



### III. Studi Kasus Pembangunan Pelabuhan Bojonegara

#### 1. Tinjauan Rencana yang Ada

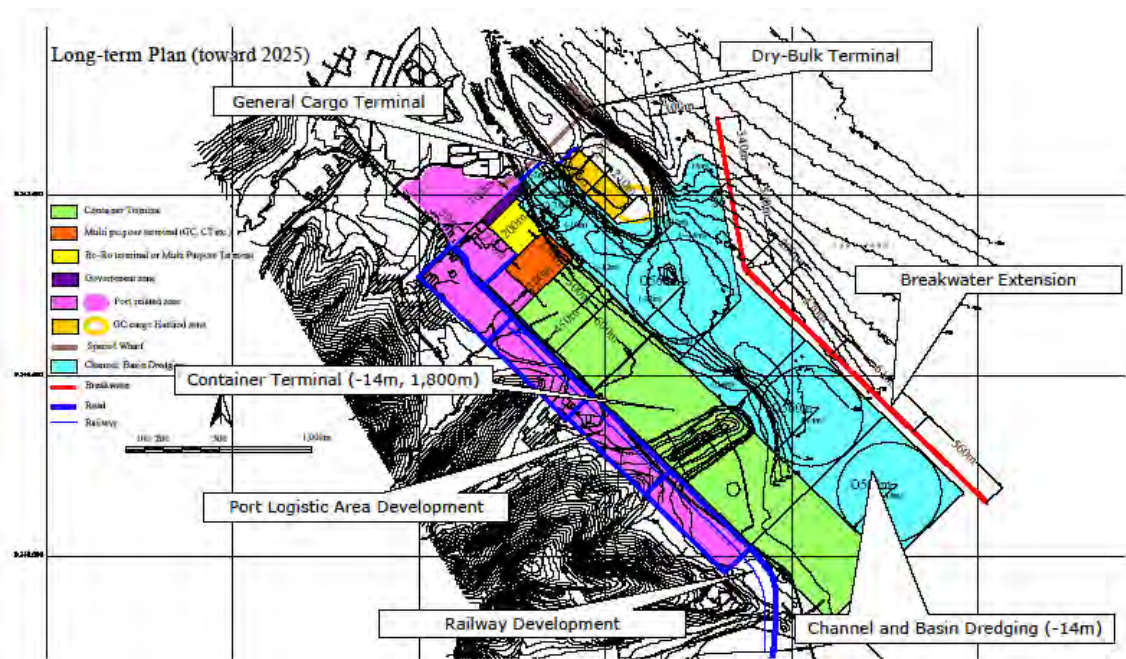
##### 1.1. kajian Pengembangan Pelabuhan Metropolitan Jakarta Raya, Republik Indonesia

114. Studi JICA 2003 mengusulkan untuk mengembangkan sebuah pelabuhan penanganan peti kemas baru di Bojonegara.

115. Fungsi dasar pelabuhan baru Bojonegara di-set sebagai berikut, berdasarkan pada sasaran pembangunan dan potensi mereka: pintu-gerbang yang saling melengkapi dari pelabuhan Tanjung Priok dan infrastruktur logistik dasar dan strategis untuk pembangunan daerah Propinsi Banten.

116. Dalam rangka untuk memenuhi fungsi dasar pelabuhan Bojonegara dinyatakan di atas, komponen proyek berikut disarankan untuk diimplementasikan menuju 2025:

- Pengembangan terminal peti kemas baru dengan fasilitas pelabuhan terkait
- Memberikan akses yang baik ke / dari pelabuhan
- Meningkatkan pelabuhan regional yang terkait dengan pengembangan industri
- Meminimalkan dampak pembangunan pelabuhan di lingkungan sekitarnya



Gambar 1.1-1 Rencana Jangka Panjang dari Pelabuhan Bojonegara menuju 2025



## 1.2. Rencana Induk dan Kondisi Saat ini pada Pelabuhan Bojonegara

### A. Pelabuhan

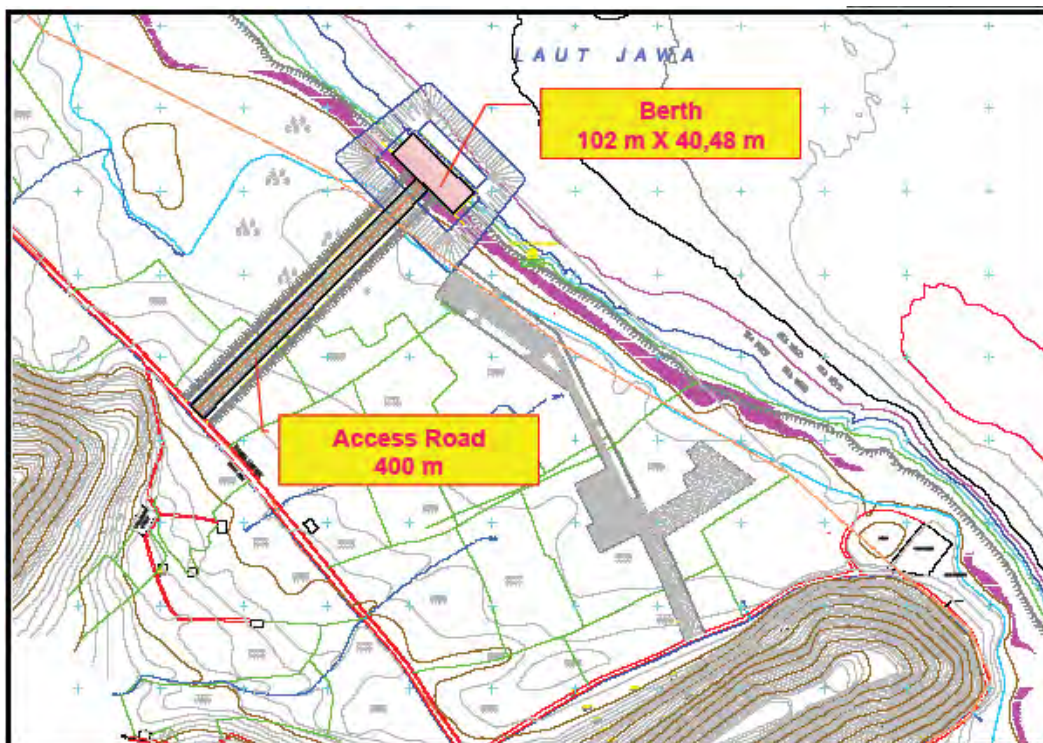
117. Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan tentang Rencana Induk Pelabuhan Bojonegara, Propinsi Banten pada tanggal 03 Oktober 2005, yang sejalan dengan hasil Studi Pengembangan Pelabuhan Metropolitan Jakarta Raya, Republik Indonesia sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1.1-1.

118. Akan tetapi rencana tersebut di atas, sedikit diubah oleh IPC2, sebagian karena proyek kilang minyak yang baru muncul di belakang daerah terminal yang diusulkan.

119. Berdasarkan rencana induk yang baru ini, IPC2 telah membangun dinding quay sepanjang 120m yang membentuk sebuah bagian terminal serbaguna pada situs yang awalnya diusulkan untuk terminal peti kemas seperti ditunjukkan pada Gambar 1.2 1.

120. Pengembangan terminal batubara di pelabuhan Bojonegara juga diusulkan oleh industri listrik dan gas.

121. Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (SEZ) telah diusulkan di Kabupaten Serang, dan kawasan pelabuhan Bojonegara zona adalah salah satu calon.



Gambar 1.2-1 Pembangunan Berth Tahap Pertama Bagian I

### B. Akses Transportasi

122. Jalan akses ke situs Bojonegara yang ada dari Cilegon Timur persimpangan jalan tol Jakarta-Merak panjangnya adalah 15,4 km dan 2-jalur diaspal dengan aspal beban ringan. Ada sebuah jembatan dengan anggota gulungan baja slab dan pondasi beton yang rusak parah. Tampaknya jembatan memerlukan rehabilitasi dan kerja penguatan.



**123.** Menurut Studi JICA 2003, kapasitas per lajur dari Jalan akses yang ada menuju pelabuhan Bojonegara diperkirakan mencapai 2.680 PCU / jam. Jalan akses yang sekarang memiliki kapasitas untuk menampung volume lalu lintas daerah sekarang. Namun, untuk menampung volume lalu lintas masa depan, kondisi jalan sekarang tidak akan mencukupi, dan jalur tambahan di kedua sisi jalan akan dibutuhkan.

**124.** Keputusan Menteri dikeluarkan pada bulan Agustus 2005 untuk mengembangkan jalan tol ke Bojonegara untuk mendukung pembangunan pelabuhan internasional.

**125.** DGH mengundang tender untuk pembangunan jalan akses dengan jalan tol dari investor swasta pada tahun 2005. Namun tidak ada investor yang mengajukan proposal tender karena waktu pembukaan pelabuhan tidak pasti, dan jaraknya dengan jalan tol ini pendek.

**126.** DGH mengusulkan untuk memasukkan kerja pembangunan jalan akses dengan sistem jalan tol sebagai bagian dari komponen proyek pelabuhan. Kerja pembangunan jalan dan pelabuhan akan dilaksanakan oleh masing-masing bagian dari kementerian terkait.

## **2. Rencana Pembangunan yang diusulkan untuk Studi Kasus**

### **2.1. Perkiraan Throughput**

**127.** Berdasarkan hasil ramalan permintaan, kapasitas penanganan peti kemas internasional di Pelabuhan Tg. Priok akan mencapai batas di sekitar tahun 2012. Oleh karena itu, bagian kelebihan arus harus diatasi dengan pelabuhan baru di Bojonegara.

**128.** Perkiraan angka pada Tabel 2.1-1 adalah didasarkan pada asumsi bahwa pelabuhan Bojonegara akan dibuka pada tahun 2012, tahun yang sama diasumsikan dalam studi pada tahun 2003.



Tabel 2.1-1 Revisi Perkiraan Throughput

	Total	Tg. Priok			Bojonegara
		Sub-total	Internationa	Domestic	International
1991	736,370	736,370	717,563	18,807	
1992	866,717	866,717	841,640	25,077	
1993	1,054,152	1,054,152	1,012,690	41,462	
1994	1,270,094	1,270,094	1,193,115	76,979	
1995	1,630,320	1,630,320	1,479,721	150,599	
1996	1,606,797	1,606,797	1,466,356	140,441	
1997	1,908,716	1,908,716	1,721,876	186,840	
1998	1,897,961	1,897,961	1,754,636	143,325	
1999	2,118,224	2,118,224	1,909,267	208,957	
2000	2,313,272	2,313,272	2,076,181	237,091	
2001	2,248,802	2,248,802	2,049,884	198,918	
2002	2,568,926	2,568,926	2,212,017	356,909	
2003	2,758,809	2,758,809	2,310,017	448,792	
2004	3,187,055	3,187,055	2,621,087	565,968	
2005	3,330,395	3,330,395	2,706,776	623,619	
2006	3,370,729	3,370,729	2,735,774	634,955	
2007	3,691,918	3,691,918	2,925,990	765,928	
2008	3,984,290	3,984,290	3,146,732	837,558	
2009	4,303,470	4,303,470	3,373,038	930,432	
2010	4,658,438	4,658,438	3,612,490	1,045,948	
2011	5,034,702	5,034,702	3,866,308	1,168,394	
2012	5,433,542	5,387,187	4,089,000	1,298,187	46,355
2013	5,785,852	5,501,838	4,089,000	1,412,838	284,014
2014	6,155,777	5,622,221	4,089,000	1,533,221	533,556
2015	6,544,198	5,748,624	4,089,000	1,659,624	795,574
2016	6,952,040	5,881,346	4,089,000	1,792,346	1,070,694
2017	7,380,274	6,020,705	4,089,000	1,931,705	1,359,569
2018	7,829,920	6,167,032	4,089,000	2,078,032	1,662,889
2019	8,302,048	6,320,675	4,089,000	2,231,675	1,981,374
2020	8,797,783	6,482,000	4,089,000	2,393,000	2,315,783

129. Menimbang rencana rehabilitasi Dermaga III di mana bagian ujung utara akan digunakan untuk peti kemas internasional dan keadaan bahwa pelabuhan Bojonegara akan sulit dibuka pada tahun 2012, Pelabuhan Tg. Priok harus mengelola penanganan sekitar 5,43 million TEU dengan fasilitas setelah perluasan KOJA dan rehabilitasi Dermaga III di bawah kondisi yang memungkinkan bahwa banyak kapal akan dipaksa untuk menunggu berlabuh.

## 2.2. Studi Kasus Fasilitas untuk Terminal Peti kemas Bojonegara

130. Dengan asumsi akan dibutuhkan empat hingga lima tahun untuk menyiapkan investasi dan membangun terminal peti kemas di pelabuhan Bojonegara, terminal peti kemas mungkin akan dibuka pada sekitar tahun 2015 dan diperkirakan permintaan akan terminal sekitar 0,8 untuk 0,9 juta TEU menurut perkiraan baru sebagaimana ditampilkan dalam Tabel 2.1-1.

131. Dalam rangka untuk mengatasi situasi ini, 2 tempat berlabuh dari terminal peti kemas dan terminal serbaguna sepanjang 204m yang akan digunakan untuk penanganan material konstruksi untuk kilang minyak dan pemecah gelombang sepanjang yang diperlukan, saluran dan basin untuk terminal tersebut serta jalan akses menuju pelabuhan adalah perlu dibangun pada sekitar tahun 2015.



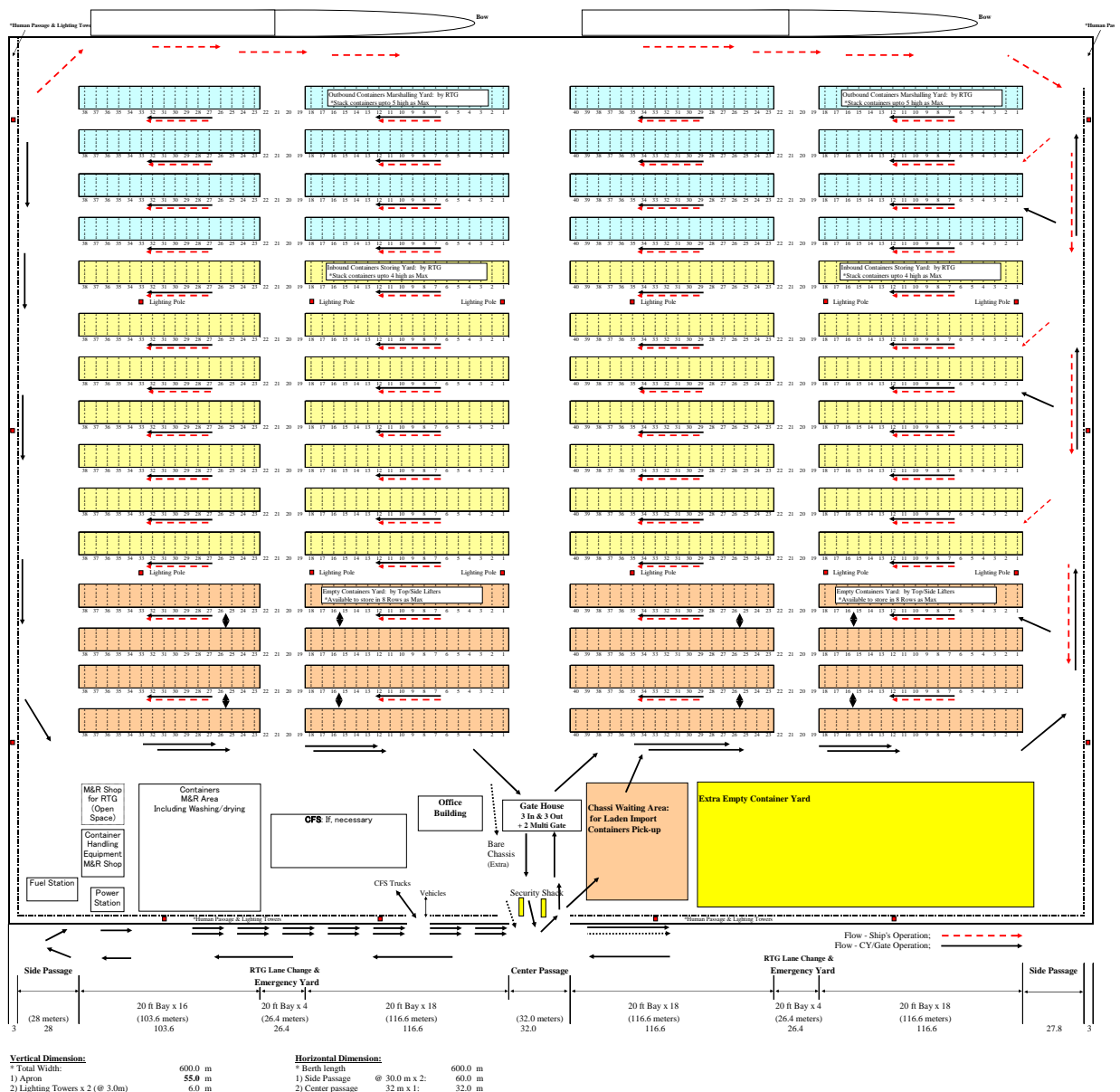


# Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia

132. Terminal Peti Kemas Pelabuhan Bojonegara direncanakan akan digunakan untuk terminal gerbang untuk Indonesia. Menimbang tren terbaru jenis kapal di daerah ini, kapal yang direncanakan dianggap sekitar 50.000 DWT dengan LOE, 270m dan draft penuh 12,7m (Kedalaman air yang dibutuhkan adalah 14m).

133. Terminal yang direncanakan dari 2 tempat berlabuh (masing-masing 300mx600m) akan dapat menanganai 0,7 ~ 0,9 million TEU sesuai dengan frekuensi panggilan terminal menurut berbagai jenis kapal dan tingkat campuran setiap jenis kotak kontainer.

134. Rencana Tata Letak diperlihatkan pada Gambar 2.2-1.



Gambar 2.2-1 Layout dari Terminal Peti kemas Bojonegara



### 2.3. Studi Kasus Fasilitas Jalan Akses

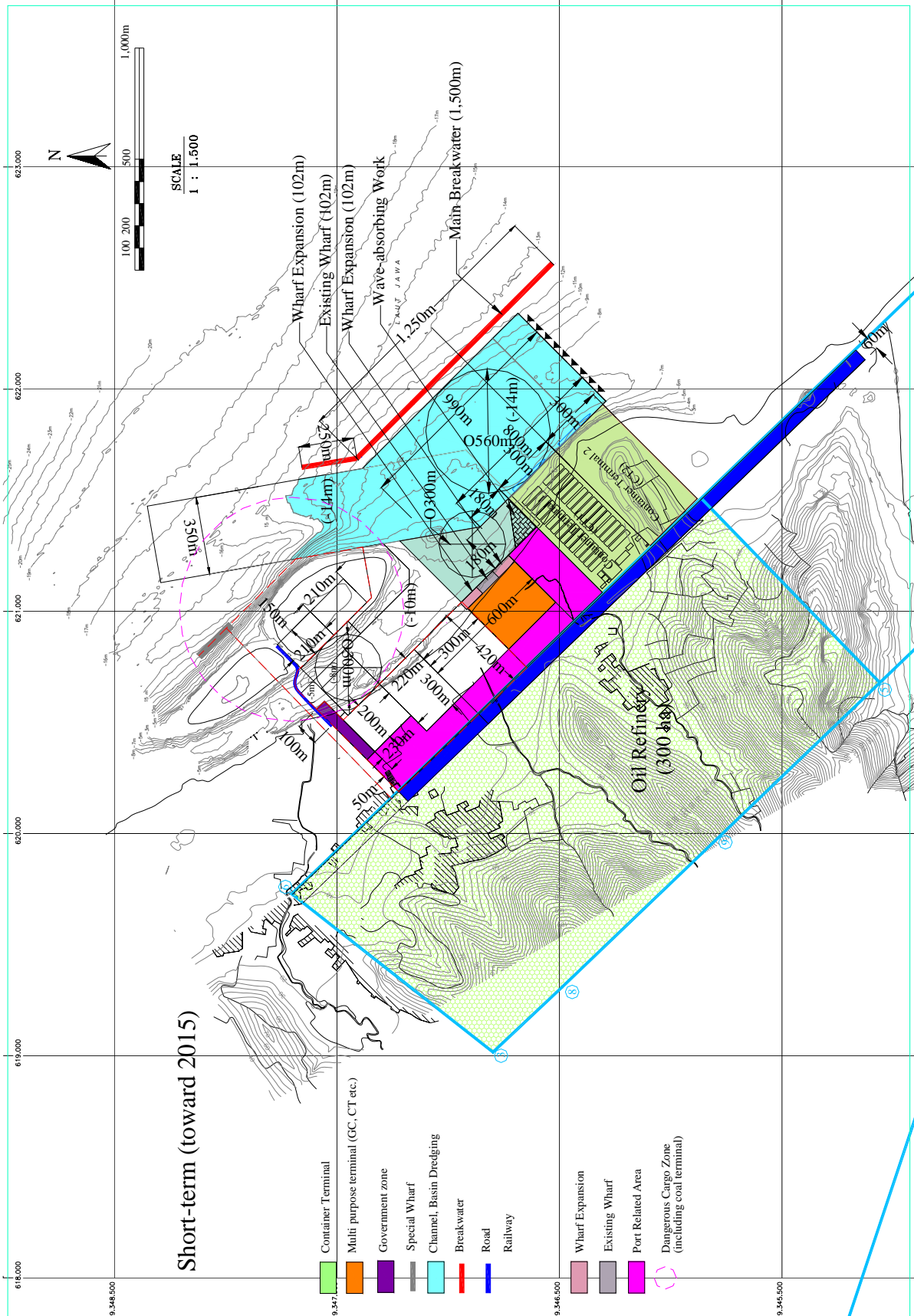
**135.** Adalah penting untuk menyebutkan bahwa pembangunan jalan akses ke situs Bojonegara akan dilaksanakan pada waktu yang sama dengan program pengembangan pelabuhan, karena pelayanan pelabuhan akan membutuhkan layanan transportasi darat yang tepat. Kedua infrastruktur harus dikembangkan dalam cara yang selaras.

**136.** Untuk rencana pengembangan sampai dengan 2015, lebar jalur jalan yang ada akan diperluas menjadi 3,5 m dengan 1,0m bahu di kedua sisinya dan dibagi dengan 2 - jalur jalan. Trotoar dan bahu yang ada akan diperkuat dengan lapisan aspal kasar trotoar dan dasar kasar fondasi di atas aspal trotoar yang ada.

**137.** 7 jembatan dari jalan akses yang ada yang rusak berat dan fatik akan digantikan dengan struktur baru agar dapat dilewati truk dengan beban berat dan landasan dan trotoar mereka akan diperkuat.

### 2.4. Studi Kasus Fasilitas Pemecah Gelombang, Saluran dan Basin

**138.** Kemudian Tim Kajian menerapkan data yang sama seperti dalam Studi JICA 2003, tetapi sesuai dengan perubahan tata letak pada terminal peti kemas yang disebabkan oleh terminal serbaguna yang sudah dibangun oleh IPC2, pemecah gelombang sepanjang 1.500m dan saluran dengan kedalaman-14m direncanakan seperti ditunjukkan pada Gambar 2.4-1.



Gambar 2.4-1 Rencana Pembangunan yang diusulkan



### **3. Perkiraan Biaya dari Studi Kasus Fasilitas**

**139.** Biaya proyek untuk pembangunan pelabuhan Bojonegara baru dan pembangunan jalan akses pelabuhan diperkirakan di 3.1-1 dan tabel 3.1-2.





**Tabel 3.1-1 Perkiraan Biaya Proyek dari Pembangunan Pelabuhan Bojonegara (2015;1/2)**

Description	Unit	Quantity	Local Portion (1,000 Rupiah)		Foreign Portion (1,000 Rupiah)		Remarks
			Unit Price	Amount	Unit Price	Amount	
<b>1. General</b>				<b>52,251,550</b>		<b>85,992,815</b>	Total 5 % of the Direct Construction Cost.
(1) Mobilization / Demobilization	I.s.	1		20,900,620		34,397,126	2.0 % of DC
(2) Temporary Work Yard	I.s.	1		15,675,465		25,797,844	1.5 % of DC
(3) Benchmark and Preparation Works	I.s.	1		10,450,310		17,198,563	1.0 % of DC
(4) Testing Laboratory	I.s.	1		4,180,124		6,879,425	0.4 % of DC
(5) Submittals	I.s.	1		1,045,031		1,719,856	0.1 % of DC
<b>2. Breakwater</b>	m	1,500	111,681	167,521,986	87,282	130,923,725	Design depth in average: -12 m; 615,500 m <sup>3</sup>
<b>3. Channel and Basin</b>				<b>38,571,394</b>		<b>209,467,694</b>	After deducting the contract volume (2.4 million m <sup>3</sup> ) of dredging executed by IPC2
Dredging							
Alluvium Component	m <sup>3</sup>	2,550,000	7.5	19,212,300	48.5	123,763,325	85 %, Grab Dredging; 5.1 USD/m <sup>3</sup>
Weathered Rock Component	m <sup>3</sup>	300,000	14.5	4,359,093	85.7	25,704,369	10 %, Grab Dredging; 9.2 USD/m <sup>3</sup>
Hard Rock Component	m <sup>3</sup>	150,000	100	15,000,000	400	60,000,000	5 %, Grab Dredging after Blasting
<b>4. Container Terminals (CT1 and CT2)</b>				<b>589,204,621</b>		<b>324,031,790</b>	
(1) Quay Wall Construction (-14 m)	m	600	171,588	102,953,009	141,196	84,717,844	Caisson; L: 20 m x W: 13.5 m x D: 15.5 m
(2) Onland Excavation	m <sup>3</sup>	2,500,000	59	148,320,152	32	79,440,776	Tanjung Awitran, and road 60 m
(3) Revetment (West and East ends)	m	300	41,806	12,541,841	41,745	12,523,587	Gravity Type (Concrete Block; Shoreline ~8 m)
(4) Reclamation (+3.5 m)	m <sup>3</sup>	575,000	242	139,149,214	48	27,674,038	
(5) Stacking Yard Pavement	m <sup>2</sup>	152,000	540	82,080,000	360	54,720,000	15 lanes x 23.5 m x (16 Bays + 17 Bays)
(6) Passage Pavement	m <sup>2</sup>	178,000	360	64,080,000	240	42,720,000	
(7) Utility Facilities	I.s.	1		40,080,406		22,235,547	10 % of above construction cost of terminal
<b>5. Container Handling Equipment and Computer System</b>				<b>113,300,000</b>		<b>993,300,000</b>	
(1) Quay Gantry Crane	unit	6	8,800,000	52,800,000	79,200,000	475,200,000	8.0 million USD/unit
(2) Rubber-tired Gantry Crane	unit	20	2,090,000	41,800,000	18,810,000	376,200,000	1.9 million USD/unit
(3) Side Lifter	unit	8	440,000	3,520,000	3,960,000	31,680,000	0.4 million USD/unit; empty container handling
(4) Tractor and Yard Chassis	set	33	220,000	7,260,000	1,980,000	65,340,000	0.2 million USD/unit
(5) Terminal Management Sysytem	I.s.	1	4,400,000	4,400,000	39,600,000	39,600,000	4 million USD/set
(6) PCs and Office Fittings	I.s.	1	3,520,000	3,520,000	5,280,000	5,280,000	0.8 million USD/set



**Tabel 3.1-2 Perkiraan Biaya Proyek dari Pembangunan Pelabuhan Bojonegara (2015;2/2)**

Description	Unit	Quantity	Local Portion (1,000 Rupiah)		Foreign Portion (1,000 Rupiah)		Remarks
			Unit Price	Amount	Unit Price	Amount	
<b>6. Terminal Buildings</b>							
(1) Office Building	m <sup>2</sup>	3,500		31,020,000		7,755,000	
(2) Maintenance and Repair Shop	m <sup>2</sup>	2,800	4,400	15,400,000	1,100	3,850,000	500 USD/m <sup>2</sup>
(3) Terminal Gate	m <sup>2</sup>	2,700	3,080	8,624,000	770	2,156,000	Equipment: 2,300 m <sup>2</sup> ; container: 500 m <sup>2</sup>
(4) Fuel Station	m <sup>2</sup>	420	1,760	4,752,000	440	1,188,000	200 USD/m <sup>2</sup>
(5) Miscellaneous	m <sup>2</sup>	440	3,960	1,663,200	990	415,800	450 USD/m <sup>2</sup>
			1,320	580,800	330	145,200	Garage for motor biles, workers' huts, etc.
<b>7. Logistics Area</b>							
(1) Revetment (-10 m)	m	180	69,677	12,541,841	69,575	12,523,587	Gravity Type (Concrete Block)
(2) Reclamation (+3.5 m)	m <sup>3</sup>	151,200	242	36,590,193	48	7,277,069	Average elevation = +1.5 m
(3) Wave-absorbing Work	m <sup>3</sup>	40,000	119	4,761,958	195	7,809,965	Rubble-stone Work;
(4) Yard Pavement	m <sup>2</sup>	75,600	360	27,216,000	240	18,144,000	A: 180 m x 420 m
(5) Container Freight Station	m <sup>2</sup>	6,400	2,300	14,720,000	575	3,680,000	250 USD/m <sup>2</sup>
(6) Utility Facilities	I.s.	1		9,582,999		4,943,462	10 % of above construction cost
<b>Direct Construction Cost (DC) of Port</b>	I.s.	1		<b>1,045,030,993</b>		<b>1,719,856,292</b>	<b>Total (2 ~ 7)</b>
<b>8. Port Access Road</b>							
(1) General	I.s.	1		64,165,500		132,217,313	14.5 km from Cilegon to Bojonegara
(2) National Road At-grade	m	14,500	2,700	39,150,000	6,300	6,296,063	Mobilization, temporary works, site clearance RoW = 38 m, 2 Lanes
(3) Bridges	m <sup>2</sup>	705	10,000	7,050,000	15,000	10,575,000	5 River bridges; JICA Study (2003)
(4) Underpass and Box-culvert	Nos	20	600,000	12,000,000	900,000	18,000,000	
(5) Utility Facilities	I.s.	1		2,910,000		5,996,250	5 % of above Construction Cost
<b>Land Acquisition and Compensation</b>	m <sup>2</sup>	350,000	250	<b>87,500,000</b>			14.5 km from Cilegon to Bojonegara
<b>Total Project Cost (TC)</b>				<b>1,248,948,042</b>		<b>1,938,066,419</b>	<b>Total (1 ~ 8)</b>
<b>9. Project Related Expenses (PE)</b>							
(1) Administration Cost	I.s.	1		49,957,922		77,522,657	
(2) Engineering Fee	I.s.	1		12,489,480		19,380,664	1 % of TC
				37,468,441		58,141,993	3 % of TC
<b>10. Grand Total Cost (TC +PE)</b>				<b>1,298,905,964</b>		<b>2,015,589,076</b>	<b>3,314,495,040</b>
VAT (10 %)				129,890,596		201,558,908	<b>331,449,504</b>



#### 4. Rencana Investasi dan Pelaksanaan

##### A. Jadwal Pelaksanaan Awal

**140.** Jadwal pelaksanaan awal dari pembangunan pelabuhan Bojonegara dan jadwal pencairan dana disajikan dalam Tabel 4.1-1 dan Tabel 4.1-2. Diasumsikan bahwa sekitar tiga tahun yang akan diperlukan untuk proses pembiayaan, pemilihan konsultan teknik dan kontraktor dan sebagainya, dan tiga tahun lagi akan dibutuhkan untuk pembangunan fasilitas pelabuhan. Pengembangan super-struktur dari terminal peti kemas oleh sektor swasta tersebut akan dimulai pada awal tahun ke-6.

##### B. Kemitraan Pemerintah Swasta

**141.** Skema investasi dari pembangunan pelabuhan baru Bojonegara dengan skema Kemitraan Pemerintah Swasta (PPP) sebagai kasus dasar dipahami sebagai berikut: pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan akan ditanggung oleh pihak sektor publik, sementara super-struktur pelabuhan dan operasional pelabuhan akan ditanggung oleh pihak swasta.

**142.** Skema PPP lain yang memungkinkan untuk proyek tersebut adalah; (a) pemecah gelombang, saluran dan basin untuk umumnya digunakan oleh kapal-kapal yang menggunakan semua terminal di pelabuhan disediakan oleh sektor publik dan fasilitas dan peralatan terminal disediakan oleh sektor swasta dengan sistem BOT, dan (b) semua fasilitas termasuk pemecah gelombang, saluran dan basin dan terminal disediakan oleh sektor swasta di bawah yang disebut dengan konsesi induk.



