



**“PENANGANAN PENURUNAN PENDAPATAN
BADAN USAHA PELABUHAN BATAM AKIBAT
PANDEMI DAMPAK COVID-19”**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**NADIA FEBRI PANGESTI
NIT. 551811336995 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN PENURUNAN PENDAPATAN BADAN USAHA
PELABUHAN BATAM SELAMA PANDEMI COVID-19**

**DISUSUN OLEH: NADIA FEBRI PANGESTI
NIT. 551811336995 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Materi



ROMANDA ANNAS A., S.ST., MM

Penata (III/c)

NIP. 19840623 201012 1 005

Dosen Pembimbing II

Metodologi Penulisan



Dr. ANDI PRASETIYAWAN, S.ST., M.M

Penata Muda Tk. I (III/b)

NIP. 19810103 201507 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**PENANGANAN PENURUNAN PENDAPATAN BADAN USAHA PELABUHAN BATAM AKIBAT PANDEMI COVID-19**” karya,

Nama : Nadia Febri Pangesti

NIT : 551811336995 K

Program Studi : TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal.....

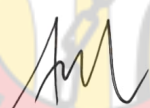
Semarang.....

Penguji I



Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II



Romanda Annas A., S.ST, MM
Penata (III/c)
NIP. 19840623 201012 1 005

Penguji III



Kresno Yuntoro, S.ST, M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, MM
Pembina Tk I, IV/b
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nadia Febri Pangesti

NIT : 551811336995 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul **“IMPLEMENTASI PERATURAN KEPALA (PERKA) NO 20 TAHUN 2021 UNTUK DAMPAK COVID-19 TERHADAP PENDAPATAN BADAN USAHA PELABUHAN BATAM”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



NADIA FEBRI PANGESTI

NIT. 551811336995 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Barang siapa yang mengerjakan kebaikan seberat zarah pun, niscaya dia akan melihat balasannya.” (QS. Az-Zalzalah:7)
2. “jangan menjelaskan tentang dirimu kepada siapa pun, karena yang menyukaimu tidak butuh itu, dan yang membencimu tidak akan percaya itu” (Emmeril Kahn Mumtadz)
3. “*People Come And Go, And Life Must Go On*” (Nadia Febri Pangesti)

Persembahan:

1. Ayahanda dan ibunda yang tercinta, bapak Sugeng Widodo dan Ibu Gijat Soekesi. Terimakasih atas rasa sayang dengan memeberikan rasa semangat dan selalu mendoakan dalam 5 waktu-nya.
2. Kakak Laki-Laki ku yang selalu memberi dukungan serta mengingatkan dan juga memberi arahan agar wisuda tepat waktu.
3. Almamaterku PIP Semarang beserta rekan-rekan seangkatan LV terutama Prodi TALK dan juga pada juniorku, terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Implementasi Peraturan Kepala (Perka) No. 20 Tahun 2021 Dampak Covid-19 Terhadap Pendapatan Badan Usaha Pelabuhan” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama 10 bulan praktek di Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam..

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Jurusan TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Dr. Andi Prasetiawan, S.ST, M.M. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta Pegawai Badan Usaha Pelabuhan BP Batam terutama divisi Jasa Kepalabuhan Pemanduan dan Penundaan yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal.
6. Kasatker Pelabuhan Bapak Capt. Resky Halmon yang telah membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan penelitian dan praktek di Badan Usaha Pelabuhan BP Batam.
7. Ayahanda dan ibunda tercinta, Kakak Laki-Laki kandung saya yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.

8. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LV terkhusus Kelas *Port And Shipping Charlie* yang telah memberikan mootivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....

Penulis



Nadia Febri Pangesti

NIT. 551811336995 K



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACK.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Penelitian	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	16
BAB III METODE PENELITIAN	19
A. Metode Penelitian	19
B. Tempat Penelitian	21
C. Sampel Data Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrument Penelitian	33
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	34
G. Pengujian Keabsahan Data.....	37
BAB IV HASIL PENELITIAN	40
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	40

B. Deskripsi Data.....	41
C. Temuan	53
D. Pembahasan Hasil Penelitian	57
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	63
A. Simpulan	63
B. Keterbatasan Penelitian.....	64
C. Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	66
LAMPIRAN.....	74
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	85



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian terdahulu.....	32
-------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Gedung Utama Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam36

Gambar 4.2 Melayani Proses Realisasi Input Kapal terhadap Agen Pelayaran.....41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Lembar Wawancara.....	53
Lampiran 2 Lembar Pertama PERKA No. 20 tahun 2021.....	56
Lampiran 3 Lembar Kedua PERKA NO. 20 tahun 2021.....	57
Lampiran 4 Pembebasan Tarif Labuh dan Tambat Kapal	58
Lampiran 5 Aturan Tentang STS kapal di wilayah Batam	59
Lampiran 6 Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2018 Tentang BUP.....	60
Lampiran 7 Contoh Bukti Hold Dana.....	61
Lampiran 8 Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2021	62
Lampiran 9 contoh SPK (Surat Perintah Kerja bagi Jasa Pelayanan Pemanduan dan Penundaan kapal)	63
Lampiran 10. Struktur Organisasi Badan Usaha Pelabuhan Batam.....	64
Lampiran 11. Kegiatan Patroli Laut	65
Lampiran 12. Kegiatan kerjasama antara Badan Usaha Pelabuhan Batam dengan Bea Cukai Batam.....	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota terbesar yang berada di provinsi Kepulauan Riau di Indonesia adalah Kota Batam. Pulau-pulau kecil Selat Singapura dan Selat Malaka yaitu Pulau Batam, Pulau Rempang, Pulau Galang, dan lainnya membentuk wilayah Kota Batam. Jembatan Bareleng menghubungkan pulau Galang, Rempang, dan Batam. Kota dengan posisi yang luar biasa adalah Batam. Kota ini terletak dekat dengan Singapura dan Malaysia, berjarak 12,5 mil, dan berada di jalur maritim internasional utama. Salah satu Kota di Indonesia dengan tingkat pertumbuhan tercepat adalah Batam, sebuah komunitas terencana. (Dian Senjani, Arjoni, 2022).

Baik jumlah maupun ragamnya, jasa transportasi laut semakin dibutuhkan. Untuk memenuhi kebutuhan yang terus meningkat tersebut, hingga saat ini berbagai upaya telah dilakukan untuk membangun infrastruktur transportasi laut. (Bangkit Surya Praja, Purba Daru Kusuma, Casi Setianingsih, 2019). Pelabuhan adalah salah satu subsistem dari sistem transportasi laut yang memiliki peran utama dalam menyediakan lokasi yang aman untuk berlabuh dan menambatkan kapal serta terminal untuk transfer kargo dan orang antara transportasi darat dan laut. (Samudra Biru, 2017). Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang usaha terminal

dan fasilitas pelabuhan lainnya, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 57 Tahun 2020 Pasal 1 Poin 20. (Hadji Dini Perkasa, 2021).

Salah satu unit usaha pengelolaan pelabuhan Batam, Badan Usaha Pelabuhan memiliki keunikan karena dikendalikan oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas (BP) dan Pelabuhan Bebas Batam daripada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL). Saat masih menjadi bagian dari KSOP Khusus Batam, organisasi ini dikenal sebagai Kantor Pelabuhan Laut (Kanpel). (Hadji Dini Perkasa, 2021).

Kantor Pelabuhan Batam Atau Badan Usaha Pelabuhan Batam sebagai pengelola pelabuhan di Batam, merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis yang bersifat khusus karena tidak dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tapi dikelola oleh Badan Pengusahaan Batam. Salah satu seksi yang ada di Kantor Pelabuhan Laut Batam adalah Seksi Pemanduan dan Penundaan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada nakhoda kapal tentang keadaan perairan setempat yang penting untuk menjaga keselamatan pelayaran dan lingkungan di wilayah perairan wajib pandu yang telah ditetapkan. Saat ini Seksi Pemanduan dan Penundaan hanya menangani masalah pemanduan di wilayah Perairan Tanjung Uncang sedangkan penundaan di wilayah Perairan Batuampar dan Kabil (Feri Irawan, 2019).

