunjukkan kelayakan pendirian badan usaha di sektor kepelabuhanan ini, berangkat dari kebutuhan daerah dan kelayakan bidang usaha. Mengingat sektor kepelabuhanan memiliki banyak sekali jenis jasa yang ditawarkan, maka badan usaha milik daerah tersebut, untuk jangka pendek, perlu memprioritaskan jenis-jenis layanan yang belum membutuhkan investasi berbiaya besar. Sementara untuk jenis-jenis layanan yang menuntut penyediaan sarana/prasarana yang harus dibangun dalam jangka menengah atau panjang, akan disiapkan secara bertahap sesuai dengan perkembangan aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular atau ditawarkan pembangunan dan pengelolaannya kepada pihak lain melalui skema kerja sama yang saling menguntungkan. Dalam jangka pendek (sampai lima tahun ke depan), badan usaha milik daerah ini dapat memfokuskan diri pada layanan-layanan dasar, yaitu pengelolaan dan penyediaan fasilitas: (1) air bersih, (2) bahan bakar minyak, (3) penumpukan (*open storage*), dan parkir truk.

*Kedua*, bentuk BUMD yang paling tepat adalah perseroan terbatas daerah (perseroda). Hal ini sejalan dengan karakteristik sektor usaha kepelabuhanan itu sendiri, yang diarahkan untuk dapat mendatangkan pemasukan (*revenue*) bagi negara cq pemerintah daerah, tanpa harus mengabaikan sisi pelayanannya bagi masyarakat luas. Melalui hasil studi banding di Pelabuhan Probolinggo juga didapati kenyataan bahwa bentuk perseroan terbatas adalah pilihan paling tepat karena paling memungkinkan bagi BUMD ini untuk membangun kemitraan dengan para investor yang umumnya memiliki bentuk perusahaan serupa. Pilihan bentuk perseroda yang menurut usulan sejumlah pemangku kepentingan akan diberi nama PT Bangka Barat Samudera Jaya ini juga tepat jika dilihat dari aspek permodalan. Pemerintah Kabupaten Bangka Barat sudah menyiapkan pendanaan yang akan dialokasikan untuk kepemilikan saham mayoritas di PT Bangka Barat Samudera Jaya. Opsi lain berupa BUMD berbentuk perusahaan umum daerah (perumda), bukan pilihan yang tepat, bahkan tidak memungkinkan apabila dilihat dari sisi karakteristik bidang usaha yang padat modal seperti sektor kepelabuhanan ini, khususnya untuk menampung kebutuhan jangka menengah dan panjang.

*Ketiga*, perhitungan biaya untuk menjalankan bisnis utama di sektor kepelabuhanan ini, paling realistis jika difokuskan pada pilihan bidang jasa-jasa tertentu dulu, sesuai dengan ketersediaan anggaran dan kondisi yang terbangun di Pelabuhan Tanjung Ular. Tiga bisnis pelayanan yang pengelolaannya oleh PT Bangka Barat Samudera Jaya mencakup layanan: (1) air bersih, (2) BBM, (3) penumpukan. Catatan: bisnis perparkiran dimasukkan ke dalam perhitungan penumpukan/penyimpanan (*storage*).

Hasil perhitungan investasi awal (*capex*) yang harus dilakukan untuk lini-lini bisnis tersebut adalah:

**Tabel 5.1: Perhitungan Investasi Awal BUMD**

Lini Bisnis	Investasi awal (Rp)	Rincian lihat pada:
Penyediaan air bersih	<b>939.660.000</b>	Tabel 4.18
Penumpukan/penyimpanan ( <i>storage</i> )	<b>4.282.390.000</b>	Tabel 4.27
Penyediaan BBM	<b>2.713.080.000</b>	Tabel 4.11
<b>TOTAL</b>	<b>7.935.130.000</b>	

Hasil perhitungan keuntungan semuanya dapat dinyatakan **LAYAK**, dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel 5.2: Kelayakan Semua Lini Bisnis BUMD**

Bisnis	Item	Nilai	Standar	Ket.
Air Bersih	Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,67%		Layak
	Internal Rate of Return (IRR)	18,95%	>WACC	
	Net Present Value (NPV)	2.120.908.131	>0	
	Payback Period	6,07 year(s)		
	Profitability Index	1,04	>1	
	Benefit cost ratio	1,07	>1	
Penum-pukan	Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,68%		Layak
	Internal Rate of Return (IRR)	21,86%	>WACC	
	Net Present Value (NPV)	11.873.528.315	>0	
	Payback Period	5,35 year(s)	< umur proyek bisnis	
	Profitability Index	2,21	>1	
	Benefit cost ratio	1,85	>1	
BBM	Weighted Average Cost Capital (WACC)	7,67%		Layak
	Internal Rate of Return (IRR)	13,68%	>WACC	
	Net Present Value (NPV)	4.457.942.194	>0	
	Payback Period	7,93 year(s)	< umur proyek	
	Profitability Index	20,78	>1	
	Benefit cost ratio	13,89	>1	

## 5.2 Rekomendasi

Kajian ini memberi rekomendasi kepada Pemerintah Kabupaten Bangka Barat untuk:

1. dapat mendirikan perseroan terbatas daerah (perseroda) sebagai bentuk perusahaan yang paling tepat untuk bisnis kepelabuhan di Pelabuhan Tanjung Ular; dan
2. membatasi bisnis badan usaha milik daerah (perseroda) tersebut, paling tidak dalam jangka pendek pada usaha-usaha layanan dasar, yaitu: air bersih, bahan bakar minyak, dan penumpukan/penyimpanan (*storage*), yang meliputi di dalamnya perparkiran.

# LAMPIRAN

Lampiran ini memuat artikel ilmiah yang juga merupakan luaran penelitian ini. Untuk menyesuaikan dengan kelayakan pemuatannya dalam jurnal ilmiah terakreditasi, maka isi dari artikel ini harus lebih spesifik, terfokus, dan problematik, sehingga tidak memuat hasil penelitian secara utuh, tetapi mengambil sisi lain dari topik penelitian.