**Tabel 4.1-1 Jadwal Pembangunan Pelabuhan Bonjonegara Port dan Pencairan  
(menuju tahun 2015; 1/2)**

Description	Unit	Quantity	Public Investment (1,000 Rupiah)	Private Investment (1,000 Rupiah)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>0. Administrative Procedures</b>												
<b>(1) Public Sector</b>												
Feasibility Study												
Loan Agreement												
Procurement of Consultants												
Survey and Detailed Design for Port Construction												
Selection of Contractor (Port Construction)												
Construction of Port and Procurement												
Selection of Terminal Operator												
<b>(2) Private Sector</b>												
Detailed Design of Terminal Facilities												
Selection of Contractor (Terminal)												
Development of Container Terminal												
Procurement of Cargo Equipment												
<b>1. General (Indirect Cost)</b>								28,282,684	14,141,342	14,141,342	37,710,246	
										21,984,375	21,984,375	
<b>2. Breakwater</b>									119,378,285	89,533,713	89,533,713	
<b>3. Channel and Basin</b>												
Dredging	m <sup>3</sup>	3,000,000	248,039,088						62,009,772	86,813,681	99,215,635	
<b>4. Container Terminals (CT1 and CT2)</b>												
(1) Quay Wall Construction (-14 m)	m	600	187,670,852						37,534,170	75,068,341	75,068,341	
(2) Onland Excavation	m <sup>3</sup>	2,500,000	227,760,928						91,104,371	68,328,278	68,328,278	
(3) Revetment (West and East ends)	m	300	25,065,427						8,271,591	8,522,245	8,271,591	
(4) Reclamation (+3.5 m)	m <sup>3</sup>	575,000	166,823,251						41,705,813	83,411,626	41,705,813	
(5) Stacking Yard Pavement	m <sup>2</sup>	152,000		136,800,000						68,400,000	68,400,000	
(6) Passage Pavement	m <sup>2</sup>	178,000		106,800,000						53,400,000	53,400,000	
(7) Utility Facilities	l.s.	1	62,315,933							31,157,977	31,157,977	



Tabel 4.1-2 Jadwal Pembangunan Pelabuhan Bonjonegara Port dan Pencairan  
(menuju tahun 2015; 2/2)

Description	Unit	Quantity	Public Investment (1,000 Rupiah)	Private Investment (1,000 Rupiah)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>5. Container Handling Equipment / Computer System</b>												
(1) Quay Gantry Crane	unit	6	528,000,000						105,600,000	211,200,000	211,200,000	
(2) Rubber-tired Gantry Crane	unit	20		418,000,000						229,900,000	188,100,000	
(3) Side Lifter	unit	8		35,200,000						22,000,000	13,200,000	
(4) Tractor and Yard Chassis	set	33		72,600,000						44,000,000	28,600,000	
(5) Terminal Management System	l.s.	1		44,000,000						44,000,000		
(6) PCs and Office Fittings	l.s.	1		8,800,000						8,800,000		
<b>6. Terminal Buildings</b>				38,775,000						38,775,000		
<b>7. Logistics Area</b>												
(1) Revetment (-10 m)	m	180	25,065,427							10,026,171	15,039,256	
(2) Reclamation (+3.5 m)	m <sup>3</sup>	151,200	43,867,262								43,867,262	
(3) Wave-absorbing Work	m <sup>3</sup>	40,000	12,571,923								12,571,923	
(4) Yard Pavement	m <sup>2</sup>	75,600	45,360,000								45,360,000	
(5) Container Freight Station	m <sup>2</sup>	6,400		18,400,000							18,400,000	
(6) Utility Facilities	l.s.	1	14,526,461								14,526,461	
<b>Direct Construction Cost (DC) of Port</b>	l.s.	1	1,885,512,285	879,375,000					117,829,688	78,553,125		
<b>10. Port Access Road</b>			196,382,813									
<b>Land Acquisition and Compensation</b>	m <sup>2</sup>	350,000	87,500,000				87,500,000					
<b>11. Project Related Expenses (PE)</b>												
(1) Administration Cost	l.s.	1	31,870,145				7,967,536	4,780,522	6,374,029	6,374,029	6,374,029	
(2) Engineering Fee	l.s.	1	95,610,434				23,902,608	14,341,565	19,122,087	19,122,087	19,122,087	
<b>12. Grand Total Cost (TC +PE)</b>			2,391,151,290	923,343,750								
VAT (10 %)			239,115,129	92,334,375								





5. Skema PPP yang Mungkin dan Analisa Keuangan

5.1. Premis Proyek

A. Biaya Investasi Awal

143. Biaya investasi awal diperkirakan sebagai mana dimuat dalam Tabel 5.1-1.

Tabel 5.1-1 Biaya Investasi Awal (Pemerintah + Swasta)

Item	Approx. Q'ty	Total Cost '000 US\$
<b>Construction Cost for Bojonegara Port</b>		
1. General Cost	1 l.s.	12,568
2. Breakwater	1,500 m	27,131
3. Channel and Basin	3,000,000 m3	22,549
4. Container Terminal		83,021
5. Container Handling Equipment and Computer System		100,600
6. Terminal Building	1 l.s.	3,525
7. Port Related Area		14,526
8. Port Access Road	15 km	-
9. Land Aquisition / Compensation	25 ha	-
11. Price Escalation		5,278
<b>Total Construction Cost</b>		<b>269,199</b>
13. Tender & Selecting Operator Assistance and Supervision		7,918
<b>Total Construction Cost &amp; Consulting Services</b>		<b>277,117</b>
14. Interest During Construction (IDC)		348
<b>BJN Total Direct Project Cost-1</b>		<b>277,465</b>
10. Physical Contingency		27,747
<b>BJN Total Direct Project Cost</b>	<b>1.15645</b>	<b>305,212</b>
15. Local Cost (Adiministration Cost + VAT)		30,785
<b>BJN Total Project Cost</b>		<b>335,997</b>

Notes. 1US\$=100Yen, 1US\$=11,000Rp

B. Biaya-biaya Pengelolaan dan Operasional

144. Pengawasan dari otoritas pelabuhan dan operator terminal dijadwalkan dan biaya manajemen dan operasional diperkirakan.

C. Tarif dan Iuran

145. Tarif dan iuran diambil dari tingkat saat ini untuk dijadikan pertimbangan.

D. Perkiraan Skala Usaha

146. Kapasitas maksimum terminal diasumsikan sebagai 900.000 TEU / tahun, mempertimbangkan skala terminal dan perkiraan jenis kapal dan produktivitas terminal juga diasumsikan



## 5.2. Skema PPP yang Mungkin untuk Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Peti kemas Bojonegara

**147.** Bentuk yang paling populer dari PPP untuk pengembangan dan pengoperasian terminal peti kemas adalah infrastruktur dasar pelabuhan termasuk pemecah gelombang, saluran dan infrastruktur terminal, disediakan oleh otoritas pelabuhan, sementara super-struktur terminal disediakan oleh operator terminal.

**148.** Dalam beberapa kasus pelabuhan skala kecil atau pelabuhan di mana pemecah gelombang tidak diperlukan seperti pelabuhan sungai, semua fasilitas dan peralatan disediakan oleh sektor swasta dan pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan dipercayakan kepada sektor swasta di bawah apa yang disebut skema konsesi induk.

**149.** Dalam kasus konsesi induk, hal itu sering mengarah pada monopoli pengoperasian pelabuhan oleh pemegang konsesi dan secara teknis sulit untuk mengawasi perilaku monopoli seperti itu dan karenanya bukan merupakan skema diinginkan.

**150.** Dalam kasus konsesi induk, sektor publik memegang lebih dari 51% saham perusahaan untuk pembangunan dan pengelolaan pelabuhan dengan membentuk perusahaan patungan dengan pemegang konsesi potensial untuk mengontrol manajemen perusahaan.

**151.** Skema konsesi parsial sering terlihat dalam kasus pembangunan terminal kontainer, dan itu termasuk BOT dan pengembangan bersama oleh sektor publik dan sektor swasta.

**152.** Mengingat karakteristik yang disebutkan di atas, berikut adalah tiga kasus yang dievaluasi untuk pemilihan skema PPP di lapangan hijau pembangunan pelabuhan Bojonegara.

### (i) Kasus-1: (konsesi parsial / pengembangan bersama)

- Otoritas pelabuhan menyediakan infrastruktur dasar (pemecah gelombang, saluran dan basin, dinding quay dan reklamasi terminal dengan crane derek dan jalan akses)
- Operator terminal (pemegang konsesi) menyediakan super-struktur terminal dan peralatan lain untuk pengoperasian terminal peti kemas termasuk RTG
- Skema PPP yang diterapkan adalah konsesi untuk mengembangkan, mengelola dan mengoperasikan terminal peti kemas yang mana otoritas pelabuhan memberi hak-hak para pemegang konsesi untuk mengembangkan suprastruktur dan operasi komersial dari terminal.

(Lamanya masa konsesi harus diputuskan berdasarkan pada penilaian keuangan konsesi yang relevan di bawah kondisi seperti investasi awal, investasi ulang untuk pembaruan peralatan dan fasilitas, kewajiban pemeliharaan dan biaya konsesi dsb. Periode 20-30 tahun atau lebih adalah umum. Oleh karena itu, lamanya masa konsesi dari studi kasus ini ditetapkan pada 30 tahun.)

### (ii) Kasus -2: (konsesi parsial /BOT)

- Otoritas pelabuhan hanya menyediakan infrastruktur dasar (pemecah gelombang, saluran dan basin, jalan akses dan lain-lain)
- Pemegang konsesi menyediakan semua fasilitas dan peralatan terminal untuk pengoperasian terminal kontainer
- skema PPP yang diterapkan adalah BOT untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian terminal kontainer



(iii) Kasus -3: (konsesi Induk)

- Otoritas pelabuhan memberikan otoritas untuk mengembangkan, mengelola dan mengoperasikan pelabuhan peti kemas termasuk pemecah gelombang, saluran dan basin dan jalan akses ke pemegang konsesi
- Pemegang konsesi melakukan investasi pada seluruh proyek di bawah skema konsesi Induk

**5.3. Kondisi keuangan dan Pemegang Konsesi**

**153.** Untuk keperluan analisis keuangan, kondisi keuangan dari otoritas pelabuhan dan pemegang konsesi ditetapkan seperti ditunjukkan pada Tabel 5.3-1.

Tingkat diskon dari semua kasus ditetapkan sebagai berikut;

Otoritas pelabuhan: 1,44% (dihitung dari tingkat bunga organisasi keuangan internasional (0,1%) dan suku bunga pasar (15,0%) dari Indonesia untuk porsi biaya lokal (share 9% dari total pinjaman). Namun demikian, tingkat diskonto kasus -3 adalah 0,0% karena tidak ada investasi awal.)

Terminal operator: 10,5% (dihitung dari tingkat bunga pasar (15,0%) dari Indonesia dan rasio utang-ekuitas (70:30))

(Salah satu kriteria untuk mengevaluasi kelayakan finansial dari proyek adalah bahwa FIRR yang merupakan salah satu indikator keuangan harus melebihi tingkat diskonto.)

**Tabel 5.3-1 Kondisi Keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal**

Case-1	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
<b>1. Cost Allocation</b>	Invest on infrastructure (breakwater, channel & basins, quay wall & Gantry Crane, land reclamation)	Superstructure and equipment
<b>2. Financial Resource</b>	International financial organization and bank (local portion)	bank (70%) and own equity (30%=\$32mill)
<b>3. Tax</b>	non taxable	20% income tax
<b>4. Maintenance</b>	infrastructure & maintenance dredging	superstructure & other equipment
<b>5. Depreciation</b>	Infrastructure and Gantry Cranes	Superstructure and equipment
<b>6. Concession fees</b>	Fixed fee for terminal facilities equivalent to repayment of loan + lease fee for GCs +land & water rent +variable fee in terms of 5% revenue share	
<b>7. Renewal cost for equipment</b>	GCs by bank loan	other equipment by bank loan
Case-2	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
<b>1. Cost Allocation</b>	Investment on breakwater and channels	Investment on other infrastructure, superstructure and equipment
<b>2. Financial Resource</b>	International financing organization and bank loan (local portion)	bank (70%) and own equity (30%=\$81mill)
<b>3. Tax</b>	non taxable	20% income tax
<b>4. Maintenance</b>	breakwater, channel	other infrastructure & superstructure
<b>5. Depreciation</b>	breakwater, channel	other infrastructure & superstructure
<b>6. Concession fees</b>	variable fee of 5% revenue share+land & water rent	
<b>7. Renewal cost for equipment</b>	not applicable	equipment by bank loan
Case-3	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
<b>1. Cost Allocation</b>	non initial investment	investment on all facilities and
<b>2. Financial Resource</b>	not applicable	bank (70%) and own equity (30%=\$101mill)
<b>3. Tax</b>	non taxable	20% income tax
<b>4. Maintenance</b>	not applicable	maintenance of all the facilities and equipment
<b>5. Depreciation</b>	not applicable	Depreciation of all the facilities and equipment
<b>6. Concession fees</b>	Land and water rent + variable fee of 5% revenue share	
<b>7. Renewal cost for equipment</b>	not applicable	equipment by bank loan



#### 5.4. Evaluasi Skema

##### A. Tabel Indikator Keuangan dan Laporan keuangan untuk evaluasi konsesi

**154.** Dalam kasus-2 dan kasus-3, di samping tabel indikator keuangan, laporan keuangan dilampirkan untuk menunjukkan bahwa arus kas perusahaan operasi terminal akan tetap merah untuk jangka waktu yang lama.

##### B. hasil Evaluasi

**155.** Proyek Pengembangan Pelabuhan Bojonegara pernah ditenderkan di bawah skema konsesi induk dan menghasilkan tanpa ada penawar.

**156.** Dalam kasus-3, diasumsikan bahwa rasio utang / ekuitas dari pemegang konsesi adalah 70/30 dan dengan demikian untuk kasus konsesi induk, pemegang konsesi akan memerlukan modal saham disetor lebih dari \$100 juta yang merupakan jumlah yang begitu besar yang membuat pemegang konsesi ragu untuk berpartisipasi (Lihat Tabel 5.4-5 – Tabel 5.4-7).

**157.** Dalam kasus-1 dimana infrastruktur utama disediakan oleh otoritas pelabuhan dibiayai oleh badan pembiayaan internasional dengan kondisi cukup baik, perkiraan laporan keuangan baik bagi otoritas pelabuhan maupun pemegang hak konsesi menunjukkan hasil yang cukup baik atas seluruh persyaratan konsesi dan dikatakan bahwa ini adalah kemitraan antara publik dan swasta yang masuk akal (Lihat Tabel 5.4-1).

**158.** Dalam kasus-2 di mana infrastruktur dasar disediakan oleh otoritas pelabuhan dan terminal disediakan oleh pemegang konsesi dengan sistem BOT, indikator keuangan menunjukkan bahwa kondisi keuangan baik bagi otoritas pelabuhan dan pemegang konsesi tampaknya baik (Lihat Tabel 5.4-2).

**159.** Akan tetapi laporan arus kas menunjukkan, untuk awal 6 tahun pertama agak parah bagi pemegang konsesi mencatat kekurangan lebih dari \$10 juta / tahun (Lihat Tabel 5.4-4).

**160.** Akan tetapi, dipertimbangkan untuk mengatasi situasi dengan langkah-langkah penanggulangan lain yang mungkin seperti memberikan tax holiday untuk tahap awal operasi atau menurunkan biaya konsesi oleh otoritas pelabuhan..

**161.** Mempertimbangkan hasil studi kasus, dapat dikatakan bahwa untuk pelabuhan lapangan hijau yang membutuhkan investasi awal dalam jumlah besar untuk infrastruktur dasar seperti pemecah gelombang dan saluran, konsesi induk ini tidak cocok untuk skema PPP, dan BOT untuk hanya terminal atau pembangunan bersama merupakan skema yang diinginkan.



Tabel 5.4-1 Kasus-1 Pelabuhan Bojonegara

Year of No.4-6 Q. Crane added	2016	OUTPUTS			
Year of No.7 Q. Crane added	3000				
Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	4.628	4.628	4.628		RTG Lease for 15 years
Variable	3.065	3.173	3.119		GT Crane lease for 25 years
					0
					2.380

	Financial Indicators	2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027																		
		<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																		
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	30.92%	34.50%	35.39%	36.35%	37.08%	38.06%	39.27%	40.59%	37.33%	38.97%	40.22%	42.18%	44.01%		
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.42	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.43	0.43	0.43	0.43	0.44		
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.37	0.35	0.35	0.35	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36		
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	2.16	2.42	2.60	2.81	3.06	3.33	3.67	4.13	78.74	16.72	17.63	18.66	19.71		
concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
concessionn fee rate (variable)		0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%		
total concession fee/revenue		5%	5%	5%	5%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%		
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	81.53%																			
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	46.43%	49.18%	32.18%	30.85%	32.24%	33.75%	35.41%	36.51%	38.46%	40.63%	43%	40.72%	43%	45.66%	48.76%	51.79%	55.81%	67.09%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.34	
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.33	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		19.50	20.74	23.13	3.93	3.45	3.66	4.30	4.57	4.73	5.08	5.52	5.99	4.95	12.13	18.93	20.12	19.99	22.71	
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>	28.6%																			
concessionn fee rate (fixed)		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
concessionn fee rate (variable)		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
total concession fee/revenue		17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	13%	
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	81.53%																			
<b>Retained Earnings Total</b>	784,587 (\$1,000)																			

	Financial Indicators	2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027																		
		<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																		
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.10%	4.86%	4.99%	5.13%	5.28%	4.79%	5.60%	5.78%	5.97%	6.17%	5.63%	6.63%	6.88%		
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.46	0.38	0.38	0.38	0.38	0.46	0.38	0.38	0.38	0.38	0.46	0.38	0.38		
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.11	0.03	0.03	0.03	0.03	0.11	0.03	0.03	0.03	0.03	0.11	0.03	0.03		
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	4.29	4.84	4.99	5.15	5.32	1.53	1.68	1.70	1.71	1.73	1.62	1.77	1.79		
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	7.15%	7.45%	6.85%	8.14%	8.54%	8.98%	9.46%	8.80%	10.60%	11.29%	12.06%	12.96%	6.85%	8.14%	8.54%	8.98%	9.46%	0.00%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.38	0.38	0.46	0.38	0.38	0.38	0.38	0.46	0.38	0.38	0.38	0.38	0.46	0.38	0.38	0.38	0.38	0.00	
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.03	0.03	0.11	0.03	0.03	0.03	0.03	0.11	0.03	0.03	0.03	0.03	0.11	0.03	0.03	0.03	0.03	0.00	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		1.81	1.84	1.72	1.88	1.91	1.93	1.96	1.84	2.01	2.04	2.07	2.10	2.16	1.27	1.27	1.27	1.27	0.00	
<b>Retained Earnings Total</b>	288,705 (\$1,000)																			
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN</b>	5.5%																			





Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta  
Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia

Tabel 5.4-2 Kasus-2 Pelabuhan Bojonegara

Year of No.4-6 Q. Crane added	2018	OUTPUTS			
Year of No.7 Q. Crane added	3000				
Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	0	0	0		RTG Lease for 15 years
Variable	3.204	3.311	3.257		QT Crane lease for 25 years

TOC	Financial Indicators		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																			
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	14.42%	15.88%	16.27%	16.69%	17.05%	17.49%	18.00%	18.55%	18.03%	18.68%	19.28%	20.05%	20.81%	
OPERATIONAL EFFICIENCY																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.36	0.34	0.34	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.23	0.22	0.22	0.22	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	
LOAN REPAYMENT CAPACITY																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	1.35	1.45	1.49	1.53	1.57	1.61	1.65	1.70	1.76	1.70	1.76	1.83	1.90	
	concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	concession fee rate (variable)		0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
	total concession fee/revenue		5%	5%	5%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	82.91%																		
PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	21.73%	22.74%	19.17%	19.17%	20.06%	21.04%	22.12%	23.07%	24.38%	25.84%	27%	27.48%	21%	21.51%	22.61%	23.73%	25.08%	29.61%
OPERATIONAL EFFICIENCY																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.37	0.37	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.27
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23
LOAN REPAYMENT CAPACITY																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		1.97	2.06	2.17	1.64	1.63	1.72	1.89	2.01	2.12	2.28	2.46	2.67	2.62	2.41	3.64	3.85	4.04	4.30
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN																				
		15.0%																		
	concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	concession fee rate (variable)		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
	total concession fee/revenue		6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	82.91%																		
	Retained Earnings Total		605,211																	
			(\$1,000)																	
PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.92%	8.87%	9.05%	9.24%	9.44%	7.50%	9.88%	10.11%	10.36%	10.62%	8.45%	11.19%	11.50%	
OPERATIONAL EFFICIENCY																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.24	0.24	0.24	0.24	0.41	0.24	0.24	0.24	0.24	0.41	0.24	0.24	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.22	0.05	0.05	0.05	0.05	0.22	0.05	0.05	0.05	0.05	0.22	0.05	0.05	
LOAN REPAYMENT CAPACITY																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	5.41	6.95	7.16	7.39	7.63	1.99	2.45	2.47	2.50	2.52	2.09	2.58	2.61	
PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	11.83%	12.18%	9.73%	13.00%	13.45%	13.93%	14.45%	11.61%	15.62%	16.27%	16.99%	17.77%	14.40%	19.56%	20.60%	21.76%	23.05%	0.00%
OPERATIONAL EFFICIENCY																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.24	0.24	0.42	0.24	0.24	0.24	0.42	0.24	0.24	0.24	0.24	0.42	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.00
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.05	0.05	0.22	0.05	0.05	0.05	0.22	0.05	0.05	0.05	0.05	0.22	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.00
LOAN REPAYMENT CAPACITY																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		2.64	2.67	2.22	2.74	2.77	2.81	2.85	2.37	2.93	2.97	3.02	3.06	2.80	3.42	3.42	3.43	3.43	0.00
	Retained Earnings Total		147,744																	
			(\$1,000)																	
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN																				
		8.6%																		







Tabel 5.4-5 Kasus-3 untuk Pelabuhan Bojonegara

Year of No.4-6 Q. Crane added	2016	OUTPUTS			
Year of No.7 Q. Crane added	3000				
Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	0	0	0		RTG Lease for 15 years
Variable	3.383	3.491	3.437		GT Crane lease for 25 years

TOC	Financial Indicators		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																			
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	12.55%	14.17%	14.51%	14.88%	15.20%	15.18%	16.05%	16.53%	16.17%	16.74%	16.78%	17.94%	18.62%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.37	0.34	0.34	0.34	0.35	0.36	0.35	0.35	0.36	0.36	0.38	0.37	0.37	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.07	0.07	0.07	0.07	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.23	0.21	0.21	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	1.22	1.33	1.37	1.41	1.44	1.45	1.52	1.57	1.62	1.58	1.60	1.70	1.77	
	concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	concession fee rate (variable)		0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
	total concession fee/revenue		5%	5%	5%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	83.79%																		
	<b>Retained Earnings Total</b>	<b>601,015</b>																		
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	19.41%	20.28%	17.12%	17.73%	18.55%	19.45%	20.44%	20.72%	22.55%	23.89%	25%	25.61%	19%	20.86%	21.98%	23.15%	24.54%	28.18%
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.37	0.37	0.39	0.37	0.37	0.37	0.37	0.39	0.37	0.37	0.37	0.37	0.39	0.37	0.37	0.37	0.37	0.29
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.21	0.21	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.23
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		1.84	1.92	1.97	1.59	1.58	1.67	1.83	1.91	2.06	2.21	2.39	2.60	2.51	2.50	3.92	4.15	4.35	4.53
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>		13.4%																		
	concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	concession fee rate (variable)		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
	total concession fee/revenue		6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	83.79%																		
	<b>Retained Earnings Total</b>	<b>601,015</b>																		

PA	Financial Indicators		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																		
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																			
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.06
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.06
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																			
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	concessionn fee rate (fixed)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	concession fee rate (variable)		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	total concession fee/revenue		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	111.330																	
	<b>Retained Earnings Total</b>	<b>111,330</b>																	
	<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN</b>																		









## IV. Studi Kasus pada Terminal Batubara di Pelabuhan

### 1. Kondisi Industri Pertambangan Batubara di Kalimantan Selatan saat ini

#### A. Garis Besar Sosio- ekonomi Propinsi Kalimantan Selatan

162. Pada tahun 2007, total PDB propinsi Kalimantan Selatan adalah Rp.25, 922 miliar pada tahun 2000 nilai konstan. Sektor pertanian, peternakan, kehutanan dan perikanan merupakan sektor terbesar di provinsi ini dengan kontribusi 24,1%, diikuti sektor pertambangan dan penggalan sebesar 21,4%.

163. Batubara merupakan produk ekspor yang paling penting bagi Kalimantan Selatan. Pada tahun 2007, propinsi ini mengekspor barang senilai US \$ 2.914 juta, dan batu bara menyumbang 74,1% dari total nilai ekspor.

164. Investasi langsung yang kuat telah terjadi di Kalimantan Selatan, baik untuk investasi domestik maupun asing.

#### B. Pembangunan Pertambangan Batubara di Propinsi Kalimantan Selatan

165. Indonesia mengadopsi Kebijakan Batubara Nasional pada bulan Januari 2004, yang bertujuan untuk mempromosikan pengembangan sumber daya batu bara negara untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri dan untuk meningkatkan ekspor batubara dalam jangka panjang.

##### (i) Konsesi Pertambangan; PKP2B dan KP

166. Ada dua kelompok di antara perusahaan yang mengeksploitasi batubara. Perusahaan dari kelompok pertama memiliki PKP2B yaitu izin yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat dan orang-orang dari kelompok kedua yang memiliki izin Konsesi Pertambangan (KP) yang dikeluarkan oleh pemerintah Kabupaten.

##### (ii) Pemegang Konsesi Pertambangan di Kabupaten Tanah Laut

167. Kabupaten Tanah Laut adalah salah satu kabupaten yang terdiri dari kecamatan Kintap dan kecamatan Jorong yang terletak di Kalimantan Selatan.

168. Ada 13 perusahaan yang memiliki izin PKP2B untuk mengeluarkan batu bara, tetapi hanya ada dua (2) perusahaan dari 13 perusahaan PKP2B yang memiliki daerah konsesi di Tanah Laut Regecy.

169. Jumlah konsesi pertambangan (KP) di Propinsi Kalimantan Selatan adalah 378. Total 12 KP tambang yang beroperasi di Kabupaten Tanah Laut pada tahun 2008.

### 2. Tinjauan Rencana Transportasi Batubara di Kalimantan

170. Kantor pelabuhan Kintap di Kabupaten Tanah Laut bertugas mengawasi dan mengadministrasi sebelas (11) pelabuhan khusus penanganan batubara di Kecamatan Kintap dan Jorong. Total tonase kargo di kedua kecamatan mencapai sekitar 6,8 juta ton pada tahun 2008.

171. Menurut informasi yang diberikan oleh pemerintah propinsi Kalimantan Selatan, dari sebelas pelabuhan khusus, tujuh (7) pelabuhan tidak memiliki konsesi pertambangan (KP) di tahun 2008



**172.** Menurut informasi yang diberikan oleh DGST, izin sementara untuk penggunaan publik atas pelabuhan khusus telah dikeluarkan meskipun pada prinsipnya port khusus dapat digunakan untuk kegiatan bongkar muat dari pemilik fasilitas komoditas saja. Dari sembilan pelabuhan khusus di bawah yurisdiksi Kantor pelabuhan Kintap, empat (4) pelabuhan khusus telah diberi izin sementara penggunaan publik.

**173.** Keadaan yang sebenarnya dari pembangunan fasilitas, operasi dan pemanfaatan pelabuhan khusus dalam hubungannya dengan izin pertambangan tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan sekarang, dan di sana ada beberapa persoalan dalam hal administratif dan sosial ekonomi.

**174.** Permintaan transportasi batu bara yang mungkin;

Perusahaan pertambangan kecil tanpa fasilitas pelabuhan  
di Kecamatan Jorong ; 100.000 ~ 400.000 ton

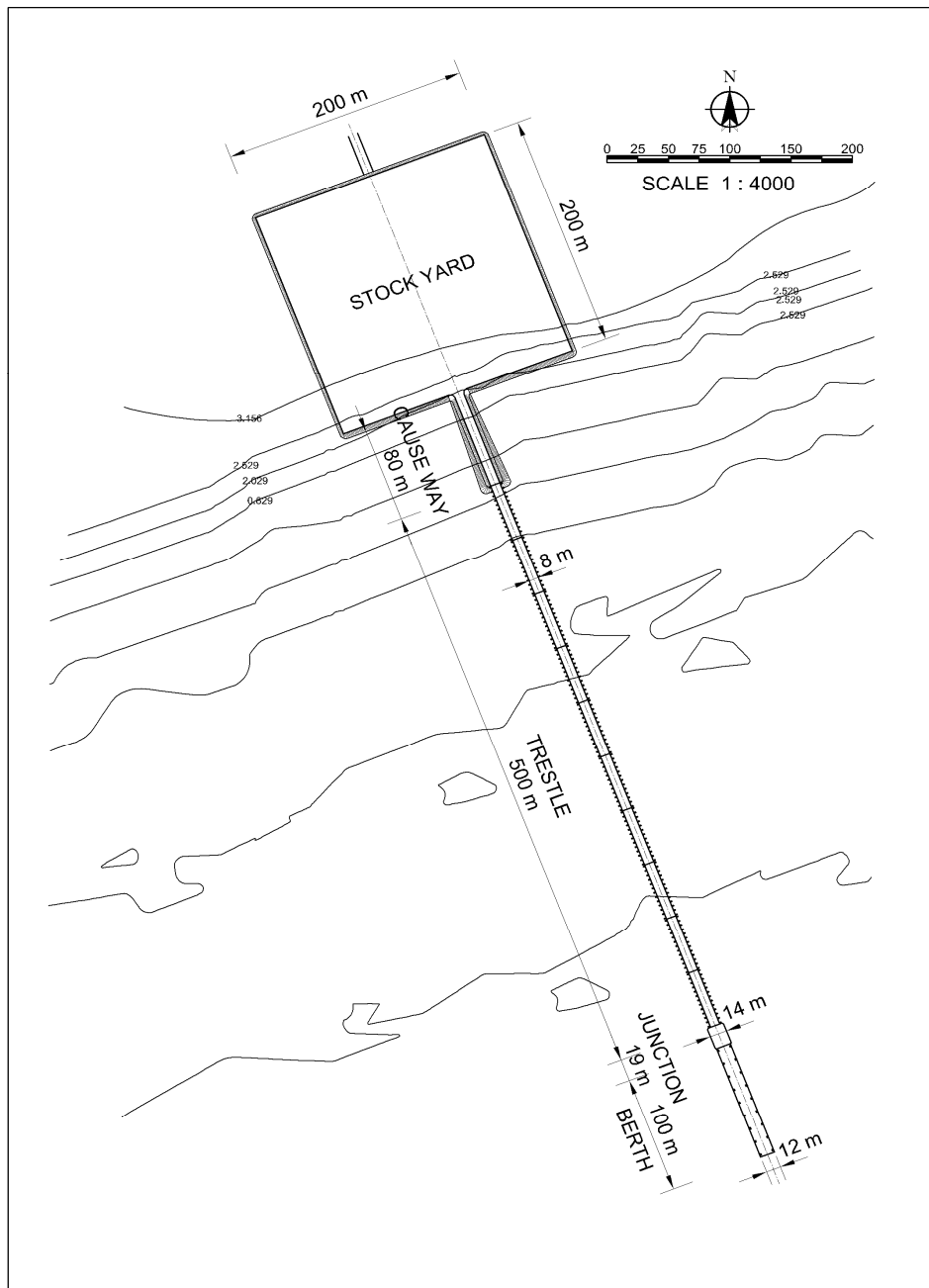
Jika deposit baru di dekat Pelaihari dikembangkan ; +satu juta ton



### 3. Rencana Pembangunan yang diusulkan untuk Studi Kasus

#### 3.1. Fasilitas untuk Studi Kasus

175. DGST sudah memulai pekerjaan konstruksi untuk terminal pengiriman batubara publik di bawah keuangan dan pengawasan sendiri di wilayah Pelabuhan, yang dekat dengan Kintap, dan merencanakan untuk menyelesaikan terminal pada akhir 2012. DGST juga mempersiapkan anggaran untuk bagian pekerjaan sipil di bawah persetujuan tahunan parlemen. Rencana tata letak dari terminal batu bara Pelabuhan yang dibuat oleh DGST ditunjukkan pada Gambar 3.1-1.



