

## **Pelaksanaan Usaha Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal di Pelabuhan Makassar Antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan Perusahaan Bongkar Muat Swasta**

**Sprita Tiurdina<sup>1,2</sup>, Sufirman Rahman<sup>1</sup>& Sri Lestari Poernomo<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Magister Ilmu Hukum, Universitas Muslim Indonesia.

<sup>2</sup>Koresponden Penulis, E-mail: [sprita.tiurdina@gmail.com](mailto:sprita.tiurdina@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian menganalisis pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan Perusahaan Bongkar Muat Swasta di Pelabuhan Makassar. Penelitian ini menggunakan data primer melalui survei sebanyak 10 PBM Swasta sebagai sampel dari seluruh jumlah PBM Swasta sebanyak 13 perusahaan. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN sekaligus BUP yang memperoleh Konsesi dari Pemerintah melakukan penguasaan pangsa pasar bongkar muat mencapai  $\pm 59\%$  dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir (2019-2021); (2) Terdapat ketidakselarasan dan/atau pertentangan pada substansi dari hukum persaingan usaha dengan peraturan perundangan lainnya yang mengatur pelaksanaan usaha bongkar muat di bidang kepelabuhanan.

**Kata Kunci:** Bongkat Muat; Kapal; Pelabuhan

### **ABSTRACT**

This research objective to analyze the implementation of the loading and unloading of goods from and to ships between PT Pelabuhan Indonesia (Persero) and a Private Loading and Unloading Company at Makassar Port. This study uses primary data through a survey of 10 private PBM as a sample of the total number of private PBM as many as 13 companies. The results of this study indicate that: (1) PT Pelabuhan Indonesia (Persero) as a BUMN as well as a BUP that obtains a concession from the Government controls the loading and unloading market share reaching  $\pm 59\%$  in the last 3 (three) years (2019-2021); (2) There is a discrepancy and/or conflict in the substance of the business competition law with other laws and regulations governing the implementation of loading and unloading business in the port sector.

**Keywords:** Unloading; Boat; Harbor

## PENDAHULUAN

Pengelolaan pelabuhan merupakan persoalan yang membutuhkan pengaturan yang teknis dan mendetail. Kompleksnya persoalan dan besarnya potensi pelabuhan di Indonesia belum disertai dengan pengaturan yang sistematis (Budiman & Cahyani, 2019). Secara umum, masalah pelabuhan ini hanya diatur dalam aturan Pelayaran, yaitu UU No. 21 Tahun 1992 sebagaimana telah digantikan dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Tjitrawati, 2010). Sedangkan aturan yang khusus mengenai pengelolaan pelabuhan baru diatur oleh peraturan setingkat Peraturan Pemerintah (PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan yang telah diubah dengan PP No. 64 Tahun 2015). Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan dua kelompok bidang usaha (Apriani, et.al, 2021). Pertamanya yaitu usaha jasa yang terkait dengan angkutan di perairan, adapun termasuk didalamnya adalah usaha bongkar muat yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) swasta. Keduanya yaitu kegiatan perusahaan di pelabuhan yang terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait lainnya dengan kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh BUP dalam hal ini PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Kepelabuhanan, menurut Pasal 1 UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intradan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (Sitompul, 2016). Terhadap kegiatan kepelabuhanan dalam lingkup penyediaan jasa pelayanan dan pengusaha pelabuhan di Indonesia yang menyangkut hajat hidup masyarakat luas, menitikan amanat Negara sebagaimana tertuang dalam Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 kepada BUMN PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) serta PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) yang saat ini telah dilakukan *merger* atau penggabungan menjadi satu Pelindo sebagaimana ditetapkan dalam PP No. 101 Tahun 2021 tentang Penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia III dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia II pada tanggal 01 Oktober 2021.

Kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai pengelola pelabuhan, khususnya untuk menyelenggarakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan mempunyai kedudukan yang vital (Gultom, 2017), hal ini tertuang dalam pasal 90 ayat (3) huruf g, pasal 91 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta mengacu pada ketentuan terbaru yaitu PP No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait di Perairan (Annas, 2017).

Diakui bahwa konsep pengelolaan pelabuhan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) (Jumrin & Lubis, 2017), secara khusus dalam hal penyelenggaraan dan pengusaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di wilayah kerja PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP pemegang konsesi, faktanya masih sering menuai kontra produktif oleh pihak PBM swasta yang juga melaksanakan kegiatan usaha bongkar

muat yang sama di pelabuhan pada wilayah kerja PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Muncul persoalan ketika kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) diinterpretasikan menyalahi aturan yang ada oleh pihak Asosiasi Bongkar Muat Indonesia yang menaungi PBM swasta. Terlebih dengan ketentuan pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal yang sebelumnya tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal sebagaimana telah dicabut dan digantikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa terkait dengan Angkutan di Perairan (Aspan, Fadlan & Chikita, 2020).

Sebelum diterbitkannya aturan terbaru PM 59 Tahun 2021, terdapat banyak polemik terkait hal pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero), yang diadakan oleh PBM swasta dimana salah satunya juga terjadi di Pelabuhan Makassar. Hingga pada Rabu 29 Januari 2020, bertempat di Ruang Rapat Komisi V DPR RI, Gedung Nusantara - Jakarta, Komisi V DPR-RI mengadakan RDPU dengan DPP Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) membahas Penyelesaian Permasalahan Antara Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat yang mewakili aspirasi PBM swasta dan BUP PT Pelindo I, II, III dan IV (Persero). Adapun beberapa hal yang termasuk dalam pemaparan APBMI pada acara tersebut secara umum antara lain yaitu:

1. Pelindo membuat anak-anak perusahaan yang bergerak dalam bidang bongkar muat, yang dinilai benar-benar mengancam eksistensi PBM swasta sehingga tidak memiliki cukup ruang untuk dapat bersaing;
2. Banyak PBM swasta yang *collapsed* karena PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dianggap memonopoli aktivitas bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan;
3. Dugaan adanya persaingan tidak sehat di pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo terkait persoalan tarif bongkar muat yang mengharuskan PBM swasta melakukan *sharing* dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero).
4. Adanya kewajiban pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mengharuskan pengguna jasa untuk menggunakan alat bongkar muat atau fasilitas milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Sebagaimana pendapat yang disampaikan oleh APBMI dalam RDPU dengan Komisi V DPR RI tersebut di atas, pada realitasnya menimbulkan dugaan berkelanjutan bahwasanya PT Pelabuhan Indonesia (Persero) cenderung mendominasi dalam pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan hingga menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak PBM swasta dengan hilangnya pangsa pasar PBM swasta karena beralih dan dominan dikuasai oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero). PBM swasta dianggap tidak mendapatkan kesempatan untuk melakukan ekspansi lebih luas dalam aktivitas bongkar muat serta perusahaan bongkar muat berskala kecil tidak mampu bersaing dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Sebagai bagian dari tindak lanjut atas RDPU antara Komisi V DPR-RI dengan DPP APBMI, hingga diterbitkannya PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan pada tanggal 16 Juni 2021 yang secara resmi mencabut PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar

Muat Barang dari dan ke Kapal. Sehingga ditetapkan selanjutnya PBM swasta untuk dapat melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan wajib melakukan kerjasama dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Aturan terbaru secara jelas menyiratkan bahwa akan berlaku *sharing* pendapatan atau bagi hasil dari ketentuan pelaksanaan kerjasama usaha bongkar muat yang dilaksanakan oleh PBM swasta dengan BUP PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku pemegang konsesi pelabuhan.

## METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris. Penelitian empiris merupakan suatu metode penelitian yang menggunakan fakta-fakta empiris. Penulis melakukan penelitian terhadap realitas di lapangan (*law in action*). Selain penelitian lapangan, disertai dengan penelitian terhadap substansi hukum dengan melakukan analisis perundang-undangan (*law in book*). Penulis akan melaksanakan penelitian yang bertempat di area Pelabuhan Makassar, yaitu Kantor PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar. Alasan pemilihan lokasi penelitian karena Pelabuhan Makassar merupakan salah satu Pelabuhan kelas utama di Indonesia yang sebagai pusat kolektor dan distribusi barang dari dan ke Kawasan Timur Indonesia yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN.

## PEMBAHASAN

### A. Pelaksanaan Usaha Bongkar Muat Barang Dari Dan ke Kapal di Pelabuhan Makassar Antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Swasta

#### 1 Produksi Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal di Pelabuhan Makassar

Tabel 1 Produksi B/M Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan Makassar Tahun 2019

PBM Swasta	Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar	
	Ton	M3
PT. Adimas Bahtera Harapan. PT	1,235	7,623
PT. Arung Samudera Pasificindo	1,400	-
PT. Bumi Logistik Utama	-	28,009
PT. Cyntia Trans Niaga	10,763	301
PT. Gelora Samudera	52,562	6,478
PT. Indri Samudera Line	-	-
PT. Jasarana Tirtamanik	24,770	20,294
PT. Jelajah Laut Nusantara	-	30
PT. Lagaligo Logistik	444,142	-
PT. Makassar Jaya Samudera	121	659
PT. Mandiri Nusantara Sejahtera	24,132	1,764
PT. Nema Putra Nusantara	2,741	132
PT. Nusantara Terminal Services	7,915	2,181
PT. Pattirosompe Indonesia	60,788	-
PT. Rahmatullah Agen Transportasi Niaga	5,558	-
PT. Surya Arta Persada	108,527	-
PT. Tiara Cipta Bahari	3,515	-
PT. Tri Global Nusantara	54,168	-
PT. Wahana Intradermaga Niaga	306,195	-
<b>Jumlah</b>	<b>1,108,532</b>	<b>67,471</b>
PBM Pelindo	Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar	
	Ton	M3
PT Pelindo (Persero) Cabang Makassar	1,794,935	2,609
<b>Jumlah</b>	<b>1,794,935</b>	<b>2,609</b>
<b>Total Produksi B/M</b>	<b>2,903,467</b>	<b>70,080</b>

Sumber : data lapang yang diolah

Tabel 2 Produksi B/M Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan Makassar Tahun 2020

PBM Swasta	Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar	
	Ton	M3
PT. Adimas Bahtera Harapan	176	9,853
PT. Arung Samudera Pasificindo	2,500	-
PT. Bumi Logistik Utama	1,205	17,444
PT. Cyntia Trans Niaga	4,036	40,841
PT. Gelora Samudera	52,074	-
PT. Indri Samudera Line	-	-
PT. Jasarana Tirtamanik	14,313	8,873
PT. Jelajah Laut Nusantara	7,937	214
PT. Lagaligo Logistik	202,436	41
PT. Makassar Jaya Samudera	5,262	2,101
PT. Mandiri Nusantara Sejahtera	26,666	978
PT. Nema Putra Nusantara	-	-
PT. Nusantara Terminal Services	3,506	-
PT. Pattirosompe Indonesia	126,614	-
PT. Rahmatullah Agen Transportasi Niaga	5,866	-
PT. Surya Arta Persada	128,018	-
PT. Tiara Cipta Bahari	2,700	-
PT. Tri Global Nusantara	23,463	-
PT. Wahana Intradermaga Niaga	341,526	-
PT. Cempaga Wahana Nusantara	585	-
PT. Harapan Baru Line	-	981
PT. Pelayaran Nusantara Sejati	16	411
PT. Samudra Agensi Indonesia	8,973	-
PT. Sarana Bandar Nasional	-	-
SBU Intan Curah Perkasa	12,337	26,148
PT. Yanuar Perkasa Samudera	7,503	-
<b>Jumlah</b>	<b>977,712</b>	<b>107,885</b>
<b>PBM Pelindo</b>	<b>Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar</b>	
	<b>Ton</b>	<b>M3</b>
PT Pelindo (Persero) Cabang Makassar	1,046,625	-
<b>Jumlah</b>	<b>1,046,625</b>	<b>-</b>
<b>Total Produksi B/M</b>	<b>2,024,337</b>	<b>107,885</b>

Sumber : data lapang yang diolah

Tabel 3 Produksi B/M Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan Makassar Tahun 2021

PBM Swasta	Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar	
	Ton	M3
PT. Adimas Bahtera Harapan	1,050	6,057
PT. Arung Samudera Pasificindo	-	-
PT. Bumi Logistik Utama	-	23,895
PT. Cyntia Trans Niaga	30,281	64,909
PT. Gelora Samudera	9,550	-
PT. Indri Samudera Line	-	-
PT. Jasarana Tirtamanik	23,939	23,407
PT. Jelajah Laut Nusantara	-	809
PT. Lagaligo Logistik	141,351	-
PT. Makassar Jaya Samudera	-	-
PT. Mandiri Nusantara Sejahtera	48,307	-
PT. Nema Putra Nusantara	-	-
PT. Nusantara Terminal Services	18,834	15,445
PT. Pattirosompe Indonesia	51,324	7,506
PT. Rahmatullah Agen Transportasi Niaga	-	-
PT. Surya Arta Persada	90,371	-
PT. Tiara Cipta Bahari	-	-
PT. Tri Global Nusantara	27,246	-
PT. Wahana Intradermaga Niaga	199,601	148
PT. Cempaga Wahana Nusantara	-	-
PT. Harapan Baru Line	-	-
PT. Pelayaran Nusantara Sejati	-	-
PT. Samudra Agensi Indonesia	-	-
PT. Sarana Bandar Nasional	327	-
SBU Intan Curah Perkasa	-	1,619
PT. Yanuar Perkasa Samudera	-	-
<b>Jumlah</b>	<b>642,181</b>	<b>143,795</b>
<b>PBM Pelindo</b>	<b>Produksi B/M Barang di Pelabuhan Makassar</b>	
	<b>Ton</b>	<b>M3</b>
PT Pelindo (Persero) Cabang Makassar	1,107,354	583
<b>Jumlah</b>	<b>1,107,354</b>	<b>583</b>
<b>Total Produksi B/M</b>	<b>1,749,535</b>	<b>144,378</b>