Pemanduan terdiri dari kegiatan mendorong, menarik, atau menarik kapal yang bergerak yang diikat, dilepaskan dari, atau ditambatkan ke pelampung, dermaga, jembatan, dan kapal lain dengan menaiki kapal tunda. Selain untuk menjaga

keselamatan pelayaran, tindakan tunda ini juga berfungsi sebagai alat pengintaian dan upaya untuk mencegah kerusakan pada dermaga atau mereka yang akan berlabuh di pelabuhan. (PM 93 Tentang Sarana Bantu Dan Prasarana Pemanduan Kapal, 2014).

Setiap kapal yang akan sandar di Pelabuhan wajib tunda dengan ukuran kapal GT 600.000 (enam ratus ribu Gross Ton) baik yang berbendera Indonesia ataupun asing wajib menggunakan kapal tunda yang telah disediakan oleh Kantor Pelabuhan Laut Batam. Dalam melaksanakan proses pemanduan dan penundaan kapal Kantor Pelabuhan Laut bekerjasama dengan PT. Bias Delta Pratama dan PT. Pelindo Sebagai operator pelaksana Pemanduan sementara PT. Gemalindo Shipping dan PT. Kurnia Samudra sebagai operator pelaksana proses penundaan kapal. Namun Sejak adanya pandemic *Covid-19* alur pelayaran yang ada di Indonesia terlebih diwilayah laut batam saat ini mengalami penurunan dalam pendapatan, agar pendapatan kembali meningkat maka kepala kantor badan usaha pelabuhan pun mengajukan aturan terbaru sesuai dengan undng undang pelayaran yang ada di Indonesia, Adapun aturan saat ini yang berlaku di Badan Usaha Pelabuhan Batam saat ini terdapat dalam isi Peraturan Kepala (PERKA) Nomor 20 tahun 2021 Tentang Pengelolaan Tarif Layanan dan Tata Cara Pengadministrasian Keuangan pada Badan Usaha Pelabuhan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam.

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang di bahas dalam tulisan ini berkaitan dengan pelaksanaan atau penerapan Peraturan Kepala nomor 20 tahun 2021 yang saat ini berlaku sejak adanya Pandemi *Covid-19*.

Sehubung dengan hal tersebut, maka penulis mengangkat judul tentang “Penanganan Penurunan Pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam Akibat Pandemi Covid-19”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan kegiatan yang memfokuskan sebuah penelitian dan juga permasalahan untuk bertujuan mengetahui bagaimana penelitian itu secara terperinci dan jelas akan mengkaji apa permasalahan didalam sebuah penelitian tersebut.

Penelitian adalah untuk memfokuskan tentang aturan khusus yang terbaru untuk wilayah pelabuhan yang ada dibatam sesuai dengan aturan kepala badan usaha pelabuhan BP batam.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang di jelaskan sebelumnya permasalahan yang di bahas dalam skripsi ini adalah mengenai:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi Covid-19?
2. Dampak apa saja yang dirasakan akibat turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi Covid-19?

3. Bagaimana upaya mengatasi turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi *Covid-19*?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan pembahasan mengenai dalam kalimat penelitian suatu kegiatan ilmiah dengan dasar suatu analisis serta konstruksi yang dilakukan dengan cara sistematis, metodologis, juga konsisten untuk mengungkap kebenaran. Dimana proses pembuatan penulisan ini bertujuan yang didasarkan pada rumusan masalah yang sudah dijelaskan didalam latar belakang tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penyebab turunnya pendapatan yang ada di Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi Covid-19.
2. Untuk mengetahui dampak dari penyebab turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi Covid-19.
3. Untuk mengetahui upaya menangani turunnya pendapatan yang ada di Badan Usaha Pelabuhan Batam selama pandemi Covid-19.

E. Manfaat Penelitian

Ada beberapa manfaat penelitian yang dapat kita ambil dari hasil penelitian mengenai “Penanganan Penurunan Pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam Akibat Pandemi Covid-19” baik untuk kantor pelabuhan, dunia pendidikan, dan bagi masyarakat maupun bagi peneliti sendiri.

1. Manfaat untuk Badan Usaha Pelabuhan

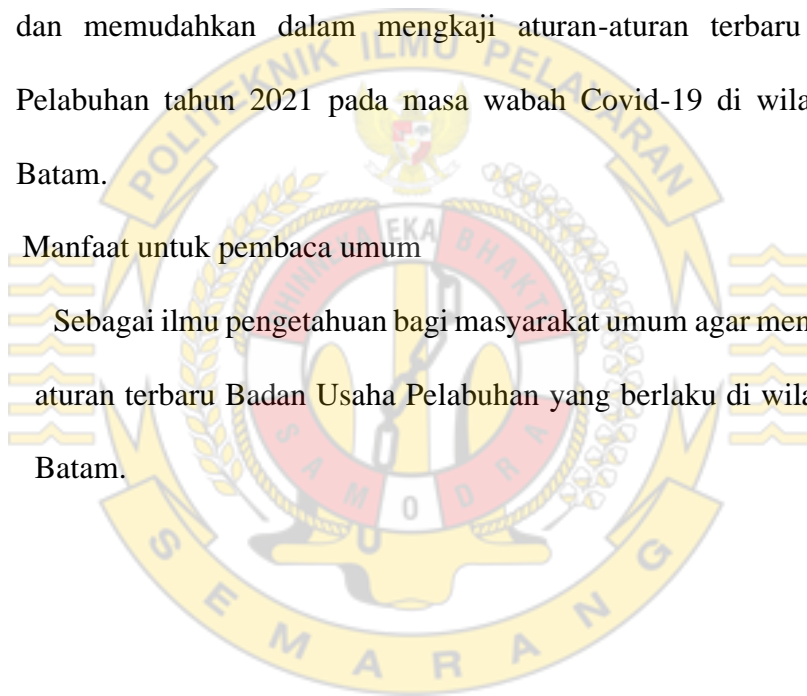
Bagi pegawai Badan Usaha Pelabuhan terutama Divisi Operasional, skripsi ini dapat dijadikan masukan dan juga pedoman untuk lebih memahami lagi standar operasional prosedur di wilayah pelabuhan Batam.

2. Manfaat untuk dunia pendidikan

Membantu taruna dan taruni jurusan TALK untuk meningkatkan daya pikir dan memudahkan dalam mengkaji aturan-aturan terbaru Badan Usaha Pelabuhan tahun 2021 pada masa wabah Covid-19 di wilayah Pelabuhan Batam.

3. Manfaat untuk pembaca umum

Sebagai ilmu pengetahuan bagi masyarakat umum agar mengetahui tentang aturan terbaru Badan Usaha Pelabuhan yang berlaku di wilayah Pelabuhan Batam.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Definisi berikut diberikan oleh penulis untuk membantu pembaca memahami istilah yang digunakan dalam skripsi ini. Mereka diambil dari bahan referensi dan pendapat para ahli di bidang yang relevan:

1. Pengertian Penanganan.

Penanganan merupakan suatu proses tindakan atau cara menangani mengurus serta penyelesaian suatu perkara yang dilakukan oleh pihak wewenang sehingga perkara yang dihadapi dapat terkendali dan terselesaikan.

2. PERKA (Peraturan Kepala) nomor 20 tahun 2021 Badan Usaha Pelabuhan BP Batam.

Badan Pengusahaan Batam adalah Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Kepala merupakan Pimpinan yang memiliki Hak dan Wewenang yang berada di Badan Usaha Pelabuhan BP Batam

Bagian kerja Badan Pengusahaan Batam, badan usaha pelabuhan mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pengoperasian pelabuhan, kecuali pengawasan keselamatan dan keamanan dan koordinasi kegiatan yang diprakarsai oleh pemerintah pusat dengan badan atau organisasi

internasional. skala yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan.

