

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Seperti implementasi atas perwujudan atau penerapan atas wawasan nusantara dan pembangunan negara bergantung pada infrastruktur transportasi yang efektif. Berdasarkan hal tersebut, kemudian dibuatlah suatu dokumen atau penyusunan mengenai Pelayaran, bertujuan menyesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis di tingkat Nasional dan Internasional selaras dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Keterlibatan sektor swasta dalam aktivitas pelabuhan dan pelaksanaan otonomi daerah, hingga tanggung jawab penyelenggaraan negara guna mendukung kesejahteraan rakyat. Namun untuk kegiatan usaha di pelabuhan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) mendirikan terminal dan fasilitas pelabuhan sebagai bagian dari kegiatan pengusahaannya (Peraturan Menteri PM Nomor 59 Tahun 2021).

Dalam pelabuhan, terdapat dua fungsi utama, yakni kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang diorganisir secara menyeluruh dan terkoordinasi. Peran pemerintah di pelabuhan seperti yang dijelaskan dalam Peraturan Menteri PM Nomor 50 Tahun 2021 yang membahas pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut Bab II diantaranya meliputi: “Penyelenggaraan, pengendalian, dan pengawasan aktivitas kepelabuhanan, bersama dengan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, dan/atau urusan kepabeanan, keimigrasian, serta karantina diatur dan dikelola. Di sisi lain, entitas Badan Usaha Pelabuhan (BUP) bertanggung jawab sepenuhnya untuk mengelola aktivitas operasional di pelabuhan, khususnya dalam sektor terminal dan fasilitas lainnya, melalui sistem konsesi. Konsesi ini merupakan bentuk penyelenggara pelabuhan memberikan hak kepada badan usaha pelabuhan untuk melakukan kegiatan tertentu. menyelenggarakan dan memberikan layanan spesifik kepelabuhanan selama periode tertentu dengan imbalan yang telah ditetapkan”. Dalam hal ini pentingnya untuk dapat memahami tentang ketentuan perizinan hukum dan investasi merupakan hal yang sangat penting guna melakukan analisis kelayakan hukum (Romadhona, 2021).

Sebaik apapun rancangan tentang sebuah bisnis namun jika legalitas tidak diperoleh maka usaha tersebut tidak dapat beroperasi dalam jangka waktu yang lama (Fitriyani, 2017). Prosedur terkait legalitas khususnya dalam perjanjian konsesi dibagi menjadi dua metode, yaitu melalui proses lelang atau melalui penugasan atau penunjukan. Konsesi penugasan akan dapat dilakukan bila salah satu diantaranya terpenuhi aspek hukum/legalitas yakni lahan yang akan dikonsesikan merupakan milik Badan Usaha Pelabuhan dan tidak menggunakan dana APBN atau APBD yang nantinya Badan Usaha Pelabuhan Penerima konsesi bertindak sebagai operator yang mengelola terminal. Sebagaimana Pemerintah terutama Kementerian Perhubungan yang berwenang dalam perencanaan, perizinan, konsesi yang didalamnya mencakup tugas meriview, mengevaluasi dan memberikan masukan terhadap usulan konsesi yang diajukan oleh setiap Badan Usaha Pelabuhan. Melihat keberadaan PT X terkait DUKS berada di wilayah Pelabuhan Banten mengajukan konversi DUKS menjadi Terminal Umum pada perjanjian konsesi sebagaimana tercantum dalam tabel berikut:

Tabel 1. 1

Pemanfaatan Bidang Oleh BUP

No	Nama UPT/Satker	Nama BUP	Pemanfaatan Bidang
1	KSOP Banten	PT Bandar Bakau Jaya (BBJ)	Transportasi/Logistik
2	KSOP Banten	PT Krakatau Bandar Samudera	Trading, Logistics, and Manufacturing
3	KSOP Banten	PT Batu Alam Makmur	Logistik Curah Kering/Cair (DUKS menjadi terminal umum)
4	KSOP Banten	PT Sella Putri Wulandari	Pelabuhan, bongkar muat, trucking dan stone crusher

Sumber: Diolah Dari Berbagai Sumber 2022

Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pemerintah terus bekerja untuk meningkatkan infrastruktur yang diperlukan untuk transportasi laut, termasuk penyediaan jasa dan/atau jasa kepelabuhanan