(Original Plan by DGST)

Gambar 3.1-1 Rencana Tata Letak Umum dari Terminal batubara Pelabuhan



**176.** Menurut DGST, tujuan pengembangan terminal baru adalah untuk membantu perusahaan-perusahaan pertambangan skala kecil yang tidak mempunyai terminal mereka sendiri. DGST juga mengharapkan terminal baru untuk keperluan umum untuk menghilangkan operasi terminal ilegal dan melengkapi fungsi pelabuhan Banjarmasin.

### **3.2. Tinjauan Rencana Asli dan Usulan Rencana Pengembangan**

**177.** Terminal batubara baru yang dibangun oleh DGST harus menarik bagi perusahaan-perusahaan batubara dan kompetitif di antara terminal batubara sekitarnya. Rencana asli termasuk modifikasi Terminal Pelaihari ditinjau dari segi kemampuan penanganan batubara; secara khusus volume stok dan kapasitas pemuatan diperiksa oleh tim studi mengacu kepada terminal batubara sekitarnya.

**178.** Pertama, volume lapangan penyimpanan harus ditunjukkan. Rencana asli memiliki ruang 200m × 200m untuk lapangan penyimpanan yang diterjemahkan ke dalam kapasitas penyimpanan hanya sekitar 70.000 ton. Dibandingkan dengan volume penyimpanan terminal lain, sangat mudah dipahami bahwa kapasitas lapangan penyimpanan dari rencana asli jauh lebih kecil daripada terminal batubara sekitarnya yang dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan batubara setempat.

**179.** Kedua, perlu disebutkan juga kinerja pemuatan kapal. Menurut rencana semula, tidak ada sistem konveyor dari lapangan penyimpanan ke tongkang. Batubara tersebut rencananya akan dimuat ke dalam tongkang langsung oleh truk. Akan tetapi sebuah dump truk kapasitas 20-ton, hanya memiliki kapasitas sekitar 600 ton per jam karena kelebaran yang sempit dari jembatan dan kesulitan penyeberangan di jembatan terhadap dump truk kapasitas 20-ton. Kapasitas 600 ton per jam jauh lebih kecil dibandingkan dengan terminal batubara sekitar.

**180.** Ketiga, perlu untuk menunjukkan bahwa pemuatan langsung oleh truk di tempat berlabuh adalah tidak layak. Lebar tempat berlabuh tidak cukup untuk memberikan kemiringan untuk gerakan pemuatan oleh truk ke palka tongkang. Terminal sekitar lain telah memperkenalkan sistem ban berjalan.

**181.** Akibatnya, untuk menarik lebih banyak perusahaan-perusahaan batubara skala kecil dan mengoperasikan terminal batubara publik yang berdaya saing, kapasitas lapangan penyimpanan harus sekurang-kurangnya 100.000 ton dan kinerja pemuatan kapal 1.000 ton per jam adalah diperlukan. Selain itu, pengangkutan batubara dari lapangan penyimpanan ke tempat berlabuh harus dilakukan oleh suatu sistem konveyor dan sebuah pemuat kapal dengan konveyor harus diterapkan untuk memuat batu bara ke tongkang.

**182.** Selain itu, fasilitas yang diperlukan seperti drainase di lapangan penyimpanan, gardu listrik, rumah pompa, gedung administrasi dan sebagainya akan dipertimbangkan.

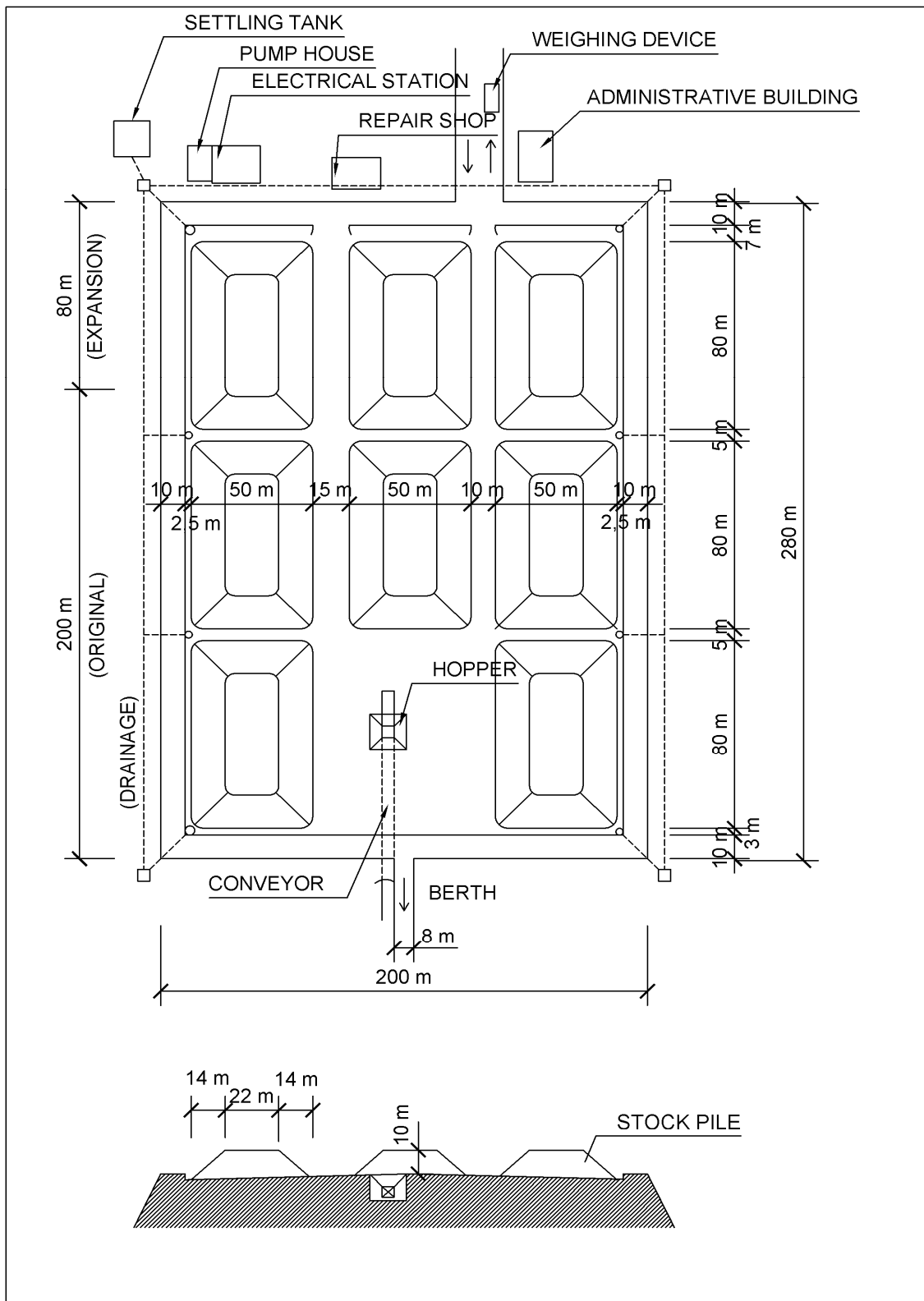
**183.** Spesifikasi dari rencana pembangunan yang disarankan dan rencana perluasan lapangan penyimpanan ditampilkan masing-masing pada Tabel 3.2-1 dan Gambar 3.2-1. Wilayah lapangan penyimpanan akan menjadi 200mx280m, ini adlah 1,4 kali dibandingkan dengan rencana DGST untuk mengamankan kapasitas sebesar 100.000 ton batubara.



Tabel 3.2-1 Usulan Rencana Pembangunan Terminal Pelaihari  
(Amendemen Rencana Asli)

		Spesifikasi	Catatan
1	Lapangan Batubara	200 m x 280 m	Ekspansi pada Rencana Asli
2	Jembatan	Length 700 m	
3	Tempat sandar/berlabuh	12 m x 100 m	
4	Konveyor	Lebar: 1,200 mm Panjang: 700 m Kecepatan: 180 m/min.	Tidak-mudah terbakar
5	Pemuat kapal	Produktivitas: 1,000 ton/jam	
6	Gedung Administrasi	2-lantai x 200 m <sup>2</sup>	
7	Bengkel perbaikan	W: 15 m x D: 10 m x H: 7 m	
8	Pembangkit Listrik	90 m <sup>2</sup> x H: 3 m	
9	Alat Timbang	30-ton timbangan (50-ton)	Muat: 25 tons Truck: 25 tons
10	Pencahayaan	Sekitar Tempat berlabuh Pijar: 14 Lampu sorot: 4 Sepanjang Jembatan Pijar: 50 Sekitar Lapangan penampungan Pijar: 50 Lampu sorot: 4	
11	Rumah pompa dan penyemprot	40 ton/jam air untuk penyemprot air	
12	Drainase Lapangan		Diusulkan Pada Rencana Asli
13	Jalan Akses	2 km x 4-lajur jalan, RoW = 25 m	





Gambar 3.2-1 Perluasan Lapangan Penampungan Batubara dan Fasilitas Terminal



#### 4. Perkiraan Biaya

184. Biaya proyek untuk terminal Pelabuhan diperkirakan dan ditunjukkan pada Tabel 4.1-1.

**Tabel 4.1-1 Perkiraan Biaya Pembangunan Terminal Batubara Pelabuhan**

Description	Unit	Quantity	Amount (1,000 Rupiah)	Remarks
<b>1. Civil Works</b>				
1.1 General Cost (GC)	l.s.	1	2,801,586	Mobilization, temporary works, etc.
1.2 Land Reclamation	m <sup>2</sup>	56,000	45,000,000	Coal Stock Yard, EL+3.7 m, 200 m x 280 m
1.3 Causeway	m	80	3,029,270	W: 8 m x L: 80 m, EL+3.70 m
1.4 Abutment			143,353	
1.5. Trestle and Jjoint to Berth	m <sup>2</sup>	5,400	76,007,583	9 x W: 8 m x L: 50 m, RC deck supported by Steel Pipe Pile structure (D 508 mm, t=12 mm)
1.6 Small Craft Berth			27,403,726	
Structure	m <sup>2</sup>	750	26,346,363	W: 15 m x L: 50 m, RC deck on Steel Pipe Piles
Rubber Fender	Nos	26	818,713	V type, H: 400 mm x L: 2,000 mm, 4 m interval
Bollard	Nos	10	154,695	35-ton, 12 m interval
Lighting	l.s.	1	83,954	
1.7 Second Berth			30,594,168	
Structure	m <sup>2</sup>	2,000	28,268,000	2 x W: 12 m x L: 50 m, RC deck on Steel Pipe Piles
Rubber Fender	Nos	52	1,637,427	V type, H: 400 mm x L: 2,000 mm, 4 m interval
Bollard	Nos	20	220,994	50-ton, 12 m interval
Lighting	l.s.	1	467,747	
1.8 Drainage and Settle Tanks	l.s.	1	18,497,968	10 % of Construction cost
1.9. Access Road	m	2,000	16,000,000	8 million Rp./m
Sub-total of Civil Works (TC)			219,477,653	Total of 1.1 ~ 1.9
1.10 Supervision			6,584,330	3 % of TC
1.11 Total of Civil Works			<b>226,061,982</b>	<b>93%</b>
<b>2. Super-structures of Terminal</b>				
2.1 Coal Coveyer	l.s.	1	5,500,000	500,000 USD
2.2 Ship Loader	l.s.	1	3,300,000	300,000 USD
2.3 Administrative Building	m <sup>2</sup>	400	2,200,000	500 USD/m <sup>2</sup>
2.4 Repair Shop	m <sup>2</sup>	150	577,500	350 USD/m <sup>2</sup>
2.5 Weighing Device	l.s.	1	1,650,000	150,000 USD
2.6 Utility Facilities	l.s.	1	3,968,250	Power supply, water supply, pump, lighting, etc.
2.7 Total of Super-structures (TS)			<b>17,195,750</b>	<b>7%</b>
<b>3. Total Project Cost</b>				
VAT (10 %)			24,325,773	Total of 1. + 2.



## 5. Rencana Pelaksanaan

### A. Kemitraan Pemerintah Swasta

**185.** Dengan mengasumsikan pembentukan konsorsium industri lokal dan partisipasinya sebagai pemegang izin untuk operasi dan pengelolaan terminal, skema investasi untuk terminal batubara publik pada dasarnya dipahami sebagai berikut; pengembangan dan pembangunan infrastruktur terminal batubara akan ditanggung oleh sektor publik, sementara super-struktur dari terminal dan pengoperasian terminal akan ditanggung oleh pihak swasta. Skema PPP yang mungkin untuk proyek ini akan dianalisis dalam bab berikut.

### B. Pembangunan Infrastruktur Terminal

**186.** Pembangunan Terminal Pelaihari dimulai pada 2008 dengan anggaran dan di bawah pengawasan DGST sendiri, dan pekerjaan konstruksi dijadwalkan selesai pada 2012. Jadwal pelaksanaan awal pembangunan terminal Pelaihari dan jadwal pencairan dana disajikan dalam Tabel 5.1-1. Dalam hal ini, perlu melakukan proses seleksi operator terminal batubara yang mencakup studi pasar dan pembentukan konsorsium dan lain-lain) yang akan bertanggung jawab atas super-struktur terminal pada akhir 2012.

**Tabel 5.1-1 Jadwal Konstruksi Terminal Batubara Pelaihari dan Pencairannya**

Description	Unit	Quantity	Amount (1,000 Rupiah)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Civil Works</b>									
1.1 General Cost (GC)	l.s.	1	2,801,586	560,317	560,317	560,317	560,317	560,317	
1.2 Land Reclamation	m <sup>2</sup>	56,000	45,000,000			22,500,000	22,500,000		
1.3 Causeway	m	80	3,029,270	3,029,270					
1.4 Abutment			143,353			143,353			
1.5 Trestle and Joint to Berth	m <sup>2</sup>	5,400	76,007,583		30,403,033	30,403,033	15,201,517		
1.6 Small Craft Berth			27,403,726			27,403,726			
1.7 Second Berth			30,594,168				30,594,168		
1.8 Drainage and Settle Tanks	l.s.	1	18,497,968					18,497,968	
1.9 Access Road	m	2,000	16,000,000				16,000,000		
1.10 Supervision			6,584,330	1,316,866	1,316,866	1,316,866	1,316,866	1,316,866	
<b>Operator Selection</b>									
Market Study for PPP									
Tender Documentation / Prequalification									
Operator Selection (Tender Process)									
Consortium / Financial Arrangement									
Concession Contract of Terminal Operator									
<b>2. Super-structures of Terminal</b>									
2.1 Coal Coveyer	l.s.	1	5,500,000					5,500,000	
2.2 Ship Loader	l.s.	1	3,300,000					3,300,000	
2.3 Administrative Building	m <sup>2</sup>	400	2,200,000					2,200,000	
2.4 Repair Shop	m <sup>2</sup>	150	577,500					577,500	
2.5 Weighing Device	l.s.	1	1,650,000					1,650,000	
2.6 Utility Facilities	l.s.	1	3,968,250					3,968,250	



## 6. PPP Skema yang Mungkin dan Analisis Keuangan

### 6.1. Premis Proyek

#### A. Biaya Investasi Awal

187. Biaya investasi awal diperkirakan sebagai mana dimuat dalam Tabel 6.1-1.

Tabel 6.1-1 Biaya investasi awal (Pemerintah + Swasta)

Item	Approx. Q'ty	Total Cost US\$ '000
<b>Construction of Port Facilities, Buildings and Equipment for Pelabuhan Coal Terminal</b>		
1. Civil Works	1 sum	22,114
1.1 General Cost	1 l.s.	255
1.2 Land Reclamation	56,000 m2	4,091
1.3 Causeway	80 m	275
1.4 Abutment	1 l.s.	13
1.5 Trestle and Joint to Berth	5,400 m2	6,910
1.6 Small Craft Berth	1 l.s.	2,491
1.7 Second Berth	1 l.s.	2,781
1.8 Drainage and Settle Tanks	1 l.s.	1,682
1.9 Access Road	1 l.s.	1,455
1.10 Supervision	1 l.s.	599
1.11 Total Civil Works (TC)		20,551
<b>2. Super-structure of Terminal</b>		
2.1 Coal Conveyor	1 l.s.	500
2.2 Ship Loader	1 l.s.	300
2.3 Administration Building	400 m2	200
2.4 Repair Shop	150 m2	53
2.5 Weighting Device	1 l.s.	150
2.6 Utility Facilities	1 l.s.	361
2.7 Total Super-structures (TS)		1,563
<b>3. Price Escalation</b>		
		442
<b>Total Construction Cost</b>		
		22,557
<b>4. Interest During Construction (IDC)</b>		
		-
<b>TJP Total Direct Project Cost-1</b>		
		22,557
<b>5. Physical Contingency</b>		
		2,256
<b>PLH Total Direct Project Cost</b>		
	1.12200	24,812
<b>6. VAT</b>		
		2,481
<b>PLH Total Project Cost</b>		
		27,294

Notes. 1US\$=100Yen, 1US\$=11,000Rp

#### B. Biaya Operasional dan Manajemen

188. Pengawasan dari otoritas Pelabuhan dan operator terminal dijadwalkan dan biaya manajemen dan operasional diperkirakan.

#### C. Tarif dan Iuran

189. Tarif dan iuran yang ditetapkan diambil dari tingkat yang saat ini diterapkan di terminal Batubara Balikpapan dijadikan pertimbangan.

#### D. Perkiraan Skala Usaha

190. Permintaan potensial Terminal Batubara Pelabuhan diduga sebesar 1,2 juta ton / tahun dengan mempertimbangkan skala produksi industri pertambangan dari pengguna potensial, dan ukuran kapal



ditetapkan sebagai 8.000 GRT yang akan membuat 156 panggilan / tahun selama masa konsesi 2013-2042 (30 tahun )

## **6.2. Skema PPP yang Mungkin untuk Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Batubara Pelabuhan**

**191.** Di Indonesia, terminal khusus yang hanya digunakan oleh industri untuk pengangkutan produk dan / atau material seperti terminal batubara ditetapkan untuk dikembangkan oleh industri itu sendiri dan dilarang untuk digunakan untuk tujuan lain dan untuk penggunaan lain.

**192.** Namun ada beberapa industri skala kecil dan menengah yang secara finansial tidak mampu untuk menyediakan terminal untuk digunakan sendiri, dan dengan demikian proyek ini dimaksudkan untuk menyediakan beberapa skema untuk dapat menyediakan fasilitas bagi pengguna kecil ini.

**193.** Salah satu skema yang mungkin adalah membantu industri-industri ini dengan menawarkan pinjaman tanpa bunga dari pemerintah untuk meringankan beban keuangan mereka seperti pembangunan terminal peti kemas penggunaan eksklusif di Jepang.

**194.** Alasan untuk skema ini adalah bahwa tidak pantas untuk menyediakan fasilitas dengan dana dari anggaran akun umum kepada perusahaan swasta tertentu untuk penggunaan eksklusif oleh mereka saja, tetapi penyediaan pinjaman tanpa bunga atau pinjaman dengan bunga rendah untuk pengembangan fasilitas semacam itu mungkin secara politis dapat diterima bila industri pengguna khusus seperti itu penting bagi perekonomian nasional.

**195.** Terminal Batubara Pelabuhan ini direncanakan untuk menyediakan skema tertentu untuk meringankan beban keuangan industri pertambangan batubara skala menengah dan kecil untuk pengembangan untuk digunakan bersama oleh industri-industri ini ketika mereka membentuk konsorsium terminal operator.

**196.** Awalnya direncanakan dan sedang dikembangkan oleh DGST sebagai terminal dengan penggunaan bersama, meskipun alasannya belum dikaji secara serius.

**197.** Studi kasus ditetapkan untuk memeriksa kelayakan beberapa skema PPP untuk diterapkan termasuk proyek yang saat ini dilaksanakan oleh DGST.

### **A. Kasus-1**

- Otoritas pelabuhan / DGST menyediakan infrastruktur (reklamasi tanah dan jalan lintas) dengan bersumber pada anggaran akun umum dan operator terminal (serikat pekerja industri pertambangan batubara) menyediakan suprastruktur dan peralatan dengan dana yang 40% disediakan oleh pinjaman tanpa bunga dari pemerintah dan 60 % disediakan oleh serikat (rasio utang / ekuitas 70/30)
- Skema PPP yang diterapkan adalah konsesi untuk sewa infrastruktur ke operator terminal dengan biaya konsesi.
- Biaya konsesi terdiri dari biaya tetap untuk pengembalian dana pemerintah oleh otoritas pelabuhan kepada keuangan negara dan sewa tanah dan air dan biaya variabel dalam bentuk pembagian 5% pendapatan.

(Lamanya masa konsesi harus diputuskan berdasarkan pada penilaian keuangan konsesi yang relevan di bawah kondisi seperti investasi awal, investasi ulang untuk pembaruan peralatan dan fasilitas, kewajiban pemeliharaan dan biaya konsesi dsb. Periode 20-30 tahun atau lebih adalah umum. Oleh karena itu, lamanya masa konsesi dari studi kasus ini ditetapkan pada 30 tahun.)



**B. Kasus-2**

- Skema ini sama dengan kasus-1 hanya dengan perbedaan pinjaman tanpa bunga 20% bukan 40% seperti pada kasus-1

**C. Kasus-3**

- Skema ini sama dengan kasus-1 hanya dengan perbedaan pinjaman non bunga 0% bukan 40% seperti pada kasus-1

**D. Kasus-4**

- Semua fasilitas yang disediakan oleh operator terminal dengan dana yang 40% adalah pinjaman tanpa bunga dari pemerintah dan 60% disediakan oleh operator terminal dengan rasio utang / ekuitas 70/30.
- Skema PPP adalah konsesi dengan biaya konsesi terdiri dari biaya variabel yaitu pembagian sebesar 5% pendapatan dan sewa tanah dan air.

**6.3. Kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan dan Penerima Konsesi**

**198.** Untuk keperluan analisis keuangan, kondisi keuangan dari otoritas pelabuhan dan operator terminal / pemegang konsesi ditetapkan seperti ditunjukkan pada Tabel 6.3 1.

Tingkat discount dari semua kasus ditetapkan sebagai berikut;

Otoritas pelabuhan: 0,0% (tingkat bunga dana pemerintah)

Terminal operator: 6,3% (kasus-1), 8,4% (kasus-2), 10,5% (kasus-3), 6,3% (kasus-4)

(Dihitung dari suku bunga pasar (15,0%) dari Indonesia, rasio penggalangan dana kecuali bagi dana pemerintah (0,6, 0,8, 1,0 dan 0,6 masing-masing) dan rasio utang-ekuitas (70:30))

(Salah satu kriteria untuk mengevaluasi kelayakan finansial dari proyek adalah bahwa FIRR yang merupakan salah satu indikator keuangan harus melebihi tingkat diskonto.)





**Tabel 6.3-1 Kondisi Keuangan Otoritas dan Operator Terminal**

Case-1	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	Invest on infrastructure (Causeway, land reclamation)	Superstructure and equipment
2. Financial Resource	Government fund	non interest loan (40%), bank (70%) and own equity (30%=\$0.5mill)
3. Tax	non taxable	20% income tax
4. Maintenance	infrastructure & maintenance dredging	superstructure & other equipment
5. Depreciation	Infrastructure	Superstructure and equipment
6. Concession fees	Fixed fee for infrastructur equivalent amount to repayment of govermet fund +land & water rent +variable fee in terms of 10% revenue share (initial 5 years 5%)	
7. Renewal cost for equipment	not applicable	by its own equity
Case-2	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	Same as case-1	same as case-1
2. Financial Resource	Same as case-1	non interest loan (20%), bank (70%) and own equity (30%=\$0.7mill)
3. Tax	Same as case-1	same as case-1
4. Maintenance	Same as case-1	same as case-1
5. Depreciation	Same as case-1	same as case-1
6. Concession fees	Same as cas-1	
7. Renewal cost for equipment	not applicable	same as case-1
Case-3	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	Same as case-1	same as case-1
2. Financial Resource	Same as case-1	bank (70%) and own equity (30%=\$0.8mill)
3. Tax	Same as case-1	20% income tax
4. Maintenance	Same as case-1	same as case-1
5. Depreciation	Same as case-1	same as case-1
6. Concession fees	Same as case-1	
7. Renewal cost for equipment	not applicable	same as case-1
Case-4	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	no investment	investment on all facilities and
2. Financial Resource	not applicable	non interest loan (40%), bank (70%) and own equity (30%=\$5mill)
3. Tax	Same as cas-1	20% income tax
4. Maintenance	not applicable	all the facilities and equipment
5. Depreciation	not applicable	all the facilities and equipment
6. Concession fees	land and water rent + variable fee of 5% revenue share (initial 5 years exemption)	
7. Renewal cost for equipment	not applicable	from own equity

#### 6.4. Evaluasi Skema PPP

##### A. Tabel Indikator Keuangan dan Laporan keuangan untuk evaluasi konsesi

199. Dalam kasus-4, jelas bahwa Debt Service Coverage Ratio tidak membaik untuk waktu yang lama berdasarkan indikator keuangan dan laporan keuangan. Laporan keuangan dari kasus-4 dilampirkan dalam laporan.

##### B. hasil Evaluasi

200. Operator terminal akan dapat berinvestasi pada suprastruktur dengan 0,5 juta dolar dari ekuitas sendiri ketika pemerintah menyediakan 40% dari jumlah investasi operator dengan pinjaman tanpa bunga (kasus-1) dan laporan keuangan selama masa konsesi menunjukkan manajemen keuangan yang mungkin stabil baik bagi otoritas pelabuhan maupun operator terminal (Lihat Tabel 6.4-1).



- 201.** Kasus-2 menunjukkan dampak keuangan 20% pinjaman tanpa bunga yang diberikan kepada operator bukannya 40% seperti pada kasus-1. Perkiraan laporan keuangan memperlihatkan bahwa bahkan pada kasus 20% pinjaman tanpa bunga dari pemerintah, baik otoritas pelabuhan maupun operator terminal secara finansial dapat beroperasi karena jumlah investasi awal untuk operator agak kecil (kurang dari 10% dari total biaya investasi) (Lihat Tabel 6.4-2).
- 202.** Kasus-3 menunjukkan dampak keuangan atas tidak adanya pemberian bantuan keuangan untuk investasi operator, sementara pemerintah menyediakan infrastruktur, dan hasil menunjukkan bahwa bahkan dalam kasus tanpa bantuan keuangan pemerintah pun, pelabuhan dapat berkelanjutan secara finansial (Lihat Tabel 6.4-3).
- 203.** Satu-satunya perbedaan di antara ketiga kasus di atas terletak pada jumlah ekuitas sendiri yang diperlukan oleh operator terminal. Ketika tidak ada dukungan pemerintah di investasi operator terminal, operator harus menyiapkan setidaknya sekitar 1 juta dolar ekuitas. Dengan demikian kelangsungan proyek sangat tergantung pada kemampuan keuangan industri skala kecil atau menengah seperti itu, apakah mereka dapat mempersiapkan modal disetor yang diperlukan.
- 204.** Kasus-4 adalah kasus yang seluruh investasi termasuk infrastruktur dilakukan oleh operator terminal dengan bantuan pemerintah dengan pinjaman tanpa bunga sebesar 40% dari total biaya investasi. Dalam kasus ini, analisis finansial menunjukkan bahwa meskipun operator terminal menyiapkan sekitar 5 juta dolar ekuitas, tetap masih 42% (11,5 juta dolar) dari total biaya investasi (sekitar 27,3 juta dolar) yang harus dibiayai oleh bank dan hal itu akan membuat beban berat bagi operator untuk usaha skala kecil ini (Lihat Tabel 6.4-4—Tabel 6.4-6).
- 205.** Dalam hal penyediaan terminal secara eksklusif untuk digunakan oleh industri tertentu, terminal seharusnya, pada prinsipnya, disediakan oleh perusahaan, karena merupakan semacam fasilitas dari jalur produksinya. Namun, ada kasus di mana sulit bagi industri untuk mempersiapkan terminal semacam itu oleh mereka sendiri karena diperlukan jumlah investasi yang sangat besar.
- 206.** Ketika bantuan pemerintah dianggap perlu untuk mempromosikan industri tersebut dari alasan politik, penyediaan infrastruktur oleh sektor publik untuk penyewaan prasarana kepada industri spesifik adalah skema yang tepat, dan superstruktur harus disediakan oleh industri itu sendiri, karena dirancang untuk cocok bagi penanganan spesifik dari produk industri.
- 207.** Dalam kasus ini, mungkin ada kasus di mana beberapa anggota perusahaan akan mempunyai periode waktu lisensi yang berbeda, dan dengan demikian waktu sewa yang singkat akan sesuai untuk menghadapi situasi variabel.