Sumber : data lapang yang diolah

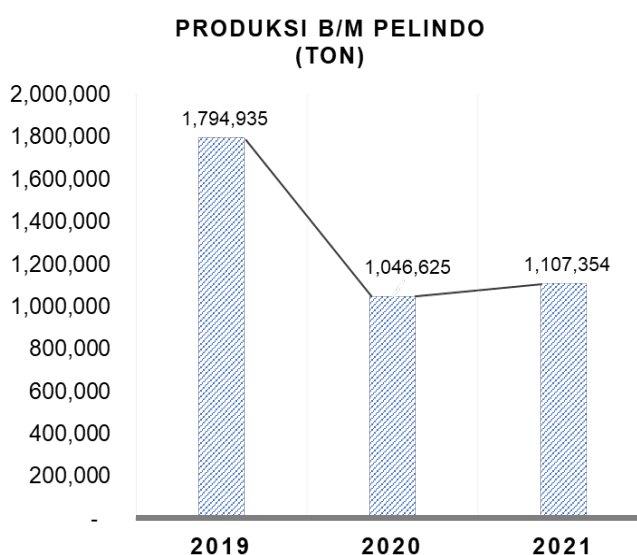
## 2. Pangsa Pasar Bongkar Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar

Tabel 4 Pangsa Pasar PBM Pelindo di Pelabuhan Makassar

Tahun <sup>2</sup>	Total Produksi B/M Pelabuhan Makassar (Ton)	PBM Pelindo	
		Produksi B/M (Ton)	Pangsa Pasar (%)
2019	2,903,467	1,794,935	61.82%
2020	2,024,337	1,046,625	51.70%
2021	1,749,535	1,107,354	63.29%
<b>Rata-Rata</b>	<b>2,225,780</b>	<b>1,316,305</b>	<b>58.94%</b>

Sumber : data lapang yang diolah

Grafik 1 Pangsa Pasar PBM Pelindo di Pelabuhan Makassar



Sumber : data lapang yang diolah

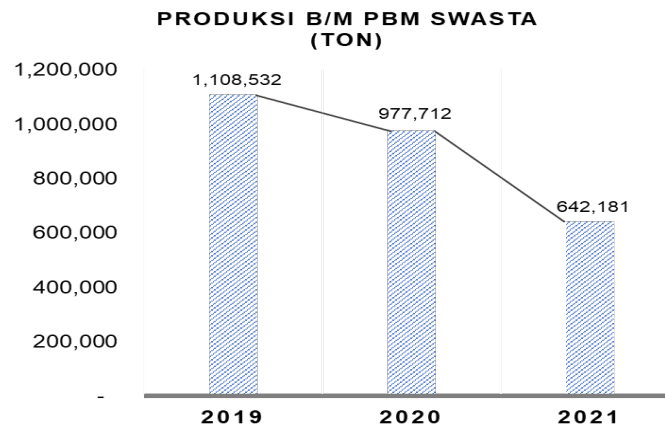
Pangsa pasar bongkar muat PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) di Pelabuhan Makassar dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir mencapai  $\pm$  59%, dengan perolehan pangsa pasar tertinggi pada tahun 2021 yaitu mencapai 63.29%.

Tabel 10 Pangsa Pasar PBM Swasta di Pelabuhan Makassar

Tahun <sup>3</sup>	Total Produksi B/M Pelabuhan Makassar (Ton)	PBM Swasta	
		Produksi B/M (Ton)	Pangsa Pasar (%)
2019	2,903,467	1,108,532	38.18%
2020	2,024,337	977,712	48.30%
2021	1,749,535	642,181	36.71%
<b>Rata-Rata</b>	<b>2,225,780</b>	<b>909,475</b>	<b>41.06%</b>

Sumber : data lapang yang diolah

Grafik 2 Pangsa Pasar PBM Swasta di Pelabuhan Makassar



Sumber : data lapang yang diolah

Pangsa pasar bongkar muat PBM Swasta di Pelabuhan Makassar dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir mencapai  $\pm 41\%$ , dengan perolehan pangsa pasar terendah pada tahun 2021 hanya mencapai sebesar 36.71%. Untuk mengetahui pernyataan PBM Swasta terkait pencapaian dan pengembangan pangsa pasar bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

### 3. Perspektif Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Swasta

Berdasarkan hasil wawancara (*interview*) secara langsung dengan pihak PBM Swasta terkait kondisi persaingan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal antara PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PBM Swasta di Pelabuhan Makassar, diuraikan sebagai berikut :

- a. PT Surya Arta Persada Stevedoring  
PT Surya Arta Persada Stevedoring selaku PBM swasta dengan komoditi pupuk *in bag* tidak merasakan adanya peralihan pangsa pasar atau *market share* yang tergerus oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Surya Arta Persada selaku PBM swasta adalah ketentuan terhadap pelaksana bongkar muat barang terhadap kapal yang sandar khusus di Dermaga Hatta (kade meter 0-150) wajib menggunakan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) serta ketentuan penggunaan alat bongkar muat yaitu HMC milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero) serta pengenaan tarif *stevedoring* dipandang cukup tinggi. Kondisi eksisting sebagaimana dimaksud sangat berdampak pada pencapaian laba / keuntungan yang rendah dan biaya produksi yang tinggi, serta secara langsung berpengaruh pada kinerja bisnis PBM Surya Arta Persada secara keseluruhan.
- b. PT Cyntia Trans Niaga (PBM *General Cargo*)  
PT Cyntia Trans Niaga selaku PBM swasta merasakan adanya peralihan pangsa pasar yang signifikan atau *market share* yang tergerus oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero), bahkan dinilai telah berlangsung sejak tahun 2015 hingga saat ini. Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Cyntia Trans Niaga yaitu adanya perlakuan khusus bagi kapal-kapal yang menunjuk PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) lebih cepat mendapatkan alokasi dermaga untuk

sandar, sedangkan PBM Cyntia Trans Niaga lebih lama menunggu antrian kapal untuk dapat sandar di dermaga. PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dianggap masih dapat melakukan *kade losing*, sedangkan PBM Cyntia Trans Niaga harus melaksanakan *truck losing*, dalam hal ini bongkaran kapal PBM Cyntia Trans Niaga tidak dapat menumpuk di Pelabuhan Makassar. Selanjutnya PBM Cyntia Trans Niaga terkendala dengan sistem persewaan alat bongkar muat milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero), bilamana alat milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sedang *full* berkegiatan dalam pelayanan bongkar muat, maka PBM Cyntia Trans Niaga harus menunggu. Sedangkan bila PBM Cyntia Trans Niaga memasukkan alat ke Pelabuhan Makassar, tentu dikenakan tarif imbalan jasa alat yang dinilai tinggi. Lebih lanjut PBM Cyntia Trans Niaga menilai kinerja bongkar muat yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sering tidak optimal. Kondisi-kondisi tersebut membuat persaingan yang dihadapi PBM Cyntia Trans Niaga dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sangat tinggi, baik dari sisi ketersediaan fasilitas dan peralatan B/M, pangsa pasar, kinerja pelayanan, serta persaingan harga. Secara keseluruhan kondisi dimaksud menjadikan capaian target PBM Cyntia Trans Niaga terhadap tingkat produksi, kualitas dan pelayanan, laba/keuntungan dan kinerja bisnis menjadi rendah, sementara capaian biaya produksi menjadi sangat tinggi.