# ECONOMIC DEMOCRACY AND ITS RELEVANCE TO THE TYPES OF REGIONAL-OWNED ENTERPRISE

Shidarta

Faculty of Humanities, Bina Nusantara University, Jakarta, Indonesia  
*shidarta@binus.edu*

Bustanil Arifin

Research and Development of West Bangka Regency, the Province of Bangka-Belitung, the Republic of Indonesia  
*arif\_bustan@yahoo.co.id*

Siskasil Viana

Research and Development for Economic and Development Affairs, the Province of Bangka-Belitung, the Republic of Indonesia  
*abilkecil@yahoo.com*

disampaikan 27/12/22 – di-review .../.../... – diterima .../.../...  
DOI: 10.25123/vej.3882

## **Abstract**

*Economic democracy is the principle of developing the economic system in Indonesia, derived from the direction of kinship in Article 33 of the 1945 Constitution. This economic democracy has various interpretations, but there is a tendency that it cannot be implemented, including by state-owned and regional-owned enterprises. This article wants to determine whether this philosophical foundation is still relevant, especially in selecting regional-owned enterprises. Apart from being a literature review, this article is also based on the authors' direct experience in conducting a study on establishing a regional limited liability company in West Bangka Regency. The authors conclude that the principle of economic democracy enshrined in the constitution has lost its spirit in overseeing the establishment of regional-owned enterprises. Autonomous regions that are given the authority to form regional-owned enterprises tend to choose regional-owned limited liability companies and not public utility companies purely for pragmatic considerations. Philosophical considerations are only interpreted very narrowly as long as there are aspects of public service to the community.*

## **Keywords :**

*economic democracy, kinship principle, regional-owned enterprise, limited liability company, public utility company*

## **Abstrak**

Demokrasi ekonomi adalah asas pembangunan sistem perekonomian di Indonesia yang diderivasi dari asas kekeluargaan dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945. Demokrasi ekonomi ini memiliki berbagai tafsir, namun ada kecenderungan tidak benar-benar dapat diimplementasikan, termasuk oleh badan-badan usaha milik negara dan milik daerah. Artikel ini ingin mencari tahu apakah landasan filosofis ini benar-benar masih relevan, khususnya dalam pemilihan jenis-jenis badan usaha milik daerah. Selain berupa kajian literatur, artikel ini juga berlandaskan pengalaman langsung para penulis membuat kajian atas pendirian suatu perseroan terbatas daerah di Kabupaten Bangka Barat. Para penulis menyimpulkan bahwa asas demokrasi ekonomi yang tertuang dalam konstitusi telah kehilangan rohnya dalam mengawal pendirian badan usaha milik

daerah itu. Daerah otonom yang diberi kewenangan untuk membentuk badan-badan usaha milik daerah cenderung memilih perseroan terbatas milik daerah dan bukan perusahaan umum daerah, semata-mata karena pertimbangan pragmatis. Pertimbangan filosofis hanya dimaknai secara sangat sempit, yakni sepanjang ada aspek pelayanan umum kepada masyarakat.

**Kata Kunci:**

demokrasi ekonomi, asas kekeluargaan, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, perusahaan umum.

## **Introduction**

When the era of regional autonomy became a widespread policy in Indonesia, especially when the reforms hit this country after the collapse of the New Order government. New provinces were formed and then led to adding regions at the district or city level throughout Indonesia. In the first eight years since reform until 2007, Indonesia has added seven provincial-level regions, 134 new districts and 23 cities. This development gives optimism to a country as large as Indonesia. Since its independence, the problem it has faced is that the span of control between the central government and the regions needs to be narrower. Expanding many provinces, regencies and cities based on granting wider autonomy is one of the strategic steps that deserve appreciation.

The existence of the regions with the new government has consequences so that they compete healthily in developing the economy in various areas of business.<sup>1</sup> For this reason, one way is to establish regional-owned enterprises as economic motors in these areas. In general, these regional-owned enterprises need to record success stories. For example, Indonesia is an archipelagic country, meaning that many business entities should be engaged in the port business sector and have achieved spectacular success in becoming a source of income in these areas. Finding a business entity in the port sector that deserves to be a successful example takes work. The seaport in Ponorogo Regency is one of the few examples. The central government has regulated the conditions for establishing a regionally

---

<sup>1</sup> See Andi Azikin, "Makna Otonomi Daerah dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah pada Era Reformasi" (*The Meaning of Regional Autonomy in the Implementation of Regional Government in the Reform Era*). *Jurnal Manajemen Pemerintahan* 5, no. 1 (June 2018): 35-41.

owned enterprise. According to Government Regulation Number 54 of 2017 concerning Regional-Owned Enterprises, provincial, district and city-level governments can choose two forms of regionally owned business entities, namely companies in the form of public utility companies (*perusahaan umum*) or limited liability companies (*perseroan terbatas*).<sup>2</sup>

These two company forms have philosophical differences, but these differences are not a concern in this government regulation. The differences are emphasized more in the capital participation model from the regions.

A regional public utility company is a regional-owned business entity whose capital is owned by one region and not divided into shares. A regional limited liability company is a regional-owned business entity in the form of a limited liability company whose capital is divided into shares which are wholly or at least fifty-one percent of which are owned by one region. This kind of distinction makes many governments in regions tend to choose limited liability companies over public utility companies.<sup>3</sup> This tendency is understandable because the risk of a limited liability company is much smaller than that of a public utility company, as well as the ease with which it is possible to enter into business relations with external parties.

The long journey of arrangements regarding state-owned enterprises has been discussed, among others, by Shidarta and van Huis.<sup>4</sup> They noted that history had taken place before Indonesia's independence. However, specifically for simplifying corporate forms, this only happened in 1969, when the New Order government

---

<sup>2</sup> Dian Cahyaningrum also identified problems with the types of business entities in regional-owned enterprises. Our article is different from Dian Cahyaningrum's because it focuses more on the principles of economic democracy. See: Dian Cahyaningrum, "Implikasi Bentuk Hukum BUMD terhadap Pengeleloaan BUMD" (The Implication of Regional Owned Enterprises Legal Form to Its Management), *Jurnal Negara Hukum* 9, no. 1 (2018): 59-78.

<sup>3</sup> See this definition in Article 5 of Government Regulation Number 54 of 2017 concerning Regional-Owned Enterprises.

<sup>4</sup> Shidarta, and Stijn Cornelis van Huis. "Between Revenues and Public Service Delivery: SOEs and PSAs in Indonesia." *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde* 176, number 2/3 (2020): 304-37.

entered its first two years of power. This new policy follows, among others, the enactment of Law Number 1 of 1967 concerning Foreign Investment.

During Sukarno's presidency, one type of state-owned enterprise existed: the *perusahaan negara* (state enterprise). According to the *Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.1 Year 1969 on Bentuk-Bentuk Usaha Negara* (Government Regulation in Lieu of Law on the Types of State-Owned Enterprise), namely the *perusahaan jawatan* (public service company), the *perusahaan umum* (public utility company), and the *perusahaan persero* (limited liability company).