Tabel 6.4-1 Kasus-1 Terminal Batubara

**OUTPUTS**

Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	845	845	845	Loader lease	0
Variable	99	198	198	Conveyer lease	0

	Financial Indicators	2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027																			
		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045		
TOU	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	0.00%	0.00%	12.94%	13.63%	14.40%	15.14%	16.10%	13.11%	14.05%	13.58%	14.60%	13.26%	14.22%	15.18%	16.47%	17.99%	9.99%		
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)	0.00	0.00	0.79	0.79	0.79	0.79	0.79	0.79	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.87	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)	0.00	0.00	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	
	<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)	0.00	0.00	1.71	1.77	1.84	1.91	1.99	1.73	1.81	1.90	1.99	2.10	2.22	2.35	2.50	2.67	2.87			
	concessionn fee rate (fixed)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	concession fee rate (variable)	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
	total concession fee/revenue	0%	0%	49%	49%	49%	49%	49%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	67.50%																				
<b>Financial Indicators</b>																					
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																					
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%	9.94%	10.93%	12.13%	13.63%	12.44%	14.02%	16.07%	18.82%	18.64%	22.44%	28.19%	37.90%	55.02%	110.00%	18.39%					
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87		
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76		
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95	13.95		
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>	13.5%																				
concessionn fee rate (fixed)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
concession fee rate (variable)	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%		
total concession fee/revenue	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%		
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)	67.50%																				
<b>Retained Earnings Total</b>	6,045																				

	Financial Indicators	2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027																			
		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045		
PA	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	0.00%	0.00%	0.92%	0.94%	0.96%	0.79%	1.01%	1.49%	1.53%	1.58%	1.40%	1.67%	1.72%	1.78%	1.84%	1.64%	1.97%		
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																				
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)	0.00	0.00	0.78	0.78	0.78	0.83	0.78	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72		
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)	0.00	0.00	0.23	0.23	0.23	0.27	0.23	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24		
	<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																				
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)	0.97	0.97	0.97	0.91	0.97	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03		
	<b>Financial Indicators</b>																				
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%	2.04%	2.12%	2.21%	1.99%	2.40%	2.51%	2.63%	2.76%	2.51%	3.06%	3.24%	3.45%	3.67%	3.40%	4.24%				
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72					
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21					
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08					
<b>Retained Earnings Total</b>	9,005																				
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN</b>	1.5%																				



Tabel 6.4-2 Kasus-2 Terminal Batubara

**OUTPUTS**

Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	845	845	845	Loader lease	0
Variable	99	198	198	Conveyer lease	0

TOU	Financial Indicators			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		8.00%	0.00%	0.00%	12.88%	13.54%	14.27%	14.97%	15.87%	12.92%	13.80%	13.33%	14.27%	12.98%	13.87%	14.74%	15.91%	17.27%	9.76%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)			0.00	0.00	0.79	0.79	0.79	0.79	0.79	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.87	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)			0.00	0.00	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)			0.00	0.00	1.41	1.47	1.53	1.60	1.68	1.46	1.54	1.63	1.72	1.83	1.95	2.09	2.25	2.44	2.66	
		concessionn fee rate (fixed)		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
		concession fee rate (variable)		5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
		total concession fee/revenue		0%	0%	49%	49%	49%	49%	49%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE	NPV(Profit/Revenue)	87.50%																		
	<b>Financial Indicators</b>			<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		8.00%	9.69%	10.60%	11.69%	13.03%	11.93%	13.33%	15.10%	17.41%	17.21%	20.29%	25.82%	32.23%	41.45%	60.90%	16.91%			
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)			0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86		
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)			0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76		
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)			27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91	27.91		
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>																					
			13.3%																		
		concessionn fee rate (fixed)		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
		concession fee rate (variable)		10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
		total concession fee/revenue		54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE	NPV(Profit/Revenue)	87.50%																		
	<b>Retained Earnings Total</b>			<b>5,819</b>																	

PA	Financial Indicators			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		1.59%	0.00%	0.00%	0.92%	0.94%	0.96%	0.79%	1.01%	1.49%	1.53%	1.58%	1.40%	1.67%	1.72%	1.78%	1.84%	1.64%	1.97%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)			0.00	0.00	0.78	0.78	0.78	0.83	0.78	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)			0.00	0.00	0.23	0.23	0.23	0.27	0.23	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)					0.97	0.97	0.97	0.91	0.97	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	
	<b>Financial Indicators</b>			<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		1.59%	2.04%	2.12%	2.21%	1.99%	2.40%	2.51%	2.63%	2.76%	2.51%	3.06%	3.24%	3.45%	3.67%	3.40%	4.24%			
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)			0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.76	0.72		
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)			0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21		
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)			1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08				
	<b>Retained Earnings Total</b>			<b>9,005</b>																	
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN</b>																					



Tabel 6.4-3 Kasus-3 Terminal Batubara

		OUTPUTS																					
Concession Fee		1st Prd	2nd Prd	3rd Prd	1000\$																		
Fixed		845	845	845	Loader lease																		
Variable		99	198	198	Conveyer lease																		
TOU	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				8.00%	0.00%	0.00%	12.81%	13.44%	14.14%	14.80%	15.65%	12.74%	13.56%	13.09%	13.97%	12.72%	13.54%	14.34%	15.39%	16.62%	9.54%	
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																						
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.00	0.00	0.79	0.79	0.79	0.79	0.79	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.87
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.00	0.00	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																						
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				0.00	0.00	1.20	1.26	1.32	1.38	1.45	1.27	1.34	1.42	1.52	1.62	1.74	1.88	2.05	2.24	2.48		
	concessionn fee rate (fixed)				100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	concession fee rate (variable)				5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
	total concession fee/revenue				0%	0%	49%	49%	49%	49%	49%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)				67.50%																		
	<b>Financial Indicators</b>				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																						
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				8.00%	9.47%	10.30%	11.29%	12.49%	11.47%	12.71%	14.25%	16.22%	16.02%	18.55%	23.07%	27.86%	34.21%	45.92%	15.61%			
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																						
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																						
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>				13.2%																		
concessionn fee rate (fixed)				100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
concession fee rate (variable)				10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
total concession fee/revenue				54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	54%	
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)				67.50%																			
<b>Retained Earnings Total</b>				5,529																			
				(\$1,000)																			
PA	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				1.59%	0.00%	0.00%	0.92%	0.94%	0.96%	0.79%	1.01%	1.49%	1.53%	1.58%	1.40%	1.67%	1.72%	1.78%	1.84%	1.64%	1.97%	
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																						
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.00	0.00	0.78	0.78	0.78	0.83	0.78	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.00	0.00	0.23	0.23	0.23	0.27	0.23	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21
	<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																						
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)							0.97	0.97	0.97	0.91	0.97	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08
	<b>Financial Indicators</b>				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																						
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				1.59%	2.04%	2.12%	2.21%	1.99%	2.40%	2.51%	2.63%	2.76%	2.51%	3.06%	3.24%	3.45%	3.67%	3.40%	4.24%			
	<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																						
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.76	0.72	0.72	0.76	0.72
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.24	0.21	0.21	0.24	0.21	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																							
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.03	1.08				
<b>Retained Earnings Total</b>				9,005																			
				(\$1,000)																			
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN</b>				1.5%																			



Tabel 6.4-4 Kasus-4 Terminal Batubara

**OUTPUTS**

Concession Fee	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd		1000\$
Fixed	0	0	0		0
Variable	103	206	206		0
				Loader lease	0
				Conveyer lease	0

	Financial Indicators			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%			0.00%	0.00%	1.03%	1.06%	1.10%	1.14%	1.18%	0.83%	0.86%	0.90%	0.94%	0.98%	1.02%	1.07%	1.12%	1.18%	0.87%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.00	0.00	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.93
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.00	0.00	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				0.00	0.00	0.37	0.38	0.40	0.42	0.44	0.43	0.45	0.47	0.50	0.54	0.57	0.62	0.67	0.73	0.80	
	concessionn fee rate (fixed)			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	concession fee rate (variable)			5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
	total concession fee/revenue			0%	0%	7%	7%	7%	7%	7%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)			88.04%																	
<b>TOU</b>	Financial Indicators			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																					
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	8.00%			0.93%	0.99%	1.06%	1.14%	1.24%	1.35%	1.49%	1.66%	1.87%	2.14%	2.75%	3.29%	4.11%	5.47%	8.17%			
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42			
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24	3.24			
<b>FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN</b>				1.0%																	
	concessionn fee rate (fixed)			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			
	concession fee rate (variable)			10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%			
	total concession fee/revenue			12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%			
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)			88.04%																	
	Retained Earnings Total			-11,298	(\$1,000)																

	Financial Indicators			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																				
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%			0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.00	0.00	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.00	0.00	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>PA</b>	Financial Indicators			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
<b>PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)</b>																					
Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)	1.59%			0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%			
<b>OPERATIONAL EFFICIENCY</b>																					
Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)				0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12			
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)				0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12			
<b>LOAN REPAYMENT CAPACITY</b>																					
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)				0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	Retained Earnings Total			5,744	(\$1,000)																
	FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN			0.0%																	









## V. Strategi PPP Baru untuk Pelabuhan D.M.O

### 1. Usulan Arah Dasar Untuk Strategi PPP Baru Bagi Pelabuhan D.M.O

#### 1.1. Latar Belakang

**208.** Tujuan dasar pemerintah dalam meningkatkan partisipasi swasta, seperti yang umumnya diakui di sebagian besar negara, adalah untuk mendirikan sistem pelabuhan yang lebih kompetitif dan secara finansial berkelanjutan.

**209.** Di Indonesia, sektor pelabuhan menghadapi masalah operasi yang tidak efisien baik dalam produktivitas maupun pemulihan investasi oleh BUMN disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- Pelabuhan komersial di Indonesia dikelola dan dioperasikan oleh BUMN -IPC- yang menikmati kekuasaan monopolistik, dan pengawasan IPC berada di bawah yurisdiksi MOSOC yang tidak memiliki pengalaman dan pengetahuan tentang pengelolaan pelabuhan
- Baik IPC maupun DGST tidak ada yang memiliki cukup pengetahuan tentang manajemen dan pengawasan konsesi pelabuhan yang menyebabkan kontrak konsesi imparsial dan kurangnya pengawasan terhadap operator terminal yang diberi konsesi.

**210.** Berdasarkan latar belakang yang disebutkan di atas, pemerintah mengeluarkan undang-undang pelayaran yang baru yang bertujuan untuk memisahkan fungsi regulator dan fungsi operator IPC dan akan membentuk badan baru sebagai regulator, Otoritas Pelabuhan dan Unit Manajemen Pelabuhan.

#### 1.2. Tujuan

**211.** Menimbang latar belakang yang disebutkan di atas, tujuan pengenalan skema kemitraan pemerintah-swasta yang baru ke pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan dapat dikatakan sebagai berikut:

- Meningkatkan efisiensi operasional
- Menghasilkan sistem untuk memulihkan investasi negara dan untuk meningkatkan pendapatan negara
- Menciptakan kondisi untuk entitas yang lebih efisien dan akuntabel dalam pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan
- Membuat skema konsesi pelabuhan yang lebih transparan dan kompetitif yang diterapkan secara konsisten di seluruh negara untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan yang secara finansial sehat dan efisien

#### 1.3. Arah dasar untuk Pembentukan Strategi PPP Baru

**212.** Dalam rangka untuk menciptakan sistem yang lebih baik dan bisa dilaksanakan untuk memperkenalkan kemitraan pemerintah-swasta yang baru untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan, pertama-tama perlu untuk mendefinisikan kembali peran dan fungsi organisasi terkait termasuk KKPPI (Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur), RMU (Unit Manajemen Resiko), MOSOC (Departemen Negara BUMN), MOT, DGST dan PT Pelindo yang saat ini terlibat dalam pelaksanaan PPP pada sektor pelabuhan, reformasi / perubahan kerangka peraturan dari yang sekarang diterapkan dan reformasi kelembagaan terhadap organisasi terkait termasuk pembentukan Otoritas Pelabuhan yang bertanggung jawab penuh atas manajemen dan pengembangan tiap-tiap pelabuhan untuk promosi PPP pada umumnya kepada yang lebih sesuai dan spesifik untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan.

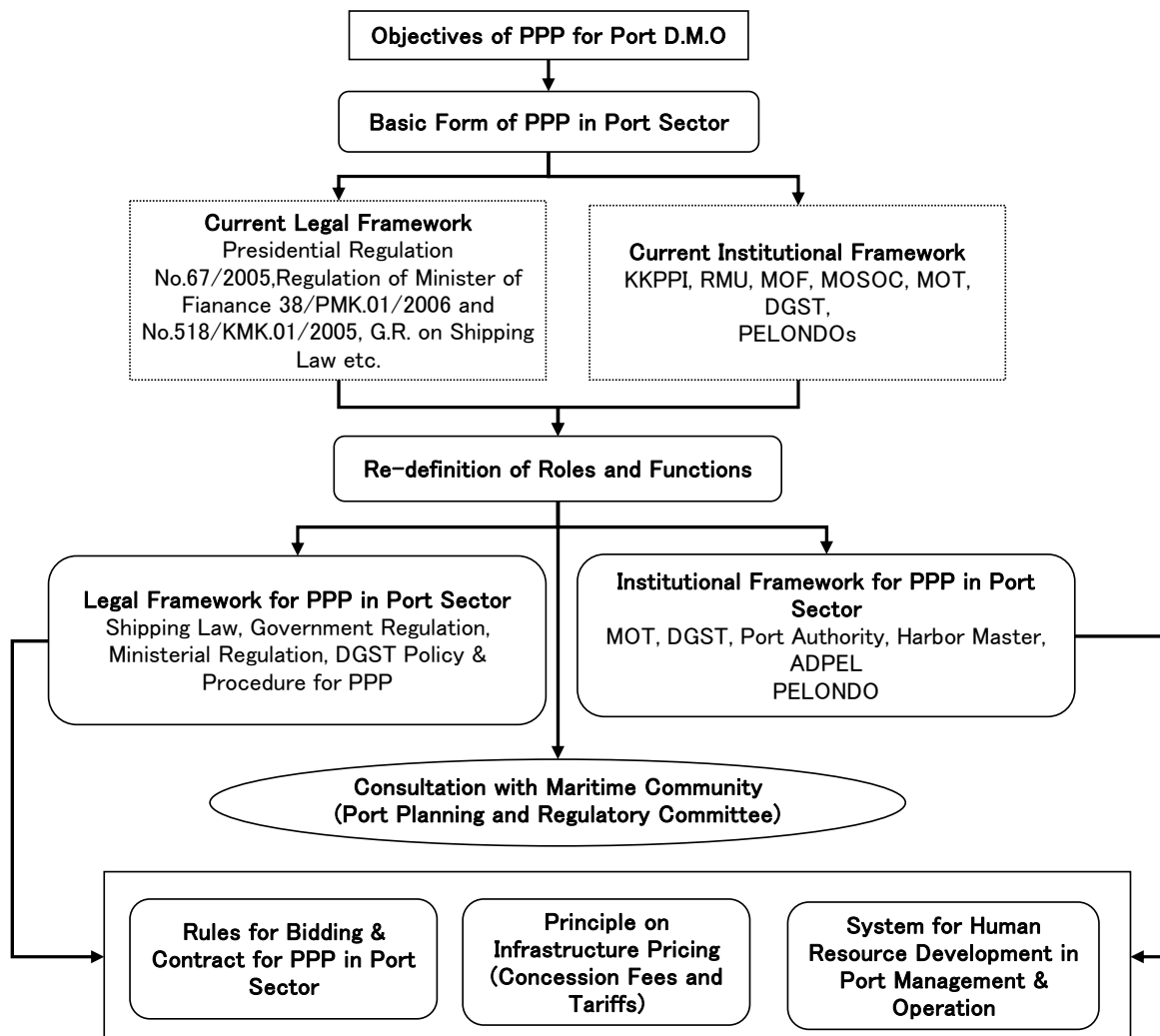


**213.** Peraturan terkait dengan PPP telah ditetapkan dalam peraturan pemerintah terkait dalam bentuk umum tanpa tergantung sektor, dan peraturan-peraturan tersebut tidak bisa diterapkan untuk proyek PPP di sektor pelabuhan yang memiliki karakteristik yang sangat berbeda dari proyek infrastruktur publik lainnya.

**214.** Pelabuhan secara umum terbentuk sebagai suatu kelompok yang terdiri dari berbagai terminal termasuk terminal peti kemas, terminal kargo umum, terminal kargo curah dan terminal khusus yang sering kali dimiliki dan dioperasikan oleh industri tertentu.

**215.** Dengan demikian diperlukan untuk membangun strategi dan peraturan yang dapat bekerja dan efektif khusus untuk pengembangan dan pengoperasian pelabuhan.

**216.** Isu-isu mendasar yang akan dimasukkan dalam strategi PPP di sektor pelabuhan adalah (1) definisi yang jelas tentang peran, fungsi, wewenang dan tanggung jawab dari pihak yang terkait dengan konsesi pelabuhan, (2) kerangka peraturan yang terkait dengan konsesi pelabuhan, (3) kerangka kerja kelembagaan pada pengawasan dan pengelolaan konsesi pelabuhan, (4) kerangka kerja untuk konsultasi dengan komunitas maritim, (5) kebijakan dasar dan aturan mengenai lelang/tender dan kontrak pengelolaan konsesi pelabuhan, (6) Aturan dasar pada harga infrastruktur pelabuhan (penetapan harga konsesi) dan (7) strategi dan skema pengembangan sumber daya manusia untuk pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan. Arah dasar pembentukan strategi PPP baru ditunjukkan pada Gambar 1.3-1.



Gambar 1.3-1 Arah Dasar Strategi PPP Baru

## 2. Prinsip-Prinsip Pada Strategi Ppp Baru

### 2.1. Bentuk Dasar Dari PPP Pada Sektor Pelabuhan

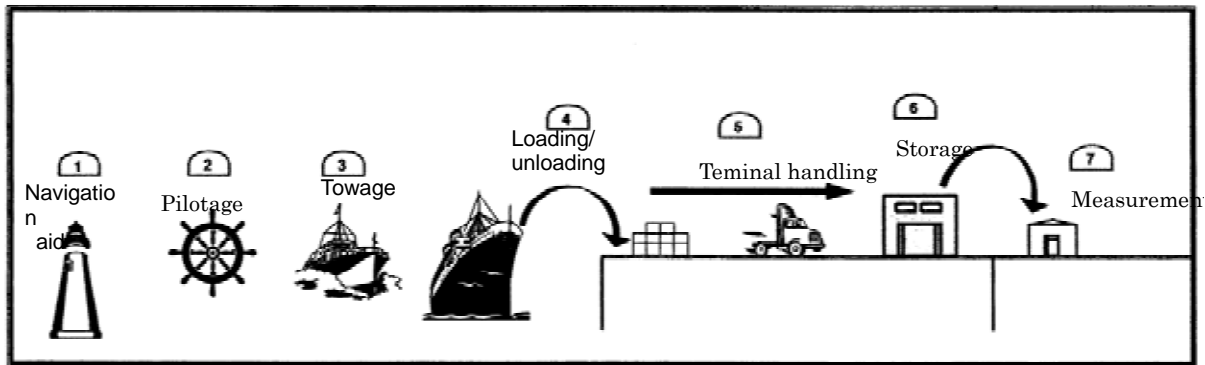
217. Agar pelabuhan dapat berfungsi dengan baik, ada banyak fasilitas dan layanan yang harus diberikan untuk kedua pihak, baik kapal maupun kargo seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2.1-1. Layanan lainnya untuk menyediakan utilitas untuk pengoperasian terminal, untuk menyediakan layanan pemadam kebakaran dan layanan tambahan lainnya mengenai operasional pelabuhan akan diperlukan dan pelabuhan dapat berfungsi dengan baik dengan kombinasi pemberian semua layanan ini.

218. Semua layanan ini akan membutuhkan berbagai jenis infrastruktur seperti jalan akses, sistem pembuangan air kotor, sistem pasokan air dan listrik, di samping fasilitas mendasar pelabuhan seperti fasilitas terminal.

219. Dalam peraturan presiden No.67/2005 tampaknya dapat diterapkan pada kasus pembangkit tenaga listrik, sistem pasokan air, kereta api dan jalan raya dan lain-lain, yang tidak memerlukan



layanan pendukung terkait seperti pelabuhan, dan oleh karena itu tampaknya menyiratkan bahwa PPP dapat diterapkan bentuk BOT.



Gambar 2.1-1 Pelayanan di Pelabuhan

220. Di sektor pelabuhan, berbagai jenis infrastruktur akan dibutuhkan seperti yang dinyatakan dalam sebelumnya, dan tidak tepat untuk membatasi jenis PPP hanya dalam bentuk BOT.

221. Pada studi kasus dalam kajian ini, tiga jenis PPP telah dianalisa.

222. PPP di sektor pelabuhan, membutuhkan bentuk PPP yang lebih bervariasi sesuai dengan karakteristik pelabuhan dan fasilitas yang akan disediakan dan konsesi induk harus dibatasi untuk pelabuhan skala lebih kecil dalam rangka untuk menghindari perilaku monopolistis. Tabel 2.1-1 menunjukkan bentuk khas PPP di sektor pelabuhan.

Table 2.1-1 Bentuk PPP Pelabuhan

Authority Type	Description
Agreement	Port-related services provided on port property
Concession Agreement	Commercial use of state property, long term agreements, typically 25-30 years or more, classified into partial concession and master concession according to the roles of public and private sectors
Lease	Fixed term leases typically 10-15 years
Order	Port infrastructure (streets, sewers, etc.) permit with public agencies
Revocable permit	Leases that may be revoked with 30-120 days notice. Typically of indeterminate length (temporary use of land/facilities, etc.)

(Seluruh kasus dari studi ini dikategorikan dalam perjanjian konsesi.)

223. UU Pelayaran menetapkan bahwa penyediaan pemecah gelombang, saluran dan bantuan navigasi adalah kewajiban dari Otoritas Pelabuhan dan dengan demikian Badan Usaha Pelabuhan diharapkan utamanya untuk menyediakan terminal dan fasilitas lain dan layanan tambahan bila diperkirakan secara komersial layak.

224. Oleh karena itu, prinsip-prinsip strategi PPP baru akan didasarkan pada bentuk PPP yang dapat diterapkan ini.





## 2.2. Prinsip Kerangka Regulasi

225. Prinsip pada kerangka regulasi untuk tujuan tersebut adalah sebagai berikut;

- Skema partisipasi sektor swasta adalah terbuka untuk tender kompetitif
- Skema partisipasi sektor swasta harus sejalan dengan kebijakan pemerintah
- Otoritas pelabuhan / badan pengelolaan pelabuhan menjadi pemilik dan manajer sebuah "tuan tanah pelabuhan", dan lain-lain
- Skema akan konsersn pengenalan parsial sektor swasta secara penuh atau sebagian
- Fasilitas / jasa yang akan dikelola dan dioperasikan pada pengguna umum, berdasarkan non-diskriminatif
- Operator fasilitas harus berpengalaman dalam kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan
- Penawar yang dipilih akan mendirikan sebuah perusahaan lokal baru yang beroperasi
- Kepemilikan lahan tetap pada pemerintah atau otoritas pelabuhan publik / badan pengelola pelabuhan
- Otonomi pengelolaan dan operasional dari perusahaan beroperasi yang diperkenalkan
- Tujuan prioritas dari skema partisipasi sektor swasta adalah untuk meningkatkan kinerja tingkat pemeliharaan kondisi penawaran dan permintaan yang seimbang terhadap fasilitas-fasilitas
- Tujuan prioritas lain adalah pendanaan privat bagi perluasan fasilitas yang ada atau pembangunan fasilitas baru

## 2.3. Prinsip Penataan kelembagaan

226. Agar sistem untuk berfungsi secara efektif mengikuti prinsip-prinsip yang disebutkan di atas, definisi yang jelas dan tepat tentang status hukum pihak-pihak yang bersangkutan merupakan suatu keharusan.

227. Pengawasan pemerintah biasanya memerlukan beberapa bentuk: perencanaan strategis, regulasi teknis, dan regulasi ekonomi..

228. Setelah pengenalan partisipasi sektor non-negara dalam pengoperasian pelabuhan, peran dan fungsi di antara pihak-pihak yang terkait pada umumnya dibatasi sebagai berikut;

- Sebuah badan pusat, baik Departemen Perhubungan atau dewan yang terdiri dari perwakilan senior dari Departemen terkait, Pemerintah Daerah kota-kota pelabuhan, dan dari Otoritas Pelabuhan, akan menyusun kebijakan pelabuhan nasional dan akan menetapkan regulasi sektor utama untuk dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan / Badan Pengelola Pelabuhan;
- Otoritas Pelabuhan / Badan Pengelola Pelabuhan, Lembaga-Lembaga Publik Otonom, akan diberi hak untuk menggunakan lahan milik negara, mengelola, mempertahankan dan mengembangkan aset infrastruktur pelabuhan, mengelola dan melaksanakan langkah-langkah keamanan navigasi, menegakkan peraturan perlindungan lingkungan hidup, memantau konsesi dan penyewaan sektor-sektor non-negara yang mengatur kegiatan di daerah pelabuhan, dan memasarkan pelabuhan untuk menarik investor baru; dan
- Perusahaan yang beroperasi yang diperkenalkan akan melaksanakan kegiatan komersial terkait dengan manajemen lalu lintas kargo dan menangani dan memasarkan jasa mereka untuk menarik pengguna pelabuhan baru.



**A. Pertimbangan Khusus pada Fungsi Perencanaan dan Pemasaran**

**229.** Fungsi perencanaan Otoritas Pelabuhan dalam koordinasi dengan Pemerintah Daerah adalah urusan yang rumit, terutama untuk pelabuhan-pelabuhan besar yang terletak di dalam atau dekat kota.

**230.** Layanan pelabuhan dan menyeimbangkan penawaran dan permintaan secara aktual terjadi pada tingkat Otoritas Pelabuhan dan tiap-tiap perusahaan pelabuhan. Oleh karena itu, pengembangan proyek-proyek investasi yang realistis untuk infrastruktur dan superstruktur harus dimulai pada tingkat ini.

**231.** Fungsi pemasaran dan promosi pelabuhan merupakan perpanjangan logis dari fungsi perencanaan pelabuhan.

**B. Pertimbangan Khusus pada Peran dan Fungsi Pemerintah Pusat**

**232.** Mengenai pelaksanaan skema PPP, ada banyak instansi pemerintah yang terkait di Indonesia.

**233.** Sebagian besar peraturan dasar di PPP adalah peraturan presiden No.67/2005 yang menetapkan aturan-aturan dasar pada skema PPP, dan dalam pelaksanaan skema PPP, diterapkan peraturan Menteri Keuangan No No.38/PMK01/2006 dan 518/KMK01 / 2005.

**234.** Dalam promosi skema PPP, adalah penting untuk menyederhanakan prosedur penerapan skema PPP bagi sektor swasta dan oleh karena itu mempertimbangkan peran pemerintah pusat dan peraturan saat ini PPP, lebih baik menyebarkan peraturan bagi seluruh sektor bijaksana yang memperhatikan penataan kelembagaan baru di sektor pelabuhan seperti yang ditunjukkan pada pedoman pelaksanaan Peraturan Pemerintah dalam Bab VI .

**C. Masalah-Masalah Dalam Reformasi Ipc**

**235.** Untuk pembentukan Otoritas Pelabuhan sebagai badan pengatur dan manajemen baru, dibutuhkan personil dengan keahlian dalam pengelolaan pelabuhan (orang-orang ini terkonsentrasi di IPC saat ini).

**236.** Saat ini kerja utama manajemen termasuk kemasukan dan keberangkatan kapal ke / dari pelabuhan dan alokasi tempat berlabuh dan semua prosedur penggunaan pelabuhan. Saat ini dikelola oleh IPC di pelabuhan komersial. Setelah pembentukan Otoritas Pelabuhan, mayoritas kerja-kerja manajemen ini harus dipindahkan ke Otoritas Pelabuhan, jika tidak maka wajar bagi IPC untuk melaksanakan kerja-kerja ini dengan cara yang menguntungkan bagi IPC sebagai operator terminal sendiri.

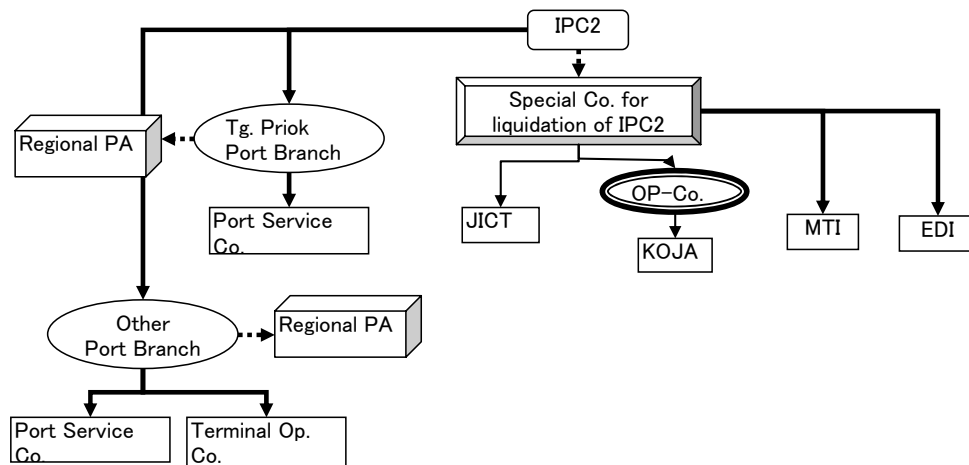
**237.** Dengan perbedaan status karyawan IPC dan ADPEL, mungkin sulit untuk melakukan mutasi karyawan ke Otoritas Pelabuhan, dan karena itu dianjurkan untuk mengirim karyawan IPC ke Otoritas Pelabuhan di bawah pengelolaan perusahaan khusus untuk likuidasi IPC2 untuk jangka waktu tertentu, katakanlah tiga tahun, untuk mentransfer keterampilan yang diperlukan untuk staf asli dari Otoritas Pelabuhan.

**238.** Isu penting lainnya pada likuidasi IPC2 adalah penghapusan sistem subsidi silang antara IPC2 dan perusahaan afiliasinya serta semua pelabuhan cabang di bawah IPC2. Untuk melakukan hal tersebut, diperlukan analisis yang cermat pada kelayakan keuangan dari entitas-entitas yang terpisah dari IPC2.

**239.** Fungsi perusahaan khusus untuk likuidasi IPC2 harus dipelihara setidaknya sampai kontrak konsesi dan kontrak operasi gabungan yang ada dengan HPH di JICT dan KOJA kadaluarsa demi pendaratan halus swastanisasi IPC2.



240. Bentuk akhir transformasi / likuidasi IPC diperlihatkan pada Gambar 2.3-1.



Gambar 2.3-1 Transformasi IPC

## 2.4. Prinsip Konsultasi Dengan Komunitas Maritim Dan Pihak Lain

### A. Kebutuhan untuk Konsultasi Resmi dengan Komunitas Maritim

241. Dalam pelaksanaan administrasi dan pengelolaan pelabuhan, keputusan yang diambil oleh pemerintah, badan pengelolaan pelabuhan dan operator kadang-kadang berdampak serius pada berbagai kelompok-kelompok kepentingan. Keputusan tersebut meliputi aturan operasi pelabuhan, struktur tarif, penggunaan wilayah air dan tanah, penunjukan daerah terbatas dan rencana pembangunan pelabuhan.

242. Dalam pengelolaan kontrak konsesi, diperlukan koordinasi antara operator terminal / pemegang konsesi, PMB / otoritas pemberi ijin dan pengguna. Khususnya untuk penyelesaian pengaduan dan pendapat yang saling bertentangan antara kelompok-kelompok kepentingan, diperlukan studi dan musyawarah oleh lembaga adil dan independen.

243. Kontrak konsesi harus mendefinisikan dengan tepat pemantauan dan pelaporan hubungan badan pengelolaan pelabuhan (conceder) sejalan dengan Departemen dan operator swasta masing-masing. Pedoman pelaksanaan juga harus dibentuk bersama-sama dengan kontrak.

244. Dalam melakukannya, perhatian khusus harus diberikan terhadap pembentukan prosedur konsultasi resmi antara masyarakat pelabuhan dan maritim swasta dan badan-badan pemantauan publik lokal (PMB). Prosedur konsultasi ini akan menjadi penting dalam memastikan bahwa para konsern dan saran pelanggan tentang fungsi pelabuhan dapat dialirkan tepat waktu dan secara teratur ke dewan pengelola pelabuhan-pelabuhan atau badan regulasi sektor.

### B. Pembentukan Dewan Pelabuhan

245. Dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan tersebut di atas, institusi seperti dewan pelabuhan diperlukan baik untuk tingkat nasional (Dewan Menteri) maupun tingkat lokal (Dewan untuk Ketua PMB), dan biasanya disebut sebagai Komisi Pelabuhan (atau Dewan Pelabuhan) dan didirikan berdasarkan hukum. Umumnya, lembaga semacam itu memiliki peran penasihat dan memberikan masukan untuk perumusan kebijakan pelabuhan nasional di tingkat nasional dan tiap-tiap rencana pembangunan pelabuhan dan berbagai peraturan dari PMB di tingkat lokal.



**246.** Komisi / Dewan Nasional mungkin akan diminta untuk berkontribusi untuk pengembangan kebijakan dan rencana pelabuhan dengan menawarkan saran pada:

- Memprioritaskan kebijakan yang akan memaksimalkan partisipasi swasta / sektor non-negara di sektor pelabuhan;
- Persiapan rencana pelabuhan nasional (restrukturisasi dan investasi) yang didasarkan pada metodologi yang objektif untuk evaluasi proposal proyek yang diterima dari otoritas pelabuhan (tingkat nasional);
- Alokasi pembiayaan sektor publik untuk pembangunan pelabuhan dan lain-lain

**247.** Komisi / Dewan Lokal mungkin akan diminta untuk memberikan kontribusi pada perumusan rencana dan kebijakan pembangunan pelabuhan dengan menawarkan saran pada:

- Penyusunan rencana tiap pelabuhan didasarkan pada metodologi yang obyektif untuk evaluasi proposal proyek yang diterima dari investor pelabuhan;
- Alokasi pembiayaan sektor publik untuk pembangunan fasilitas pelabuhan;
- Pengaturan dan merevisi pelabuhan jatuh tarif dan iuran, dan lain-lain

**248.** Komite ini secara umum akan memiliki sekitar 10 anggota dengan jangka 3 atau 4 tahun dan terdiri dari wakil-wakil dari pemerintah pusat terkait mungkin dari DGST, Departemen Keuangan, Departemen Negara BUMN, provinsi terkait, pengguna, bisnis maritim, operator (pemegang konsesi) dan orang berpengalaman di perencanaan, pengaturan dan pengelolaan pelabuhan dan rekayasa pelabuhan.

## **2.5. Dana Investasi dan Sistem Penganggaran**

**249.** Untuk pembangunan berkelanjutan di sektor pelabuhan, perlu untuk mengamankan sumber daya keuangan yang diperlukan untuk mewujudkan pembangunan yang direncanakan dalam rencana utama pelabuhan.

**250.** Oleh karena itu, diperlukan untuk mengatur program investasi dengan sumber daya keuangan yang teridentifikasi setidaknya selama lima tahun anggaran pemerintah, dengan koordinasi dengan Departemen yang kompeten seperti Departemen Keuangan dan BAPPENAS melalui musyawarah di Dewan Perencanaan dan Regulasi Pelabuhan.

**251.** Dalam rangka untuk mengamankan dana yang diperlukan untuk investasi di sektor pelabuhan, juga perlu untuk membuat rekening khusus dalam perbendaharaan nasional untuk memenuhi jadwal investasi yang ditetapkan dalam rencana pembangunan 5 tahun untuk menghindari pengaruh politik dan kondisi keuangan pada saatnya.

**252.** Untuk rekening khusus dalam perbendaharaan nasional, juga diperlukan untuk membentuk dana untuk bagian dari pendapatan ke account agar dapat memikul tanggung jawab sektor pelabuhan.

**253.** Langkah-langkah ini untuk mengamankan jadwal investasi dari masing-masing pelabuhan adalah suatu keharusan untuk menerapkan skema PPP yang memerlukan investasi terkoordinasi dari sektor publik dan swasta. Tanpa tonggak yang jelas, sektor swasta termasuk mereka yang memberikan bantuan keuangan akan ragu untuk menanggung resiko keuangan apapun.