c. PT Adimas Bahtera Harapan

PT Adimas Bahtera Harapan selaku PBM swasta untuk kendaraan (RoRo) tidak merasakan adanya peralihan pangsa pasar atau *market share* yang tergerus oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Adimas Bahtera Harapan yaitu masalah penumpukan bongkaran kendaraan yang diprioritaskan untuk PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero), sementara PBM Adimas Bahtera Harapan seringkali mengalami kesulitan untuk *space* lahan penumpukan untuk bongkaran kendaraan pada saat kondisi lahan *full* di areal Pelabuhan Makassar. Selanjutnya PBM Adimas Bahtera Harapan mengeluhkan terhadap kondisi dimana PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) turut menggunakan tenaga operator yang milik PBM Adimas Bahtera Harapan. PBM Adimas Bahtera Harapan berharap PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dapat menggunakan tenaga operator sendiri, diluar dari operator milik PBM Adimas Bahtera Harapan. Secara keseluruhan kondisi-kondisi tersebut menimbulkan persaingan yang tinggi terhadap ketersediaan fasilitas dan peralatan bongkar muat, persaingan SDM, namun tidak secara langsung berdampak pada capaian kinerja PBM Adimas Bahtera Harapan.

d. PT Wahana Intradermaga

PT Wahana Intradermaga selaku PBM swasta untuk komoditi curah kering (*raw sugar*, gandum, *soybean*, batubara, pakan ternak) tidak merasakan adanya peralihan pangsa pasar atau *market share* yang tergerus dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Wahana Intradermaga yaitu ketentuan wajib menggunakan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) terhadap kapal-kapal yang sandar di Dermaga Hatta (kade meter 0-150). PBM Wahana Intradermaga tidak memiliki pilihan untuk kapal sandar di dermaga lainnya, karena kendala *draft* kapal hanya memungkinkan untuk dapat sandar hanya di Dermaga Hatta. Kondisi ini mewajibkan PBM Wahana Intradermaga menggunakan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk melakukan kegiatan bongkar kapal di Pelabuhan Makassar. Namun pada



realisasinya PBM Wahana Intradermaga merasa mampu untuk melakukan kegiatan bongkar muat secara mandiri. PBM Wahana Intradermaga mempertimbangkan kinerja PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang terkadang tidak sesuai dari target, sehingga menimbulkan kerugian pihak PBM Wahana Intradermaga, namun dalam hal ini PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak bertanggung jawab terhadap beban kerugian yang ditimbulkan untuk kondisi sebagaimana dimaksud.

e. PT Lagaligo Logistik

PT Lagaligo Logistik selaku PBM swasta untuk komoditi curah (*semen in bag*) dan *general cargo* cukup merasakan adanya persaingan pangsa pasar atau *market share* oleh keberadaan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Lagaligo Logistik yaitu ketentuan wajib menggunakan alat bongkar muat untuk melakukan kegiatan bongkar muat di wilayah kerja Pelabuhan Makassar. PBM Lagaligo Logistik tidak memiliki pilihan selain menggunakan alat bongkar muat milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero), namun terhadap kegiatan pelayanan bongkar muat dengan alat milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero) seringkali dikeluhkan terhadap kondisi fasilitas Gudang dan/atau lahan untuk penumpukan serta jam kerja operator yang tidak maksimal. Selain itu dengan kondisi dimana PBM Lagaligo Logistik wajib menyewa fasilitas milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sehingga untuk dapat melaksanakan bongkar muat secara mandiri dipandang sangat membatasi pihak PBM Lagaligo Logistik dalam hal bersaing dengan tarif yang dipandang tinggi. Secara harga, PBM Lagaligo Logistik tidak cukup dapat bersaing dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam melaksanakan bongkar muat diluar komoditi *semen in bag*, sehingga dengan kondisi tersebut untuk dapat mengembangkan pasar bongkar muat terhadap komoditi *general cargo* dipandang sangat terbatas. Sebaliknya PBM Lagaligo Logistik memandang PT Pelabuhan Indonesia (Persero) jauh lebih mudah mendapatkan pasar bongkar muat di Pelabuhan Makassar karena didukung dengan ketersediaan fasilitas dan peralatan yang dimiliki serta tarif yang ditentukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Kondisi sebagaimana dimaksud cukup banyak mempengaruhi capaian tingkat produktivitas, keuntungan serta pengembangan pasar dan/atau bisnis PBM Lagaligo Logistik.

f. PT Jasarana Tirtamanik

PBM PT Jasarana Tirtamanik selaku PBM swasta untuk komoditi RoRo (kendaraan) dan *general cargo* tidak merasakan adanya persaingan pangsa pasar atau *market share* oleh keberadaan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Jasarana Tirtamanik yaitu persaingan untuk mendapatkan fasilitas lapangan penumpukan dimana *space* lahan untuk penumpukan barang-barang yang dibongkar dari kapal ke Pelabuhan Makassar dipandang sangat terbatas. Disampaikan bahwa dengan keterbatasan lapangan penumpukan menjadikan PBM Jasarana Tirtamanik harus menunggu cukup lama hingga mengakibatkan siklus bongkar muat seringkali menjadi lebih lambat dari target yang ditetapkan. Sejalan dengan kondisi tersebut, disampaikan pula keluhan terhadap pengenaan biaya penumpukan dasar maupun susulan yang tetap harus dibayarkan, sedangkan PBM Jasarana Tirtamanik merasa dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar tidak selalu ataupun tidak sepenuhnya

menggunakan fasilitas penumpukan PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Kondisi sebagaimana dimaksud berdampak langsung terhadap biaya produksi serta capaian kinerja bisnis PBM Jasarana Tirtamanik.

g. PT Nusantara Terminal Service

PT Nusantara Terminal Service selaku PBM swasta untuk komoditi curah dan *general cargo* merasakan adanya persaingan ketat untuk mendapatkan pangsa pasar atau *market share* oleh keberadaan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Nusantara Terminal Service yaitu penawaran tarif bongkar muat yang sangat bersaing dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero), utamanya untuk komoditi barang curah seperti pupuk dan batubara. Selanjutnya keluhan terhadap ketersediaan fasilitas lapangan penumpukan dimana *space* lahan untuk penumpukan barang-barang yang dibongkar dari kapal ke Pelabuhan Makassar sangat terbatas. Kondisi sebagaimana dimaksud berdampak langsung terhadap pengembangan pasar menjadi cukup terbatas, dimana eksisting PBM Nusantara Terminal Service hanya berkegiatan untuk pelayanan bongkar muat barang tiang pancang. Hal-hal tersebut sangat mempengaruhi target produksi, serta capaian laba usaha dan kinerja bisnis PBM Nusantara Terminal Service.