A public utility company is a business entity designed to profit while providing services to the public. So, it is geared to seek financial gain only partially. This design differs from a limited liability company that is fully for-profit. If this philosophy is to be implemented, it means that the selection of these company forms must consider the type of business managed by that company. For instance, public transportation sector such as trains is not possible to be managed with the sole motive of seeking profit. This sector must also consider the community's right to obtain population mobility.

Government Regulation Number 54 of 2017 no longer emphasizes this difference in aspects. All regionally owned enterprises must pay attention to this philosophy so that whatever type of business is being run, the orientation must be to seek profit and provide public services. Thus, the choice of all regionally owned enterprises should be general companies. The same situation also applies to state-owned enterprises set up by the central government.

Since the country was founded, the philosophy of establishing state-owned and regional-owned enterprises has been a hot topic of conversation. This debate reached a compromise in Article 33 of the 1945 Constitution and then received a new meaning through the fourth amendment to the constitution and some

decisions of the Constitutional Court.<sup>5</sup> Government regulations that contain requirements regarding establishing regional-owned enterprises have emphasized regional needs and business feasibility in establishing such companies. These requirements must be studied for their relevance in practice when a region intends to establish a regional-owned enterprise. In this article, the experience of West Bangka Regency in proposing the establishment of a state-owned enterprise will enrich the analysis.

An interesting formulation of the problem is whether it is true that the philosophy of economic democracy is still relevant to encourage local governments to tend to establish limited liability companies rather than public companies?

### **Philosophical Background of Economic Democracy**

The Indonesian Constitution of 1945 provides a very strong philosophical basis for the direction of development in Indonesia's economic sector. The original version of Article 33 of the constitution reads as follows: (1) The economy is to be organized as a common effort based on the kinship principle;<sup>6</sup> (2) Those sectors of production that are strategic to the country and those that affect public necessities are under the powers of the State; (3) The land, the waters and the natural resources contained in it are under the powers of the State and shall be used for the greatest welfare of the people.

The architect of the formulation of Article 33 of the 1945 Indonesian Constitution was Mohammad Hatta, who later became the first vice president of the Republic of Indonesia. He emphasizes the principle of kinship. Economists differ on how they

---

<sup>5</sup> Kuntana Magnar, Inna Junaenah, and Giri Ahmad Taufik. "Tafsir MK atas Pasal 33 UUD 1945: Studi atas Putusan MK Mengenai Judicial Review UU No. 7/2004, UU No. 22/2001, dan UU No. 20/2002" (The Constitutional Court's Interpretation of Article 33 of the 1945 Constitution: Study of the Constitutional Court's Decision Regarding the Judicial Review of Law No. 7/2004, Law No. 22/2001, and Law No. 20/2002). *Jurnal Konstitusi* 7, no. 1 (February 2010): 111-180.

<sup>6</sup> The principle of "*kekeluargaan*" (family) stated in Article 33 paragraph (1) of the 1945 Constitution is not translated as "family principle" but "kinship principle." The meaning of "kinship" here does not refer to the family as the smallest unit in society but rather the nation as a big family.

should transform this kinship principle into a concrete form in corporate forms. Mohammad Hatta recommended cooperatives as a concrete form, so he was named the Father of Indonesian Cooperatives.<sup>7</sup>

Paragraph (2) of Article 33 needs to sufficiently explain whether business sectors that affect the livelihoods of many people must also be managed through companies in the form of cooperatives. This option was impossible because the tradition of managing companies in Indonesia since the Dutch colonial era had never placed cooperatives as an option. After Indonesia's independence, companies owned by the Dutch East Indies Government continued to operate and were gradually nationalized. Hatta was certainly involved in the transfer of the ownership status of these companies. Still, no information indicates that he insisted on changing these companies to a cooperative form.

The business sectors that dominate many people's lives are usually under large-scale companies. In Indonesia, until now, there have yet to be cooperatives designed to become business management units in these sectors. When the nationalization process has been completed and the number of state-owned enterprises has increased, cooperatives are still not an option. Thus the cooperative continues to survive as a business entity with a small or medium business scale only. The purpose of cooperatives is to provide benefits to cooperative members, and there is no agenda to provide welfare for the wider community.

In 2002, the People Consultative Assembly added two paragraphs to Article 33 of the 1945 Indonesian Constitution (the fourth amendment). Paragraph (4) of this article states that the national economy is organized based on economic democracy with the principles of togetherness, efficiency with justice,

---

<sup>7</sup> Mohammad Hatta, "Cita-Cita Koperasi dalam Pasal 33 UUD 1945" (The Ideals of Cooperatives in Article 33 of the 1945 Constitution) in: Mohammad Hatta, *Kumpulan Karangan Dr. Mohammad Hatta (Collection of Mohammad Hatta's Essays)*. (Jakarta: Pusat Koperasi Pegawai Negeri Djakarta-Raja, 1971), p. 337. See also: M. Sofyan Pulungan, "Sistem Ekonomi Berdasarkan Koperasi dalam Konstitusi: Menggali Pemikiran Koperasi Hatta" (Economic System Based on Cooperatives in the Constitution: Exploring Hatta's Cooperative Thinking), *Arena Hukum* 12, no. 1 (April 2019): 23-42.

sustainability, environmental awareness, independence, and maintaining a balance of progress and national economic unity. Furthermore, paragraph (5) says that further provisions regarding the implementation of this article are regulated in law. It means that there will be a law on the national economic system initiated as a form of the delegation from Article 33 of the Constitution. In 2015, the national legislation program at the Regional Representatives Council stated the intention to draft the statutory law (*undang-undang*). Still, until now, there has yet to be a follow-up. While this law still does not exist, various proposals for the basis of the national economy have emerged.<sup>8</sup> Various labels have also been assigned to this system, such as the "*Ekonomi Pancasila*," the "*Ekonomi Kerakyatan*," and the "*Ekonomi Pasar Pancasila*." Of all these terms, the "Demokrasi Ekonomi" (Economic Democracy) seems to be the most widely accommodated in laws and regulations.<sup>9</sup>

As a result, there is no grand design regarding state and regional-owned enterprises that can truly reflect the implementation of Article 33 of the 1945 Indonesian Constitution. Some keywords, such as "*demokrasi ekonomi*" (economic democracy), appear in many laws, such as in Law Number 5 1999 concerning the Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Business Competition. Still, these keywords do not have clear definitions and directions. The following keywords can be interpreted as derivations from economic democracy, namely the principles of togetherness, efficiency with justice, sustainability, environmental

---

<sup>8</sup> Nurahmani, Aditya, Mohammad Robi Rismansyah, and Puspita Nur Suciati. 2018. "Reorientasi Perekonomian Nasional Pancasila Melalui Perubahan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dengan Model Directive Principles of State Policies" (Reorientation of the Pancasila National Economy through Amendments to Article 33 of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia with the Model Directive Principles of State Policies). *Majalah Hukum Nasional* 48, no. 2 (2018): 139-65.