**254.** Untuk pembentukan dana investasi pelabuhan, biaya konsesi dan iuran pelabuhan saat ini yang merupakan sumber pendapatan utama untuk KANPEL dan ADPEL akan dianggap sebagai sumber pendapatan dana:



**255.** Setelah pendirian Otoritas Pelabuhan, IPC akan menjadi semacam Badan Usaha Pelabuhan dan dengan demikian dalam rangka untuk menetapkan tingkat aturan main bagi semua penyedia layanan swasta, perlu untuk merestrukturisasi kerangka biaya dan iuran dan mencari sumber pendapatan yang adil dari Otoritas Pelabuhan dan dana Pelabuhan.

**256.** Untuk mencari langkah bagi pendaratan lunak terhadap likuidasi IPC, adalah langkah pertama untuk memperkenalkan sistem akuntansi independen untuk setiap bidang bisnis IPC dan Otoritas Pelabuhan harus mengawasi perilaku bisnis IPC dalam konteks persaingan yang adil di antara para operator.

## **2.6. Prinsip Atas Penetapan Harga Infrastruktur**

### **A. Pemikiran Umum tentang Biaya Konsesi**

**257.** Mekanisme biaya konsesi biasanya memiliki komponen tetap dan variabel. Komponen tetap bisa menjadi biaya yang setara dengan sewa yang dibayar oleh operator ke otoritas pelabuhan untuk penggunaan tanah dan fasilitas / utilitas yang disediakan oleh sektor publik. Biaya ini juga mencakup pembagian keuntungan; yaitu biaya sewa yang secara efektif mencakup unsur untuk memberi penghargaan kepada otoritas pemberi ijin atas pemberian ijin operator untuk mendapatkan keuntungan dari pengoperasian terminal.

**258.** Komponen variabel dari kompensasi kepada otoritas pemberi ijin dapat berupa pembayaran oleh operator dari biaya berdasarkan tingkat aktivitas. Ini termasuk batas minimum lalu lintas yang dapat digunakan untuk berbagi risiko lalu lintas dan mengganti kerugian operator jika tingkatnya turun di bawah ambang batas yang telah ditentukan. Pendekatan terakhir ini mungkin paling tepat ketika ada ketidakpastian yang signifikan tentang potensi lalu lintas bergerak melalui terminal dan ketika otoritas pemberi ijin berkeinginan untuk menerapkan peraturan teknis dan penetapan harga secara ketat.

**259.** Otoritas pelabuhan bisa memilih untuk mengatur tingkat awal untuk komponen tetap dan biaya variabel. Namun, tingkat ini merepresentasikan kriteria keuangan yang paling sering diadopsi untuk menilai tawaran dan, karena itu, sebaiknya tidak boleh ditetapkan oleh otoritas pelabuhan, tapi biarkan ke penawar untuk mengajukannya.

### **B. Kriteria untuk Menaksir Tingkat Biaya yang Mungkin**

**260.** Dalam memperkirakan tingkat biaya konsesi yang dapat diterima, perlu untuk melakukan analisis pasar, analisis keuangan secara rinci dan memperkirakan kontribusi keuangan baik kepada pemerintah maupun pemegang konsesi.

**261.** Berdasarkan asumsi-asumsi yang realistis ini, estimasi keuangan harus dilakukan untuk seluruh masa konsesi. Estimasi kelayakan keuangan harus dilakukan berdasarkan pada proyeksi arus kas, proyeksi posisi aktiva bersih, laba atas ekuitas, dividen atas investasi ekuitas berdasarkan skema pembagian risiko yang diproyeksikan.

**262.** Tingkat biaya konsesi yang mungkin sangat dipengaruhi oleh skema pembagian risiko, terutama dari pembagian belanja modal (pembagian investasi antara otoritas pemberi ijin dan penerima konsesi). Oleh karena itu, diperlukan untuk melakukan penilaian keuangan bersama-sama dengan pengambilan keputusan atas skema pembagian investasi.

**263.** Tim peneliti mengusulkan indikator keuangan berikut ini untuk menilai kelayakan keuangan dari skema alokasi risiko yang diproyeksikan, dengan tingkat biaya konsesi dan faktor komersial termasuk tingkat tarif dan throughput sebagai variabel.



- FIRR dari otoritas pemberi ijin dan pemegang konsesi: ini adalah indikator untuk menilai kelayakan keuangan proyek. FIRR adalah tingkat diskon yang membuat biaya diskon dan penghasilan sepanjang hidup proyek yang sama. yaitu laju "r" yang memenuhi rumus berikut:

$$\sum (B_i - C_i) / (1 + r)^{1-i}$$

Dimana Bi: Penghasilan di tahun ke-i

Ci: Biaya di tahun ke-i

r: Tingkat diskon

Dalam perhitungan ini pendapatan pengelolaan dana dikecualikan dari pendapatan dan biaya penyusutan, pembayaran kembali pinjaman pokok dan bunga pinjaman dikecualikan dari biaya-biaya. Ketika FIRR melebihi ambang (threshold) tertentu, proyek ini dianggap layak secara finansial. Rata-rata tertimbang dari suku bunga dana berbagai proyek yang dihasilkan untuk digunakan sebagai ambang batas.

- Net Present Value (NPV) Rasio Laba Kotor terhadap pendapatan (turnover) didasarkan pada asumsi bahwa pelabuhan akan dioperasikan oleh otoritas pelabuhan itu sendiri. Diasumsikan bahwa operasi oleh pemegang konsesi akan lebih efisien daripada operasi oleh otoritas pelabuhan dan karenanya, operasi oleh otoritas pelabuhan dilakukan pada tingkat tarif yang lebih tinggi dengan lebih sedikit jumlah throughput.
- Pengembalian atas Aset Tetap bersih: Ini adalah indikator untuk menilai profitabilitas proyek dan dihitung dengan (Pendapatan operasi Bersih) / (Jumlah Aset Tetap) x 100%. Hal ini diperlukan untuk menjaga tingkat lebih tinggi daripada rata-rata tingkat bunga dari berbagai dana untuk investasi, yang memiliki tingkat bunga yang berbeda.
- Rasio Operasi = (Beban Operasi) / (Pendapatan Operasi) x 100% dan Rasio Kerja = (Beban Operasi - Beban Penyusutan) / (Pendapatan Usaha) x 100%. Rasio Operasi menunjukkan efisiensi operasional organisasi sebagai suatu perusahaan, sementara Rasio Kerja menunjukkan efisiensi operasi rutin. Ketika Rasio Operasi kurang dari 70-75% dan Rasio Kerja kurang dari 50-60%, operasi organisasi dinilai efisien.
- Debt Service Coverage Ratio = (Pendapatan Operasi bersih + Biaya Penyusutan) / (pembayaran kembali dan Bunga Pinjaman Jangka Panjang). Indikator ini menunjukkan apakah pendapatan operasional bisa menutupi pembayaran baik pokok maupun bunga atas pinjaman jangka panjang. Rasio harus lebih tinggi dari 1,0 dan yang diinginkan adalah lebih tinggi dari 1,75.

### C. Prinsip Pemulihan Biaya Investasi Dan Harga Konsesi

**264.** Investasi dalam prasarana dasar yang tidak menguntungkan dimana pengguna sulit untuk menentukan dan memutuskan tingkat biaya yang wajar seperti pemecah gelombang, saluran, basin, bantuan navigasi dan lain-lain ditanggung oleh negara baik dari anggaran umum atau pinjaman luar negeri.

**265.** Biaya investasi awal pada fasilitas yang telah diberi konsesi dikembalikan dari bagian tetap biaya konsesi yang ditetapkan untuk kembali pinjaman (pokok dan bunga) sesuai dengan persyaratan pinjaman..





**266.** Satu bagian dari laba dibayarkan kepada Otoritas Pelabuhan (untuk biaya administrasi yang diperlukan dari otoritas pelabuhan bahkan dari para investor seperti IPC selain Otoritas Pelabuhan) melalui bagian variabel biaya konsesi sebagai royalti untuk mengoperasikan terminal melalui sistem pembagian keuntungan; jumlah ditentukan berdasarkan penilaian kelayakan keuangan baik dari pemegang konsesi maupun otoritas pelabuhan dan rencana bisnis yang diajukan oleh pemegang konsesi.

## **2.7. Prinsip Aturan untuk Tender dan Kontrak PPP di Sektor Pelabuhan**

**267.** Dalam rangka untuk mengelola pelabuhan di bawah skema konsesi, adalah perlu bagi Otoritas Pelabuhan untuk memberikan aturan main tertentu bagi seluruh pemegang konsesi dan mengelola kontrak konsesi untuk mengamankan pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak pada kontrak.

**268.** Sebagian besar masalah penting untuk mewujudkan konsesi yang adil dan transparan adalah membuat organisasi yang bertanggung jawab dan prosedur tender dan evaluasi yang jelas untuk memandu Otoritas Pelabuhan dalam dokumen resmi DGST.

**269.** Contoh dokumen untuk menetapkan prosedur seperti itu ditunjukkan dalam Bab VI sebagai pedoman pelaksanaan Peraturan Pemerintah..

## **2.8. Prinsip Pengembangan Sumber Daya Manusia**

**270.** Tenaga kerja pelabuhan –mulai dari operator derek dan peralatan untuk stevedores sampai pilot pelabuhan adalah kunci keberhasilan atau kegagalan dalam pelabuhan yang kompetitif dan lingkungan perdagangan internasional dewasa ini.

### **A. Pembentukan Undang-Undang Tenaga Kerja Pelabuhan**

**271.** Dalam rangka untuk mendapatkan sumber daya manusia yang diperlukan dalam sektor pelabuhan dan keseimbangan permintaan dan penawaran sumberdaya manusia, pembentukan undang-undang/peraturan tenaga kerja pelabuhan untuk mengamankan tenaga kerja terampil pelabuhan mungkin efektif.

**272.** Substansi undang-undang tenaga kerja pelabuhan adalah untuk mengamankan pekerja terampil melalui perbaikan lingkungan kerja dan kemampuan pekerja dan Pemerintah akan merumuskan rencana lapangan kerja yang berkelanjutan dalam undang-undang tenaga kerja pelabuhan.

**273.** Rencana akan memuat;

- status saat ini kondisi lapangan kerja
- target penawaran dan permintaan
- persiapan pelatihan

**274.** Untuk mengamankan pelaksanaan rencana, entitas sektor pelabuhan harus mengamankan kesempatan kerja dan melatih tenaga kerja dan Pemerintah harus memberi subsidi kepada sektor swasta dan melatih tenaga kerja.

### **B. Pembentukan Lembaga Pelatihan Tenaga Kerja Pelabuhan**

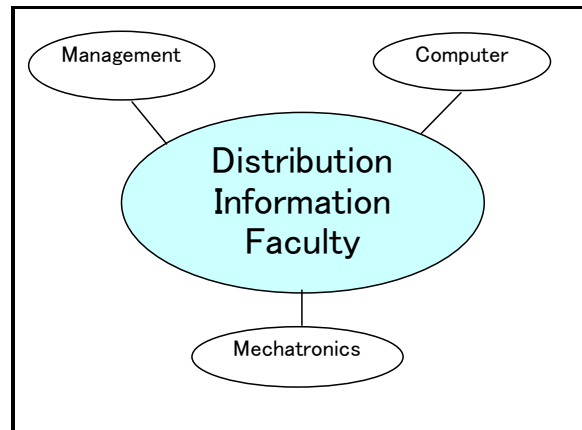
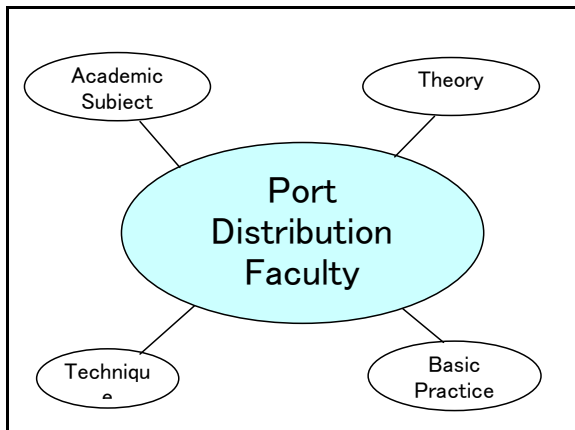
**275.** Meskipun berbagai universitas kelautan dan sekolah kelautan didirikan untuk menyediakan sumber daya manusia yang terampil, dikatakan tidak cukup karena kebanyakan dari sekolah atau unuversitas tersebut tampaknya tidak memiliki spesialisasi di operasi dan manajemen pelabuhan





kecuali STIP Jakarta yang memiliki fakultas manajemen pelabuhan dan pelayaran dan juga karena cakupan program pelatihan mereka yang lebih luas sehingga kurang pelatihan terkonsentrasi dalam keterampilan dan pengetahuan di sektor pelabuhan. Keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk tenaga kerja pelabuhan adalah luas bahkan di sektor pelabuhan, dari pengelolaan pelabuhan dan perdagangan sampai pengoperasian pelabuhan.

**276.** Dengan demikian, pembentukan perguruan tinggi pelabuhan nasional untuk meningkatkan jumlah tenaga kerja pelabuhan terampil mungkin alternatif lain. Perguruan tinggi pelabuhan harus memiliki dua fakultas; fakultas distribusi pelabuhan untuk melatih maritim terdepan, kedua fakultas distribusi informasi untuk melatih untuk insinyur logistik.





## **VI. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang UU No.17/2008 Pengiriman**

### **1. Pendahuluan**

**277.** Peraturan Pemerintah tentang pelabuhan (selanjutnya disebut sebagai "GR") telah diselesaikan pada 20 Oktober 2009 setelah selama setahun musyawarah antara pihak yang berwenang.

**278.** Subjek tersebut yang ditandai di atas secara harfiah yang meliputi sebagian besar kawasan yang membedakan rezim di bawah Undang-Undang Pelayaran baru dari yang lama. Undang-undang yang baru menentukan dua kebijakan utama dalam sektor pelabuhan, pertama merupakan pengenalan badan pengelolaan pelabuhan, dan yang lain adalah promosi partisipasi sektor swasta dalam pembangunan, manajemen dan operasional pelabuhan.

**279.** Pengenalan badan pengelolaan pelabuhan bertujuan untuk memisahkan peran regulator dan operator dalam pengembangan dan pengelolaan pelabuhan. GR secara ekstensif menggambarkan kegiatan pengelolaan di pelabuhan di Bab IV untuk tujuan membuat perbedaan yang jelas antara fungsi regulator dan fungsi operator di pelabuhan.

**280.** Partisipasi sektor swasta digambarkan dengan pengenalan konsep baru Badan Usaha Pelabuhan di bawah kerangka PPP awalnya diatur oleh Peraturan Presiden No.67 tahun 2005. Bab IV G.R. juga memberikan rincian mendasar dari kegiatan komersial oleh sektor swasta di pelabuhan.

**281.** Bab ini dari laporan kajian ini dimaksudkan untuk menyediakan pedoman praktis untuk GR Dalam rangka untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan skema baru di bawah GR baru, berdasarkan Undang-Undang Pelayaran baru, penyediaan GR mungkin tidak cukup memadai untuk tindakan harian operasi pelabuhan. Sambil menunggu pembentukan Keputusan Menteri dalam beberapa aspek, hal itu akan membantu untuk merujuk pada pedoman selanjutnya dianggap sebagai alat tambahan untuk solusi praktis.

### **2. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah Tentang Pasal 78 Undang-undang Pelayaran**

#### **2.1. Ringkasan G.R. pada Rencana Utama Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan**

**282.** Pasal 73 dan 74 dari Undang-undang menetapkan bahwa setiap pelabuhan wajib menjaga Rencana Utama Pelabuhan yang akan mencakup rencana alokasi lahan dan rencana alokasi air. Lebih lanjut, Pasal 75 menetapkan bahwa Rencana Utama Pelabuhan itu harus disediakan dengan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan.

**283.** Pasal 75 menjelaskan bahwa Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan terdiri dari wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan pelabuhan dari fasilitas utama dan fasilitas pendukung, dan perairan digunakan untuk kegiatan pelabuhan dari saluran kapal, tempat docking, tempat untuk transfer muatan antara kapal-kapal, dermaga untuk tambatan dan gerakan kapal, aktivitas piloting, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lainnya sesuai dengan kebutuhan.

**284.** Juga dijelaskan dalam pasal yang sama, Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan akan merupakan luar Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dari perairan yang digunakan untuk saluran navigasi dari dan ke pelabuhan, kebutuhan darurat, pengembangan pelabuhan jangka panjang,



penempatan *dead ship*, pelayaran percobaan, kegiatan piloting fasilitas galangan kapal dan pemeliharaan.

**285.** GR juga menetapkan dalam Pasal 28 bahwa penetapan Rencana Utama Pelabuhan dari pelabuhan utama dan pelabuhan nasional ditetapkan oleh Menteri atas rekomendasi dari Gubernur dan Bupati / Walikota..

**286.** GR menetapkan dalam Pasal 34 bahwa dalam kasus daerah lingkungan kerja pelabuhan ditentukan, hak pengelolaan lahan dan / atau hak penggunaan atau hak pemanfaatan perairan diberikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang relevan.

**287.** Rencana Utama Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah subyek utama untuk mengusulkan pedoman bagi pelaksanaan UU Pelayaran No.17/2008 karena konsep ini adalah isu-isu kunci untuk menjamin kelancaran kegiatan pelabuhan serta menyediakan pedoman yang jelas tentang kewajiban dan tanggung jawab badan usaha pelabuhan dan konsep mereka serupa dengan sistem pelabuhan Jepang.

**288.** Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dianggap untuk menunjukkan batas-batas wilayah di mana PMB harus mengelola. Oleh karena itu, diusulkan poin-poin penting mengenai prosedur dan peraturan yang diperlukan.

## **2.2. Pedoman Penetapan Rencana Utama Pelabuhan**

### **2.2.1 Peran Rencana Utama Pelabuhan dan Kebutuhan Standar Perencanaan Pelabuhan**

**289.** Persyaratan untuk sektor pelabuhan Indonesia diringkas sebagai berikut;

- a) Pembangunan pelabuhan yang efisien dan efektif harus dipromosikan untuk mengatasi kekurangan fasilitas pelabuhan dengan tepat.
- b) Rencana pembangunan pelabuhan yang terkoordinasi dengan baik merupakan hal yang penting untuk menarik partisipasi sektor swasta dalam pembangunan pelabuhan.
- c) Penggunaan secara sistematis ruang dalam dan di sekitar pelabuhan sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas kegiatan pelabuhan.

**290.** Dalam pengertian ini Rencana Utama Pelabuhan memperjelas arah masa depan sebuah pembangunan pelabuhan, sehingga rencana tersebut harus dibagi dengan investor swasta yang mungkin dapat membantu mengimplementasikannya.

**291.** Oleh karena itu, Rencana Utama Pelabuhan adalah dasar untuk kelancaran pelaksanaan pembangunan, penggunaan dan manajemen pelabuhan.

**292.** Standar Perencanaan Pelabuhan juga sangat penting bagi perumusan rencana utama pelabuhan.

**293.** Meskipun ada beberapa rencana induk untuk pengembangan pelabuhan, kebanyakan dari rencana-rencana tersebut berfokus pada rencana pengembangan terminal tertentu atau sebuah pelabuhan tanpa koordinasi yang memadai tentang penawaran dan permintaan (sering dilihat sebagai over supply) dan pertimbangan yang komprehensif dan hubungan di antara fasilitas , pelabuhan dan barang-barang lainnya yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan, dan karena itu menciptakan hambatan terhadap badan usaha pelabuhan untuk berpartisipasi dalam investasi dengan kekhawatiran atas apa yang disebut dengan risiko lalu lintas.



**294.** Dalam rangka untuk memperjelas sikap pemerintah nasional tentang pembangunan pelabuhan, perlu diperkenalkan sebuah Standar Perencanaan Pelabuhan. Tanpa adanya standar, akan sangat sulit bagi instansi yang bertanggung jawab untuk merumuskan, mengevaluasi dan menetapkan dengan benar setiap rencana utama pelabuhan, serta untuk mempromosikan pengembangan pelabuhan yang efisien dan efektif dalam rangka untuk mengatasi meningkatnya permintaan lalu lintas dan merealisasikan transportasi yang efisien dan aman di dalam dan di sekitar pelabuhan dengan tetap konsistensi menjaga keseimbangan pasokan-permintaan dari seluruh pelabuhan di negara ini.

### **2.2.2 Hal-hal yang Harus Direncanakan dalam Rencana Utama Pelabuhan**

**295.** Karena Rencana Utama Pelabuhan memiliki peran untuk membuat jelas arah pembangunan masa depan sebuah pelabuhan, maka hal-hal yang harus dimasukkan dalam rencana harus didefinisikan dengan jelas pada awal standar perencanaan pelabuhan seperti;

- (1) Kebijakan untuk pengembangan, pemanfaatan dan pelestarian pelabuhan serta konservasi daerah sekitar pelabuhan.
- (2) Hal-hal yang berkaitan dengan volume kargo ditangani, jumlah penumpang melakukan embarkasi dan disembarkasi dari kapal, dan berbagai kapasitas lainnya.
- (3) Hal-hal yang berkaitan dengan skala dan penataan fasilitas kawasan perairan, fasilitas berlabuh, dan fasilitas pelabuhan lainnya sesuai dengan kapasitas pelabuhan.
- (4) Hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan dan konservasi lingkungan pelabuhan.
- (5) Hal-hal penting lainnya yang berkaitan dengan pembangunan, pemanfaatan, dan pelestarian pelabuhan serta konservasi daerah sekitar pelabuhan.

**296.** Hal-hal berikut harus direncanakan dalam rencana utama pelabuhan dan cara pemeriksaan tiap item pemeriksaan harus ditetapkan dalam bagian berikut.

#### **A. Kebijakan Perencanaan Pelabuhan**

**297.** Berkenaan dengan item yang terkait dengan kebijakan perencanaan di rencana utama pelabuhan, hal-hal berikut harus dirumuskan.

- i. Sejarah perkembangan pelabuhan
- ii. Situasi sekarang dari penggunaan fasilitas pelabuhan, transportasi kargo dan penumpang, dan penggunaan lahan di dalam dan di sekitar pelabuhan
- iii. Isu-isu kunci yang terkait dengan pembangunan pelabuhan dan tujuan utama dari pembangunan pelabuhan
- iv. Target tahun
- v. Isu-isu penting lainnya (jika diperlukan)

#### **B. Kapasitas Pelabuhan**

**298.** Total throughput kargo dan jumlah penumpang yang melakukan embarkasi dan disembarkasi di pelabuhan harus ditentukan dengan menggunakan metode yang tepat, dengan mempertimbangkan kondisi alam dan kondisi sosial ekonomi pelabuhan dan daratannya.

#### **C. Zonasi**

**299.** Zonasi pelabuhan harus dilakukan sehingga mengamankan dengan tepat hal-hal berikut;

- i. Penggunaan yang aman dan efisien atas perairan dari wilayah kerja pelabuhan
- ii. Transportasi yang aman dan efisien di dalam dan sekitar daratan dari wilayah kerja pelabuhan tanah
- iii. Penggunaan lahan yang efisien dan efektif di dalam dan sekitar daratan dari wilayah kerja



pelabuhan

iv. Pembangunan pelabuhan yang efisien dan efektif

#### **D. Pembangunan di masing-masing Zona**

**300.** Berkenaan dengan pembangunan di setiap zona, hal-hal berikut tentang fasilitas harus ditentukan agar sesuai dengan fungsi masa depan dan kegunaan yang diharapkan pada setiap zona sebagaimana ditetapkan dalam bagian Zonasi dan juga pada bagian Kebijakan Perencanaan.

- i. Tujuan pembangunan setiap fasilitas
- ii. Skala dan tata letak setiap fasilitas

#### **E. Reklamasi Tanah dan Pemanfaatan Lahan Di Setiap Zona**

**301.** Skala dan tata letak lahan yang akan direklamasi dalam setiap zona harus ditentukan agar dapat memanfaatkan tepi air secara efektif untuk pembangunan, penggunaan dan pemeliharaan pelabuhan yang tepat, dengan mempertimbangkan kondisi alam, penggunaan pelabuhan, keselamatan di pelabuhan, serta dampak pada alam dan lingkungan hidup di dalam dan di sekitar pelabuhan.

#### **F. Pengembangan Infrastruktur Dasar**

**302.** Istilah "infrastruktur dasar" sebagaimana digunakan dalam standar ini berarti infrastruktur dimana fungsi dan tujuan dibagi bersama oleh beberapa zona seperti fasilitas perlindungan seperti pemecah gelombang, fasilitas transportasi pelabuhan utama seperti jalan arteri, dan fasilitas air utama seperti jalur air arteri, dan lain-lain

**303.** Oleh karena itu, skala dan tata letak fasilitas mendasar harus ditentukan dengan pertimbangan terintegrasi dan komprehensif untuk mempromosikan pengembangan, penggunaan dan pelestarian pelabuhan secara efektif dan efisien.

#### **G. Peta Perencanaan Pelabuhan**

**304.** Item yang ditentukan dalam rencana utama pelabuhan, seperti skala dan tata letak fasilitas, zonasi, pemanfaatan lahan dan sebagainya, harus ditampilkan dalam Peta Perencanaan Pelabuhan dalam cara seragam di bawah bimbingan dari Departemen Perhubungan.

**305.** Dengan menyiapkan peta dan menunjukkan isi dari rencana dalam cara yang seragam, setiap orang yang tertarik dalam pembangunan pelabuhan dapat dengan mudah memahami arah pembangunan pelabuhan masa depan, dan ini akan sangat berguna bagi orang-orang dari sektor swasta untuk mempertimbangkan apakah akan berinvestasi di pelabuhan atau tidak.

### **2.2.3 Dokumentasi dan Peta yang Diperlukan untuk Perencanaan Pelabuhan**

**306.** Dokumentasi perencanaan pelabuhan juga sangat diperlukan karena rencana utama pelabuhan memiliki peran untuk menunjukkan maksud resmi dari badan pengelolaan pelabuhan yang merupakan badan pemerintah. Oleh karena itu, dokumentasi dari perencanaan pelabuhan harus menjadi bagian dari prosedur resmi dan terbuka untuk umum selama proses perumusan.

**307.** Dokumentasi perencanaan pelabuhan harus dilakukan dalam cara yang seragam dan isi dokumentasi sebaiknya disiapkan dalam format konvensional. Selain itu, hal-hal yang akan direncanakan yang dijelaskan dalam sub-bab 2.2.2 sebelumnya harus disertakan dalam dokumen

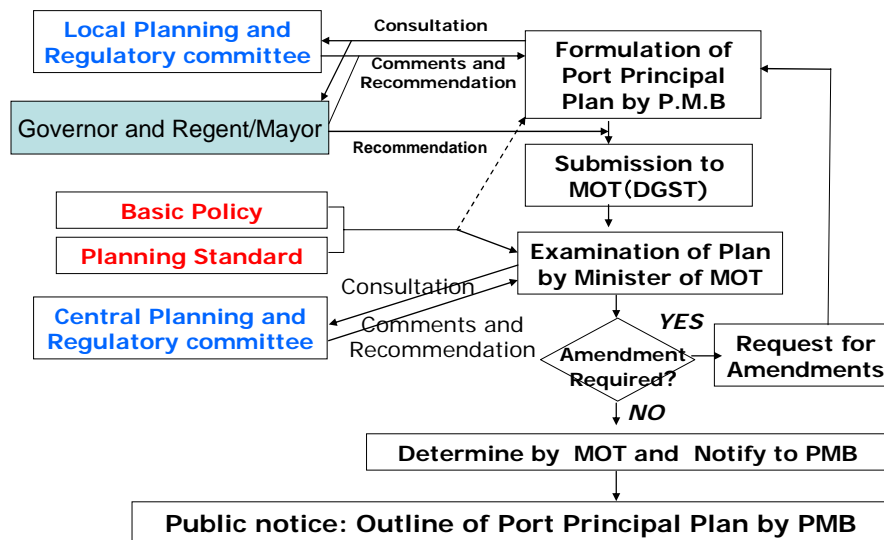
**308.** Sebuah peta perencanaan pelabuhan dilampirkan pada dokumen utama. Makna dan peran peta telah dijelaskan di sub-bab "B." sebelumnya. Sebuah peta perencanaan meliputi banyak informasi



variabel dan persiapan peta yang mencerminkan isi rencana dan pemanfaatannya adalah salah satu kunci untuk menarik calon investor swasta.

## 2.2.4 Prosedur untuk perumusan dan modifikasi rencana utama pelabuhan

309. Hal ini, memang cukup penting bagi badan pengelolaan pelabuhan untuk membuat proses perumusan rencana jelas dan melibatkan para pemangku kepentingan dan kelompok-kelompok kepentingan dalam perumusannya karena banyak orang dan perusahaan yang ambil bagian dalam kegiatan pelabuhan di pelabuhan terlepas apakah kegiatan komersial atau non-komersial dan mencapai konsensus di antara kelompok-kelompok kepentingan adalah kunci untuk mencapai pembangunan, penggunaan dan pengoperasian pelabuhan yang efektif, selain itu juga akan mengurangi tingkat resiko bagi investor swasta yang akan menarik investasi yang lebih besar. Sebuah model prosedur pembentukan rencana utama pelabuhan pada kasus pelabuhan utama dan pelabuhan nasional disarankan pada Gambar 2.2-1.



Gambar 2.2-1 Prosedur Perencanaan Pelabuhan (dalam kasus pelabuhan utama & pelabuhan nasional)

## 2.3. Pedoman Penetapan dan Pengelolaan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

### 2.3.1 Tujuan Peraturan Mengenai Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

310. Undang-undang pelayaran mendefinisikan bahwa pelabuhan berarti suatu tempat yang terdiri dari tanah dan / atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat untuk kegiatan pemerintahan dan bisnis yang digunakan sebagai tambatan, pintu masuk dan keluar penumpang, dan / atau membongkar barang, dalam bentuk terminal dan dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan dan kegiatan penunjang pelayaran juga sebagai tempat perubahan untuk intra dan antar mode transportasi.

311. Dalam rangka untuk melaksanakan kegiatan kepelabuhanan yang paling efektif, seperti pergudangan, penanganan kargo, penyimpanan kargo serta lalu lintas pelabuhan dan penumpang, perlu untuk mengatur penggunaan daerah pelabuhan yang berarti lahan dan wilayah perairan.



**312.** Tujuan pengaturan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah melaksanakan kegiatan pelabuhan yang paling efektif, untuk menjamin fungsi pelabuhan mencukupi dan untuk pembangunan masa depan pelabuhan yang efektif. Lebih jauh lagi, meningkatkan daya saing internasional dan memberi kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional dan pembangunan daerah juga ditunjukkan sebagai tujuan untuk penetapan daerah lingkungan kerja pelabuhan.

### **2.3.2 Definisi dan Perbedaan antara Sistem Indonesia dan Sistem Jepang Dalam hal Aspek Hukum**

**313.** Definisi daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagai terminologi adalah bahwa hal itu berarti area perairan dan lahan pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan yang bersangkutan.

**314.** Sebuah titik luar biasa adalah bahwa konsep daerah lingkungan kerja pelabuhan meliputi daerah perairan dan daerah daratan.

**315.** Di sisi lain, dalam kasus undang-undang pelabuhan dan pelabuhan Jepang, bagian tanah dan bagian perairan dari daerah pelabuhan dipandang sebagai konsep yang berbeda dan diatur secara terpisah. Bagian perairan dari daerah pelabuhan didefinisikan sebagai daerah perairan pelabuhan dan bagian tanah dari daerah pelabuhan didefinisikan sebagai premis lahan pelabuhan.

**316.** Tujuan untuk menetapkan daerah ini tidak selalu jelas dalam Undang-undang pelayaran No.17/2008 dan / atau GR, tetapi mereka pastilah ditetapkan untuk melestarikan fungsi pelabuhan. Selain itu, meskipun tugas-tugas badan pengelolaan pelabuhan diatur dalam GR, peraturan di area ini jauh lebih penting dan harus menjelaskan dalam beberapa jenis dokumen pemerintah.

**317.** Karena secara umum diakui bahwa aturan-aturan dan peraturan tertentu untuk penggunaan lahan diperlukan untuk menghindari penggunaan yang tidak tertib atau penggunaan yang bertentangan atas lahan untuk menjaga kegiatan sosio-ekonomi secara baik dalam lahan yang secara potensial digunakan dengan padat. Demikian pula, aturan-aturan dan peraturan tertentu untuk penggunaan daerah perairan diperlukan untuk melestarikan kawasan air untuk aktivitas sosio-ekonomi secara baik dan untuk memelihara fasilitas perairan di daerah tersebut.