Badan Pengusahaan (BP) Batam menerbitkan Peraturan Kepala (Perka) BP Batam No. 20/2021 tentang Tugas Pelayanan dan Tata Cara Pengelolaan Keuangan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) BP di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan (KPBPB) Batam yang dikelola, Perka terbaru ini terbit karena BP Batam ingin mengakomodir keinginan dari pengusaha di sektor kemaritiman di Batam.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan dan produktifitas serta guna meningkatkan daya saing dan investasi di bidang jasa Kepelabuhanan Pada Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam ketentuan pasal 28 dan pasal 29 peraturan menteri keuangan nomor 148/PMK.05/2016 Tentang Tarif Layanan Badan Layanan Umum Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam sebagaimana telah di ubah dengan Peraturan Menteri Keuangan nomor 87/PMK.05/2018, dan memperhatikan peraturan menteri keuangan nomor 165/PMK.02/2020 tentang Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Jasa Transportasi Laut yang berlaku di Kementerian Perhubungan di wilayah tertentu di perairan yang di tetapkan sebagai pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau.

3. Pengertian Pelabuhan

a. Secara umum pengertian pelabuhan.

Pelabuhan adalah suatu lokasi yang terdiri dari daratan dan lautan yang berdekatan yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan komersial

seperti sandar kapal, bongkar muat barang, naik atau turunnya orang, dan kegiatan lainnya. Pelabuhan juga dilengkapi dengan fasilitas untuk keselamatan maritim. Untuk mendukung operasional komersial di pelabuhan dan sebagai lokasi transit intra dan antarmoda, diperlukan infrastruktur transportasi yang memadai, yaitu transportasi melalui air.

Pelabuhan tersebut khusus dibangun sebagai lokasi kapal berlabuh. Kapal-kapal memanfaatkan wilayah ini sebagai tempat pemberhentian sebelum berlabuh atau melanjutkan perjalanannya.

Pelabuhan Laut merupakan pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut atau angkutan penyebrangan yang terletak di laut atau di sungai.

b. Pengertian Pelabuhan Menurut Beberapa Para Ahli.

Pelabuhan adalah badan air yang terlindung dari gelombang dan memiliki gudang, crane untuk bongkar muat kargo, fasilitas terminal maritim, dan area penyimpanan di mana kapal dapat menurunkan muatannya. Fasilitas penyimpanan di mana barang-barang dapat disimpan sementara menunggu untuk dikirim ke pelanggan atau tujuan. Terminal ini menawarkan layanan jalan raya dan/atau kereta api. (Triatmodjo, 2019).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas darat dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan

keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (D.A Lasse, 2016)

c. Fungsi pelabuhan.

Tergantung pada istilah, pelabuhan dapat melakukan sejumlah tugas yang berbeda. Beberapa fungsi ini tercantum di bawah ini.

1. *Gateway* (Pintu Masuk)

Pelabuhan bertindak sebagai pintu gerbang bagi orang-orang untuk memasuki suatu negara, yang merupakan tujuan dari Gerbang. Kapal yang ditambatkan harus mengangkut barang dagangan atau muatan lain ke kota lain atau mungkin negara lain. Di sini, port berfungsi sebagai perantara di awal prosedur.

2. *Interface*

Hal ini mengacu pada peran pelabuhan sebagai interface, yang menyiratkan bahwa ia berfungsi sebagai jembatan antara darat dan air. Setiap kali komoditas dari kapal tersebar di darat, misalnya. Mobilisasi dihubungkan oleh pelabuhan.

3. *Link*

Mengacu pada peran pelabuhan sebagai penghubung dalam distribusi komoditas ke pelanggan. Kapal dari produsen mengangkut produk mereka ke pelabuhan, di mana mereka kemudian didistribusikan ke pelanggan. Pelabuhan ini berfungsi sebagai jalur distribusi untuk menjangkau

4. *Pelanggan Industry Entity*

Dengan kata lain, pelabuhan berfungsi sebagai sektor industri. Hal ini disebabkan oleh peningkatan lalu lintas di pelabuhan. Akibat, kawasan tersebut akan berkembang menjadi kawasan industri dengan infrastruktur yang memadai.

d. Pelayanan Jasa Pelabuhan.

Pelayanan tersebut bisa dibagi menjadi dua kelompok, yaitu: pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang.

1. Pelayanan Jasa Kapal.

Merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan, menurut Herry Gunawan (2016) dalam bukunya yang berjudul Pengantar Transportasi dan Logistik, Pelayanan jasa kapal meliputi pelayanan:

a. Jasa Labuh, Agar kapal dapat berlabuh dengan aman di pelabuhan dan menunggu pelayanan selanjutnya, seperti bongkar muat (midstream, bongkar/muat, atau mengerjakan tugas lainnya), diberikan pelayanan jangkar (docking, pemrosesan dokumen, dll).

b. Pelayanan Pandu kapal. Pandu menasihati nakhoda tentang keadaan saluran air setempat yang sangat penting untuk navigasi-pelayaran agar dilakukan dengan aman, metodis, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Fungsi utama kapal tunda adalah untuk menarik atau mendorong kapal lain melalui sungai atau kanal, di laut lepas, atau di pelabuhan.

- c. Jasa tunda tindakan mengikat dan melepaskan tali kapal saat mereka bergerak mendekati atau berangkat dari dermaga, jembatan, pelampung, di antara struktur lainnya.
- d. Layanan Mooring Layanan yang ditawarkan kepada kapal yang secara teknis aman di tambatan dan mampu melakukan bongkar muat secara efisien dan aman.

2. Pelayanan Barang.

Berikut ini adalah contoh pelayanan bongkar muat yang diberikan oleh kapal kepada pemilik barang atau sebaliknya. Berdasarkan KM 65 Tahun 1994 yang dikutip oleh Suyono (2017) dalam bukunya.

- a. Dermaga digunakan untuk bongkar muat selama pelayanan dermaga barang. (*wharfage*). Tarif uang dermaga didasarkan pada Ton/M3 barang (KM 65 Tahun 1994, Bab VIII, pasal 10).
- b. Servis Tumpukan Barang segera dinilai untuk komoditas yang sementara ditumpuk di dalam atau di luar lapangan. Ton/M3 produk dan hari operasi adalah dasar untuk tarif layanan tersimpan. Ada hari-hari yang tercantum dalam tarif ketika sewa perawatan dibebaskan.
- c. Jasa persewaan peralatan Setiap pelabuhan menetapkan tarif tersendiri untuk penyewaan alat bongkar muat dan barang-barang lainnya.

4. Dampak Covid-19 terhadap Angkutan Laut.

Corona Virus Disease 2019, juga dikenal sebagai COVID-19, adalah penyakit menular yang dibawa oleh SARS-CoV-2, sebuah coronavirus. Pasien dengan COVID-19 mungkin mengalami demam, batuk kering, dan masalah pernapasan.

Mobilitas operasi di Pelabuhan telah dipengaruhi secara signifikan oleh epidemi Covid-19. Pedoman kesehatan yang ditetapkan oleh WHO untuk mengurangi efek COVID 19 dengan memakai masker, membersihkan tangan, dan menjaga jarak. Menerapkan prosedur kesehatan dalam segala aktivitas menjadi keharusan saat menghadapi situasi baru pandemi Covid-19. Untuk menghentikan penyebaran Covid-19, penelitian ini bermaksud memberikan saran untuk pengelolaan pelayanan penumpang dan kargo di pelabuhan selama masa pandemi. Analisis deskriptif menggunakan survei online adalah teknik yang digunakan. Unsur-unsur yang diperhatikan antara lain pelayanan penumpang dan barang umum, pelayanan kapal penumpang dan terminal penumpang, pelayanan kapal barang, terminal konvensional, dan peti kemas.