<sup>9</sup> Mubyarto once said that the Pancasila economy is a market economy that refers to the Pancasila precepts, both individually and as a whole. However, when talking about cooperatives, Mubyarto believes that cooperatives are not for the rich. Regarding Mubyarto's opinion, see the interview with him, in: Tarli Nugroho et al., "Mubyarto: Ilmu Ekonomi yang Kita Ajarkan Keliru" (Mubyarto: The Economics We Teach Is Wrong) in: Dumairy and Tarly Nugroho, *Ekonomi Pancasila: Warisan Pemikiran Mubyarto (Pancasila Economy: Legacy of Mubyarto's Thought)*. (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2014), pp. 11-16.

awareness, independence, and maintaining a balance between progress and national economic unity.

Nowadays, the echoes of this compromise have not affected state and regional-owned enterprises. The government continues to push for more and more forms of companies to become limited liability companies. Currently, there are no more companies in the form of public service companies (*perusahaan jawatan*), and only a very few are still in the form of public utility companies. A company's healthy and unhealthy size is correlated with this transformation. So, it is understandable that state-owned and regional-owned enterprises ultimately choose to use the most rational form of company, namely a limited liability company. While the choice to use a public utility company form is not attractive, even though there is a philosophical basis that is important for understanding the differences between these two forms of company.

## **Analysis**

### **1. The Meaning of Economic Democracy**

According to Jimly Asshiddiqie, who was involved in amending Article 33 of the Constitution, those sentences in paragraph (4) and (5) were a compromise from the two camps representing young and old economists when they were asked to formulate the philosophy of the Indonesian economy. The word "*efisien*" (efficient) refers to a group of young Indonesian economists, including Sri Mulyani, Syahrir, and Sri Adiningsih. On the other hand, old economists like Mubyarto and M. Dawam Rahardjo represent the word "*berkeadilan*" (justice). Jimly Asshiddiqie said that the correct writing of the term "*efisien berkeadilan*" is to put a dash (-), so it must be written "*efisien-berkeadilan*". The story of the amendment to Article 33 of the Constitution reveals the most recent philosophical debate about the constitutional basis of Indonesia's economic system.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Jimly Asshiddiqie in his statement when giving an introduction in the discussion episode 10: Book Review Jimly Asshiddiqie: Economic Constitution.

As told by Jimly Asshiddiqie, during the general assembly of the People's Consultative Assembly in 2002, an ad hoc committee consisting of experts was formed to help the assembly think about changes to the constitution. One of these committees is an economic group chaired by Mubyarto with his secretary Sri Mulyani. In fact, differences of opinion emerged within this economic group that narrowed into two camps. The old economist group accuses the younger economist group of trying to remove the principle of kinship in Article 33 and replace it with the word efficiency. Mubyarto felt disappointed and stated that he was resigning from the ad hoc committee, and he did it.

The differences between the two groups of Indonesian economists that emerged before the fourth amendment to the 1945 Constitution opened a philosophical discourse on the relationship between the principle of kinship and economic democracy. Mubyarto's group claims that their views represent the original interpretation of Article 33, while Sri Mulyani's group is perceived as realistic economists in viewing national economic development. This group of young economists has even been accused of carrying neoliberal thoughts.<sup>11</sup>

What is meant by the principle of kinship? The term "kinship" is indeed used in the text of the 1945 Constitution. When he gave a speech at the Indonesian Independence Preparatory Committee meeting on July 15, 1945, Mohammad Hatta explained the meaning of this principle. He said that the principle of kinship

---

<[https://www.youtube.com/watch?v=itmb\\_u4mEZ0](https://www.youtube.com/watch?v=itmb_u4mEZ0)>. See also Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi Economy (Economy Constitution)* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010).

<sup>11</sup> The differences between the two camps (old and young economists) are complex; instead, big issues are running behind them. There are serious accusations that these young economists carry the thoughts of the economists under President Suharto's rule, which David Ransom calls the "Berkeley Mafia." See, David Ransom, *The Berkeley Mafia and the Indonesian Massacre* (New York: Noah's Ark Inc., 1970). Kwik Kian Gie also testified that the Berkeley Mafia existed and greatly determined the direction of the Indonesian economy. See Kwik Kian Gie, *"SMI, Berkeley Mafia, Organisasi Tanpa Bentuk, IMF, dan WB"* (Sri Mulyani Indrawati, *Mafia Berkeley, Formless Organization, IMF, and World Bank*), (<<https://kwikkiangie.com/v1/2011/03/sri-mulyani-indrawati-smi-berkeley-mafia-organisasi-tanpa-bentuk-otb-imf-dan-world-bank-wb/>>, accessed September 20, 2022).

reflects collectivism. In that collectivism, family members have little right to express their feelings. He requested that the Indonesian state that was to be established by a governing country, but that the state should not become an oppressive state. The basis of the governing state is cooperation and joint efforts. Details of Hatta's thoughts later appeared in seven points, which Hatta conveyed on July 16, 1945. The seven points of Hatta's ideas were: (1) Indonesians live in mutual assistance; (2) every Indonesian has the right to get a job and get a decent living for humans; the government bears the minimum basic life for a person; (3) the economy is structured as a joint venture, according to a collective basis; (4) the branch of production that controls the lives of many people is controlled by the government; (5) the land belongs to the community, each person has the right to use as much land as is necessary for him and his family; (6) the property of an individual may not become an instrument of oppression for another person; and (7) the poor and the poor are cared for by the government.<sup>12</sup> In this description, Hatta replaced the word "state" with "government."

Soepomo, who took the next turn to speak, also mentioned the principle of kinship. However, Soepomo expanded the meaning of this principle not only for the internal state of Indonesia but also outside the Indonesian state. He intends to make this family principle a principle for the nations of Greater East Asia. Soepomo mentions the basis of family life as the first point in the Preamble to the 1945 Constitution. Soepomo repeats this understanding of the principle of family life by calling it an opponent of liberal democracy. According to him, liberal democracy embodies individualism, the system that causes world wrath, imperialism, and wars among human beings. On this basis, Soepomo rejected human rights is included in the constitution because he believed that including such rights was also a reflection of individualism.