h. PT Mandiri Nusantara Sejahtera

PT Mandiri Nusantara Sejahtera selaku PBM swasta untuk komoditi curah dan *general cargo* sangat merasakan adanya persaingan pangsa pasar atau *market share* dengan keberadaan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun yang menjadi keluhan dan permasalahan pihak PBM Mandiri Nusantara Sejahtera hanya dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar untuk komoditi barang *general cargo*. Hal ini dipandang karena adanya dominasi PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk melaksanakan bongkar muat barang untuk komoditi curah di Pelabuhan Makassar. PBM Mandiri Nusantara Sejahtera sangat berharap adanya pembagian secara proporsional untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar antara PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PBM Mandiri Nusantara Sejahtera dalam melaksanakan bongkar muat barang curah di Pelabuhan Makassar. Selain itu dikeluhkan pula terhadap perbedaan prioritas fasilitas lahan penumpukan antara PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PBM Mandiri Nusantara Sejahtera, dimana PBM Mandiri Nusantara Sejahtera lebih sulit untuk mendapatkan lahan untuk penumpukan barang di Pelabuhan Makassar. Selanjutnya masalah persaingan harga yang menganggap PBM Mandiri Nusantara Sejahtera harus berupaya maksimal dalam melakukan negosiasi penawaran harga untuk mendapatkan pasar bongkar muat di Pelabuhan Makassar, sementara PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak. Kondisi sebagaimana dimaksud berdampak langsung terhadap kinerja dan pengembangan pasar PBM Mandiri Nusantara Sejahtera selanjutnya.

i. PT Sarana Bandar Nasional

PT Sarana Bandar Nasional sebagai salah satu anak perusahaan BUMN PT Pelni (Persero) yang menangani jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, merupakan PBM untuk komoditi *general cargo* maupun petikemas. PBM Sarana Bandar Nasional turut merasakan adanya persaingan pangsa pasar atau *market share* dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun saat ini PBM Sarana Bandar Nasional melakukan usaha bongkar muat barang dari dan ke

kapal di Pelabuhan Makassar khusus untuk komoditi yang dibongkar dan dimuat dari dan ke kapal milik PT Peln (Persero). Pada beberapa tahun sebelumnya, PBM Sarana Bandar Nasional pernah mendapatkan pangsa pasar bongkar muat untuk komoditi tiang pancang, namun saat ini tidak lagi berkegiatan. PBM Sarana Bandar Nasional sangat merasakan dampak dominasi PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) pada sebagian besar pangsa pasar bongkar muat eksisting di Pelabuhan Makassar. Dalam hal ketersediaan pangsa pasar persaingan dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) cukup ketat. Dalam melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar, PBM Sarana Bandar Nasional menggunakan peralatan bongkar muat milik sendiri, namun untuk lahan penumpukan terhadap komoditi barang yang dibongkar dan/atau dimuat tetap menggunakan fasilitas milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero) melalui mekanisme persewaan lahan lapangan penumpukan. Kondisi eksisting sebagaimana dimaksud cukup banyak berdampak terhadap kinerja dan pasar PBM Sarana Bandar Nasional saat ini dan selanjutnya.

j. PT Pattirosompe Indonesia

PT Pattirosompe Indonesia selaku PBM swasta untuk komoditi curah cukup merasakan secara langsung adanya persaingan pangsa pasar atau *market share* dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Adapun PBM Pattirosompe Indonesia melakukan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar secara mandiri dengan *sistem truck losing* yaitu untuk komoditas batu bara yang dibongkar dari kapal langsung diangkut keluar dari Pelabuhan sehingga tidak menumpuk di areal Pelabuhan Makassar. Dalam hal pelaksanaan bongkar muat, PBM Pattirosompe Indonesia belum dapat bersaing untuk melaksanakan bongkar muat untuk komoditi barang lainnya selain komoditi batu bara, dengan pertimbangan tarif dan penyediaan fasilitas bongkar muat eksisting sangat bersaing dengan PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Dalam hal kinerja bisnis dan pasar PBM Pattirosompe Indonesia tidak dapat menjangkau pasar PBM lainnya yang dominasi dilaksanakan oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Selanjutnya PBM Pattirosompe Indonesia berharap adanya kesempatan untuk dapat meraih pangsa pasar yang lebih besar.

#### 4. Perspektif Pegawai PT Pelabuhan Indonesia (Persero)

Untuk mengetahui pernyataan pihak PT Pelabuhan Indonesia (Persero) terkait kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar telah dilakukan wawancara (*interview*) secara langsung dengan pihak PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar, dengan uraian sebagai berikut :

##### a. Division Head Komersial PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4

Status PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP yang memperoleh Konsesi untuk melakukan penyelenggaraan bidang jasa kepelabuhanan juga merupakan dasar bagi PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk melaksanakan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar. Berdasarkan ketentuan, PT Pelabuhan Indonesia (Persero) harus membayarkan pendapatan Konsesi sebesar 2,5% (dua koma lima persen) per tahun dari pendapatan bruto atas pelayanan jasa kepelabuhanan, yaitu termasuk pendapatan atas pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan. Selanjutnya, PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero)

melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar tidak serta merta secara langsung ditentukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero), namun berdasarkan penunjukan langsung oleh pemilik barang, yang dibuktikan dengan surat penunjukan langsung sebagai dasar pelaksanaannya dengan tarif bongkar muat yang telah disepakati antara kedua belah pihak. Selanjutnya PT Pelabuhan Indonesia (Persero) bertanggung jawab secara langsung dan keseluruhan terhadap standarisasi pelayanan dan kinerja bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan (*Level of Service*) kepada Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq. Otoritas Pelabuhan, berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial. Lebih lanjut bilamana terdapat kerusakan dan/atau klaim dari pihak pengguna jasa, terdapat jaminan bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) akan bertanggung jawab untuk melaksanakan perbaikan dan/atau pemberian ganti rugi yang disebabkan oleh kelalaian pihak PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Dasar pertimbangan lainnya bagi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) melaksanakan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar melalui penetapan tarif bongkar muat barang yang berlaku adalah untuk mencari pendapatan guna memperoleh tingkat pengembalian (*return*) atas investasi fasilitas dan peralatan pelabuhan yang telah dikeluarkan.