Sejak adanya Pandemi *Covid-19* ini Pembatasan mobilitas di Singapura dan Malaysia membuat industri perkapalan di Batam, Kepulauan Riau, mati suri selama empat bulan terakhir. Pemerintah diminta serius mengatasi penyebaran Covid-19 agar aktivitas pelayaran yang menjadi tulang punggung perekonomian di kota itu dapat segera pulih..

Saat Pandemi, program kerja yang diusung Badan Usaha Pelabuhan BP Batam tetap berjalan. Ada beberapa kegiatan yang sedang berjalan di Badan Usaha Pelabuhan BP Batam seperti *Ship to Ship*, Pengembangan Pelabuhan

Curah Cair Kabil, dan Pembangunan Depo Container demi menekan biaya logistik.

5. Pendapatan Pelabuhan

Hanya 5% devisa negara yang berasal dari pendapatan jasa kepelabuhanan. Kurangnya manfaat yang diperoleh dari layanan pelabuhan mungkin disebabkan oleh kinerja pelabuhan yang tidak efisien dan tidak efektif. Hal ini di luar dugaan mengingat banyak konsumen jasa kepelabuhanan yang sebelumnya menyuarakan ketidakpuasannya terhadap jasa kepelabuhanan Indonesia yang mereka klaim di bawah standar dan tidak sebanding dengan harga yang mahal. Singapura yang dikenal sebagai pelabuhan murah karena kemampuan dan efisiensinya sehingga bisa menjadi pelabuhan transshipment, sangat berbeda dengan kenyataan ini.

Pendapatan pelabuhan berasal dari:

- a. Biaya pelayanan fasilitas pelabuhan
- b. Anggaran Negara
- c. Sumber tambahan

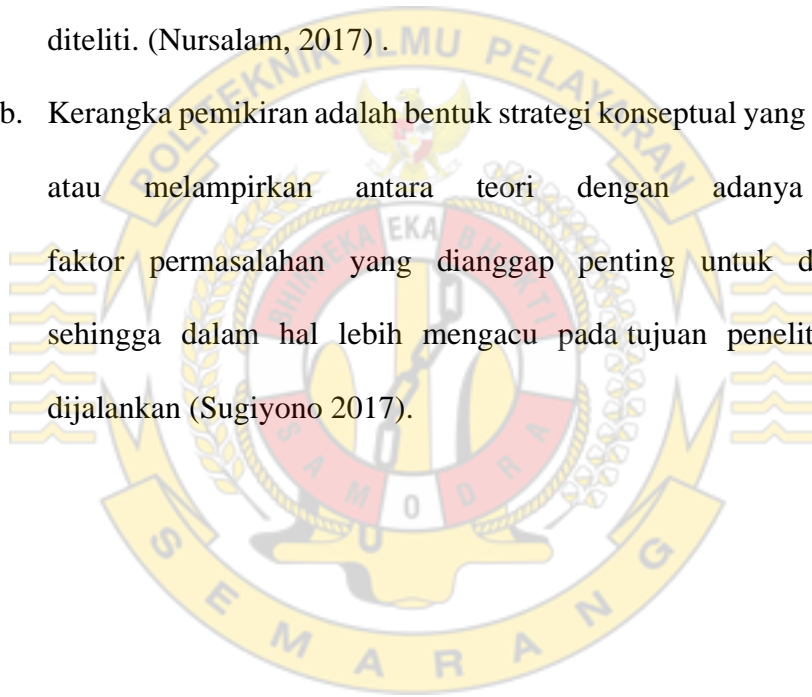
Layanan dan fasilitas yang disediakan oleh pelabuhan yang dapat ditagihkan atau dikumpulkan dari pengguna diatur oleh undang-undang yang berbeda.

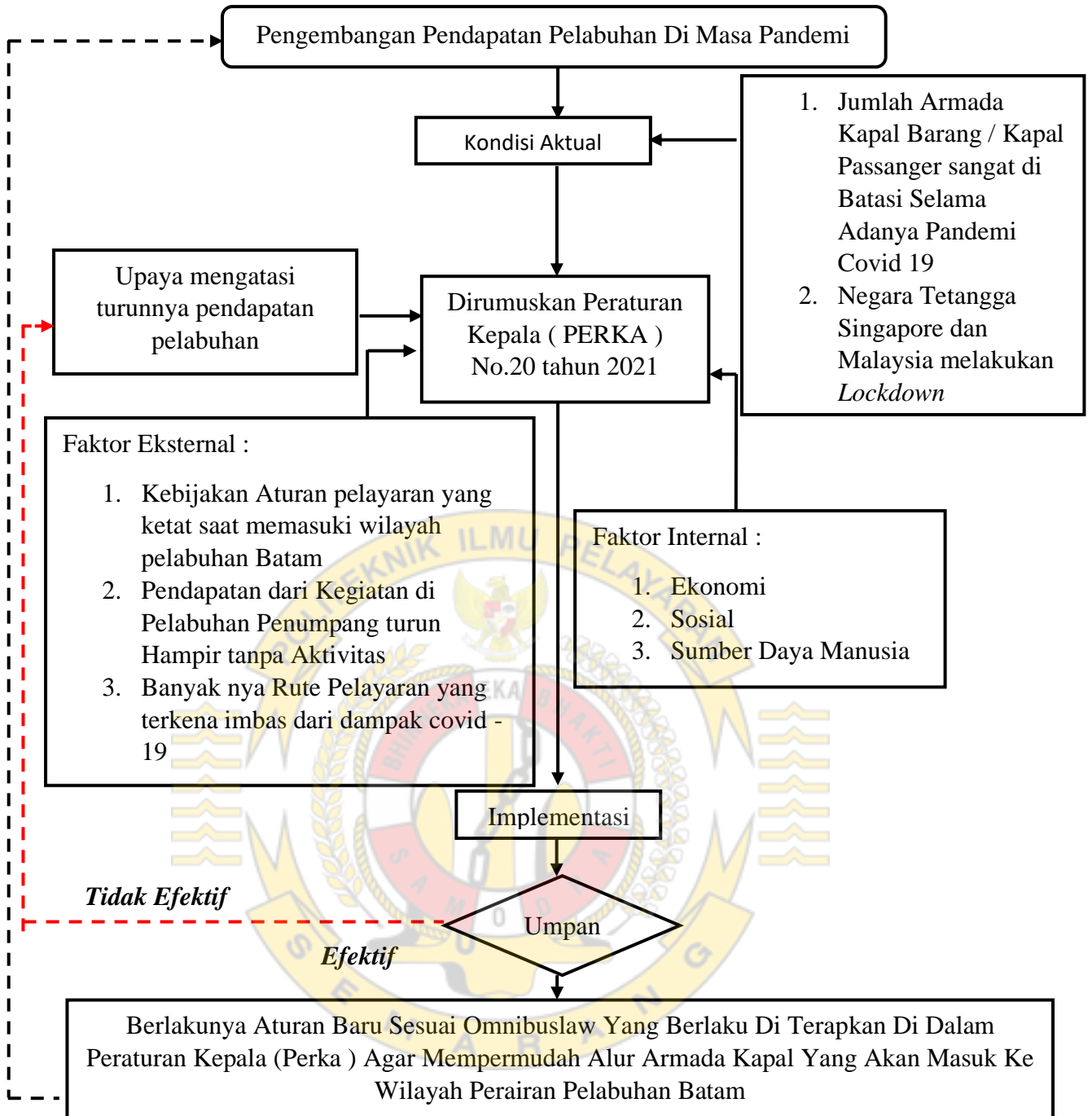
B. Kerangka Penelitian

Kerangka pemikiran memberikan pembenaran jangka pendek atas gejala-gejala yang berkembang menjadi objek masalah metode penelitian. Agar kerangka berpikir tersusun menurut kriteria utama berupa rantai penalaran yang logis. Kerangka berpikir, secara sederhana, merupakan

kumpulan hubungan antarvariabel yang ditarik dari berbagai gagasan yang telah diartikulasikan. Informasi tersebut kemudian ditelaah secara kritis dan metodis untuk menghasilkan formula sintetik yang berkaitan dengan faktor-faktor penelitian. Untuk membuat hipotesis penelitian, sintesis hubungan antara faktor-faktor ini digunakan. Menurut beberapa para Ahli yaitu :

- a. Kerangka ide penelitian mendistorsi realitas untuk mengungkapkannya dan membuat hipotesis yang menjelaskan korelasi antara variabel yang diteliti. (Nursalam, 2017) .
- b. Kerangka pemikiran adalah bentuk strategi konseptual yang mengaitkan atau melampirkan antara teori dengan adanya beberapa faktor permasalahan yang dianggap penting untuk diselesaikan, sehingga dalam hal lebih mengacu pada tujuan penelitian tersebut dijalankan (Sugiyono 2017).