---

<sup>12</sup> R.M. A.B. Kusuma, *Lahirnya Undang-Undang Dasar 1945: Memuat Salinan Dokumen Otentik Badan oentoek Menyelidiki Oesaha-Oesaha Persiapan Kemerdekaan (The Birth of the 1945 Constitution: Loading Copy of Authentic Documents Agency for Investigating Efforts to Prepare for Independence)*. (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004), p. 443.

When talking about the substance of Article 33 of the Constitution, which in the original text was written in Article 31, Soepomo said that the economy is structured as a joint venture based on the principle of kinship. The state controls all natural resources that are important for the state's interests. According to him, this article follows the school of thought that determines the state and all the people per the understanding of the state as a large family, transcending all group and individual accounts.

The meeting on 15 July 1945 explained what the principle of kinship meant. Mohammad Hatta and Soepomo were similar in opinion about this principle's purpose, which is the foundation of collective life. They only differed on whether it should include human rights or not. Hatta alluded to the right to express opinions. Soepomo was suspicious of requests like this and called them the influence of liberalism.

This debate paved the way for a discourse on democracy. The right to express opinions, including the right to associate and assemble, is the essence of democracy. However, in its development, democracy here does not only mean democracy in the political arena. This democracy is then carried over to the concept of economic democracy.

The concept of economic democracy leaves big questions about the relationship between individuals and the state in utilizing financial resources. Can individuals independently become business actors in all economic sectors? Soepomo said he could, but not for critical natural resources. In the editorial of Article 33 of the 1945 Constitution, this vital source of natural wealth is formulated in the sentence: "The branches of production which are important to the state and which control them the livelihood of many people, controlled by the state. Earth and water and the natural resources contained therein, are controlled by the state and used for the maximum extent possible prosperity of the people."

The words "controlled" by the state here lead us to the issue of forms of enterprise, which will be discussed further in this article. The atmosphere of debate at the time of the fourth amendment to the Constitution shows that the correct thinking to understand the intent of Article 33 of the Constitution is still in progress or at least has yet to conclude. Collectivism and liberalism, which in 1945 were very loudly heard in the sessions of the Investigative Body for Preparatory Efforts for Independence, seemed to be present again in the People's Consultative Assembly session.

State-owned enterprises are mandated to be the representatives of the state in managing the economy in essential sectors that affect many people's lives. The 1945 Constitution explicitly mentions areas related to land, water, and the natural resources contained therein. At a glance, mining businesses are a sector controlled by the state. The word "country" here is also included in smaller areas within the country.

Then, what are the criteria for business areas that can be controlled by the state, and what is the pattern of state control? Can, for example, the transportation sector, such as seaports and airports, be handed over to the private sector to manage? If following the provisions of the Constitution's original intent and through grammatical interpretation, then the business areas are clear enough, and the management of airports and seaports cannot be left to the private sector. However, concerning the pattern of state control, there are different interpretations. The Constitutional Court of the Republic of Indonesia has its understanding. This understanding can be known, among others, through the Decision of the Constitutional Court of the Republic of Indonesia Number 001-021-022/PUU-I/2003 dated 15 December 2004. The considerations of this decision say:

"Considering that by referring to the Court's interpretation of state control as described above, this matter must be assessed based on Article 33 of the 1945 Constitution as a whole, including the administration of the national economy

based on economic democracy, the principle of togetherness, efficiency with justice, and environmental perspective, which is interpreted that state control is also included in the meaning of private ownership which does not always have to be 100%. It means that the Government's share ownership in a business entity that relates to a production branch that is important for the state and or which affects the livelihood of the intended people can be in the form of an absolute majority (above 50%) or a relative majority (below 50%) as long as the Government acts as the relative majority shareholder legally still holds a powerful position in decision-making in the said business entity. It must be understood that even though the Government only has a close majority share in SOEs, the role of the state must be maintained to remain a decisive part in the decision-making process for determining policies in the business entity concerned, which describes state control which includes regulation, administration, management, and supervision."<sup>13</sup>

From the considerations of the Constitutional Court, it is clear that types of enterprise are not the focus of attention in the management of business sectors that affect many people's lives. It doesn't even have to be a state-owned or regional-owned enterprise. The form of the company from the state-owned or regional-owned enterprises, thus, will depend on the needs. Implicitly the Constitutional Court even directed the formation of a limited liability company, bearing in mind that this is the only legal entity whose capital consists of shares. Controlling the state over a company does not necessarily position the government as the majority shareholder. According to the Constitutional Court, if the condition is still in control in making decisions within the company, then this is still considered sufficient as state control. The view of the Constitutional Court regarding the "relative majority" shows confusion in defining economic democracy by narrowing it down to the context of decision-making within a company, especially in a limited liability company.

---

<sup>13</sup> See the decision at [https://www.mkri.id/public/content/persidangan/putusan/149\\_PUU-VII\\_2009.pdf](https://www.mkri.id/public/content/persidangan/putusan/149_PUU-VII_2009.pdf).

## **2. Economic Democracy and the Types of Enterprise**

The interpretation by the Constitutional Court regarding economic democracy ultimately arrived at the most moderate understanding of Article 33 of the 1945 Constitution. When a region wants to establish a regionally owned enterprise, state control over that business entity must be demonstrated through the ability of the local government to influence policy-making in these companies.

The production branches affecting many people's livelihoods are also no longer a concern. If Hatta said that land belongs to the community and individuals only have the right to use it for their family's needs, then Hatta's concept of social welfare seems to have been abandoned long ago.<sup>14</sup> Hatta's concept of the economy as a joint effort according to collectivism understands how strong socialism developed in the years leading up to independence. Hatta tried to respond to this development by offering cooperatives as the backbone of the national economic system.

However, Hatta's offer was only sometimes implemented by the Government of Indonesia when it carried out the Indonesianization (nationalization) of Dutch-owned companies during President Soekarno's administration.<sup>15</sup> None of these companies turned into cooperatives. It shows that the selection of the form of company is no longer a central issue related to Article 33 of the 1945 Constitution. Such developments have continued until now.