(Kementerian Perhubungan, 2022). Untuk mengembangkan infrastruktur transportasi dan meningkatkan layanan pelabuhan, pemerintah juga mengajak dan melibatkan pihak swasta untuk mendorong dalam meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan kualitas dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih berkelanjutan dan inklusif, termasuk dalam kerangka perjanjian konsesi yang dilakukan oleh Perusahaan Jasa Kepelabuhanan dengan perusahaan di wilayah Pelabuhan Banten, antara Kantor KSOP Kelas I Banten dengan BUP PT X. Pada perjanjian konsesi yang dilakukan oleh PT terkait merupakan perjanjian konsesi melalui mekanisme penugasan/penunjukan. Berikut dapat dijelaskan terkait bongkar/muat data pada wilayah Banten sehingga menimbulkan data:

Tabel 1. 2

Muat/*Loading* Dan Bongkar/*Unloading* Pelayaran (Ton)

Pelabuhan	Tahun	Muat/ <i>Loading</i>		Bongkar/ <i>Unloading</i>	
		Pelayaran Dalam Negeri (Ton)	Pelayaran Luar Negeri (Ton)	Pelayaran Dalam Negeri (Ton)	Pelayaran Luar Negeri (Ton)
Banten	2019	15.147	3.619	43.693	29.770
	2020	15.810	3.165	56.482	21.163

Sumber: BPS Statistics Indonesia, 2020

Berdasarkan data dari total volume barang yang dimuat pada pelayaran dalam negeri pada tahun 2020 mengalami pertumbuhan sejumlah 3,86 persen dibanding tahun 2019. Peningkatan volume barang yang dimuat terjadi di Pelabuhan Banten 4,38 persen dari tahun 2019 hingga tahun 2020. Volume muat barang yang terdapat pada pelayaran luar negeri di tahun 2020 mengalami pertumbuhan sejumlah 1,86 persen, sedangkan penurunan volume barang dimuat terjadi di Pelabuhan Banten 12,54 persen. Dan volume bongkar barang mengalami penurunan sebesar 10,08 persen tahun 2020. Volume bongkar barang dalam negeri di tahun 2020 menurun sebesar 9,54 persen. Sementara itu, pelabuhan yang mengalami peningkatan volume bongkar barang pelayaran dalam negeri yaitu Pelabuhan Banten 29,27 persen. Tahun 2020 Pelabuhan Banten mengalami penurunan volume bongkar barang pelayaran luar negeri 28,91 persen. Berikut dapat dijelaskan terkait data kunjungan kapal pada wilayah Banten:

Tabel 1. 3

Data Kunjungan Kapal (Unit) Dan Data *Gros Tonase* (GT)

Pelabuhan/port	Data Kunjungan Kapal (Unit)		Data <i>Gros Tonase</i> (GT)	
	2019	2020	2019	2020
Banten	13.903	18.066	82.292	122.209

Sumber: BPS Statistics Indonesia, 2020

Dengan mengacu pada data kunjungan kapal di pelabuhan, dapat diidentifikasi sebagai salah satu parameter yang mencerminkan tingkat aktivitas pelabuhan. Data kunjungan kapal, yang disertai dengan data *gross tonnage* (GT), memiliki nilai signifikan sebagai indikator dalam mengevaluasi aktivitas pelabuhan. Data GT kapal yang bersandar di pelabuhan mencerminkan ukuran kapal tersebut, dan memberikan informasi tambahan terkait frekuensi kunjungan kapal (BPS, 2021). Berdasarkan data di atas, dapat diketahui mekanisme penugasan/penunjukkan sebagai dengan adanya kolaborasi ini, diharapkan dapat meningkatkan kualitas layanan jasa kepelabuhanan kepada para pemangku kepentingan (stakeholders) (Kementerian Perhubungan yang berwenang dalam perencanaan-perizinan-konsesi, hingga Badan Koordinasi Penanaman Modal yang berwenang dalam peluang investasi) kerja sama ini diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, khususnya di Wilayah Provinsi Banten, dan dapat lebih jelas memisahkan peran pengatur dan pelaksana di pelabuhan. Hal ini diharapkan akan menciptakan lingkungan persaingan yang sehat dan profesional di semua aspek. Mengingat bahwasanya sebuah usaha memerlukan pertimbangan untuk jangka panjang, upaya pengembangan suatu sektor tentunya tidak dapat dilakukan dengan mudah begitu saja. Begitu pula dengan pengembangan suatu Badan Usaha Pelabuhan yang harus melalui analisis kelayakan mendalam.