Keterangan:

Langkah/tahapan —————

Feedback - - - - -

Re-check - - - - -

Gambar 2.2 Bagan Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti dari Lapangan yang berkaitan dengan Implementasi Peraturan Kepala (PERKA) no. 20 tahun 2021 untuk dampak *Covid-19* terhadap pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam, maka dapat disimpulkan sebagai masukan yang sangat bermanfaat bagi kegiatan operasional yang berada di wilayah pelabuhan Batam.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari beberapa uraian yang telah disampaikan peneliti tentang Implementasi Peraturan Kepala (PERKA) no. 20 tahun 2021 untuk dampak *Covid-19* terhadap pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam

1. Ada beberapa Faktor yang menyebabkan turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Faktor yang menyebabkan turunnya pendapatan badan usaha pelabuhan adalah:
 - a. Faktor internal pelabuhan (tingkat pelayanan pandu, teknologi, penanganan petikemas), penanganan terhadap penumpang kapal laut yang akan bepergian kurang maksimal karena sulit dengan aturannya *Lockdown* saat Covid -19
 - b. Faktor Kebijakan Badan Usaha Pelabuhan (kebijakan pajak dan tarif yang berlaku)

- c. Adanya Faktor Alam seperti cuaca yang tidak mendukung untuk melakukan kegiatan pelayaran,
- d. Dan juga adanya faktor dari pihak perusahaan pelayaran yang mengalami kendala dalam membayar jasa layanan kapal pemanduan maupun penundaan, dan lainnya

yang paling utama karena adanya dampak covid-19 yang menyebabkan penurunan ekonomi pelayaran, dengan aturan *Lockdown* yang diterapkan di berbagai Negara termasuk Singapore, Malaysia dan juga Negara Indonesia, sehingga kurang maksimalnya alur pelayaran di wilayah Batam karena sulit dengan aturan yang ketat saat dampak covid-19. Dan kurang lengkapnya fasilitas yang ada di pelabuhan, juga kurangnya sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat umum.

2. Dampak yang menyebabkan turunnya pendapatan Badan Usaha Pelabuhan saat pandemi, Penurunan jumlah penumpang pada 2020 yang datang dan berangkat di delapan pelabuhan, domestik maupun internasional di Batam, mencapai 70 persen. Terafik jumlah penumpang 11 juta orang pada tahun 2019. Sementara pada kurun Januari-Desember 2020, total penumpang yang datang dan berangkat dari Pelabuhan di Batam hanya 3 juta penumpang. Dan berlaku juga terhadap kapal kargo atau tangker yang akan melaksanakan bongkar muat ataupun ship to ship di tengah laut, aturan lockdown di berlakukan dalam jangka yang cukup lama dalam beberapa bulan pada saat itu. maka diperlukan strategi

yang sangat tepat untuk menjaga pertumbuhan, termasuk dengan memangkas biaya barang-barang non operasional.

3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi turunnya salah satunya menghilangkan tarif tambat dan memotong tarif sts sebanyak 50%, dan Badan usaha pelabuhan telah menerapkan sistem *Host To Host* sejak awal periode tahun 2016 sehingga Upaya yang di lakukan Badan Usaha Pelabuhan Batam untuk meningkatkan kembali pendapatan Pelabuhan pada saat pandemi dengan mengubah kembali PERKA (Peraturan Kepala) No. 20 Tahun 2021 tentang Pengelolaan Tarif Layanan Dan Tata Cara Pengadministrasian Keuangan Pada Badan Usaha Pelabuhan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam sesuai dengan Undang-Undang no. 17 tahun 2018 tentang Pelayaran.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari dalam penulisan ini masih memiliki kekurangan dikarenakan adanya keterbatasan yang dihadapi oleh peneliti. Berikut beberapa keterbatasan oleh peneliti :

1. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto atau gambar yang telah di peroleh peneliti beberapa hilang karena alat untuk mengambil gambar atau foto yaitu melalui *Handphone* yang digunakan peneliti dalam memperoleh data-data sebagian terformat karna tidak cukupnya ruang penyimpanan dalam *Handphone* peneliti dan kurang jelasnya pengambilan gambar atau foto yang diperoleh.

2. Beberapa data yang tidak dapat di berikan oleh kantor Badan Usaha Pelabuhan Batam sehingga ada sebagian data yang tidak dapat dilampirkan.

C. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan penelitian yang diambil yaitu tentang Implementasi Peraturan Kepala (Perka) No 20 Tahun 2021 Untuk Dampak Covid-19 Terhadap Pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam. Maka peneliti ingin memberikan beberapa saran sebagai bahan untuk pertimbangan dan masukan bagi Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam, yaitu sebagai berikut:

1. Staff atau pegawai kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam lebih tegas lagi terhadap pihak KSO dan juga Perusahaan pelayaran yang bekerjasama dengan kantor badan usaha pelabuhan BP Batam dan lebih meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa pelabuhan, meningkatkan pelayanan pandu, teknologi, penanganan petikemas, memberi kebijakan terhadap pajak dan tarif yang berlaku
2. Agar tidak terjadi penurunan jumlah penumpang sebaiknya Badan Usaha Pelabuhan Batam memberikan sedikit kelonggaran bagi penumpang yang akan berpergian menggunakan jalur laut atau kapal penyebrangan namun tetap sesuai dengan protokol kesehatan yang berlaku, dan memperbolehkan kapal-kapal yang akan melaksanakan bongkar muat ataupun STS dalam menggunakan jasa kepelabuhanan, sebaiknya perlu mengadakan sosialisasi pihak KSO agar dapat lebih berkoordinasi kepada pihak agen perusahaan pelayaran.

3. Perlunya pelatihan bagi mitra KSO untuk pemahaman tentang aturan pelabuhan yang saat ini berlaku yaitu PERKA (Peraturan Kepala) no. 20 tahun 2021 yang saat ini berlaku sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran No 17 tahun 2018