Government Regulation 54 of 2017 allows regions to choose which regionally owned business entity to establish in the most appropriate forms: a public utility company or a limited liability company. In this regulation, there is a single mention of the word "cooperative," but cooperatives are in the context of being recipients of corporate social responsibility funds. Once again, cooperatives here

---

<sup>14</sup> *Supra* note number 7.

<sup>15</sup> See the nationalization process in: Jasper van de Kerkhof, "Indonesianisasi of Dutch Economic Interests, 1930-1960: the Case of Internatio," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 161, no. 2/3 (2005), pp. 181-209.

have the connotation of a form of enterprise that is only commensurate with micro and small enterprises that must continually receive coaching. Cooperatives are not in the same class as state-owned or regional-owned enterprises.<sup>16</sup>

Although the public utility company is still a form of regional-owned enterprise, the policy at the ministry of state-owned enterprises no longer wants to maintain these companies in the condition of public utility companies. The central government has changed the form of these companies to a form considered more efficient because it can be financially independent, namely a limited liability company. Therefore it is astonishing that Government Regulation Number 54 of 2017 still provides an opportunity to establish a public utility company. The only reason that makes sense is that this option is given so that the local government can start from a more straightforward form of the company before turning itself into a limited liability company.

The reasons above are also not sufficiently acceptable because Government Regulation 54 of 2017 stipulates rigorous requirements for establishing a regionally owned business entity. There are three objectives for establishing regional-owned enterprises, namely: (1) providing benefits for regional economic development; (2) organizing public benefits by providing quality goods and/or services to fulfill the people's livelihood by the conditions, characteristics, and potential of the area concerned based on good corporate governance; and (3) earning profits.

---

<sup>16</sup> *Supra* note 9 regarding the statements of Mubyarto. However, a limited liability company is also inappropriate if it is perceived as a type of company for large capital owners (rich people). Article 32, paragraph (1) of the Limited Liability Company Law stipulates that the company's authorized capital is at least IDR 50,000,000 (fifty million). This provision is no longer valid because it has been amended in Article 109 point 3 of Law no. 11 of 2020 concerning Job Creation which states that the amount of authorized capital for limited liability company is determined based on the agreement of the company founders. These provisions are also in line with those stipulated in Article 3 of Government Regulation No. 8 of 2021 concerning Company Authorized Capital and Registration of Establishment, Amendment, and Dissolution of Companies that Meet the Criteria for Micro and Small Businesses (PP 8/2021).

Article 9 of Government Regulation Number 54 of 2017 requires that a regional-owned enterprise be established based on considerations of regional needs and the feasibility of the company's business sector to be formed. The regional markets must go through a study that includes aspects of public services and community needs. Meanwhile, the feasibility of the company's line of business must be assessed through economic feasibility, market and marketing analysis, financial feasibility analysis, and analysis of other aspects, including regulations, availability of technology, and that of human resources.

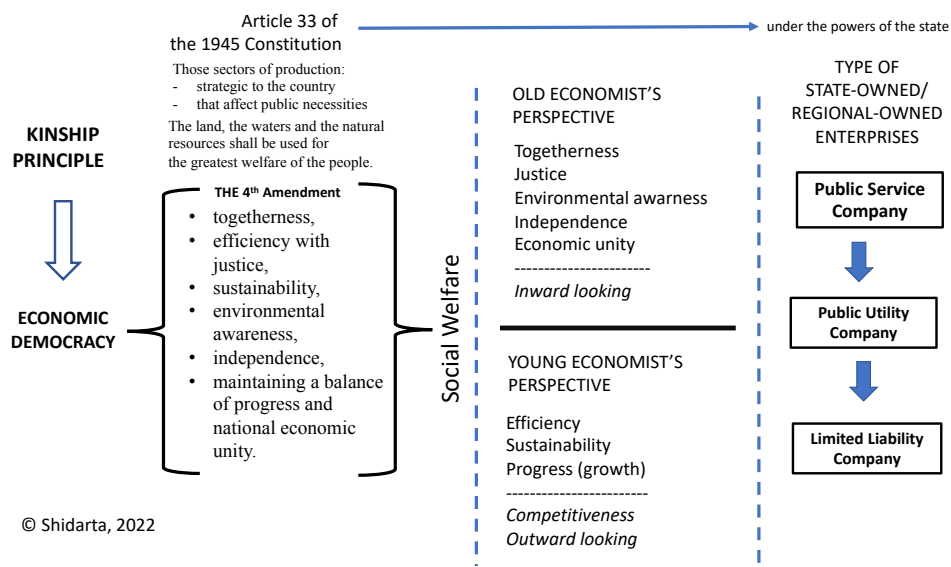


Figure 1: Economic Democracy and the Types of Enterprise

Figure 1 illustrates a scheme that connects economic democracy and types of state- and regional-owned enterprises. Economic democracy is one of the derivations of the kinship principle in the economic field. The formulation of economic democracy is fundamentally contained in Article 33 of the 1945 Constitution. This formulation is divided into two versions. The first version is written in the initial manuscript, which consists of paragraphs (1) to paragraph (3). The second version is the formulation after the fourth amendment in 2002. The results of the fourth amendment formulation are listed in paragraphs (4) and (5). In essence, this fourth amendment is a compromise from two perspectives,

which Jimly Asshiddiqie calls the camps of old economists and young economists.<sup>17</sup> Choices of diction such as togetherness, justice, environmental awareness, independence, and economic unity are key words to describe the perspective of these older people. We also add that their perspective is inward-looking, looking more at Indonesia's interests as a sovereign country. On the other hand, there is a camp of young people who prefer keywords such as efficiency, sustainability, and progress (growth). We emphasize that their perspective is outward-looking, with great respect for fair competition in the market.

The point of view of these two camps tends to choices of company types. Here, there is a policy direction to encourage all state-owned and regional-owned enterprises to be more efficient and sustainable and maintain growth. These characters are clearly per the perspective of young economists. Therefore, public service companies have been eliminated as an option. Only two options can be used as alternatives, but little by little, public utility companies have also been directed to become limited liability companies.<sup>18</sup>

Experience shows that the proposal to set up a regional-owned enterprise is also challenging. The first step that must be taken is that each regional government must conduct research as objectively as possible about the regional needs and the feasibility of establishing the company's business sector. West Bangka Regency in the Bangka Belitung Archipelago Province already has experience with this process.

In 2019, this regency received assistance from the Ministry of Transportation to build a seaport. The port, named Tanjung Ular, is located in Muntok District, the

---

<sup>17</sup> *Supra* note number 10.