Penelitian ini memfokuskan pada kelayakan badan usaha pelabuhan meliputi aspek finansial berupa dana yang diperlukan untuk investasi maupun dana yang digunakan sebagai modal kerja beserta aspek legalitas maupun hukum dengan batasan berupa status lahan, perizinan usaha, izin pengoperasian dan asset yang dikonsesikan yang diperlukan sebagai syarat bagi sebuah badan usaha pelabuhan untuk mendapatkan konsesi penunjukkan sebagaimana tertera pada Peraturan Menteri PM Nomor 48 Tahun 2021.

Dalam upaya memberikan nilai tambah bagi perekonomian wilayah Banten pada bidang pertambangan yang mana berdasarkan data statistik Provinsi Banten, peran industri pertambangan dan penggalian dalam perekonomian Provinsi Banten masih relatif lemah. Pada tahun 2020, subsektor pertambangan memberikan kontribusi sebesar 0,61 persen, sedangkan subsektor penggalian memberikan kontribusi sebesar 0,07 persen terhadap PDRB Banten. Secara absolut, PDRB harga saat ini untuk subsektor pertambangan adalah Rp 3.852 miliar, sedangkan subsektor penggalian adalah Rp 422,37 miliar. Kondisi pandemi yang melanda dunia di awal tahun 2020 menggerus pertumbuhan ekonomi Banten.

Selama tahun 2019-2021 terjadi peningkatan total revenue terminal PT X Bojonegara, pada tahun 2019 sebanyak 9,518,887,711; Tahun 2020 terjadi peningkatan 10,503,305,483, Tahun 2021 mengalami kenaikan kembali 11,552,822,806; Melihat peluang tersebut mendorong PT X dengan terlibat dalam memberikan pelayanan terbaik untuk aktivitas pengaturan lalu lintas kapal dan proses bongkar muat barang, khususnya bahan baku berupa batu split hingga memiliki posisi yang strategis dengan letaknya yang di tengah berada dekat pusat kegiatan ekonomi produktif yang tersebar di wilayah Serang, Cilegon, Tangerang dan Merak, sehingga arus pelayanan barang dari maupun ke tempat tujuan relatif menjadi lebih cepat dan lebih menghemat biaya transportasi maka hal tersebut memerlukan peninjauan untuk mengajukan persyaratan guna mendapatkan konsesi penunjukkan.

Pengembangan badan usaha merupakan suatu proses investasi yang melibatkan beberapa sumber daya yang harus terdapat didalamnya, salah satunya adalah sumber daya keuangan (modal). Pada dasarnya investasi, salah satu yang diharapkan adalah adanya tambahan pendapatan serta keamanan dana yang ditanamkan atau diinvestasikan pada badan usaha tersebut. Sehingga terjamin tujuan dari investasi yaitu profit sesuai dengan skala usaha yang di bangun, maka dari itu terlebih dahulu dilakukan studi kelayakan usaha (*Feasibility Study*). Pemeriksaan studi kelayakan adalah metode untuk menentukan apakah suatu bisnis dapat dilaksanakan atau tidak, yang mencakup beberapa aspek, termasuk legalitas, ekonomi, pasar, manajemen atau operasional, serta keuangan (Sugiyanto, 2020).

Tabel 1. 4

Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Penelitian Terkait	Aspek Yang Digunakan	Metode Yang Digunakan
1	Yudhian, 2017	Studi Kelayakan Investasi Shore Power Connection di Terminal Teluk Lamong	Aspek keuangan	Analisa terkait Payback Periode investasi atau pengembalian investasi (PP), Net Present Value atau marjin laba bersih (NPV) dan Internal Rate of Return atau tingkat pengembalian internal (IRR)
2	Torlak et al, 2020	Port Community System Feasibility Anylisis – Case Study Split	Aspek keuangan (potensi biaya pengembangan proyek dan biaya pemeliharaan sistem)	Analisa Port Community System (PCS)
3	Lameira et al, 2022	Studi Kelayakan Ekonomi dan Teknis dari Transshipment Lepas Pantai Langsung Volume Besar Tanaman Asal di Pelabuhan Terorganisir Vila do Conde, Brasil	Aspek Ekonomi dan Teknis	Analisa dari Net Present Value (NPV), Tingkat Pengembalian Internal (IRR) dan Pengembalian Bersyarat atau Return on Investment (ROI)