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengusahaan Batam. *Perka Nomor 20 Tahun 2021*. <https://batamport.bpbatam.go.id/2954>, diakses pada 15 Juli 2022 pukul 21.35.
- Bangkit Surya Praja, Purba Daru Kusuma, Casi Setianingsih, 2019. *Infrastruktur Transportasi Laut*, Jakarta.
- Dahlia Dewi Apriani, Fadjriri Wira Perdana, H.Irwan, Bambang Setiawan, dan Surnata, 2021. *Disharmoni Politik Hukum Pengelolaan Pelabuhan dalam Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran*. <https://neliti.com/3175>, diakses pada 20 Juli 2022 pukul 20.30.
- Departemen Perhubungan. *Peraturan 93 Tahun 2014*. <https://jdih.dephub.go.id/28552>, diakses pada 10 Juli 2022 pukul 19.20.
- Departemen Perhubungan. *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008*. <https://jdih.dephub.go.id/29554>, diakses pada 10 Juli 2022 pukul 19.07.
- Dian Senjani, Arjoni, 2022. *Informasi Kota Batam*. <https://jdih.batam.go.id/2955>, diakses pada 02 Juli 2022 pukul 19.47.
- Esternberg, 2018. *Metode Penelitian Kombinasi, Mix Methods*. Bandung: Alfabeta
- Feri Irawan, 2019. *Perhitungan jasa Pemanduan dan Penundaan*, Kota Batam.
- Gatot Haryono, 2020. *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*, Kab.Sukabumi.
- Gulo. 2018. *Metodologi Penelitian*. Jakarta : Grasindo
- Hadji Dini, Perkasa., 2021. *Pengertian Badan Usaha Pelabuhan*, Batam.
- Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. REMAJA ROSDAKARYA, 2021.
- Mudija Raharjo, 2019. *Pembahasan studi kasus sebagai bagian metodologi penelitian*, Purwokerto.
- Muzwardi, Ardy, 2016. *Analisis Pengelolaan Pelabuhan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam*. <https://researchgate.net/2940>, diakses pada 20 Juli 2022 pukul 18.50.
- Nelson, 2021. *Turunnya aktivitas pelabuhan*, Kota Batam.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:

CV.Insight Marine, 2017.

Triatmodjo,2019. *Pengertian pelabuhan menurut ahli*. Surabaya.

Winarno, Romanda Annas, 2020. “ *Analisis Fungsi Kestuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/ Indonesia Sea and Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran di Daerah Lingkungan Kepentingan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang-Undang No 17 Tentang Pelayaran)*”. Jurnal *Dinamika Bahari*. Volume 1 Nomor1.



LAMPIRAN

Lampiran 1. Lembar Wawancara

Responden 1 : (Koordinator Jasa Kepelabuhanan)

Tempat : Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam

1. Menurut Pendapat Capten, Bagaimana Penerapan PERKA Baru tersebut terhadap Pengguna jasa Kepelabuhanan seperti KSO ataupun Agen Pelayaran?

Jawaban :

Penerapan yang saat ini dilakukan sudah cukup bagus, akan tetapi kurang maksimal dikarenakan belum adanya sosialisasi secara langsung terhadap PERKA baru tersebut, edaran yang diberikan baru hanya sebatas lewat lembar surat resmi saja. Saya berharap Kantor BUP ini akan segera menyelenggarakan sosialisasi secara tatap muka langsung bersama pihak KSO dan juga Agen Pelayaran agar penerapan aturan tersebut dilakukan dengan maksimal.

2. Lalu Kendala Apa saja yang capten hadapi selama aturan itu berlaku saat di pelabuhan ?

Jawaban:

Untuk kendala yang saya hadapi cukup banyak, dikarenakan tadi belum adanya sosialisasi yang dilakukan secara langsung sehingga banyak agen dan pihak KSO yang tidak paham bagaimana cara penerapan aturan tersebut dengan baik dan benar, dan masih banyaknya pihak agen yang belum

melakukan prosedur tata cara dengan benar seperti telatnya membayar jasa pelayanan kapal sehingga mengalami penunggakan yang cukup besar dan itu merugikan Negara, karna pembayaran itu masuk kedalam kas Negara.

3. Bagaimana harapan capten sebagai Koordinator jasa kepelabuhanan pelabuhan batam dalam penerapan PERKA yang saat ini berlaku ?

Jawaban:

Ya harapan saya disini, semoga pihak pengguna jasa dapat memanfaatkan aturan dengan sebaik baiknya, agar tidak terjadi kendala saat dilapangan, ya seperti melunaskan jasa pelayanan kapal yang digunakan, karna itu penting bagi pendapatan badan usaha pelabuhan untuk meningkatkan kinerja pelabuhan yang ada di batam.

Responden II : (Asmen Jasa Kepelabuhanan)

Tempat : Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam

1. Izin pak, saya mau menanyakan Bagaimana Penerapan PERKA Baru tersebut terhadap Pengguna jasa layanan Kepelabuhanan?

Jawaban :

Untuk sejauh ini penerapan aturan yang baru belum maksimal karna kurangnya koordinasi antar KSO dengan agen pelayaran.

2. Untuk Kendalanya, Apa saja yang bapak hadapi selama aturan itu berlaku saat di pelabuhan?

Jawaban :

Untuk kendalanya ya pihak agen pelayaran yang masih sulit memahami aturan yang berlaku, dan sering telat membayar tagihan jasa pelayanan kapal yang dipakai seperti jasa pemanduan dan penundaan

3. Terus upaya apa saja yang di lakukan agar pihak agen pelayaran dapat membayar dengan tertib ?

Jawaban :

Upaya nya ya seperti kita menindak tegas dan segera di telponin agen agen pelayaran yang masih memiliki tunggakan agar segera membayar tagihan tersebut.

Responden III : (Staff/Pegawai Jasa Kepelabuhanan)

Tempat : Kantor Badan Usaha Pelabuhan BP Batam

1. Pak hari, bagaimana pendapat bapak tentang penerapan PERKA yang saat ini berlaku?

Jawaban :

Ya sebenarnya belum efektif karna mungkin adanya aturan prokes yang ketat juga sehingga kapal kapal yang mau masuk kewilayah perairan batam juga masih sangat sulit saat ini

2. Terus untuk Kendala yang bapak hadapi apa saja ?

Jawaban :

Tidak banyak hanya saja saya sebagai staff yang sering berpapasan langsung dengan agen, banyak diantara mereka yang kurangnya koordinasi sehingga masih banyak yang belum mengerti

3. Lalu apa saja upaya yang bapak lakukan terhadap agen-agen dan pihak kso agar mengerti tentang aturan selama dampak covid-19 ini ?

Jawaban :

Memberi tindak tegas dan menjelaskan tentang aturan sesuai dengan perka agar tidak terjadi kekeliruan

Lampiran 2 Lembar Pertama PERKA No. 20 tahun 2021

Tsel-PakaiMasker 4G 16.13 32%

1 dari 97



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

SALINAN
PERATURAN KEPALA BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

NOMOR 20 TAHUN 2021

TENTANG

PENGELOLAAN TARIF LAYANAN DAN TATA CARA PENGADMINISTRASIAN
KEUANGAN PADA BADAN USAHA PELABUHAN BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka meningkatkan pelayanan dan produktifitas serta guna meningkatkan daya saing dan investasi di bidang jasa kepelabuhanan pada Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam;
 - b. bahwa dalam rangka melaksanakan ketentuan Pasal 28 dan Pasal 29 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 148/PMK.05/2016 tentang Tarif Layanan Badan Layanan Umum Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 87/PMK.05/2018, dan memperhatikan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 165/PMK.02/2020 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Jasa Transportasi Laut yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan di Wilayah Tertentu di Perairan Yang Ditetapkan Sebagai Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam tentang Pengelolaan Tarif Layanan dan Tata Cara Pengadministrasian Keuangan pada Badan Usaha Pelabuhan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 251, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor

Lampiran 3 Lembar Kedua PERKA no. 20 tahun 2021



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

-2-

Republik Indonesia Nomor 4053) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 107, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4757) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6384);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Keuangan Pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 17, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5196);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6653);
5. Keputusan Presiden Nomor 8 Tahun 2016 tentang Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam;
6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 148/PMK.05/2016 tentang Tarif Layanan Badan Layanan Umum Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1473) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 87 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 148/PMK.05/2016 tentang Tarif Layanan Badan Layanan Umum Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1051);

Lampiran 4 Pembebasan Tarif Labuh dan Tambat Kapal



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

-13-

- (3) Kapal yang berkunjung ke pelabuhan dikenakan tarif labuh Kapal per kunjungan yang didasarkan pada GT kapal dengan berpedoman pada surat ukur kapal atau surat ukur kapal sementara.
- (4) Kapal yang berkunjung dan berada di pelabuhan untuk melakukan kegiatan lebih dari 10 (sepuluh) hari atau 1 (satu) etmal, dikenakan tambahan tarif labuh Kapal untuk setiap masa 10 (sepuluh) hari berikutnya sebesar tarif per kunjungannya.