<sup>18</sup> Under the Ministry of State-Owned Enterprises, currently, only eight public utility companies remain, namely LPPNPI (navigation services), Peruri (printing money), PFN (film), Bulog (logistics), Perhutani (forestry), Perumnas (housing), Damri and PPD (land transportation). The rest are forty limited liability companies. Companies with this type of public service companies no longer exist. Similar to public service companies, forms of services have partially shifted into new company services called "badan layanan umum" (public service agencies). An explanation of this can be seen in the article by Shidarta and Stijn Cornelis van Huis, *supra* note number 4.

capital city of the regency. This port completed at the end of 2022 and will soon be operational. But, the operation of this port requires a considerable investment. The results of calculations at the beginning of the construction of this port show that for the next thirty years, this port will still need to recover the construction costs. However, the district government has been asked to take over the piecemeal operations of the port. If this is not done, then the existence of this port will not be considered to have added value for the progress and welfare of the people of West Bangka Regency. There is only one way to carry out the takeover: establishing a regional-owned enterprise.

After careful research, an expert team from Bina Nusantara University concluded that the West Bangka Regency could establish a regional-owned enterprise, but not for the lines of business that required the massive construction of capital-intensive facilities. This recommendation is given because a seaport will develop if supported by the frequency of ships coming to lean on. The regency takes time to encourage many ships to dock in which many business actors would load and unload their commodities at that port. It means many variables must be assessed to declare a regional-owned enterprise feasible to be established. The presence of this seaport is encouraging the enthusiasm of the business sectors in the region.<sup>19</sup> It's like a dilemma between the chicken and the egg as this area is also far from the epicenter of the national economy in Java.<sup>20</sup>

The selection of a type of regional-owned enterprise is also very pragmatic. Establishing a public utility company is not a good choice since the business in the port sector requires a distribution of risks that must be shared among investors.

---

<sup>19</sup> Sibel Bayar Caglak, Gulsum Aydin, and Guler Alkan, "The Impact of Seaport Investments on Regional Economics and Developments," *International Journal of Business and Management Studies* 3, no. 2 (2011): 333-339. See also: Elfrida Ratnawati, Andhyka Tyaz Nugraha, and Endang Pandamdari, "Indonesia Port Re-Service as the Main Support of the Supply Chain," *International Journal of Supply Chain Management* 9, no. 5 (October 2020): 1164-1173.

<sup>20</sup> Haryanto Rinaldi, "Java and Outer Island: Economic Inequality and Inter-Island Shipping Policy in Indonesia Until the 1960s," *Paper on the 5<sup>th</sup> International Conference on Energy, Environmental and Information System (ICENIS 2020)*, <<https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020207070>>, accessed September 20, 2022.

Opportunities to cooperate with external parties will be much more open if the type of company chosen is a regional-limited liability company. In addition, there is no precedent elsewhere for selecting a different kind of company.

The central government, in this case, the ministry of home affairs, will assess the feasibility of establishing a regional-owned enterprise based on quantitative parameters. For example, they will be asked to calculate the company's profits in the first year for the next several decades. This demand is very reasonable, bearing in mind that after many of these companies were founded, their performance was disappointing and a burden on the regional revenue budget. However, this calculation should also be able to narrow down to the choice of types of companies. If the proposal for establishing a regional-limited liability company cannot be approved, there will be an alternative to establishing a regional public utility company. For this reason, the requirements for establishing a regional-limited liability company cannot be the same as a regional-limited liability company.

In these requirements, it is also necessary to ensure whether there are human resources who will manage the companies to be established. It is common knowledge that many regional-owned enterprises fail due to the selection of unprofessional company leaders.<sup>21</sup> According to economists, technical matters like these are more important than philosophical ideas about economic democracy.

So, this pragmatism approach is in line with the demand for efficiency, as voiced by young economists in Indonesia. On the other hand, it is very reasonable to say that the jargon of economic democracy from the old economists' versions has proven to be not sufficiently implementable to face real challenges.<sup>22</sup> The types of businesses considered vital because they control many people's lives are no

---

<sup>21</sup> See Asmuni, Kurniawan, and Eduardus Bayo, "Liabilities of the Director of the Regional Limited Liability Company (Perseroda) in the Corporate Bankruptcy According to Positive Law," *International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding* 6, no. 3 (June 2019): 253-266.

<sup>22</sup> These terms of old and young economists follow a statement from Jimly Asshiddiqie. *Supra* note number 10.

longer the only criterion for becoming a line of business for state and regional-owned enterprises.

They have entered all lines of business so that currently, private business actors have the same relevant market as these state and regional-owned enterprises. On the one hand, conditions like this are perfect for creating a healthy business competition climate. Still, on the other hand, this can threaten private business actors because they do not get privileges due to statutory monopoly. The Complaints have been buzzing a lot. They also have become homework for the Commission for the Supervision of Business Competition.<sup>23</sup>

However, is the economic democracy that wants to realize the principle of kinship in the Indonesian economic system no longer relevant, at least in selecting the most appropriate types of companies for regional-owned enterprises in Indonesia? We must answer this question by directing at the grand design of the Indonesian economic system itself, which must clearly define the production branches that affect many people's livelihoods. Then, what types of companies are appropriate for a business sector if state-owned or regional-owned enterprises manage them also needs to be clarified. A statutory law needs to be drafted and enacted to make things clear.

## **Conclusion**

The philosophy of economic democracy is not relevant to encourage local governments to tend to establish limited liability companies rather than public

---

<sup>23</sup> The attitude of the Commission for the Supervision of Business Competition which gives preference to state-owned enterprises (and regional-owned enterprises) can be read, among others, in: KPPU, "Holding BUMN Dikecualikan dari Hukum Persaingan" (SOE Holding Exempted from Competition Law) available at: <https://kppu.go.id/blog/2016/08/kppu-holding-bumn-dikecualikan-dari-hukum-persaingan/>. accessed September 29, 2022. See also: Ari Siswanto, "State-Owned Enterprises (SOEs) in Indonesian Competition Law and Practice" in: Heru Susetyo, Patricia Rinwigati Waagstein, and Akhmad Budi Cahyono, eds. *Advancing Rule of Law in A Global Context* (London: CRS Press, 2020), pp. 63-74. He says, "In the competition law discourse, one of the controversial issues is the position of State-Owned Enterprises (SOEs). There are basically two main views regarding the status of SOEs in the competition law. First, SOEs should be granted privileges, even excluded from the scope of business competition law. Secondly, since SOEs are basically businesses and competitors to private enterprises, SOEs must also be subject to competition law."

companies since pragmatic considerations dominated the motive for the selection. However, strengthening the principles of economic democracy will again become important if these principles are elaborated in more detail in a statutory law that explicitly regulates the national economic system.