Sumber: Diolah dari Berbagai Sumber Penelitian Terdahulu

Penelitian ini menggunakan analisis return on asset (ROA), analisis net profit margin (NPM), serta analisis total asset turnover (TATO). Analisis kelayakan legalitas/hukum yang ditinjau berdasarkan jenis badan hukum, NPWP, surat izin usaha, izin domisili, dan izin mendirikan bangunan. Maka dari itu diperlukan analisis kelayakan pada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X, yang mana sebelumnya baru akan mendapatkan konsesi, analisis kelayakan badan usaha harus dilakukan dikarenakan melihat kebutuhan akan adanya analisis kelayakan guna

mempermudah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai evaluator dari analisis kelayakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X selaku BUP yang mengajukan analisis terkait kelayakan BUP dalam mendapatkan perjanjian konsesi melalui mekanisme penugasan, serta sedang melalui beberapa prosedur konsesi, yang dilakukan sesuai dengan ketentuan hukum sebagaimana telah ditetapkan jika melebihi jangka waktu 30 hari maka pengajuan konsesi dianggap gugur oleh karena itu, sebelum memberikan penugasan, perlu dilakukan penelitian kelayakan untuk memastikan bahwa manfaat yang diperoleh oleh badan usaha lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan. Berdasarkan uraian di atas, dan pengamatan yang dilakukan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Kepelabuhanan, Sehingga, dalam penyusunan skripsi ini, penulis tertarik untuk menginvestigasi mengenai kelayakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten. Dengan mengusung judul:

"ANALISIS KELAYAKAN ASPEK FINANSIAL DAN ASPEK LEGALITAS BADAN USAHA PELABUHAN WILAYAH BANTEN (STUDI KASUS PT X)"

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Pertanyaan penelitian dalam studi ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran mengenai fungsi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di wilayah Pelabuhan Banten?
2. Bagaimana gambaran analisis kelayakan ditinjau berdasarkan aspek legalitas Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X?
3. Bagaimana gambaran analisis kelayakan ditinjau berdasarkan aspek keuangan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X?
4. Bagaimana gambaran terkait hasil analisis legalitas dan kelayakan Badan Usaha pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan penulis melakukan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk memahami fungsi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten.
2. Untuk menganalisis kelayakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten dengan mempertimbangkan aspek legalitas.
3. Untuk menganalisis kelayakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten dengan mempertimbangkan aspek finansial.
4. Untuk menilai tingkat kelayakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT X di Pelabuhan Wilayah Banten.

1.4 Kegunaan Penelitian

Berikut dijelaskan Kegunaan dari penelitian ini, antara lain:

1. Aspek Teoritis

Dari segi teori, penelitian ini berpotensi memberikan sumbangan pada pengetahuan dan memperluas pandangan dalam ilmu manajemen bisnis terkait analisis kelayakan pada aspek finansial dan legalitas badan usaha pelabuhan. Hasilnya dapat bermanfaat bagi kalangan akademisi di bidang logistik khususnya logistik kelautan.

2. Aspek Kegunaan Praktis

- a. Bagi Penulis

Hasil penelitian ini bermanfaat sebagai ilustrasi dari teori-teori yang telah dipelajari, terutama terkait *initiation*, *planning*, dan pengendalian terkait manajemen. Menambah wawasan penulis dalam analisis manajemen khususnya analisis kelayakan.

- b. Bagi Kementerian

Harapannya, hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan dalam membuat keputusan atau evaluasi guna memastikan perjanjian (konsesi) yang diberikan memberikan manfaat bagi pemerintah, lingkungan, maupun masyarakat sebagai pengguna jasa dari Badan Usaha Pelabuhan (BUP) tersebut dan sebagai bahan evaluasi dalam menentukan dan meninjau keputusan khususnya dalam proses konsesi melalui penugasan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang telah dijalankan.

- c. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan dalam melakukan peninjauan ulang proses studi kelayakan yang diberikan melalui penugasan terutama pada aspek finansial dan aspek legalitas sehingga kedepannya dapat efektif dan efisien pada kegiatan yang dijalankan serta pembaruan terhadap kelayakan bisnis yang dijalankan.

d. Bagi Investor

Harapannya, hasil penelitian ini dapat menjadi landasan pertimbangan untuk mengevaluasi perusahaan, terutama dengan memfokuskan pada aspek finansial dari badan usaha terkait. Dengan demikian, keputusan untuk mengalokasikan dana ke perusahaan diharapkan dapat diambil dengan tepat dan menghasilkan return sesuai dengan harapan.