Pasal 13

Kapal penumpang yang berkunjung dalam rangka kegiatan angkutan penumpang, dikenakan tarif labuh dengan sistem perhitungan dari Tarif Dasar sebagaimana tercantum dalam Lampiran 3 Peraturan ini.

Pasal 14

- (1) Pembebasan tarif labuh Kapal diberikan kepada kapal angkutan laut dalam negeri dan kapal angkutan laut luar negeri.
- (2) Pembebasan tarif labuh Kapal angkutan laut dalam negeri, berupa:
 - a. Kapal perang Republik Indonesia, Kapal Syahbandar, Kapal navigasi, Kapal patroli kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP), Kapal Bea dan Cukai, Kapal penelitian, Kapal Palang Merah, Kapal pemerintah daerah, Kapal Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) serta Kapal yang melaksanakan tugas *Search and Rescue* (SAR);
 - b. Kapal yang berlayar melintasi perairan pelabuhan;
 - c. Kapal yang sesuai ketentuan instansi yang berwenang tidak wajib register; dan
 - d. Kapal yang sedang melakukan perbaikan di atas *dock*.
- (3) Pembebasan tarif labuh Kapal angkutan laut luar negeri, berupa:
 - a. Kapal yang berlayar melintasi perairan pelabuhan; dan
 - b. Kapal yang sedang melakukan perbaikan di atas *dock*.

Pasal 15

Tarif labuh Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 sampai dengan Pasal 14 tercantum dalam Lampiran 1 dan Lampiran 3 Peraturan ini.

Lampiran 5 Aturan tentang STS Kapal di wilayah Batam



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

-28-

Paragraf 8

Paket Jasa Alih Muat Antar Kapal

Pasal 65

- (1) Paket Jasa Alih Muat Antar Kapal merupakan layanan untuk kegiatan *Ship to Ship Transfer (STS)* dan *Floating Storage Unit (FSU)* yang dilakukan di dalam perairan yang telah ditetapkan titik koordinatnya.
- (2) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah kapal yang melakukan kegiatan tetap dan tinggal tetap di dalam DLKr dan DLKp yang berfungsi sebagai tempat untuk menyimpan *crude oil*.
- (3) Paket Jasa Alih Muat Antar Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari Jasa Labuh Kapal, Jasa Pemanduan Kapal, dan Jasa Penundaan Kapal.
- (4) Kegiatan usaha bongkar/muat Barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar/muat Barang antarkapal di dalam perairan yang telah ditetapkan.
- (5) Kegiatan Alih Muat Antar Kapal dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat dengan menggunakan peralatan bongkar muat sesuai dengan jenis Barang yang dibongkar/dimuat.
- (6) Pengenaan Tarif Paket Jasa Alih Muat Antar Kapal didasarkan atas jasa yang diberikan pada masa pelaksanaan bongkar muat antarkapal di dalam perairan yang telah ditetapkan.
- (7) Pengenaan tarif paket sebagaimana dimaksud pada ayat (5) adalah sebagaimana tercantum dalam Lampiran 1 Peraturan ini.

Lampiran 6 Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2018 tentang BUP



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

20. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
21. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
24. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dioergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
25. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
26. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
27. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
28. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

29. Kolam . . .

Lampiran 7 Contoh Bukti Hold Dana



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM
JALAN YOS SUDARSO NOMOR 3, BATU AMPAR, PULAU BATAM
TELEPON (0778) 430994, 430996, 455471 FAKSIMILE (0778) 450720 ; SITUS www.bpbatam.go.id

BUKTI HOLD DANA PELAYANAN JASA KAPAL



Informasi Pelanggan :	Informasi Hold :	
<i>Customer Detail</i>	<i>tgl Hold</i>	12/01/2021 14:50
PELAYARAN ADIKARYA NUSANTARA, PT	<i>Jumlah Hold (IDR)</i>	1,000,000.00
KOMPLEK UNION INDUSTRIAL PARK BLOK D NO 23	<i>Jumlah Estimasi (IDR)</i>	1,000,000.00
pel.adikaryanusantara@gmail.com	<i>Nilai Kurs Saat Hold</i>	6.00
Informasi Permohonan	<i>Rekening Hold</i>	8700076000
<i>Service Detail</i>		
PUK NO : 210000635/LL	ID JASA :	2021012250
No Registrasi PUK : 2021010635		
Kategori Jasa : Jasa Pandu	PKK.DN.IDBTM.2101.000067	

Nama Kapal	: LL 2711	Bendera	: Indonesia
Vessel's Name		Flag	
Isi Kotor	: 2,184	Pelabuhan Asal	: Sintete
Gross Tonne		Last Port	
Panjang Kapal	: 82	Pelabuhan Tujuan	: MANGGAR
LOA		Destination	

Keterangan : ---

NO	PORT ID	JENIS JASA	TANGGAL MULAI	TANGGAL SELESAI	URAIAN PERHITUNGAN	JUMLAH
		SERVICE TYPE	ON START DATE	ON FINISH DATE	CALCULATION	TOTAL PRICE
1	SKSKLLS	Gerakan Pandu Kapal Masuk	12/01/2021 08:00	12/01/2021 09:00	[(1 x IDR104000 x 1)+(1 x 145 x IDR29 x 1)] x1	108,205.00
2	SKSKLLS	Gerakan Pandu Kapal Masuk	12/01/2021 08:00	12/01/2021 09:00	(1 x 2184 x IDR29 x 1)] x1	63,336.00
					Jumlah / Total :	IDR 171,541.00


TERBILANG : Seratus Tujuh Puluh Satu Ribu Lima Ratus Empat Puluh Satu Rupiah

PERKA nomor 15 tahun 2012, nomor 16 tahun 2012, dan nomor 17 tahun 2012 :
(1) Pembayaran nota pelayanan kepelabuhanan harus dilakukan selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kerja sejak tanggal nota terbit pada bank mitra yang ditunjuk;
(2) Apabila pengguna layanan lalai melakukan pelunasan nota pelayanan kepelabuhanan, maka pelayanan kepelabuhanan dan pelayaran lainnya akan ditangguhkan termasuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
(3) Pengajuan keberatan atas nota pelayanan kepelabuhanan dapat diterima paling lama 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak penerbitan nota, dengan menyampaikan surat keberatan yang menjelaskan keberatannya, dan melampirkan copy nota dan data pendukung lainnya;

*) Dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan, Tanggal Cetak :2021-1-12 14:49:12 arip.rahmad

1/1

Lampiran 8 Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2021


 PRESIDEN
 REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang selanjutnya disingkat KPBPB adalah suatu kawasan yang berada dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terpisah dari daerah pabean sehingga bebas dari pengenaan bea masuk, pajak pertambahan nilai, pajak penjualan atas barang mewah, dan cukai.
2. Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang selanjutnya disebut Dewan Kawasan adalah dewan yang dibentuk untuk menetapkan kebijakan umum, membina, mengawasi, dan mengoordinasikan kegiatan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.
3. Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang selanjutnya disebut Badan Pengusahaan adalah badan yang dibentuk untuk melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB.
4. Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum yang selanjutnya disebut PPK-BLU adalah pola pengelolaan keuangan yang memberikan fleksibilitas berupa keleluasaan untuk menerapkan praktik bisnis yang sehat untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, sebagai pengecualian dari pengelolaan keuangan negara pada umumnya.
5. Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