#### **b. Departement Head Pemasaran PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4**

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar berdasarkan ketentuan dan regulasi Undang-Undang Pelayaran dan Peraturan turunan setingkat dibawahnya yang mengatur lebih lanjut tentang penyelenggaraan kepelabuhanan dan bongkar muat barang di pelabuhan. Selain itu, Perjanjian Konsesi juga menjadi dasar kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar. Kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak lepas dari peran dan fungsi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN yang bergerak di bidang kepelabuhanan sekaligus status Perseroan Terbatas (PT) yang mencari profit untuk keberlangsungan Perusahaan. PT Pelabuhan Indonesia (Persero) melaksanakan bongkar muat berdasarkan kesepakatan dengan pihak pengguna jasa, dalam hal ini pemilik barang yang menunjuk PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai PBM. Sehingga bila terdapat dominasi pangsa pasar bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dianggap sebagai kompetisi yang wajar dengan adanya persaingan tarif dan fasilitas yang diberikan.

#### **c. Manager Pelayanan Barang dan Aneka Usaha PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar**

PT Pelabuhan Indonesia berwenang untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar dengan dasar perjanjian Konsesi antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan. Selanjutnya kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) hingga menimbulkan posisi dominan dan/atau penguasaan pasar bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) bukan termasuk dalam hal pelanggaran. Menurut Manager PBAU PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar, bahwasanya secara persaingan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) memiliki

kepiawaian dalam hal negosiasi tarif untuk secara aktif mencari dan mendapatkan pangsa pasar bongkar muat di Pelabuhan Makassar hingga mendominasi pangsa pasar bongkar muat eksisting. Adapun faktor kepiawaian negosiasi tersebut didukung dengan adanya faktor *trust* dan keterikatan pemilik barang menunjuk PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai PBM untuk melaksanakan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar, dengan pertimbangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku operator pelabuhan yang memiliki kemampuan dan pengalaman bisnis dalam bidang jasa bongkar muat dalam waktu yang panjang. Disampaikan bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) menetapkan tarif bongkar muat (*stevedoring*) dengan besaran tarif yang kompetitif dan dipandang wajar dengan pertimbangan nilai investasi yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam hal penyediaan fasilitas dan peralatan serta tenaga ahli dan biaya-biaya terkait untuk pelaksanaan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar.

**d. Asisten Manager Pelayanan Barang dan Aneka Usaha PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar**

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) memiliki kewenangan untuk melaksanakan bongkar muat barang di Pelabuhan dengan pertimbangan lahan pelabuhan disertai fasilitas dan peralatan bongkar muat yang merupakan hak milik yang dikelola dan dikuasai oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Selanjutnya PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN Kepelabuhanan yang ditentukan oleh regulasi untuk melaksanakan berbagai usaha jasa kepelabuhanan, termasuk pelayanan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal. Dalam melaksanakan usaha jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tetap bekerjasama dengan PBM swasta dalam hal *sharing*/bagi hasil. Dalam hal melaksanakan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) berdasarkan perjanjian bongkar muat yang ditetapkan dengan pihak pemilik barang yang menunjuk PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku PBM.

**B. Sinkronisasi Substansi Hukum Persaingan Usaha Dengan Peraturan Lainnya Yang Mengatur Pelaksanaan Usaha Bongkar Muat Barang di Bidang Kepelabuhanan**

**1. Peraturan Perundangan yang Mengatur Pelaksanaan Usaha Bongkar Muat Barang di Bidang Kepelabuhanan**

**a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayara**

Pasal 90 Ayat (3) huruf g

“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas: g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;”

Pasal 91 Ayat (1)

“Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.”

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa penyediaan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh BUP. Ketentuan ini merupakan dasar utama sebagai kewenangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP dalam penyediaan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar yang berstatus sebagai pelabuhan yang telah diusahakan secara komersial.

#### **b. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran**

Pasal 10 :

- (1) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.
- (1) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan.
- (2) Badan Usaha yang didirikan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang di Terminal *multipurpose* dan konvensional.
- (3) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib bekerja sama dengan:
  - a. penyelenggara Pelabuhan; atau
  - b. Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi.

Pasal 225 :

Penyediaan dan atau pelayanan jasa Kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan diselenggarakan berdasarkan perjanjian Konsesi atau kerjasama bentuk lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal-pasal tersebut menjelaskan bahwa penyediaan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus, yaitu meliputi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) swasta harus bekerja sama dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP yang telah mendapatkan Konsesi.

#### **c. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan**

Pasal 69

- (1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 huruf a terdiri atas: g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- (2) Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Pasal 73

Dalam melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan wajib:

- a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;

- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada terminal dan fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
- d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- e. memelihara kelestarian lingkungan; memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- f. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

Pada pasal 69 dan pasal 73 tersebut menjelaskan bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dilakukan oleh BUP, yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan kewajiban PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk menyediakan fasilitas bongkar muat, memberikan pelayanan bongkar muat sesuai dengan standar kinerja serta memenuhi kewajiban pembayaran Konsesi dan patuh terhadap ketentuan perundangan yang berlaku.

**d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut**

Pasal 26 Ayat (1) huruf g

“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a terdiri atas: g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;”

Pasal 26 Ayat (3)

“Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan.”

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa penyediaan dan pelayanan jasa bongkar muat barang di pelabuhan dilaksanakan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP.

**e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan**

Pasal 3

(3) Kegiatan Usaha Bongkar Muat Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas :

- a. perusahaan bongkar muat;
- b. perusahaan angkutan laut nasional; dan
- c. Badan Usaha Pelabuhan yang telah memperoleh Konsesi.

(4) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a, wajib bekerja sama dengan :

- a. Penyelenggara Pelabuhan; atau
- b. Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi.

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan dapat dilaksanakan oleh 3 entitas, meliputi PBM swasta, perusahaan pelayaran dan BUP penerima Konsesi. Selanjutnya terhadap PBM yang

melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan wajib bekerjasama dengan BUP yang telah mendapatkan Konsesi, dalam hal ini PBM swasta wajib bekerjasama dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Pasal 5

- (1) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf c.
- (3) Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dilakukan di terminal *multipurpose* dan konvensional dapat dilaksanakan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan melalui kerja sama dengan Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi.
- (4) Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), yang melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang pada terminal *multipurpose* dan konvensional melakukan kemitraan dengan Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan dalam rangka pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah dengan memperhatikan prinsip kesetaraan dan keadilan dalam berusaha.

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa penyediaan dan pelayanan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP penerima Konsesi agar melakukan kemitraan dengan PBM swasta dengan memperhatikan prinsip keadilan dalam rangka pemberdayaan UMKM.

**f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2015 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan**

Pasal 5

Kegiatan kerjasama penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan dilakukan dengan tujuan:

- a. mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan melalui investasi Badan Usaha Pelabuhan;
- b. meningkatkan kuantitas, kualitas dan efisiensi pelayanan jasa Kepelabuhanan melalui persaingan sehat;
- c. meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan.