### **2.3.3 Tujuan dari Penunjukan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan**

**318.** Tujuan utama penunjukan area perairan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah;

- untuk memberitahu publik dari daerah perairan di bawah yurisdiksi badan pengelolaan pelabuhan dan memberitahu mereka bahwa kegiatan di daerah tersebut memerlukan otorisasi.
- untuk mempertahankan fasilitas (saluran, basin, alat bantu navigasi dan fasilitas perlindungan lain) dalam kondisi operasional yang baik melalui kegiatan pengendalian di daerah dan menghukum tindakan ilegal.

**319.** Tujuan utama penunjukan lahan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah;

- untuk mempertahankan kawasan yang digunakan secara eksklusif untuk kegiatan pelabuhan dan memisahkannya dari kegiatan sosial-ekonomi lain.
- area yang secara khusus digunakan untuk kegiatan pelabuhan seperti pergudangan, penanganan / penyimpanan kargo dan lalu lintas pelabuhan biasanya harus luas, dan kegiatan-kegiatan ini memiliki produktivitas yang rendah dalam hal lahan.
- sekali lahan ditentukan oleh mekanisme pasar, kegiatan pelabuhan seperti itu dipaksa untuk





pindah dari daerah lingkungan kerja pelabuhan, karena daerah ini lebih nyaman untuk digunakan secara komersial dengan produktivitas lahan yang lebih tinggi.

#### 2.3.4 Pedoman untuk Peraturan dalam Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

##### A. Wilayah Perairan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

###### (i) Signifikansi

**320.** Wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan mewakili dimana PMB dan badan usaha pelabuhan melaksanakan kegiatan pelabuhan. PMB dapat melaksanakan tugas-tugas yang didefinisikan dalam undang-undang pelayaran No.17/2008 dan PP. Wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan merepresentasikan batas teritorial di mana PMB memberi izin untuk pekerjaan konstruksi. Setiap orang yang berharap untuk membangun fasilitas pelabuhan dan lain-lain di wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan harus memperoleh izin dari PMB.

###### (ii) Regulasi

**321.** Dalam semangat tujuan penunjukan wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan, setiap orang yang berniat untuk terlibat dalam kerja-kerja yang tercantum dalam salah satu dari item berikut di dalam wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan harus memperoleh izin dari PMB.

- a. Penggunaan properti untuk daerah perairan (termasuk ruang di atas dan dasar laut seperti yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, yang sama berlaku selanjutnya) atau ruang terbuka milik publik di dalam wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan.
- b. Penambangan pasir dan tanah di kawasan perairan atau ruang terbuka milik publik di dalam wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan.
- c. Pembangunan atau perbaikan fasilitas air bersih, fasilitas perlindungan, fasilitas tambatan, kanal dan parit-parit irigasi atau drainase (tidak termasuk fasilitas yang terkait dengan penggunaan properti di bawah item a.).
- d. Tindakan seperti itu sebagaimana ditentukan oleh peraturan pemerintah yang dapat secara serius menghalangi pembangunan, pemanfaatan atau pelestarian pelabuhan.

**322.** PMB seharusnya tidak memberikan izin dalam kasus-kasus berikut.

- a. Tindakan yang dapat secara serius menghalangi pemanfaatan atau pelestarian pelabuhan.
- b. Tindakan yang dapat secara serius merintangi pelaksanaan rencana pelabuhan.
- c. Tindakan yang dapat secara serius mengganggu perkembangan atau kemajuan dari pelabuhan.

**323.** PMB seharusnya tidak memberikan izin untuk wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan kecuali untuk kasus-kasus berikut.

- a. Kasus di mana penggunaan eksklusif daerah perairan diperlukan untuk konstruksi, perbaikan, pemeliharaan atau perbaikan fasilitas air bersih, fasilitas perlindungan, fasilitas tambatan, sarana transportasi pelabuhan atau fasilitas alat bantu navigasi.
- b. Kasus di mana penggunaan eksklusif daerah perairan yang diperlukan untuk menyelamatkan sebuah kapal tenggelam atau benda lainnya.
- c. Kasus di mana penggunaan eksklusif daerah perairan diperlukan untuk pelaksanaan tindakan yang ditentukan oleh PMB.



**(iii) Pinalti**

**324.** Hukuman harus dikenakan pada setiap orang yang melanggar peraturan dengan penipuan atau tindakan ilegal lainnya. Oleh karena itu, ancaman pidana harus dimasukkan dalam peraturan menteri atau keputusan yang dibuat oleh badan yang berwenang. Dalam hal undang-undang pelabuhan dan pelabuhan Jepang, diatur bahwa PMB dapat mengenakan denda tidak melebihi lima kali jumlah dihindari.

**(iv) Rentang Wilayah Perairan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan**

**325.** Wilayah perairan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan adalah wilayah minimum yang diperlukan untuk operasi dan pengelolaan ekonomi sebagai pelabuhan mandiri.

**B. Peraturan dalam Wilayah Daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan**

**(i) Signifikansi**

**326.** Di sisi lain, wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan juga menunjukkan batas wilayah yang akan dikelola dan dikuasai oleh PMB. wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan menunjukkan batas wilayah di mana pekerjaan konstruksi baru atau rencana perluasan harus dilaporkan. Untuk menjamin keamanan, mempromosikan penggunaan yang efektif dari pelabuhan dan menjaga lingkungan, pengembang harus menyerahkan laporan setiap kali mereka bermaksud untuk melaksanakan pekerjaan konstruksi baru atau memperluas fasilitas yang ada di wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan. Jika PMB menganggap bahwa kegiatan-kegiatan baru akan memiliki dampak negatif, PMB dapat merekomendasikan atas rencana modifikasi yang diajukan.

**(ii) Regulasi**

**327.** Dalam semangat tujuan penunjukan wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan, setiap orang yang berniat untuk terlibat dalam pekerjaan yang tercantum dalam salah satu dari item berikut di dalam wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan harus memberitahu PMB.

- a. Pelaporan tindakan akan terlibat dalam wilayah daratan dari daerah lingkungan kerja pelabuhan
  - Konstruksi atau perbaikan fasilitas air bersih, kanal, parit-parit irigasi atau drainase.
  - Konstruksi atau perbaikan fasilitas pembuangan limbah.
  - Konstruksi atau perluasan pabrik atau pendirian bisnis di mana total luas lantai atau total wilayah lahan melebihi standar yang ditentukan oleh peraturan pemerintah.
  - Konstruksi atau perbaikan fasilitas sebagaimana ditentukan oleh peraturan pemerintah yang dapat menyebabkan hambatan yang besar bagi pengembangan, pemanfaatan atau pelestarian pelabuhan, seperti fasilitas yang menangani bahan-bahan peledak dan bahan berbahaya lainnya
- b. Peraturan mengenai pembangunan fasilitas
  - Setiap orang yang berniat untuk membangun fasilitas harus sesuai dengan peraturan yang berlaku.

**(iii) Pinalti**

**328.** Hukuman harus dikenakan pada setiap orang yang melakukan suatu tindakan tanpa melaporkan hal tersebut sebelumnya, pihak yang telah mengubah tindakan yang dilaporkan tanpa ijin atau menyerahkan laporan palsu, dan pihak yang gagal untuk melaksanakan perubahan yang disarankan.



Oleh karena itu, ketentuan hukuman yang mengatus hukuman harus dimasukkan dalam keputusan menteri yang bersangkutan atau keputusan yang dibuat oleh badan yang berwenang

#### (iv) Rentang Wilayah Daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

**329.** Wilayah Daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah bidang tanah minimum yang diperlukan untuk pengoperasian dan pengelolaan pelabuhan dan PMB harus mengelola dan mengoperasikan Wilayah Daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan sebagai kawasan terpadu dengan Wilayah perairan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

#### 2.3.5 Prosedur untuk menunjuk Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

**330.** Wilayah perairan dan daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan merupakan daerah terlarang. Untuk membatasi berarti untuk memaksakan pembatasan atas hak-hak seseorang dan kegiatan di daerah tersebut. Oleh karena itu, diperlukan untuk membuat tujuan yang jelas dan membuat masyarakat memahami perlunya menetapkan wilayah perairan dan daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan. Lebih jauh lagi, prosedur penunjukannya harus terbuka untuk umum

**331.** GR menetapkan bahwa metode yang sama dengan rencana utama pelabuhan untuk penentuan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan harus diambil dan rencana utama pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan berkaitan erat satu sama lain, jadi lebih baik mereka ditentukan pada waktu yang sama.

**332.** Namun, mengingat wilayah daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan kadang-kadang termasuk ke dalam bagian kota dan penduduk dan pemangku kepentingan mungkin akan terpengaruh atas penunjukan itu, oleh karena itu direkomendasikan bahwa PMB harus mengadakan dengar pendapat publik dan / atau pengarah dalam proses penunjukan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan terlebih dahulu untuk berkonsultasi dengan perencanaan lokal dan dewan regulasi.

#### 2.3.6 Pedoman penetapan dan pengelolaan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

**333.** Tujuan utama pengaturan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan adalah untuk menjamin keselamatan pelayaran. Namun, seperti yang dijelaskan dalam paragraf 4 sub-bab 2.1 sebelumnya, Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan digunakan untuk keperluan lain seperti saluran navigasi dari dan ke pelabuhan, dalam keadaan darurat, pengembangan pelabuhan jangka panjang, relokasi dead ship, uji coba pelayaran, pilotage, fasilitas galangan kapal dan pemeliharaan.

**334.** Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan tampaknya menjadi kawasan dilindungi undang-undang untuk masa depan dan sebuah ruang untuk mengakomodasi kemajuan teknologi. Sejauh ini, tidak ada deskripsi yang jelas seperti hak penggunaan air di daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.

**335.** Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dipahami sebagai batas-batas teritorial pelabuhan dimana PMB harus mengelola dan dapat mengumpulkan iuran pelabuhan (iuran alat bantuan navigasi) dari kapal yang menggunakan fasilitas pelabuhan, meskipun tujuan utama pengaturan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan adalah untuk menjamin keselamatan pelayaran. Dari sudut pandang ini, item penting yang harus dilakukan sebagai PMB adalah sebagai berikut.

**336.** Selama Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan adalah sebuah kawasan terutama untuk keselamatan pelayaran, penggunaan yang menghambat keselamatan pelayaran dan berdampak pada aktivitas pelabuhan di wilayah kerja pelabuhan harus diatur. Setiap orang yang berniat untuk menggunakan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan harus mengajukan permohonan kepada



PMB dan memperoleh izin dari PMB. Dalam hal penggunaan yang mempengaruhi keselamatan pelayaran, PMB harus berkonsultasi dengan syahbandar pelabuhan.

**337.** Selanjutnya, izin, kecuali untuk penggunaan yang terkait dengan keselamatan pelayaran harus bersifat sementara atau jangka pendek untuk menghindari penggunaan yang terus-menerus yang dapat mengakibatkan hak penggunaan air.

**338.** Menurut GR, Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dan Daerah Lingkungan kerja Pelabuhan selalu diusulkan dan ditentukan secara bersamaan dan mereka berkaitan erat dengan rencana utama pelabuhan, sehingga prosedur untuk menunjuk Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dianggap sama dengan rencana utama pelabuhan.

### **3. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 89 dari Undang-undang Pelayaran**

#### **3.1. Ringkasan G.R. atas Badan Pengelolaan Pelabuhan**

**339.** Badan Pengelolaan Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam Otoritas Pelabuhan yang akan didirikan di pelabuhan komersial dan Unit Management Pelabuhan yang akan didirikan di pelabuhan non-komersial, dan lebih lanjut, Unit Management Pelabuhan diklasifikasikan ke Unit Management Pelabuhan Pemerintah dan Unit Management Pelabuhan Pemerintah Daerah.

**340.** Otoritas Pelabuhan diatur untuk melakukan fungsi regulasi, pengembangan, pengendalian dan pengawasan dalam hal kegiatan pelabuhan dengan tugas dan tanggung jawab dalam GR Pasal 42.

**341.** Dalam hubungannya dengan PPP, peran dan fungsi Otoritas Pelabuhan yang paling penting adalah mengelola dan mengawasi kegiatan pelabuhan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan untuk melindungi kepentingan umum serta untuk menyediakan lingkungan yang efektif dan efisien bagi Badan Usaha Pelabuhan untuk partisipasinya dalam kegiatan pelabuhan.

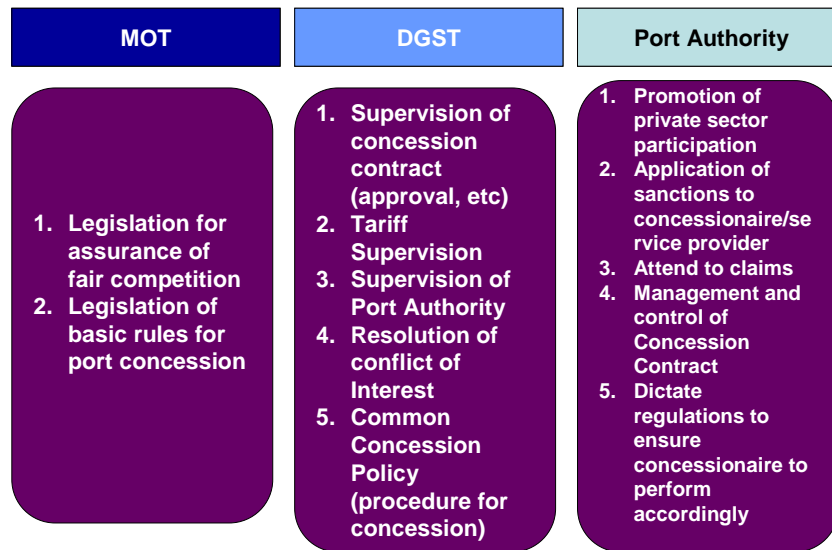
**342.** Oleh karena itu, di samping kekuasaan dan tanggung jawab Otoritas Pelabuhan ditetapkan dalam GR, perlu untuk juga untuk mengatur secara lebih rinci tentang pengelolaan kegiatan yang berkaitan dengan PPP di sektor pelabuhan seperti organisasi yang diperlukan dari Otoritas Pelabuhan untuk pengelolaan konsesi, kebijakan dan prosedur konsesi, peraturan dan prosedur untuk mengkompilasi buku besar dan audit dan akuntansi fasilitas pelabuhan untuk pengelolaan PPP yang lebih baik dalam bentuk lain seperti Keputusan Menteri atau pedoman DGST..

#### **3.2. Aturan, Regulasi dan Pengelolaan Konsesi Pelabuhan**

##### **3.2.1 Aturan dan Regulasi**

###### **A. Alokasi Fungsi antara MOT, DGST dan Otoritas Pelabuhan**

**343.** Dalam rangka mengimplementasikan skema PPP secara efektif dan efisien di sektor pelabuhan, alokasi peran dan fungsi dalam sektor publik yang secara jelas mendefinisikan organisasi seperti kekuasaan dan kewenangan serta tanggung jawab seperti apa yang diperlukan sebagai mana yang ditunjukkan pada Gambar 3.2-1.



Gambar 3.2-1 Alokasi Peran dan Fungsi di antara MOT, DGST dan Otoritas Pelabuhan

## B. Undang-undang yang Diperlukan

344. Dalam rangka menerapkan undang-undang untuk menjamin persaingan yang adil di sektor pelabuhan, Peraturan Menteri yang mengikuti perlu ditetapkan sebagai peraturan pelaksanaan sektor pelabuhan dari PR. No.67/2005.

### (i) Standar untuk Menjaga Kompetisi yang Adil

345. Setiap tindakan yang mempunyai maksud atau dampak membatasi kompetisi dalam cara tidak pantas di antara pelabuhan dan penyedia jasa pelabuhan harus dilarang dengan tegas. Untuk tujuan ini, berikut akan dipahami sebagai pembatasan kepada persaingan yang adil:

- a) Penentuan harga yang lebih rendah dari biaya operasional
- b) Menawarkan layanan gratis selain layanan diterbitkan secara resmi.
- c) Perjanjian apapun untuk berbagi kuota untuk servis atau menyediakan kapal atau barang dalam rangka untuk membentuk tingkat harga terinterkoneksi, dan lain-lain

### (ii) Metode Pelaksanaan Kerjasama Proyek di Sektor Pelabuhan

346. Dalam Peraturan Presiden No.67/2005, hanya lelang kompetitif diatur untuk kerjasama dengan badan usaha untuk penyediaan infrastruktur. Mengingat berbagai bentuk konsesi di sektor pelabuhan, maka perlu untuk menerapkan modus lain dari penawaran.

347. Ketika mengimplementasikan konsesi pelabuhan, hal-hal berikut akan diberlakukan:

- a. Kecuali untuk perpanjangan konsesi dengan pemegang konsesi yang ada, Pemberi ijin konsesi akan memberikan hak konsesi berdasarkan penawaran yang kompetitif, proposal yang kompetitif, atau sumber tunggal negosiasi, dan lain-lain.
- b. Lelang kompetitif akan digunakan ketika dalam penilaian dari Otoritas Kompeten bahwa keuntungan finansial adalah satu-satunya kriteria yang relevan untuk memilih di antara calon pemegang konsesi.
- c. Proposal kompetitif akan digunakan ketika, dalam penilaian dari Otoritas Kompeten bahwa kriteria selain keuntungan finansial pada Pelabuhan adalah relevan untuk memilih calon



pemegang konsesi.

- d. Negosiasi sumber tunggal hanya akan digunakan dalam contoh-contoh di mana, dalam penilaian dari Otoritas Kompeten, calon pemegang konsesi menawarkan layanan yang unik, dipatenkan, atau menunjukkan sesuatu yang hanya bisa didapat dari satu sumber.

**(iii) Tugas Regulator DGST**

**348.** DGST sebagai Organisasi regulator akan melakukan sebagai berikut;

- Pengawasan (persetujuan, resolusi konflik) dari perjanjian konsesi untuk penggunaan, operasi, pemeliharaan, konservasi dan administrasi infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan, termasuk pemulihan dan pembangunan di bawah yurisdiksi DGST
- Menetapkan kebijakan dan prosedur Konsesi DGST untuk memandu Otoritas Pelabuhan sehubungan dengan konsesi, dan lain-lain
- Biaya layanan yang diberikan kepada kapal-kapal dan kargo akan dibentuk jika semua dimungkinkan oleh pemegang konsesi dan akan disajikan oleh pemegang konsesi dalam penawaran teknis, dalam proses masing-masing penawaran. Jika penawar dialokasikan konsesi, biaya yang ditawarkan dalam penawaran kemudian dapat disesuaikan, sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan oleh DGST, entitas yang bertanggung jawab untuk mengatur, mengendalikan dan memeriksa biaya pelabuhan.
- Mengawasi Otoritas Pelabuhan dalam pelaksanaan konsesi, termasuk persetujuan rencana konsesi, evaluasi penawaran, finalisasi kontrak.
- Menyelesaikan semua konflik interes yang mungkin ada di antara pemegang konsesi, pemegang hak, dan pengguna jasa pelabuhan dan maritim.

**(iv) Pelaksanaan Konsesi Oleh Otoritas Pelabuhan**

**349.** Dalam rangka untuk melaksanakan skema PPP lebih efisien dan efektif, Otoritas Pelabuhan akan;

- Mempromosikan partisipasi sektor sosial dan swasta, dan kotamadya pada operasi pelabuhan, terminal, marina dan instalasi pelabuhan.
- Menerapkan sanksi kepada pemegang konsesi atau penyedia jasa maritim dan pelabuhan sesuai dengan kewajiban yang dimiliki masing-masing yang diasumsikan pada kontrak.
- Mengurus klaim yang dibuat oleh semua pengguna jasa maritim dan pelabuhan yang diberikan dalam rentang pelabuhannya.
- Mengawasi dan mengendalikan pemenuhan kontrak konsesi yang dimasukkan ke dalam dengan pemegang konsesi, dan operator swasta dari pelabuhan dan semua agen yang berpartisipasi dalam aktivitas maritime.
- Mengontrol fungsi pelabuhan sesuai dengan komitmen yang diasumsikan oleh masing-masing pemegang konsesi dan operator, dan menerapkan kontrol untuk memenuhi standar hukum dan peraturan pelabuhan.
- Mengontrol jasa yang diberikan oleh pemegang konsesi, operator, dan penyedia layanan untuk kapal dan kargo, menjamin bahwa pengguna jasa pelabuhan menerima perlakuan efisien, adil dan egaliter.
- Melaksanakan hak-hak yang sesuai kepada Negara, sebagaimana ditetapkan dalam masing-masing undang-undang/peraturan, untuk mengendalikan dan memeriksa tentang pemenuhan kewajiban yang diasumsikan oleh para pemegang konsesi dan operator kegiatan



pelabuhan dan maritim.

- Mendikte peraturan untuk memastikan bahwa para pemegang konsesi dan izan-penggunaan membuat rencana dan prosedur untuk menjaga barang-barang yang digunakan untuk memberikan layanan dalam kondisi baik selama periode konsesi dan izin yang ditetapkan, dan membuat laporan periodik ke DGST, yang memungkinkan untuk menentukan tingkat pemenuhan rencana dan prosedur yang telah dibuat.

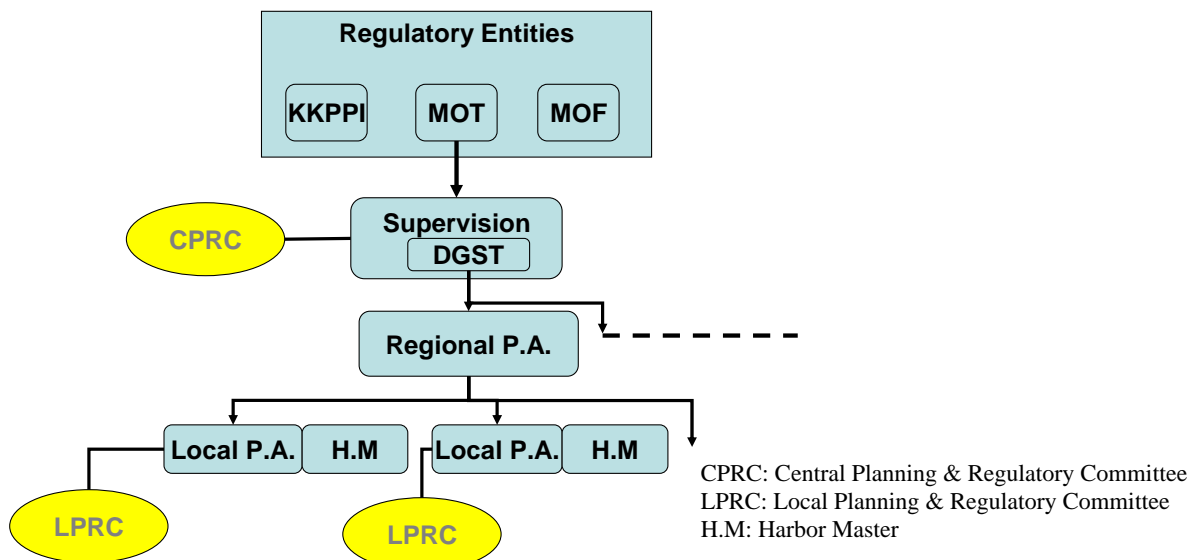
### 3.2.2 Pengelolaan Konsesi

#### A. Pengaturan Kelembagaan

**350.** Dalam hal pelaksanaan skema PPP, Otoritas Pelabuhan akan memiliki peran sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan usaha di pelabuhan sebagaimana diatur dalam perjanjian (UU Pelayaran Baru Pasal 82 (4)) dan Hasil konsesi yang diperoleh Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (idem (5))

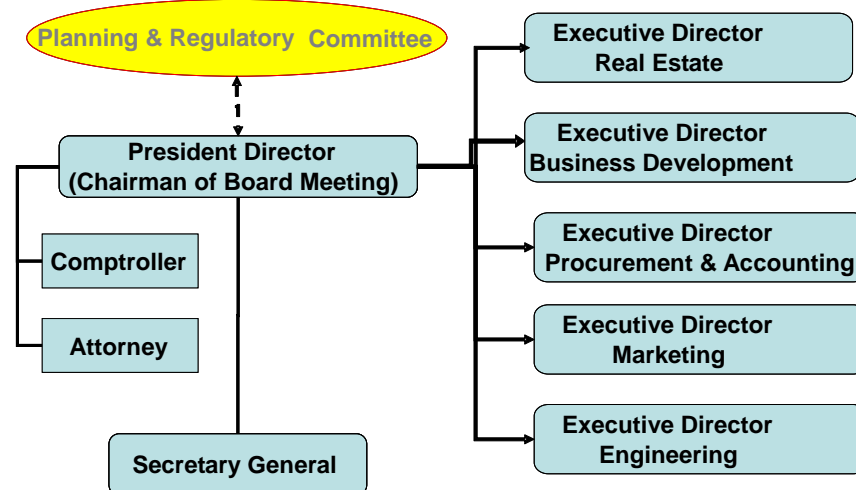
**351.** Oleh karena itu, menimbang PR 67/2005 dan No.38/PMK.01/2006, organisasi kelembagaan direkomendasikan untuk mengatur seperti dalam Gambar 3.2-2.

**352.** Mengingat prosedur konsesi yang ditetapkan dalam kebijakan konsesi DGST yang diusulkan, struktur Otoritas Pelabuhan diusulkan seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3.2-3.



**Gambar 3.2-2 Pengaturan Kelembagaan Untuk Pelaksanaan PPP Di Sektor Pelabuhan**





Gambar 3.2-3 Struktur Otoritas Pelabuhan

353. Otoritas Pelabuhan memiliki peran sebagai wakil Pemerintah di Undang-Undang Pelayaran yang Baru. Otoritas Pelabuhan memainkan peran untuk mengkoordinasikan berbagai badan usaha.

354. Oleh karena itu, diharapkan untuk membentuk dewan untuk pengambilan keputusan tentang hal-hal pokok mengenai pengelolaan pelabuhan dan anggota dewan terdiri dari perwakilan pemerintah daerah, IPC dan pemerintah pusat untuk keputusan yang efisien dan tepat waktu.

## B. Kebijakan dan Prosedur DGST untuk Konsesi Pelabuhan

### (i) Kebijakan

#### a) Tujuan

355. Tujuan Kebijakan Konsesi/Penyewaan Real Estate Pelabuhan adalah untuk menyediakan hal-hal berikut:

- 1) Mengenal hubungan yang ada saat ini dengan pemegang konsesi / penyewa dan investasi mereka di terminal dan tempat yang dikuasai;
- 2) Memelihara metode yang adil dan seimbang bagi calon pemegang konsesi / penyewa dan pemegang konsesi / penyewa yang ada untuk melakukan bisnis dengan Pelabuhan;
- 3) Memastikan bahwa tidak ada satu entitas mengamankan keunggulan kompetitif dengan cara mengendalikan jumlah properti Pelabuhan dan / atau daerah berlabuh yang signifikan;
- 4) Menetapkan suatu proses persetujuan yang konsisten dengan PR No 67/2005 dan kebijakan dan prosedur MOT & DGST yang berlaku;
- 5) Menentukan pedoman untuk memilih Pemegang Konsesi / Penyewa Berkualitas untuk masuk ke dalam konsesi / sewa untuk Properti yang tersedia. Rasio pengembalian tidak akan menjadi satu-satunya kriteria untuk dasar seleksi. Faktor-faktor lain meliputi keuntungan publik dan pemaksimalan pekerjaan juga akan disertakan;
- 6) Menetapkan proses untuk menyusun, berbagi, dan memelihara informasi yang terkait dengan seleksi yang diusulkan dan proses negosiasi secara terbuka dan transparan;
- 7) Menjamin konsistensi dengan Rencana Utama Pelabuhan dan tujuan strategis dalam pemberian konsesi / penyewaan properti;
- 8) Evaluasi kinerja konsesi / sewa per tahun didasarkan pada kelayakan finansial, minimalisasi



dampak lingkungan dan pemeliharaan fasilitas.

**b) Prinsip Kunci pada Pedoman**

**356.** Area Prinsip Kunci Pedoman area adalah sebagai berikut:

- 1) Otoritas Pelabuhan harus menumbuhkan semangat kemitraan dengan penyewa dalam penerapan kebijakan konsesi / penyewaan ini.
- 2) Otoritas Pelabuhan harus membuat properti pelabuhan tersedia pada syarat-syarat yang adil dan wajar tanpa diskriminasi yang tidak adil.
- 3) Otoritas Pelabuhan akan mempertahankan kontrol manajemen yang efektif atas penggunaan aset properti pelabuhan dan akan membangun kontrol manajemen di semua perjanjian konsesi / sewa dan rental.
- 4) Otoritas Pelabuhan harus membangun dan mempertahankan tingkat dan struktur dari biaya sewa, biaya dan ongkos yang adil dan merata bagi semua pemegang konsesi / penyewa, dan yang didasarkan pada nilai-nilai pasar lahan saat ini.
- 5) Otoritas Pelabuhan akan menetapkan standar operasional dan pemeliharaan minimal untuk pengguna properti pelabuhan.
- 6) Otoritas Pelabuhan akan secara aktif mengawasi kepatuhan dengan ketentuan konsesi / kontrak perjanjian, akan memberikan pemberitahuan ketidakpatuhan tepat waktu, akan mempekerjakan remedies tersedia untuk menegakkan kepatuhan ketika menyembuhkan masuk akal Menstruasi murtad, dan akan mengakhiri kesepakatan saat yang tepat sesuai dengan baik praktek bisnis.
- 7) Otoritas Pelabuhan, dalam perannya sebagai wali tidelands, harus mempertimbangkan lebih dari sekadar pendapatan maksimum yang dapat dihasilkan oleh konsesi baru / sewa.
- 8) Otoritas Pelabuhan akan terbuka dan transparan dalam seleksi pemegang konsesi baru / penyewa dan dalam negosiasi konsesi / sewa.

**c) Penerapan dan Pendelegasian Wewenang**

**357.** Penerapan dan pendelegasian otoritas pelabuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Direktur Eksekutif Otorita Pelabuhan berwenang untuk merumuskan, melaksanakan, dan mengubah arahan untuk melaksanakan Kebijakan ini.
- 2) Direktur Eksekutif akan merumuskan dan merekomendasikan untuk disetujui oleh Dewan pemberi sewa yang konsisten dengan kebijakan, yang akan dimasukkan dalam konsesi / sewa baru, perluasan konsesi / sewa, dan modifikasi konsesi / sewa.
- 3) Kebijakan mengatur semua jenis perjanjian yang melibatkan penggunaan dan penguasaan properti dalam pelabuhan untuk penyewaan lahan, bangunan, dan perbaikan.
- 4) Pada waktu konsesi / sewa ini diserahkan ke Dewan, Direktur Eksekutif akan menyampaikan laporan tertulis (1) mengungkapkan deviasi setiap usulan dari Kebijakan, (2) menjelaskan alasan untuk setiap deviasi semacam itu, dan (3) menawarkan rekomendasi mengenai itu deviasi apapun dari Kebijakan ini, tindakan Dewan akan merupakan suatu perubahan atau pengecualian terhadap Kebijakan untuk yang tujuan sempit dan terbatas dari persetujuan konsesi / sewa tersebut.
- 5) Kebijakan ini dimaksudkan untuk memberikan kerangka kerja yang mengatur keputusan konsesi / leasing dan penyewaan.
- 6) Tidak ada dalam Kebijakan ini yang akan ditafsirkan sebagai perundingan atas, dan tidak merupakan pemberian kepada pihak mana pun (1) hak-hak manfaat pihak ketiga, (2) hak



penegakan privat, atau (3) hak tindakan privat. Kebijakan ini tidak akan memberi pemegang konsesi / penyewa atau pengguna dari semua properti pelabuhan hak apapun untuk menegakkan syarat dan ketentuan dari Kebijakan ini.

- 7) Tidak ada dalam Kebijakan ini akan ditafsirkan sebagai mengesampingkan syarat dan kondisi dari konsesi / sewa yang ada antara pelabuhan dan pemegang konsesi / penyewa.
- 8) Kebijakan tersebut akan tetap berlaku sampai diubah oleh tindakan DGST berikutnya.

**d) Kepatuhan**

**358.** Otoritas Pelabuhan akan secara ketat memonitor kepatuhan dengan ketentuan konsesi / sewa.

- 1) Direktur Real Estate dari Otoritas Pelabuhan akan mengawasi kepatuhan dengan ketentuan konsesi / sewa. Tempat masing-masing konsesi / sewa akan tunduk pada pemeriksaan fisik secara berkala disertai dengan evaluasi kepatuhan konsesi / sewa.
- 2) Kegagalan untuk mematuhi ketentuan konsesi / sewa setelah diberitahukan oleh Direktur Eksekutif, dengan pemegang konsesi / penyewa yang telah diberikan waktu yang tepat untuk memperbaiki ketidakpatuhan, akan menempatkan pemegang konsesi / penyewa dalam status default atas konsesi mereka / sewa.