6. Pemerintah Daerah . . .

jdih.bumn.go.id

**Lampiran 9 contoh SPK(Surat Perintah Kerja bagi jasa pelayanan
Pemanduan dan Penundaan)**



**BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN
PELABUHAN BEBAS BATAM**

JALAN YOS SUDARSO NOMOR 1, BATU AMPAR, PULAU BATAM
TELEPON (0778) 430994, 430996 FAKSIMILE (0778) 430720

SURAT PERINTAH KERJA

NOMOR : IDBTM-SPKPANDU.2021012250

ID NOTA JASA : 2021012250



I. DASAR:

1. UNDANG-UNDANG NO 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN
2. PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO KM.65 TAHUN 2010 JO PM.47 TAHUN 2011 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA KANTOR PELABUHAN BATAM
3. PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 64 TAHUN 2015 PERUBAHAN ATAS PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 61 TAHUN 2009 TENTANG KEPELABUHANAN
4. PERATURAN PEMERINTAH NO 5 TAHUN 2010 TENTANG MENAVIGASIAN
5. PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO PM.57 TAHUN 2015 TENTANG PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL
6. PERATURAN KEPALA BP BATAM NOMOR. 17 TAHUN 2016 TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN DAN TARIF PELAYANAN JASA KEPELABUHANAN DI LINGKUNGAN PELABUHAN BATAM
7. SURAT PERMOHONAN IA DARI PERUSAHAAN AGEN PELAYARAN NOMOR

II. DIPERINTAHKAN KEPADA
NAMA PANDU/PERUSAHAAN

PELABUHAN INDONESIA I (/ PELABUHAN INDONESIA I (PERS

UNTUK KEGIATAN
PEMANDUAN

TERHADAP

NAMA PERUSAHAAN PELAYARAN :

PELAYARAN ADIKARYA NUSANTARA, PT

1. NAMA KAPAL :

LL PRIMA

2. BENDERA KAPAL :

Indonesia

3. NEGARA ASAL :

Indonesia

4. PELABUHAN ASAL :

Sintete

5. NEGARA TUJUAN :

Indonesia

6. PELABUHAN TUJUAN :

MANGGAR

7. ISI KOTOR / PANJANG KAPAL :

145 / 23.5

8. TANGGAL :

12/01/2021

9. LOKASI :

LAUT - IDBTMIDSKP LL04001

10. NOMOR PUK :

210000636/LL

11. KETERANGAN :

MASUK

PKK DN IDBTM 2101.000066

NAMA PERUSAHAAN PELAYARAN :

PELAYARAN ADIKARYA NUSANTARA, PT

1. NAMA KAPAL :

LL 2711

2. BENDERA KAPAL :

Indonesia

3. NEGARA ASAL :

Indonesia

4. PELABUHAN ASAL :

Sintete

5. NEGARA TUJUAN :

Indonesia

6. PELABUHAN TUJUAN :

MANGGAR

7. ISI KOTOR / PANJANG KAPAL :

2184 / 82.3

8. TANGGAL :

12/01/2021

9. LOKASI :

LAUT - IDBTMIDSKP LL04001

10. NOMOR PUK :

210000635/LL

11. KETERANGAN :

MASUK

PKK DN IDBTM 2101.000067

PELAKSANAAN KERJA

1. MULAI PERGERAKAN :

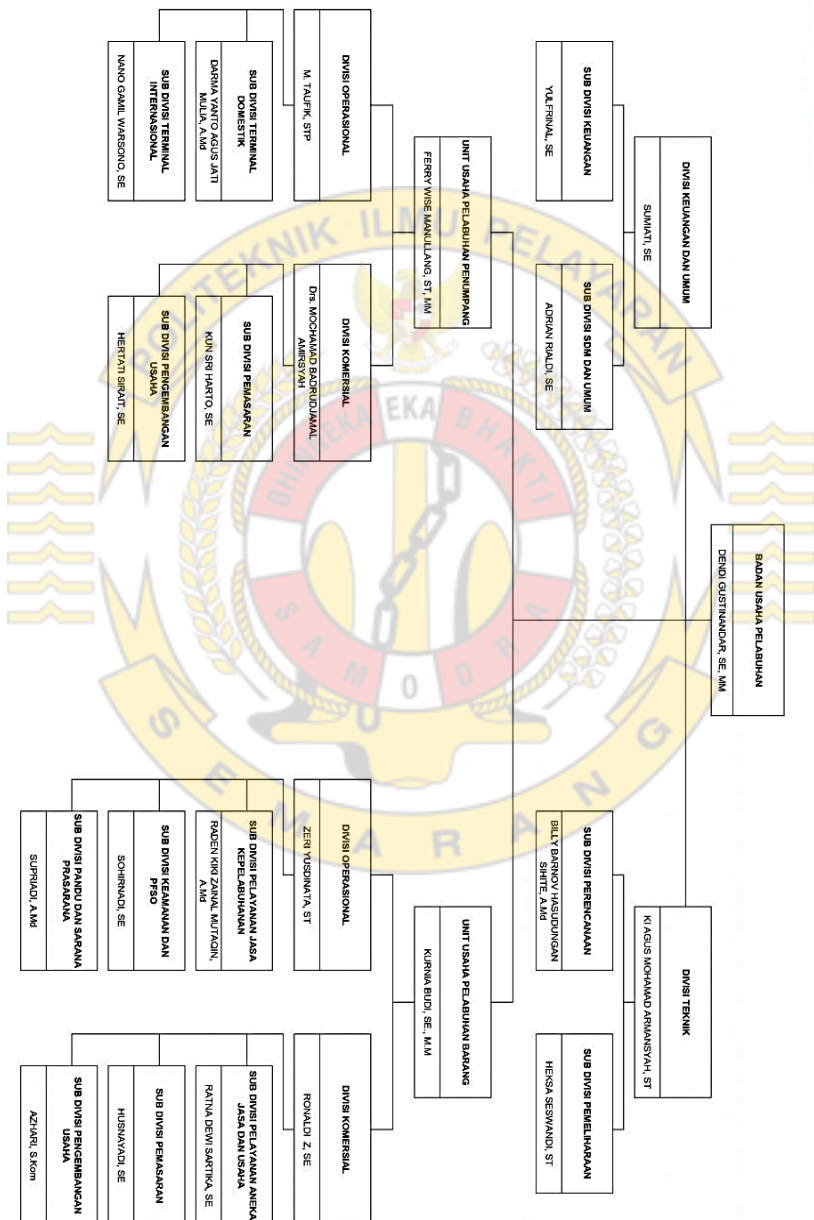
TANGGAL 12/01/2021 08:00

2. SELESAI KEGIATAN :

TANGGAL 12/01/2021 09:00

Lampiran 10. Struktur Organisasi Badan Usaha Pelabuhan Batam

**STRUKTUR ORGANISASI
BADAN USAHA PELABUHAN**




Lampiran 11. Kegiatan Patroli Laut



Lampiran 12. Kegiatan kerjasama antara Badan Usaha Pelabuhan Batam dengan Bea Cukai Batam



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| 1. Nama | : Nadia Febri Pangesti |  |
| 2. Tempat, Tanggal Lahir | : Batam, 14 Februari 2001 | |
| 3. NIT | : 551811336995 K | |
| 4. Agama | : Islam | |
| 5. Jenis Kelamin | : Wanita | |
| 6. Golongan darah | : O | |
| 7. Alamat | : Perum. MKGR blok pragmatis no 6
Kel. Kibing, Kec. Batu aji | |
| 8. Nama Orang Tua | : | |
| Ayah | : Sugeng widodo | |
| Ibu | : Gijat Soekesi | |
| 9. Alamat | : Perum. MKGR blok pragmatis no 6
Kel. Kibing, Kec. Batu aji | |
| 10. Riwayat Pendidikan | : | |
| SD | : SDII Luqman Al-Hakim (2007-2013) | |
| SMP | : SMPN 37 Batam (2013-2015) | |
| SMA | : MAN 1 Batam (2015-2018) | |
| Perguruan Tinggi | : PIP Semarang (2018-2022) | |
| 11. Praktek Darat | : Badan Usaha Pelabuhan BP Batu Ampar | |