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa dasar pelaksanaan kegiatan penyediaan dan pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan yang termasuk dalam pelayanan jasa Kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP melalui kerjasama dengan Pemerintah dengan bentuk Konsesi dengan tujuan untuk menjaga kualitas dan efisiensi pelayanan serta persaingan yang sehat.

Pasal 43

- (1) Pendapatan konsesi dituangkan dalam perjanjian konsesi dihitung berdasarkan formula hubungan antara proyeksi trafik pelabuhan, skema tarif pelabuhan,



besaran investasi, besaran konsesi yang besarnya (*concession fee*) sekurang-kurangnya 2,5% (dua koma lima persen) dari pendapatan bruto, dan masa konsesi.

- (2) Pembayaran pendapatan konsesi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan dengan melakukan penyetoran ke rekening bendahara penerimaan pada kantor Penyelenggara Pelabuhan setempat paling lambat 14 hari kalender sejak laporan keuangan yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik yang terdaftar diserahkan, dengan batasan selambta-lambatnya tanggal 14 April tahun berikutnya dengan tembusan bukti setor kepada Direktur Jenderal.

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa besaran biaya Konsesi yang harus dibayarkan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) kepada Pemerintah selaku BUP penerima Konsesi yaitu sebesar 2,5% (dua koma lima persen) dari total pendapatan bruto jasa kepelabuhanan, dalam hal ini termasuk pendapatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) di Pelabuhan Makassar.

## 2. Perjanjian Konsesi

Dalam melaksanakan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar PT Pelabuhan Indonesia (Persero) berdasarkan kerjasama antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang Kepelabuhanan yang tertuang dalam Perjanjian Konsesi antara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Nomor : HK.107/02/01/OP.MKS.15 dan Nomor : 12/HK.301/3/DUT-2015 tanggal 19 Mei 2015.

## 3. Hal Penguasaan Pasar Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero)

Berdasarkan hasil penelitian, bahwasanya menunjukkan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam persaingan usaha bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar telah melakukan penguasaan pasar lebih dari 50% (lima puluh persen). Memperhatikan ketentuan yang ada dalam substansi hukum persaingan usaha sebagaimana diatur dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Bab IV, Kegiatan Yang Dilarang, Bagian Ketiga yaitu Penguasaan Pasar, maka terhadap bagian tersebut telah terpenuhi oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam hal penguasaan pangsa pasar bongkar muat lebih dari 50% (lima puluh persen). Namun, berdasarkan hasil penelitian bahwasanya penguasaan pangsa pasar bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak dilakukan secara sengaja, adapun penguasaan pasar tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor, meliputi :

- a. Daya Tawar (*Bargaining Power*)  
PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUP yang memperoleh Konsesi dari Pemerintah cq. Penyelenggara Pelabuhan untuk melakukan penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan di Pelabuhan Makassar bahwasanya memiliki dan menyediakan fasilitas dan peralatan bongkar muat barang yang lengkap sebagai *bargaining power* dalam mendapatkan pangsa pasar.
- b. Kepercayaan (*Trust*)  
Selanjutnya yaitu adanya faktor *trust* pemilik barang yang menunjuk PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai PBM untuk melakukan bongkar muat

barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar, dengan pertimbangan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku operator pelabuhan lebih memiliki kemampuan dan pengalaman bisnis (*more experienced*) dalam bidang usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.

c. Jaminan Pelayanan (*Service Guarantee*)

Faktor jaminan terhadap kepastian pelayanan juga menjadi dasar atas penguasaan pasar bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar oleh PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan adanya standarisasi kinerja pelayanan publik yang ditetapkan oleh Pemerintah kepada PT Pelabuhan Indonesia (Persero)

d. Tenaga Ahli (*Manpower*)

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) mempunyai tenaga ahli dan/atau SDM operasional yang kompeten dengan sertifikat profesi yang secara konsisten ditinjau dan/atau diperbaharui secara periodik mengikuti ketentuan dan perkembangan regulasi yang berlaku.

Berdasarkan hasil penelitian, adapun pertimbangan bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak melakukan penguasaan pangsa pasar bongkar muat di Pelabuhan Makassar secara sengaja yaitu dengan ketersediaan terminal pelabuhan *multipurpose* sebagai fasilitas untuk PBM swasta tetap dapat melakukan bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar. Hal ini merupakan bukti konkret bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) masih memberikan ruang gerak untuk PBM Swasta berkegiatan di Pelabuhan Makassar.

#### **4. Posisi Dominan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Dalam Pelaksanaan Usaha Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar**

Dengan perolehan pangsa pasar PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero) lebih dari 50% (lima puluh persen), menunjukkan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai *market leader* dari pangsa pasar tersebut. Memperhatikan ketentuan yang ada dalam substansi hukum persaingan usaha sebagaimana diatur dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Bab V, Posisi Dominan Pasal 25 Ayat (1) dan (2).

Dalam Pasal 25 ayat (1) dijelaskan bahwa :

“Pelaku usaha dilarang menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk : (a) menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas; atau (b) membatasi pasar dan pengembangan teknologi; atau (c) menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan.”

Selanjutnya dalam Pasal 25 ayat (2) dijelaskan bahwa :

“Pelaku usaha memiliki posisi dominan sebagaimana dimaksud ayat (1) apabila : (a) satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% (lima puluh persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu; atau (b) dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai 75% (tujuh puluh lima persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.”

Berdasarkan hasil penelitian, maka terhadap pasal 25 ayat (2) telah terpenuhi oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam hal penguasaan pasar bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) mencapai lebih besar dari

50% (lima puluh persen). Dengan demikian pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) telah menimbulkan posisi dominan.

Adapun keberadaan posisi dominan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam penguasaan pasar bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar baik secara langsung maupun tidak langsung dapat menimbulkan dampak sebagai berikut:

- a. Menghalangi PBM swasta memperoleh pangsa pasar yang bersaing, baik dari segi harga maupun fasilitas;
- b. Membatasi pasar dan pengembangan teknologi PBM swasta;
- c. Menghambat PBM swasta yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar PBM PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Keberadaan posisi dominan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam penguasaan pasar bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar sebagaimana dalam perspektif hukum persaingan usaha akan berdampak negatif terhadap kondisi persaingan usaha yang ada, serta sangat bertolak belakang dan/atau bertentangan dengan maksud dan tujuan serta prinsip dasar pelaksanaan Konsesi di bidang pelayanan jasa kepelabuhanan.

Terhadap posisi dominan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan proporsi yang wajar sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang memperoleh dan/atau menerima Konsesi dari Pemerintah untuk melakukan penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan, termasuk penyediaan dan pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar. Posisi dominan tersebut dipandang tidak menyalahi aturan, dengan pertimbangan bahwasanya perjanjian kerjasama konsesi kepelabuhanan tersebut dilakukan untuk maksud dan tujuan yang baik sebagaimana tertuang dalam Pasal 5, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2015, yaitu:

- a. mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan melalui investasi Badan Usaha Pelabuhan;
- b. meningkatkan kuantitas, kualitas dan efisiensi pelayanan jasa Kepelabuhanan melalui persaingan sehat;
- c. meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan.