**e) Peraturan Umum**

**359.** Ketentuan bagian ini berlaku untuk tindakan penerima ijin / penyewa dan rental untuk semua kelas properti.

- 1) Tidak ada Penggunaan Tanpa Kewenangan. Semua penggunaan properti pelabuhan akan secara khusus diberi kewenangan sesuai dengan konsesi / sewa sesuai dengan Kebijakan ini, atau dengan lisensi, izin, atau perjanjian formal lainnya dengan Otoritas Pelabuhan.
- 2) Pengguna Berkualitas. Semua calon industri, komersial, dan pengguna ritel properti pelabuhan harus sesuai, dan mematuhi, standar minimum sehubungan dengan kemampuan dan tanggung jawab keuangan, kualifikasi manajemen dan pengalaman, reputasi umum untuk melakukan kewenangan penggunaan, dan faktor-faktor lain seperti jika Direktur Eksekutif menganggap layak .

Dalam memilih Pengguna Berkualitas, Kebijakan dan Prosedur akan memastikan bahwa tidak ada satu entitas mengamankan keunggulan kompetitif dengan cara mengendalikan jumlah yang signifikan properti pelabuhan dan / atau daerah berlabuh.

- 3) Konsistensi dengan Rencana Utama Pelabuhan. Usulan menggunakan properti pelabuhan harus sesuai dengan Rencana Utama Pelabuhan dalam hal penggunaan lahan dan air yang sesuai dan kegiatan yang diperbolehkan.
- 4) Biaya sewa, Biaya, dan Biaya beban. Biaya sewa, Biaya, dan Biaya beban untuk penguasaan properti pelabuhan harus mencerminkan nilai pasar yang wajar Kecuali dinyatakan lain, biaya sewa harus mencerminkan syarat triple-net (termasuk semua pajak properti, asuransi dan utilitas terkait dengan penempatan atas bangunan).
- 5) Jangka Waktu. Jangka waktu konsesi / sewa akan ditentukan dengan mempertimbangkan (1) kebutuhan penanaman modal operasional dalam pembangunan atau dalam perbaikan penyewaan oleh pemegang konsesi / penyewa dan (2) kemampuan Otoritas Pelabuhan untuk mengelola kapasitas dan pembangunan pelabuhan jangka panjang.
- 6) Perpanjangan Sewa untuk penyewa yang ada: Otoritas Pelabuhan akan mempertimbangkan perpanjangan sewa, dari panjang atau jangka waktu yang serupa, untuk penyewa yang ada, dengan tunduk pada syarat-syarat berikut: (1) penyewa telah membuat investasi yang substansial



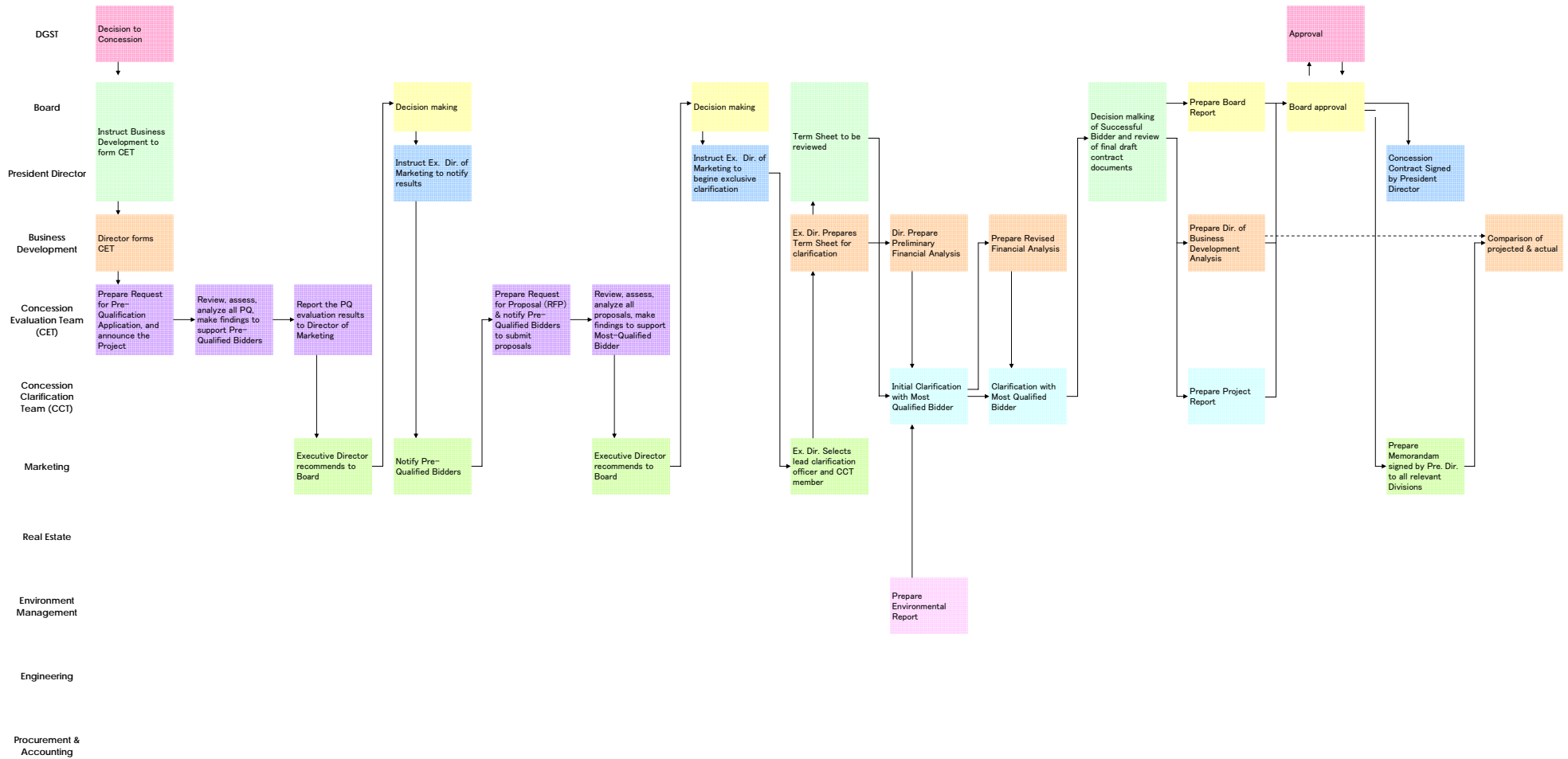
dalam perbaikan modal penyewaan pada bangunan; (2) penyewa memiliki catatan kedudukan yang baik secara konsisten, (3) penggunaan yang diijinkan dalam sewa yang diusulkan sesuai dengan rencana penggunaan lahan yang berlaku; (4) semua bagian dari bangunan yang diusulkan untuk disewakan adalah atau akan dikembangkan atau digunakan untuk penggunaan yang diijinkan; (5) penyewa setuju untuk membayar sewa sebesar harga sewa pasar yang wajar untuk properti seperti yang ditentukan oleh penilai bersertifikat, dan (6) penyewa setuju untuk mematuhi langkah-langkah lingkungan pelabuhan dan kriteria untuk mengoperasikan terminal atau fasilitas.

**(ii) Prosedur Konsesi**

**360.** Perpanjangan Konsesi Properti Pelabuhan melebihi 15 tahun, dan memiliki pendapatan tahunan malampaui otoritas tanda tangan Otoritas yang berkompeten, tunduk pada prosedur konsesi berikut. Otoritas Kompeten berikutnya ke proses seleksi lelang kompetitif sebagai mana diuraikan di bawah ini dan diringkas dalam diagram alur, Gambar 3.2-4 menyetujui konsesi dari jenis ini. persetujuan konsesi berikut oleh Otoritas Kompeten, Administrasi Pembebasan Ijin menandatangani perjanjian konsesi dengan Operator Terminal.



# Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia



Gambar 3.2-4 Prosedur Konsesi



### **3.3. Manajemen dan Pengawasan Kontrak Konsesi**

#### **3.3.1 Buku Besar Fasilitas Pelabuhan**

##### **A. Perlunya Sistem Kompilasi Untuk Buku Besar Fasilitas Pelabuhan**

**361.** Buku besar fasilitas pelabuhan adalah alat untuk pengelolaan pelabuhan yang merupakan peran utama PMB bersama dengan alat-alat lain seperti laporan keuangan dan statistik pelabuhan.

**362.** Peran penting dari PMB dalam pengelolaan kontrak konsesi adalah untuk memantau kinerja terminal dan untuk mengamankan pembayaran biaya konsesi yang telah disetujui dan merekam buku besar fasilitas dengan sejarah pemeliharaan dan renovasi untuk memverifikasi aset yang disimpan oleh pemegang konsesi dan PMB dalam laporan keuangan.

**363.** Oleh karena itu, diperlukan untuk membuat sistem kompilasi buku besar fasilitas pelabuhan untuk kedua pihak PMB dan pemegang konsesi dan untuk menyimpan dan memperbarui informasi dan data tentang status fasilitas dan peralatan, throughput dan kondisi keuangan semua terminal di bawah rentang manajemen.

##### **B. Tujuan dan Isi Buku Besar Fasilitas Pelabuhan**

###### **(i) Untuk melaksanakan pemeriksaan reguler dan berkala dan pemantauan untuk operasi**

**364.** Pemeriksaan fasilitas secara teratur dan berkala dilakukan untuk menyelidiki apakah fasilitas yang disewa dipelihara atau diperbaiki dengan benar dibandingkan dengan data terbaru dari fasilitas dan kondisi saat ini. Jika beberapa fasilitas memburuk di luar penggunaan dan keausan yang wajar, PMB harus memerintahkan kepada penyewa untuk memulihkan mereka ke kondisi normal berdasarkan kontrak sewa.

**365.** Untuk tujuan ini, buku besar fasilitas pelabuhan harus mencakup data / informasi pada tanggal serah terima, rancangan aslinya, spesifikasi dan catatan sejarah pemeliharaan, perbaikan dan / atau pembaruan (refurbishment) bersama-sama dengan desain pengganti.

###### **(ii) Untuk memeriksa, memantau pemenuhan kewajiban oleh pihak operasi sewa infrastruktur / kontrak pembelian**

**366.** Adalah umum bagi penyewa / pemegang konsesi yang akan diwajibkan untuk menginstal peralatan dan fasilitas yang diperlukan dan untuk mencapai target kinerja yang ditetapkan dalam perjanjian sewa / kontrak konsesi. Dalam rangka untuk memantau pemenuhan kewajiban tersebut, PMB harus merekam dan menyimpan data / informasi mengenai fasilitas dan peralatan di bawah kewajiban penyewa / pemegang konsesi bersama-sama dengan data / informasi tentang kinerja.

**367.** Untuk tujuan ini, buku besar fasilitas pelabuhan harus mencakup data / informasi tentang jumlah dan spesifikasi dengan kapasitas nominal fasilitas dan peralatan bersama-sama dengan usia mereka.

###### **(iii) Untuk mengelola aset pada kontrak sewa**

**368.** Dalam rangka untuk mengaudit laporan keuangan penyewa / pemegang konsesi dan melakukan kontrak sewa / pembelian yang adil, PMB harus mengetahui kondisi saat ini dari fasilitas dan peralatan untuk valuasi harga dari fasilitas dan peralatan tersebut saat ini.



**369.** Adalah umum bahwa operator akan menggunakan fasilitas dan peralatan melebihi usia pakai fasilitas dan peralatan tersebut yang diatur. Ketika PMB menetapkan harga sewa / pembelian fasilitas dan peralatan tersebut, harga ditetapkan baik berdasarkan nilai buku atau nilai pasar yang wajar yang tergantung pada usia fisik dan ekonomi dari fasilitas dan peralatan.

**370.** Untuk tujuan tersebut, buku besar fasilitas pelabuhan harus mencakup data / informasi yang diperlukan untuk valuasi mereka; biaya pembelian, nilai penyusutan dan catatan tentang nilai pembaruan (refurbishment) dan lain-lain.

**(iv) Untuk membuat publik tahu entitas yang bertanggung jawab atas pengelolaan fasilitas**

**371.** Juga merupakan tugas PMB agar publik tahu siapa entitas yang bertanggung jawab atas fasilitas dan peralatan. Untuk tujuan itu, PMB memiliki tanggung jawab sebagai manajer infrastruktur publik untuk mengungkapkan tanggung jawab kepemilikan / manajemen dari fasilitas tersebut kepada publik.

**372.** Untuk tujuan ini, buku besar fasilitas pelabuhan harus mencakup informasi tentang pemilik dan pengelola fasilitas.

**C. Komposisi, Pembaruan dan Pelaporan buku besar fasilitas pelabuhan**

**(i) Komposisi buku besar fasilitas pelabuhan**

**373.** Buku besar fasilitas pelabuhan terdiri dari lembaran buku besar dan gambar.

**(ii) Pembaruan data**

**374.** Buku besar fasilitas pelabuhan harus berisi data terbaru yang akan paling bermanfaat. Oleh karena itu, metode pemutakhiran data menjadi penting.

**(iii) Pelaporan data**

**375.** Bagian administrasi buku besar di PMB harus mengumpulkan laporan terbaru secara berkala dari masing-masing departemen / organisasi (departemen konstruksi, departemen pemeliharaan dan perbaikan dan / atau pengguna \*) dan memperbarui buku besar fasilitas pelabuhan secara teratur. (\*) Users berarti penyewa / pemegang konsesi

**D. Sistem penyusunan buku besar fasilitas pelabuhan yang diusulkan**

**(i) Bagian yang bertanggung jawab di PMB**

**376.** Dalam laporan ini, Tim Kajian mengusulkan peran dan tanggung jawab fungsional dari PMB dan juga menguji penataan kelembagaan dari PMB. Dilihat dari fungsi masing-masing departemen dan karakteristik dari transaksi tersebut, Bagian Real Estate cocok untuk mengelola buku besar fasilitas pelabuhan.

**(ii) Metode pembaruan**

**377.** Tabel 3.3-1 menunjukkan hubungan antar sub-seksi /bidang dari PMB menurut keadaan fasilitas.





**Tabel 3.3-1 Metode Pembaruan**

Keadaan	Dari	Ke	Frekuensi
Fasilitas Baru	Seksi Konstruksi	Bagian	Ketika Konstruksi (transfer) atau instalasi
Reparasi/perbaikan skala besar	Seksi Managemen/pmeliharaan	Bagian	Ketika mereparasi atau memperbaiki
Maintenance	Seksi Managemen/pmeliharaan	Bagian	Tahunan
Kontrak Penyewaan Perjanjian Konsesi	Penyewa/pemegang konsesi	Bagian	Tahunan

Remarks: names of each section are tentative ones  
They might belong to Dept. of Engineering of PMB

### (iii) Kerangka Hukum yang diperlukan

**378.** Buku besar fasilitas pelabuhan tidak didefinisikan baik dalam undang-undang pelayaran No.17/2008 maupun G.R. Namun, kerangka hukum yang baik untuk buku besar fasilitas pelabuhan diperlukan untuk membentuk suatu sistem penyusunan untuk buku besar tersebut dan mengelola dan mengendalikan kontrak konsesi sebagaimana dimaksud dalam sub-bab A dan B sebelumnya.

**379.** Dalam kasus Jepang, Undang-undang Pelabuhan menetapkan bahwa PMB harus membuat terbuka bagi publik garis besar fasilitas pelabuhan di bawah manajemen dan pemeliharaan buku besar fasilitas pelabuhan untuk pelabuhan di bawah manajemennya.

### 3.3.2 Audit dan Akuntansi

**380.** Di bawah undang-undang pelayaran baru (17/2008), DGST akan mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk mengontrol dan mengawasi kegiatan pengelolaan pelabuhan dari Otoritas Pelabuhan. Salah satu bidang penting untuk kontrol dan pengawasan adalah untuk mengawasi kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan. DGST harus memiliki sistem audit yang tepat untuk tujuan itu. Pada saat yang sama, Otoritas Pelabuhan harus memiliki sistem audit yang sejenis untuk memeriksa pembayaran biaya konsesi oleh pemegang konsesi secara akurat.

#### A. Sistem Pelaporan Keuangan Badan Pengelola Pelabuhan di Jepang

**381.** Otoritas-otoritas Pelabuhan atau badan-badan pengelolaan pelabuhan di Jepang memiliki sistem yang mapan untuk menyusun laporan keuangannya dan mengumumkan ini kepada publik untuk menjamin akuntabilitas kegiatan keuangan mereka.

**382.** Pemerintah Jepang telah mengenakan dua kewajiban kepada pihak otoritas pelabuhan untuk memantau dan mengelola kondisi keuangan mereka.

**383.** Kewajiban pertama adalah sistem pelaporan dari laporan keuangan tahunan kepada Pemerintah Pusat.

Kewajiban yang lainnya adalah sistem pengawasan yang ketat pada terminal perusahaan publik yang mengelola terminal peti kemas besar di pelabuhan utama Jepang.

#### B. Undang-undang Pelabuhan Jepang

##### (i) Kewajiban Melaporkan

**384.** Diatur secara jelas dalam Pasal 49 dari Undang-Undang Pelabuhan Jepang bahwa badan pengelolaan pelabuhan (PMB) setiap tahun harus melaporkan kepada Departemen Pertanian,



Infrastruktur dan Transportasi (MLIT) tentang rekening penyelesaian dalam kaitannya dengan kinerja pelabuhan.

**(ii) Muatan Laporan**

**385.** Format dan item yang akan dilaporkan kepada MLIT diatur dalam Pasal 13 dari ordonansi.

**386.** Setelah menerima laporan, MLIT mereview kinerja keuangan dari PMB.

**C. Sistem Pelaporan Badan Pengelola Pelabuhan**

**387.** Peraturan mengatur bahwa item akuntansi harus dilaporkan secara terpisah dan khusus untuk pengelolaan pelabuhan dan untuk pembangunan pelabuhan, karena pengeluaran pada rekening konstruksi pelabuhan untuk sebagian besar di akuntansi pelabuhan.

**388.** Dengan data yang diungkapkan ini, akan dapat melihat garis besar kondisi keuangan PMB, tetapi masih sulit untuk mengetahui pada titik-titik seperti, berapa banyak aset yang PMB miliki, atau berapa banyak utang yang PMB sudah terakumulasi melalui kegiatan masa lalu..

**389.** Menurut undang-undang dan peraturan yang relevan, maka PMB tidak diwajibkan untuk mempersiapkan laporan keuangan skala penuh, yang biasanya wajib bagi perusahaan-perusahaan swasta. Hal ini karena semua PMB di Jepang milik pemerintah daerah dan dalam kebanyakan kasus, PMB adalah pemerintah daerah sendiri. Semua hasil pertimbangan anggaran dan akuntansi untuk manajemen pelabuhan dimasukkan ke dalam sistem anggaran dan audit pemerintah setempat.

**390.** Seluruh kegiatan keuangan pemerintah daerah, termasuk pengelolaan pelabuhan, harus dibicarakan dan disetujui di Dewan Perakilan Rakyat Daerah.

**391.** Dalam beberapa tahun terakhir, banyak pemerintah daerah berjuang untuk memperoleh pandangan yang lebih jelas mengenai status keuangan mereka, meskipun tidak diharuskan oleh undang-undang dan peraturan. Mereka telah mulai mengubah sistem keuangan dari gaya publik ke gaya swasta, mengevaluasi status keuangan mereka tidak hanya dengan arus kas pada suatu tahun tertentu tetapi juga dengan aset dan utang yang terakumulasi.

**D. Sistem Pelaporan Keuangan Korporasi Terminal**

**392.** Dalam rangka untuk mempromosikan dengan cepat industri terminal peti kemas di Jepang untuk mengejar ketinggalan dengan tren global peti kemas dalam perdagangan internasional, dua perusahaan terminal peti kemas publik didirikan oleh pemerintah pusat pada tahun 1967. Kemudian, korporasi terminal peti kemas publik dibubarkan pada 1980-an sesuai dengan kebijakan pemerintah pusat tentang desentralisasi sektor publik. Sebagai hasil, empat korporasi terminal peti kemas lokal baru didirikan di Tokyo, Yokohama, Osaka dan Kobe. Keempat perusahaan terus mengembangkan dan mengelola terminal peti kemas sejak itu, dan menurut statistik terbaru, total throughput dari empat terminal menyumbang sekitar 60% sampai 70% dari seluruh throughput peti kemas di Jepang.

**393.** Badan Pemerintah Pengawas (MLIT) telah memberlakukan sistem pelaporan keuangan yang ketat kepada perusahaan-perusahaan, sebagian karena saat ini fasilitas yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan ini dibiayai oleh pemerintah pusat menggunakan dana nasional pada tahap awal, dan sebagian lagi karena terminal publik mereka disewakan ke perusahaan-perusahaan swasta tertentu untuk jangka waktu lebih lama (tempat berlabuh atau terminal public biasa terbuka untuk semua pengguna).



**394.** Peraturan yang mengatur, "Undang-undang tentang Pengelolaan dan Administrasi Specified Terminal Peti Kemas Khusus untuk Perdagangan Luar", yang diberlakukan pada tahun 1981. Aturan pengawasan ketat atas pelaporan keuangan ditetapkan dalam Undang-undang..

#### **E. Contoh Korporasi Terminal Yokohama**

**395.** Korporasi Terminal Yokohama menghasilkan versi yang disederhanakan dari rugi dan laba dan neraca sebagai modifikasi dari format standar yang digunakan oleh perusahaan swasta.

**396.** Dalam kasus khusus ini, laporan keuangan dari korporasi harus dibicarakan dan disetujui di DPRD Yokohama dan diaudit oleh auditor yang ditunjuk oleh Walikota Yokohama City. Mereka harus melaporkan kepada MLIT setelah pelaporan dan audit internal ini selesai.

#### **F. Di balik pengalaman Sistem Pelaporan Keuangan Jepang**

**397.** Jepang telah mendirikan dua sistem untuk pelaporan kinerja keuangan kegiatan pelabuhan. Yang pertama sistem pelaporan yang sangat efisien tentang pendapatan dan pengeluaran dari otoritas pelabuhan.

**398.** Yang lainnya adalah sistem pelaporan yang baku penuh yang melibatkan konsep pengelolaan aset yang saat ini diterapkan pada empat korporasi terminal publik dalam pertimbangan sewa kontrak jangka panjang.

**399.** Pada kesempatan pembentukan Sistem Otoritas Pelabuhan baru di Indonesia, akan sangat diperlukan untuk membangun sistem pelaporan keuangan pelabuhan yang sesuai untuk pengembangan pelabuhan yang baik.

**400.** Sangat direkomendasikan bahwa sistem pelaporan keuangan yang rinci diperkenalkan setidaknya untuk terminal peti kemas skala besar, karena kinerja keuangan terminal ini, yang biasanya disewakan ke sektor swasta, harus dimonitor secara hati-hati untuk membuat keputusan di masa depan yang tepat..

#### **G. Draf Rencana Sistem Pelaporan Keuangan dan Audit PMB**

##### **(i) Prinsip Pelaporan Keuangan dan Auditing**

**401.** Dalam konstruksi laporan keuangan, prinsip-prinsip berikut harus dipatuhi:

**402.** Laporan keuangan yang akan diserahkan oleh pemegang konsesi atau penyewa pada dasarnya harus mengikuti Standar Pelaporan Keuangan Internasional (IFRS) dan sesuai dengan hukum Akuntansi Indonesia.

**403.** Laporan keuangan yang akan diserahkan oleh Badan Pengelolaan Pelabuhan harus sesuai dengan hukum Akuntansi Indonesia..

**404.** Laporan keuangan harus diaudit oleh akuntan bersertifikat eksternal.

**405.** Menteri Perhubungan dapat membuat perusahaan-perusahaan tertentu untuk melaporkan kepada Menteri mengenai kegiatan dan status keuangan, ketika tindakan semacam itu dianggap perlu, dan lebih dari itu, ia dapat membuat DGST memeriksa kegiatan bisnis, kertas-kertas keuangan, bahan pembukuan, dan barang lain yang diperlukan di lokasi ketika tindakan semacam itu dianggap perlu.



(ii) **Usulan Bentuk Laporan Keuangan oleh Badan Pengelola Pelabuhan**

**406.** Bentuk Laporan Keuangan yang diusulkan oleh Badan Pengelolaan Pelabuhan ditampilkan dalam laporan.

(iii) **Contoh Laporan Keuangan oleh Operator**

**407.** Sampel laporan keuangan oleh Perusahaan Pengoperasian Terminal berdasarkan Standar Pelaporan Keuangan Internasional (IFRS) ditampilkan dalam laporan.

#### **4. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah Pasal 94 dari Undang-undang Pelayaran**

##### **4.1. Ringkasan G.R. tentang Standar Pelayanan**

**408.** Kegiatan usaha di pelabuhan diatur dalam ayat 4 dari Bab VII dari undang-undang pelayaran dan Peraturan Pemerintah dan terdiri dari ketentuan pelabuhan dan / atau layanan yang terkait dengan kapal-kapal, penumpang dan kargo.

**409.** Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban untuk melakukan penyediaan pelabuhan dan / atau jasa dengan cara berikut (Pasal 94 dari undang-undang Pasal 73 dari GR).

- Menyediakan dan memelihara fasilitas pelabuhan dengan layak;
- Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- Memenuhi kewajiban sesuai dengan perjanjian konsesi dan
- Fulfill the obligations pursuant to the concession agreement ; and
- Sesuai dengan ketentuan nasional maupun hukum dan peraturan internasional, dan lain-lain

**410.** Otoritas pelabuhan diminta untuk dibentuk pada pelabuhan komersial dan memiliki kekuasaan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab seperti menentukan standar kinerja operasional dari pelayanan pelabuhan, yang dievaluasi setiap tahun (Pasal 66 dari GR).

##### **4.2. Pedoman Pelaksanaan G.R. tentang Standar Kinerja Operasional**

**411.** Standar kinerja harus ditetapkan untuk tujuan mengamankan pelayanan minimum kepada para pengguna serta pendapatan minimum sebagai salah satu persyaratan konsesi.

**412.** Efisiensi layanan di terminal peti kemas bervariasi oleh sistem operasional dan metode yang diterapkan oleh operator; sehingga perpindahan dari QGC tidak cukup untuk mengevaluasi efisiensinya. Oleh karena itu, dianjurkan untuk menetapkan dalam kontrak konsesi standar kinerja dengan target minimum volume throughput (TEU) bagi terminal peti kemas.

**413.** Dalam kasus terminal kargo umum atau terminal kargo curah, lebih baik untuk menetapkan dalam hal volume minimum baik dalam metrik ton atau long ton sesuai dengan unit pada statistik pelabuhan.

**414.** Volume yang ditargetkan, bagaimanapun, harus bervariasi berdasarkan spesifikasi terminal, type / ukuran kapal dan jenis peti kemas untuk ditangani (Lokal Impor / Ekspor, Transshipment, Kosong untuk disimpan sebagai sebuah depot di terminal atau tidak, dan lain-lain). Target volume dihitung berdasarkan kapasitas terminal pada umumnya.

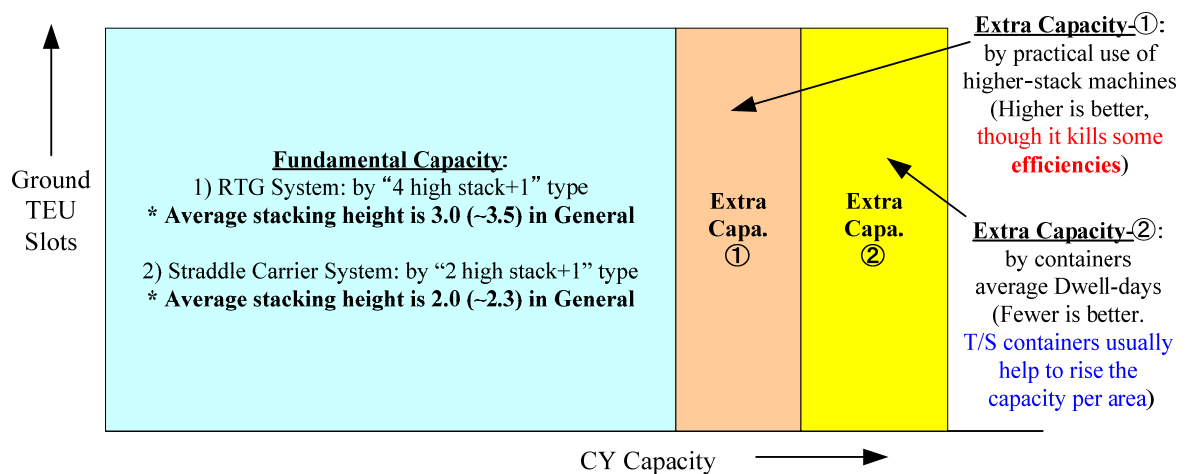


#### 4.2.1 Kapasitas Terminal (baik CY atau tempat berlabuh dari Terminal, mana yang lebih kecil)

##### A. Kapasitas Container Yard (CY)

415. Kapasitas CY dibatasi secara faktor-faktor eksplisit seperti jumlah slot TEU lahan, kapasitas penumpukan dari peralatan penanganan peti kemas yang digunakan di terminal, rata-rata diam-hari dari peti kemas yang ditangani di sana dan faktor-puncak mingguan (volume puncak-hari / rata-rata hari volume selama minggu normal) dari terminal. (Lihat Gambar 4.2-1).

416. Kapasitas harus ditingkatkan ketika TOC menggunakan mesin susun lebih tinggi daripada biasanya, meskipun efisiensi operasi terminal akan terpengaruh dalam derajat tertentu di puncak-periode ketika TOC tumpukan peti kemas di CY mereka hingga kapasitas penyimpanan maksimum yang dapat.



Gambar 4.2-1 Konsep Dasar Kapasitas CY

417. Kapasitas CY dari Terminal 1 dan 2 Bojonegara (600m x 600m) diperkirakan sebagai 1.060.000 TEU per tahun bila rata-rata ketinggian penumpukan peti kemas adalah 4,0 tingkatan, faktor puncak-faktor kontainer rata-rata 1,3 dan diam-hari adalah 5,0 hari, atau ketika 880.000 TEU sementara rata-rata diam-hari dari peti kemas meningkat hingga 6,0 hari.

##### B. Kapasitas Tempat Berlabuh (Apron)

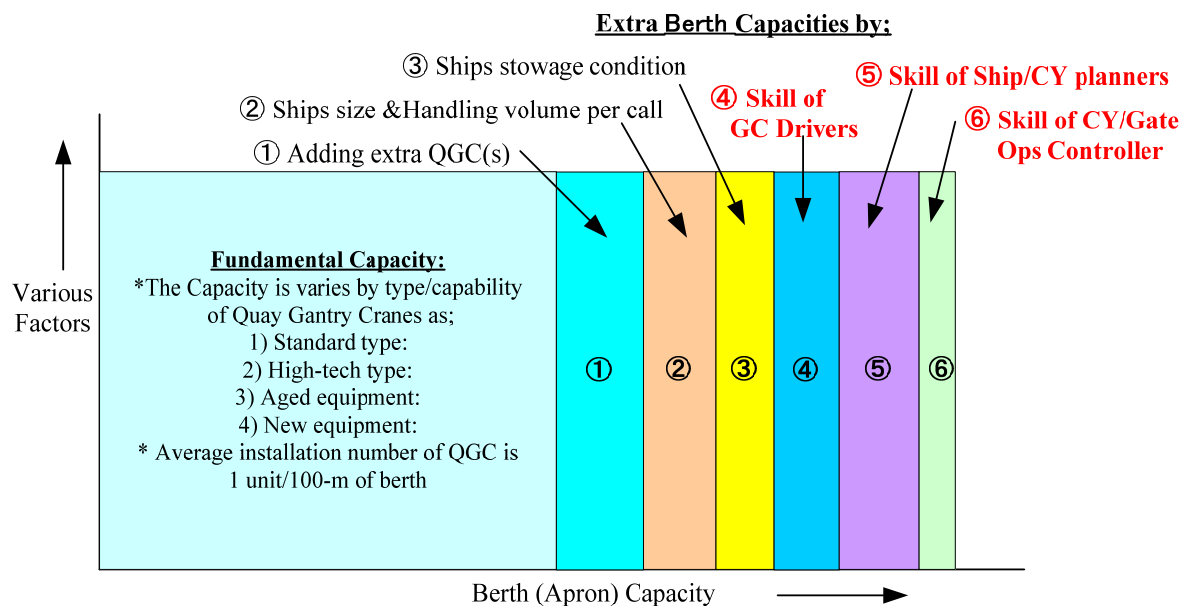
418. Kapasitas tempat berlabuh dapat dihitung berdasarkan pada jumlah dan kemampuan QGC, ukuran kapal yang akan ditampung, volume per panggilan-kapal penanganan kontainer, kondisi penyimpanan kapal, keterampilan driver QGC, keterampilan perencana kapal / CY dan keterampilan pengontrolan operasi CY / Gate, meskipun dua (2) keahlian terakhir sangat terkait dengan kapasitas CY juga (Lihat Gambar 4.2-1).