For establishing a regional-owned enterprise, the tendency for regions to choose a limited liability company is very understandable because the central government does not show other benefits from different choices. Many privileges are also given to state-owned and regional-owned enterprises, including not being subject to the same degree as private business actors in business competition law. This privilege, unfortunately, has nothing to do with the principle of economic democracy.

## Reference

- Asmuni, Kurniawan, and Bayo, E. "Liabilities of the Director of the Regional Limited Liability Company (Perseroda) in the Corporate Bankruptcy According to Positive Law," *International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding* 6, no. 3 (June 2019): 253-266.
- Asshiddiqie, J. "Episode 10: Book Review Jimly Asshiddiqie: Economic Constitution." <[https://www.youtube.com/watch?v=itmb\\_u4mEZO](https://www.youtube.com/watch?v=itmb_u4mEZO)>. accessed September 29, 2022.
- Asshiddiqie, J. *Konstitusi Economy (Economy Constitution)*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010.
- Azikin, A. "Makna Otonomi Daerah dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah pada Era Reformasi" (*The Meaning of Regional Autonomy in the Implementation of Regional Government in the Reform Era*). *Jurnal Manajemen Pemerintahan* 5, no. 1 (June 2018): 35-41.
- Caglak, S.B., Aydin, G., and Alkan, G. "The Impact of Seaport Investments on Regional Economics and Developments," *International Journal of Business and Management Studies* 3, no. 2 (2011): 333-339.
- Dian Cahyaningrum, "Implikasi Bentuk Hukum BUMD terhadap Pengeleloaan BUMD" (The Implication of Regional Owned Enterprises Legal Form to Its Management), *Jurnal Negara Hukum* 9, no. 1 (2018): 59-78.

- Hatta, M. "Cita-Cita Koperasi dalam Pasal 33 UUD 1945" (The Ideals of Cooperatives in Article 33 of the 1945 Constitution) in: Mohammad Hatta, *Kumpulan Karangan Dr. Mohammad Hatta (Collection of Mohammad Hatta's Essays)*. Jakarta: Pusat Koperasi Pegawai Negeri Jakarta-Raja, 1971.
- KPPU, "Holding BUMN Dikecualikan dari Hukum Persaingan" (SOE Holding Exempted from Competition Law) available at: <https://kppu.go.id/blog/2016/08/kppu-holding-bumn-dikecualikan-dari-hukum-persaingan/>. accessed September 29, 2022.
- Kusuma, R.M. A.B. *Lahirnya Undang-Undang Dasar 1945: Memuat Salinan Dokumen Otentik Badan oentoek Menyelidiki Oesaha-Oesaha Persiapan Kemerdekaan (The Birth of the 1945 Constitution: Loading Copy of Authentic Documents Agency for Investigating Efforts to Prepare for Independence)*. (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004), p. 443.
- Kwik Kian Gie, "SMI, Berkeley Mafia, Organisasi Tanpa Bentuk, IMF, dan WB" (Sri Mulyani Indrawati, Mafia Berkeley, Formless Organization, IMF, and World Bank), (<<https://kwikkiangie.com/v1/2011/03/sri-mulyani-indrawati-smi-berkeley-mafia-organisasi-tanpa-bentuk-otb-imf-dan-world-bank-wb/>>), accessed September 20, 2022.
- Magnar, K., Junaenah I., and Taufik, G.A. "Tafsir MK atas Pasal 33 UUD 1945: Studi atas Putusan MK Mengenai Judicial Review UU No. 7/2004, UU No. 22/2001, dan UU No. 20/2002" (The Constitutional Court's Interpretation of Article 33 of the 1945 Constitution: Study of the Constitutional Court's Decision Regarding the Judicial Review of Law No. 7/2004, Law No. 22/2001, and Law No. 20/2002). *Jurnal Konstitusi* 7, no. 1 (February 2010): 111-180.
- Nugroho, T., et al., "Mubyarto: Ilmu Ekonomi yang Kita Ajarkan Keliru" (Mubyarto: The Economics We Teach Is Wrong) in: Dumairy and Tarly Nugroho, *Ekonomi Pancasila: Warisan Pemikiran Mubyarto (Pancasila Economy: Legacy of Mubyarto's Thought)*. (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2014), pp. 11-16.
- Nurahmani, A., Rismansyah, M.R., and Suciati, P.N. "Reorientasi Perekonomian Nasional Pancasila Melalui Perubahan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dengan Model Directive Principles of State Policies" (Reorientation of the Pancasila National Economy through Amendments to Article 33 of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia with the Model Directive Principles of State Policies). *Majalah Hukum Nasional* 48, no. 2 (2018): 139-65.
- Pulungan, M.S. "Sistem Ekonomi Berdasarkan Koperasi dalam Konstitusi: Menggali Pemikiran Koperasi Hatta" (Economic System Based on

Cooperatives in the Constitution: Exploring Hatta's Cooperative Thinking), *Arena Hukum* 12, no. 1 (April 2019): 23-42.

Ransom, D. *The Berkeley Mafia and the Indonesian Massacre*. New York: Noah's Ark Inc., 1970.

Ratnawati, E., Nugraha, A.T., and Pandamdari, E. "8," *International Journal of Supply Chain Management* 9, no. 5 (October 2020): 1164-1173.

Rinaldi, H. "Java and Outer Island: Economic Inequality and Inter-Island Shipping Policy in Indonesia Until the 1960s," *Paper on the 5<sup>th</sup> International Conference on Energy, Environmental and Information System (ICENIS 2020)*, <<https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020207070>>, accessed September 20, 2022.

Shidarta, and van Huis, S.C. "Between Revenues and Public Service Delivery: SOEs and PSAs in Indonesia." *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde* 176, number 2/3 (2020): 304-37.

Siswanto, A. "State-Owned Enterprises (SOEs) in Indonesian Competition Law and Practice" in: Heru Susetyo, Patricia Rinwigati Waagstein, and Akhmad Budi Cahyono, eds. *Advancing Rule of Law in A Global Context* (London: CRS Press, 2020), pp. 63-74.

Van de Kerkhof, J. "Indonesianisasi of Dutch Economic Interests, 1930-1960: the Case of Internatio," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 161, no. 2/3 (2005), pp. 181-209.