Selanjutnya pertimbangan bahwa posisi dominan tersebut dipandang tidak menyalahi aturan dengan adanya ketentuan pengenaan biaya konsesi sebesar 2,5% (dua koma lima persen) yang harus dibayarkan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) kepada Pemerintah atas pendapatan bruto tahunan dari usaha bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) di Pelabuhan Makassar. Dimana pembayaran konsesi tersebut dilaporkan berdasarkan laporan audit Kantor Akuntan Publik yang terdaftar dan ditembuskan kepada Direktur Jenderal.

##### **5. Posisi Dominan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Pasca Merger**

Sejalan dengan langkah kebijakan Pemerintah yaitu dalam rangka mewujudkan industri kepelabuhanan nasional yang lebih kuat, menurunkan biaya logistik,

meningkatkan kinerja dan daya saing BUMN di bidang kepelabuhanan dan daya saing global, telah dilakukan *merger* atau penggabungan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) menjadi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan bidang kegiatan usaha dan pasar yang sama sebagaimana ditetapkan dalam PP No. 101 Tahun 2021 pada tanggal 01 Oktober 2021. Penggabungan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) telah menjadikan kegiatan pengusahaan di Pelabuhan yang diselenggarakan beserta aset pengusahaan yang dimiliki atau dikuasai oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) jauh bertambah besar dalam artian posisi dan peranan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) diharapkan semakin kuat dan dominan.

Memperhatikan ketentuan yang ada dalam substansi hukum persaingan usaha sebagaimana diatur dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Bab V, Posisi Dominan, Bagian Keempat tentang Penggabungan, Peleburan, dan Pengambilalihan, Pasal 28 dan 29.

Pasal 28 ayat (1)

“Pelaku usaha dilarang melakukan penggabungan atau peleburan badan usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Pasal 29 ayat (1)

“Penggabungan atau peleburan badan usaha, atau pengambilalihan saham sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 yang berakibat nilai aset dan atau nilai penjualannya melebihi jumlah tertentu, wajib diberitahukan kepada Komisi, selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal penggabungan, peleburan atau pengambilalihan tersebut.”

Pasal 29 ayat (2)

“Ketentuan tentang penetapan nilai aset dan atau nilai penjualan serta tata cara pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dalam Peraturan Pemerintah.”

Berdasarkan substansi hukum persaingan usaha, bahwasanya penilaian terhadap pelaksanaan *merger* dan/atau penggabungan, peleburan Badan Usaha dipandang bertentangan dengan substansi hukum persaingan usaha sebagaimana ditentukan dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat yang dipandang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat.

Salah satu substansi hukum persaingan tersebut pada dasarnya bertolak belakang dan/atau bertentangan dengan maksud dan tujuan serta prinsip dasar pelaksanaan penggabungan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang telah berdasarkan pada perundang-undangan yang berlaku, dan telah melakukan penyesuaian terhadap perizinan, konsesi, dan dokumen hukum terkait lainnya. Sehingga dalam hal adanya pertambahan nilai aset PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan daya saing Perseroan pada prinsipnya mengindikasikan bahwa *merger* dan/atau penggabungan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan upaya Pemerintah untuk menggiatkan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dapat tumbuh dan lebih bersaing, termasuk dalam

hal pelaksanaan kegiatan pada bidang usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) di Pelabuhan Makassar.

## KESIMPULAN

1. Pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PBM Swasta di Pelabuhan Makassar dipandang belum optimal dalam menciptakan persaingan usaha yang kondusif, karena dalam praktiknya PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN dan BUP yang memperoleh Konsesi dari Pemerintah memiliki posisi dominan dengan melakukan penguasaan pangsa pasar bongkar muat mencapai  $\pm 59\%$  (lima puluh sembilan persen) dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir (tahun 2019-2021).
2. Terdapat ketidakselarasan dan/atau pertentangan pada substansi dari hukum persaingan usaha dengan peraturan perundangan lainnya di bidang kepelabuhanan yang mengatur pelaksanaan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan, yang dipandang memberikan keterbatasan dalam hal kepastian hukum kepada *stakeholder* di pelabuhan, khususnya terhadap PT Pelabuhan Indonesia (Persero) selaku BUMN maupun terhadap PBM Swasta.

## SARAN

1. Kepada PT Pelabuhan Indonesia (Persero) agar tidak menyalahgunakan posisi dominan yang dimiliki selaku BUMN sekaligus BUP yang memperoleh Konsesi Pemerintah dalam hal penguasaan pangsa pasar bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan Makassar, dengan memperhatikan prinsip keberlanjutan dan pemberdayaan PBM swasta melalui kerjasama dan/atau kemitraan dengan PBM Swasta, sehingga dapat menjaga keberlangsungan usaha dan/atau eksistensi PBM swasta di Pelabuhan Makassar.
2. Kepada Pemerintah untuk dapat melakukan penyempurnaan lebih lanjut terhadap substansi hukum persaingan usaha agar dapat menciptakan kepastian hukum dalam hal persaingan usaha, khususnya pada bidang usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan sehingga dapat terwujud keseimbangan antara kepentingan negara dan pelaku usaha swasta.

## DAFTAR PUSTAKA

- Annas, M. (2017). Kegiatan usaha PT. Pelabuhan Indonesia pasca lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam perspektif hukum persaingan usaha. *Justitia Jurnal Hukum*, 1(2), 341-360.
- Apriani, D. D., Perdana, F. W., Irwan, H., & Setiawan, B. (2021). Disharmoni Politik Hukum Pengelolaan Pelabuhan dalam Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran. *Jurnal Indonesia Sosial Sains*, 2(10), 1682-1690.
- Aspan, H., Fadlan, F., & Chikita, E. A. (2020). Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat. *Soumaterra Law Review*, 2(2), 322-334.
- Budiman, D., & Cahyani, N. Z. (2019). Pengaruh Kualitas Pelayanan Pelabuhan Terhadap Sistem Fasilitas Naik Turun Penumpang Kapal Pada PT. Pelindo I (Perseroan) Cabang Tanjung Balai Karimun. *Jurnal Maritim*, 1(1), 25-31.

- Gultom, E. (2017). Pelabuhan Indonesia sebagai Penyumbang Devisa Negara dalam Perspektif Hukum Bisnis. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 19(3), 419-444.
- Jumirin, J., & Lubis, Y. (2018). Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Peningkatan Pendapatan Operasional pada PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan. *Jurnal Riset Akuntansi dan Bisnis*, 18(2), 162-177.
- Sitompul, M. S. (2016). Harmonisasi Pengaturan Tentang Kewenangan Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Spb) Kapal Ikan Di Pelabuhan Belawan Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan. *JURNAL MERCATORIA*, 9(2), 136-153.
- Tjitrawati, A. T. (2010). Penataan Aturan Hipotik Kapal Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Yuridika*, 25(3), 286-303.