419. Ketika ukuran kapal-kapal maupun volume per panggilan-kapal yang ditangani menjadi lebih besar, driver QGC bukan hanya bisa melepaskan dan / atau memuat peti kemas dengan lebih sedikit pengaruh dari kecondongan-kapal, tetapi juga bisa tetap untuk jangka waktu lebih lama pada hatch yang sama dan dengan demikian dapat menangani peti kemas lebih banyak dibandingkan dengan kasus kapal kecil selama kerja stevedoring; ini membantu TOC untuk meningkatkan produktivitas operasional kapal (GC's = tempat berlabuh).



420. Selain itu, perencana kapal pada terminal tersebut dapat dengan mudah membagi volume kerja yang sama per QGCs ditugaskan yang membantu TOC untuk meningkatkan tingkat pemanfaatan peralatan sampai maksimum sepanjang operasi.

421. Faktor kunci lain untuk meningkatkan tempat berlabuh serta kapasitas CY adalah keahlian perencana CY yang membuat rencana kerja bagi CY dalam basis mingguan / harian sebelumnya dan mengendalikan dan mengelola operasi CY yang aktual, mengalokasikan ruang CY dalam sebuah cara canggih tidak hanya oleh karakteristik peti kemas seperti peti kemas ekspor, impor, pengiriman dan kosong, tetapi juga oleh kapal / pelayaran, tujuan, tinggi, rentang berat dan lain-lain mempertimbangkan jadwal panggilan kapal.



**Gambar 4.2-2 Konsep Dasar Kapasitas Tempat Berlabuh (Apron)**

422. Kapasitas tempat berlabuh Terminal 1 dan 2 Bojonegara diperkirakan sebagai 930.000 TEU per tahun saat rata-rata produktivitas-bersih QGC 30,0 gerakan, rata-rata volume yang ditangani per panggilan-kapal adalah 1.000 kotak dan rasio TEU / box 1.6; Kapasitas tempat berlabuh dapat meningkatkan ke 950.000 TEU per tahun ketika rata-rata volume yang ditangani meningkat dari 1.000 menjadi 1.500 kotak per panggilan dan kondisi lainnya sama seperti yang dinyatakan di atas.

423. Kapasitas terminal dari terminal Bojonegara 1 dan 2, oleh karena itu, dapat dikatakan maksimum menjadi sekitar 900.000 TEU per tahun.

#### 4.2.2 Target Volume Throughput yang Dianjurkan sebagai Standar Kinerja Operasional

424. Volume penanganan minimum yang direkomendasikan sebagai standar kinerja operasional di terminal untuk konsesi adalah sekitar 50% ~ 60% dari kapasitas terminal, sehingga dalam kasus terminal 1 dan 2 Bojonegara, seharusnya volume sekitar 500.000 teu (450.000 ~ 540.000) per tahun.

425. Namun, keuntungan terminal bervariasi sesuai dengan tingkat tarif yang diterapkan serta biaya operasional seperti biaya tenaga kerja, biaya energi, amortisasi pinjaman, biaya sewa / konsesi dan seterusnya; sehingga volume sebagai jaminan minimum harus dihitung dengan hati-hati dan diterima oleh the TOC ketika membuat perjanjian kontrak.



**426.** Lebih jauh lagi, otoritas pemberi ijin perlu menjelaskan dan mencapai kesepakatan dengan TOCs mengenai kapasitas maksimum terminal untuk konsesi dalam berbagai skenario, misalnya ketika tambahan QGC diinstal atau CY diperluas dan lain-lain, juga akan diperlukan untuk menetapkan target tahunan dalam perjanjian ketika TOCs harus mencapai kapasitas volume

**427.** Karena variabel biaya konsesi dibayar oleh TOCs kepada otoritas pemberi konsesi tergantung pada kapasitas maksimum terminal, kapasitas yang lebih tinggi biasanya diterjemahkan menjadi biaya yang lebih tinggi.

## **5. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 95 UU Pelayaran**

### **5.1. Ringkasan G.R. tentang Badan Usaha Pelabuhan**

**428.** Kegiatan usaha di pelabuhan yang telah ditetapkan dalam Ayat 4 Bab VII dari undang-undang pelayaran dan aktivitas jasa dapat dilakukan oleh setiap individu dan / atau badan usaha dari warga negara Indonesia (Pasal 91) dan berdasarkan konsesi atau bentuk lain dari Otoritas Pelabuhan dimaksud dalam perjanjian (Pasal 92). Kewajiban badan usaha pelabuhan ditetapkan sebagai berikut (Pasal 94);

- Menyediakan dan memelihara fasilitas pelabuhan
- Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah
- Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- Sesuai dengan peraturan / perundang-undangan nasional maupun hukum internasional dan peraturan, dan lain-lain

**429.** G.R. menetapkan dalam Art.68 bahwa kegiatan Komersial di pelabuhan meliputi; a. kapal dan penumpang dan / atau penyediaan layanan kargo dan / atau rendering; dan b. layanan terkait pelabuhan.

**430.** Badan Usaha Pelabuhan akan, dalam pelaksanaan kegiatan usaha di pelabuhan, diwajibkan untuk memiliki izin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri dalam kasus pelabuhan utama dan pelabuhan nasional.

**431.** Konsesi mengenai penyediaan pelabuhan dan / atau layanan yang diberikan kepada badan usaha pelabuhan dalam bentuk kesepakatan dan jangka waktu konsesi akan tergantung pada pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar.

**432.** GR juga menetapkan bahwa pemberian konsesi kepada badan usaha pelabuhan harus dilakukan melalui mekanisme tender (Pasal 74 GR).

**433.** GR juga menetapkan bahwa dalam kejadian masa konsesi telah berakhir, fasilitas pelabuhan yang dihasilkan dari konsesi tersebut akan dialihkan kepada Badan Pengelola Pelabuhan dan badan pengelola pelabuhan akan menunjuk suatu badan usaha pelabuhan untuk mengelola dan menyediakan layanan pelabuhan berikut transfer melalui mekanisme tender.

**434.** Selain pemberian konsesi, GR menetapkan dalam Pasal 76 bahwa Badan Pengelola Pelabuhan dapat memberikan bentuk-bentuk lainnya, seperti sewa lahan, sewa gudang dan sewa penyimpanan dan seterusnya, kepada badan usaha pelabuhan dan / atau individu warga negara Indonesia untuk melaksanakan kegiatan komersial yang menyatu dalam bentuk perjanjian.

**435.** Hasil konsesi dan kompensasi yang diterima oleh otoritas pelabuhan harus menjadi pendapatan negara yang akan digunakan sesuai dengan undang-undang dan peraturan (Art.77 dari GR).





## 5.2. Pedoman Pelaksanaan G.R. pada Badan Usaha Pelabuhan

### 5.2.1 Lama Konsesi

**436.** Lama masa konsesi harus diputuskan berdasarkan pada penilaian keuangan yang relevan dengan kondisi konsesi seperti investasi awal, investasi ulang untuk pembaruan peralatan dan fasilitas, kewajiban pemeliharaan dan biaya konsesi dan lain-lain.

**437.** . Penilaian keuangan harus dilakukan dengan mengacu pada berbagai indikator keuangan dan tidak berdasarkan hanya FIRR seperti ditunjukkan dalam sub-bab IV-3 dari pedoman pelaksanaan strategi PPP terlampir dalam laporan ini.

### 5.2.2 Kondisi untuk Pembatalan Konsesi

**438.** Pencabutan konsesi harus dilakukan berdasarkan kondisi yang ditetapkan dalam masing-masing kontrak konsesi mengikuti prosedur yang ditetapkan dalam kontrak berdasarkan aturan bisnis yang adil.

**439.** Peraturan Presiden No.67/2005 menetapkan ketentuan yang perlu disediakan dalam perjanjian kerjasama (perjanjian konsesi) yang mencakup sanksi dalam hal para pihak gagal memenuhi ketentuan perjanjian (Pasal 23 (1) h) dan tentang pengakhiran perjanjian (Pasal 23 (1) i).

**440.** Dalam Peraturan Menteri tentang hal ini, harus menetapkan bahwa perjanjian konsesi akan menyediakan klausul yang diperlukan untuk mengatur secara jelas peristiwa default dan terminasi dan konsekuensi-konsekuensinya.

**441.** Contoh klausul untuk ketentuan tentang peristiwa default dan terminasi ditampilkan dalam laporan ini.

### 5.2.3 Standar Layanan

**442.** Standar pelayanan dalam hal kinerja layanan akan bervariasi sesuai dengan jenis layanan yang disediakan dan penyediaan fasilitas dan peralatan serta lingkungan komersial pelabuhan. Oleh karena itu hal tersebut harus ditentukan dalam setiap kontrak atau perjanjian konsesi yang didasarkan pada rencana bisnis yang diajukan oleh pemegang konsesi.

**443.** Syarat umum pada operasional bisnis pelabuhan dapat ditetapkan dalam peraturan sebagai mana ditampilkan sebagai berikut;

- (a) Setelah penerbitan Sertifikat Operasi Komersial, para pemegang konsesi harus memiliki tanggung jawab untuk mengoperasikan dan memelihara dan menjamin Infrastruktur Negara dan Peralatan Negara untuk durasi yang tersisa dari Periode Konstruksi.
- (b) Sejauh yang sama berhubungan dengan instalasi dan commissioning dari peralatan pemegang konsesi dan Peralatan tambahan, para pemegang konsesi akan mematuhi peraturan kerja lokasi-kerja untuk keselamatan, kesehatan dan keamanan sesuai dengan hukum Republik Indonesia, dan lain-lain.

### 5.2.4 Prosedur dan Persyaratan Pemberian Konsesi

**444.** Hal-hal berikut akan diterapkan sebagai persyaratan untuk pemegang konsesi sebagai badan usaha pelabuhan,;

- Tawaran lelang untuk konsesi yang dibuat oleh petugas resmi nasional, yang didirikan sesuai



dengan Undang-Undang pelayaran dan Peraturan Pemerintah, harus dapat diterima.

- a) Satu atau lebih mitra yang membuktikan bahwa mereka telah melakukan dalam bisnis dan lingkungan tenaga kerja Indonesia. "Mitra lokal".
  - b). Satu atau lebih mitra yang membuktikan bahwa mereka memiliki kemampuan dan pengetahuan internasional sebagai operator pelabuhan dan dalam pembangunan pelabuhan. "Mitra Pelabuhan "; dan
  - c). Satu atau lebih mitra sebagai investor. "Mitra investor".
- Partisipasi maksimum dari mitra yang dijelaskan di atas pada a) dan b) sebesar 24,5% untuk masing-masing modal disetor perusahaan pemegang konsesi. Partisipasi yang lebih besar dari ini oleh salah satu dari mereka harus disahkan oleh pihak pemberi konsesi, tapi tidak boleh jumlah dari kedua peserta lebih besar dari 49% dari modal disetor perusahaan pemegang konsesi. Saham pelengkap untuk total 100% dari modal langganan akan sesuai dengan mitra investor.

**445.** Dalam memilih pemegang konsesi, di Otoritas Pelabuhan / pemberi konsesi harus mempertimbangkan sekurang-kurangnya hal-hal sebagai berikut;

- a) Rencana Investasi Pelabuhan harus dilakukan oleh pemegang konsesi sesuai dengan Rencana Utama Pelabuhan yang dibuat oleh Otoritas Pelabuhan;
- b) Rencana dasar untuk penggunaan dan pengoperasian infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan;
- c) Struktur rate yang diusulkan untuk pelayanan pelabuhan untuk sesuai dengan item;
- d) Penawaran ekonomi untuk penggunaan konsesi, yang meliputi sewa tahunan;
- e) Kemampuan keuangan dari mitra yang membentuk konsorsium penawar, dan asal sumber daya mereka;
- f) Pengalaman operator khusus;
- g) Evaluasi ekonomi dari proyek-proyek pembangunan dalam tahap desain, konstruksi, perluasan dan peningkatan dari infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan sepanjang masa konsesi dan,
- h) Aspek lain dari kepentingan umum atau kepentingan tertentu.

### **5.2.5 Kekuasaan dan Kewajiban pemegang Konsesi**

**446.** Dalam pelaksanaan pemberian konsesi kepada badan usaha pelabuhan, kekuasaan dan kewajiban dari pemegang konsesi harus ditetapkan secara jelas.

**447.** Para pemegang konsesi akan berada di bawah kewajiban untuk:

- a) Mengembangkan infrastruktur dan suprastruktur dalam kondisi berkualitas, efisiensi dan produktivitas yang dapat diterima dan secara internasional harganya kompetitif;
- b) Membayar sewa konsesi dalam cara dan kondisi yang ditetapkan oleh kontrak sebagai harga;
- c) Melestarikan infrastruktur di bawah konsesi dalam keadaan operasional yang baik;
- d) Melaksanakan semua kerja untuk urbanisasi;
- e) Memelihara infrastruktur dan suprastruktur dalam kondisi kebersihan yang baik;
- f) Dalam kasus konsesi total atau induk, mengontrol masuk dan keluarnya orang, barang dan kendaraan di instalasi-instalasi pelabuhan;
- g) Mengatur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki;
- h) Hadir secara berkala kepada Otoritas Pelabuhan, laporan statistik;
- I) Menginformasikan kepada Otoritas Pelabuhan setiap kali ada suatu kejadian yang mempengaruhi operasi pelabuhan atau yang dapat menimbulkan resiko untuk pengoperasian;
- j) Asumsikan, dalam biaya tetapnya, biaya yang melekat untuk pencahayaan, penjaga dan



keamanan;

- k) Siapkan rencana kontingensi untuk pencegahan dan tindakan segera untuk tujuan pemadaman kebakaran, dan lain-lain;
- l) Instal sebuah sistem untuk pengolahan data dengan perangkat lunak dan perangkat keras yang memadai untuk pengelolaan mereka;
- m) Asumsikan tanggung jawab untuk kerusakan yang pada akhirnya operasi akan menyebabkan kepada pihak ketiga;
- n) Mengadopsi langkah-langkah yang diperlukan sehingga pejabat yang berwenang dapat melaksanakan kegiatan bea cukai, kebersihan, imigrasi dan pengawasan lainnya;
- o) Menjamin pemeliharaan barang dan keselamatan orang;
- p) Mematuhi aturan internal Pelabuhan mengenai operasi dan sistem rate;
- q) Memenuhi kewajiban tenaga kerja, menghormati dan membuat orang lain menghormati undang-undang ketenagakerjaan saat ini;
- r) Mengembangkan rendering dari semua layanan yang sesuai dengan perjanjian internasional dan
- s) Memenuhi peraturan teknis dan ekonomi dan ketentuan yang ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan.

**448.** Para Pemegang konsesi memiliki hak-hak sebagai berikut:

- a) Beroperasi secara eksklusif dalam cakupan konsesi yang diberikan dalam kontrak, mampu melakukan ini untuk semua jenis kargo sesuai dengan tujuan pelabuhan
- b) Penawaran dan biaya atas pelayanan, kepada pengguna pelabuhan, yang mana ia diberi wewenang oleh Otoritas Pelabuhan; dan,
- c) Kontrak, atau sub-kontrak pihak ketiga, untuk memberikan layanan, demikian pula penyewaan ruang atau izin penggunaan dalam cakupan yang diberikan dalam konsesi.

## **6. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 99 Undang-undang Pelayaran**

### **6.1. Ringkasan G.R. tentang Konstruksi dan Operasional Pelabuhan**

**449.** Pasal 96 undang-undang menetapkan bahwa Konstruksi pelabuhan harus dilakukan berdasarkan izin dari Menteri dalam kasus pelabuhan utama dan pelabuhan nasional dan Gubernur atau Bupati / Walikota dalam hal pelabuhan pengumpan dan harus memenuhi persyaratan teknis dan keberlanjutan lingkungan dengan mempertimbangkan integritas transportasi antara intra dan antar moda.

**450.** Juga diatur dalam Pasal 97 bahwa pelabuhan dapat dioperasikan hanya dengan selesainya pembangunan, pemenuhan persyaratan operasional dan memperoleh izin yang diberikan oleh Menteri dalam kasus pelabuhan utama dan pelabuhan nasional dan Gubernur atau Bupati / Walikota dalam hal dari pelabuhan pengumpan

**451.** Pendukung pembangunan pelabuhan ditetapkan dalam GR Pasal 87; sebuah badan usaha pelabuhan akan menjadi pendukung dalam kasus pelabuhan komersial dan unit pengelolaan pelabuhan akan menjadi pendukung dalam kasus pelabuhan non-komersial. Lisensi pembangunan pelabuhan diberikan atas permintaan dari badan pengelola pelabuhan sesuai dengan ketentuan Pasal 91.

**452.** Kewajiban organisasi yang terlibat dalam pembangunan pelabuhan ditetapkan dalam Pasal 87 (dalam hal badan usaha pelabuhan dan unit pengelolaan pelabuhan) sebagai berikut;

- a) melakukan kerja pembangunan pelabuhan, selambat-lambatnya dalam waktu 2 (dua) tahun setelah pemberian izin pembangunan pelabuhan;
- b) untuk melakukan kerja pembangunan pelabuhan berdasarkan Rencana Utama Pelabuhan



sebagaimana diputuskan;

- c) untuk melaporkan pelaksanaan kegiatan pembangunan pelabuhan secara berkala kepada Menteri, Gubernur, atau Bupati / Walikota sesuai kewenangan masing-masing, dan
- d) bertanggung jawab atas dampak yang timbul selama pelaksanaan pembangunan pelabuhan.

**453.** Poin penting adalah bahwa pembangunan pelabuhan harus dilakukan sesuai dengan rencana utama pelabuhan dan ide ini ditentukan dalam b. dari paragraf sebelumnya dan Pasal 79 dan 89.

**454.** Pengoperasian pelabuhan akan dilakukan oleh badan pengelolaan pelabuhan setelah mendapatkan izin dari Menteri dalam kasus pelabuhan utama dan pelabuhan nasional dan Gubernur atau Bupati / Walikota dalam hal pelabuhan pengumpan dan persyaratan izin operasi pelabuhan diatur dalam Pasal 94.

## **6.2. Pedoman Peraturan Teknis pada Konstruksi Pelabuhan**

### **6.2.1 Latar Belakang**

**455.** Kode Desain memainkan peran penting untuk menjamin keamanan fasilitas / struktur dan kenyamanan penggunaan hal-hal itu. Fasilitas pelabuhan juga harus mengikuti kode desain dalam rangka untuk memastikan keselamatan fasilitas dan kenyamanan pengguna pelabuhan dan lalu lintas kapal

**456.** Bersamaan dengan globalisasi kegiatan ekonomi, kode desain seperti itu diminta untuk memenuhi standar internasional dan perjanjian WTO tentang Hambatan Teknis terhadap Perdagangan (TBT). Perjanjian WTO merekomendasikan spesifikasi berbasis kinerja daripada metode desain biasa berdasarkan pada spesifikasi desain.

**457.** Peraturan-peraturan tentang fasilitas pelabuhan biasanya diatur oleh undang-undang atau keputusan dan rincian peraturan ini diumumkan oleh pejabat yang berwenang.

**458.** Pengembang / pemegang konsesi diminta untuk membangun fasilitas mereka sesuai dengan persyaratan teknis yang ditetapkan oleh pemerintah. Pemerintah juga meminta badan pengelola pelabuhan untuk membuat rencana pengembangan pelabuhan sesuai dengan kriteria pada pengembangan pelabuhan dan pelestarian lingkungan.

### **6.2.2 Persyaratan WTO**

#### **A. Poin Kunci Perjanjian TBT**

**459.** Poin-poin penting dari perjanjian WTO tentang TBT pada tahun 1995 adalah bahwa peraturan teknis negara-negara anggota harus sesuai dengan standar internasional, sesuai dengan Kode Praktek yang Baik, dan diperiksa oleh penilaian kesesuaian.

#### **B. Spesifikasi Berbasis Kinerja**

**460.** Perjanjian TBT meminta negara-negara anggota untuk mengadopsi peraturan teknis yang didasarkan pada "persyaratan produk dalam hal kinerja" dibanding "persyaratandesain atau fitur deskriptif".

#### **C. Standar ISO Standards Terkait Infrastruktur Pelabuhan**

**461.** Sementara WTO merekomendasikan adopsi standar ISO jika tersedia, tidak ada standar khusus yang mencakup desain infrastruktur pelabuhan kecuali standar-standar umum seperti ISO 2394:1998



(prinsip-prinsip umum keandalan struktur) dan ISO 3010:2001 (Dasar untuk desain struktur - Tindakan Seismic pada struktur), ISO 21650:2007 (Aksi dari gelombang dan arus pada struktur pesisir)

### 6.2.3 Peraturan teknis Fasilitas Pelabuhan

#### A. Kebutuhan Peraturan Teknis

**462.** Peraturan teknis diperlukan untuk menjamin keselamatan dan produktivitas fasilitas pelabuhan, mengendalikan pemegang konsesi, dan meningkatkan kinerja pelabuhan.

**463.** Laporan Bank Dunia<sup>1</sup> menunjukkan pentingnya peraturan teknis dan menunjukkan tiga jenis, yaitu peraturan teknis investasi, pemeliharaan, dan kinerja

#### B. Revisi Peraturan Teknis pada Undang-undang Pelabuhan Jepang

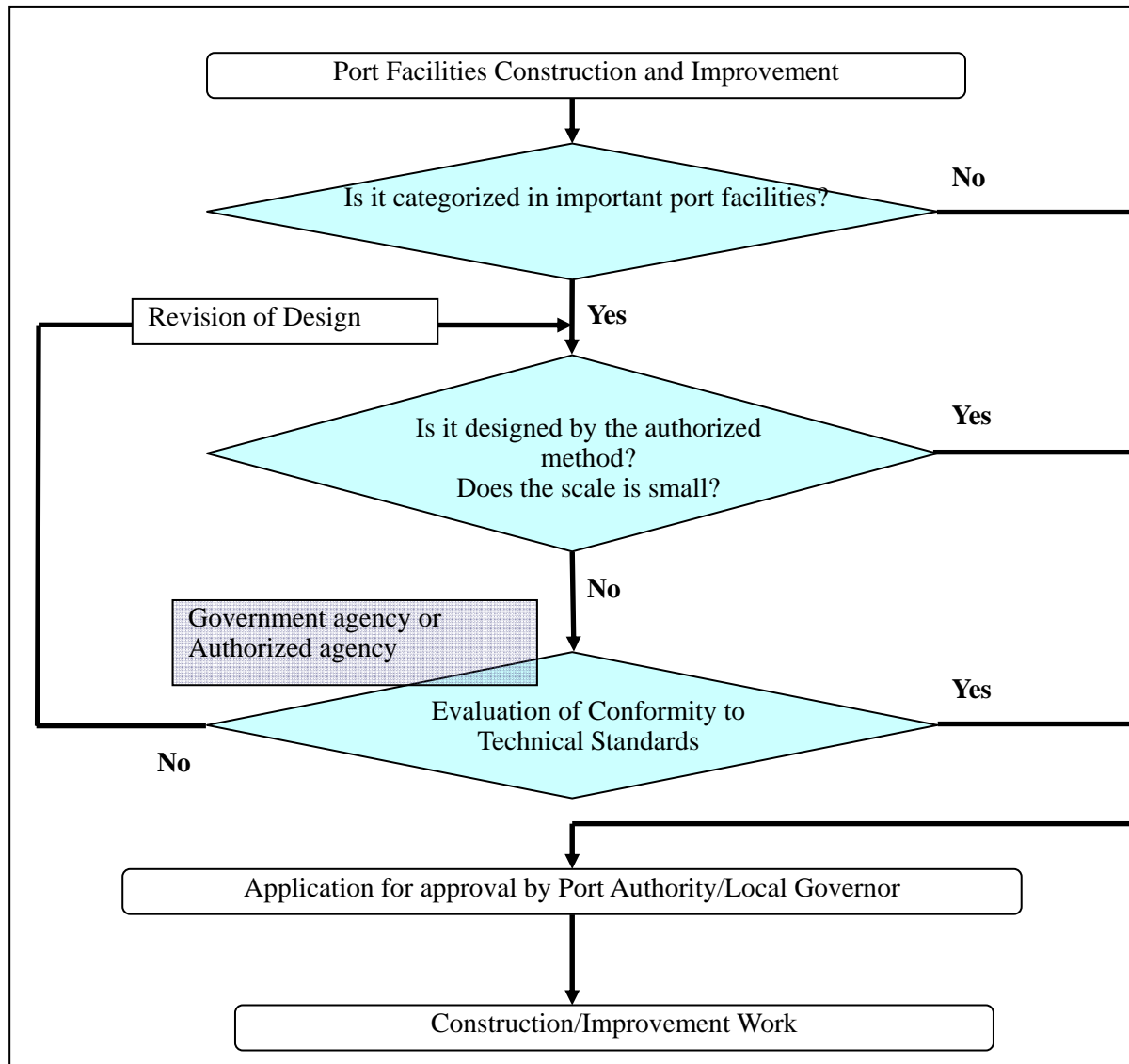
**464.** Dalam rangka untuk memenuhi Spesifikasi Berbasis Kinerja, Undang-undang Pelabuhan Jepang direvisi pada bulan Mei 2006 dan mulai berlaku pada 1 April 2007 (lihat Kotak-7). Peraturan yang relevan dari Departemen Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata (MLIT) dan beberapa pengumuman publik atas detail dari peraturan yang dibuat oleh MLIT dan mulai berlaku pada tanggal 1 April 2007.

**465.** Peraturan menteri No.15 pada 26 Maret 2007 mensyaratkan bahwa fasilitas pelabuhan yang ditunjuk harus dibangun sesuai dengan standar-standar baru. Standar-standar baru menetapkan bahwa fasilitas pelabuhan harus dirancang, dibangun dan dipelihara untuk memenuhi kinerja yang dibutuhkan.

#### C. Penilaian Kesesuaian Standar Teknis

**466.** Dalam rangka untuk membuat fasilitas pelabuhan sesuai dengan standar teknis, Undang-undang Pelabuhan Jepang menetapkan bahwa disain fasilitas pelabuhan penting, yang akan menghasilkan manfaat publik dan dalam skala cukup besar, harus diperiksa untuk memastikan kesesuaian dengan Standar Teknis oleh badan yang berwenang dari Menteri MLIT, kecuali kasus yang di mana metode desain khusus untuk digunakan fasilitas pelabuhan skala yang lebih kecil. Prosedur untuk menilai kesesuaian standar di Jepang ditampilkan pada Gambar 6.2-1.

<sup>1</sup> Modul Alat (Tool Kit) 5, Implikasi Keuangan atas Reformasi Pelabuhan, Bank Dunia, hal. 24



Gambar 6.2-1 Penilaian Kesesuaian dengan Standar Teknis

#### D. Rekomendasi untuk Standar Teknis

467. GR hanya menetapkan bahwa pembangunan pelabuhan harus sesuai dengan persyaratan teknis dan persyaratan teknis mencakup kelayakan teknis dan desain teknis pelabuhan. Deskripsi apapun mengenai peraturan teknis atau standar untuk desain fasilitas pelabuhan dan pembangunan/ konstruksi pelabuhan tidak terlihat dalam GR

468. Dalam hubungan ini, pedoman teknis untuk desain, konstruksi dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan harus disiapkan dengan pertimbangan poin-poin berikut.

- Ketentuan baru untuk peraturan teknis wajib dan standar teknis non-wajib harus dipublikasikan sebagai keputusan atau ketetapan.
- Peraturan teknis harus diuji dari sudut pandangan persyaratan dalam hal kinerja dibandingkan dengan karakteristik deskriptif pada waktunya.
- Selain peraturan-peraturan yang relevan pada proyek-proyek pembangunan yang ditetapkan oleh otoritas yang relevan, PMB harus bertanggung jawab untuk menilai kesesuaian fasilitas pelabuhan dengan peraturan teknis pada fasilitas pelabuhan.



### 6.3. Perlindungan Lingkungan Hidup

#### 6.3.1 Kepatuhan dengan Penilaian Dampak Lingkungan

**469.** Pelestarian lingkungan dan pencegahan polusi di daerah pelabuhan merupakan fungsi penting bagi badan pengelolaan pelabuhan (PMB).

**470.** Pemerintah Indonesia telah menerapkan sistem penilaian dampak lingkungan. Proyek-proyek pembangunan di daerah-daerah yang sensitif lingkungan memerlukan penilaian dampak lingkungan sesuai dengan undang-undang pengelolaan lingkungan hidup yang dibuat pada tahun 1997. Prosedur yang dikenal sebagai "AMDAL", menentukan bahwa sebuah organisasi pelaksana proyek wajib menyampaikan analisis mengenai dampak lingkungan, rencana pengelolaan lingkungan dan rencana pemantauan lingkungan hidup kepada instansi pemerintah yang bersangkutan.

**471.** Menurut peraturan oleh Departemen Lingkungan Hidup mengenai jenis usaha dan / atau kegiatan yang wajib melakukan penilaian dampak lingkungan, skala / ukuran proyek pelabuhan yang wajib untuk mengikuti AMDAL dijelaskan.

**472.** Karena PMB memiliki tanggung jawab untuk menjaga lingkungan hidup kawasan pelabuhan dalam kondisi baik, PMB harus memperhatikan kegiatan sehari-hari pelabuhan dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan AMDAL, jika diperlukan, untuk melestarikan lingkungan pelabuhan dan mencegah polusi.

#### 6.3.2 Pertimbangan Lingkungan dan Sosial

**473.** JICA (bekas JBIC, selanjutnya disebut sebagai di JICA) mengadakan skrining dan review atas pertimbangan lingkungan dan sosial untuk mengkonfirmasi bahwa persyaratan dipenuhi sebagai mana mestinya dalam membuat keputusan pendanaan dari pinjaman yen Jepang. Oleh karena itu, setiap prakarsa proyek harus membuat usaha dan memenuhi persyaratan itu.

**474.** Untuk konfirmasi pertimbangan lingkungan dan sosial, JICA melaksanakan hal-hal berikut.

- a. mengklasifikasikan proyek ke dalam salah satu kategori berikut ini yang merupakan kategori A, kategori B, kategori C dan kategori FI (selanjutnya disebut sebagai untuk "screening")
  - Kategori A berarti proyek tersebut cenderung memiliki dampak negatif yang signifikan pada lingkungan. Sektor pelabuhan merupakan salah satu sektor yang sensitif.
  - Kategori B berarti potensi dampak lingkungan yang merugikan kurang merugikan dibandingkan dengan kategori proyek A.
  - Kategori C berarti proyek tersebut cenderung untuk memiliki dampak lingkungan minimal atau tidak ada dampak lingkungan yang merugikan.
  - Kategori FI berarti memenuhi semua hal berikut: sub-proyek tidak dapat ditentukan sebelum persetujuan pendanaan JICA (atau penilaian proyek), dan sub-proyek tersebut diperkirakan memiliki dampak potensial pada lingkungan, dan lain-lain.
- b. melakukan kajian atas pertimbangan lingkungan dan sosial ketika membuat keputusan mengenai pendanaan, untuk mengkonfirmasi bahwa persyaratan dipenuhi sebagaimana mestinya (selanjutnya disebut sebagai "tinjauan lingkungan"); dan
- c. melakukan pemantauan dan tindak lanjut setelah keputusan mengenai pendanaan dibuat (selanjutnya, pemantauan dan tindak lanjut proses seperti ini akan disebut sebagai "pemantauan").

**475.** Daftar pemeriksaan lingkungan yang sesuai untuk sektor pelabuhan akan disebut dalam melakukan tinjauan tersebut di atas.





**476.** Proyek pelabuhan secara umum cenderung membawa dampak lingkungan sekitar lokasi proyek. Oleh karena itu, penilaian mengenai dampak lingkungan dan pertimbangan sosial harus dipersiapkan dengan baik dan ini adalah salah satu kewajiban PMB.

### **6.3.3 Konvensi Internasional untuk Pelestarian Lingkungan**

**477.** Ketaatan terhadap konvensi internasional di bidang pelestarian lingkungan maritim juga merupakan kewajiban penting bagi PMB untuk melestarikan lingkungan pelabuhan.

**478.** Konvensi yang paling penting untuk mengatur dan mencegah pencemaran laut oleh kapal-kapal adalah Konvensi Internasional IMO untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal, tahun 1973, sebagaimana telah diubah oleh Protokol 1978 yang berkaitan dengannya (MARPOL 73/78). Karena Pemerintah Indonesia telah meratifikasi konvensi ini, PMB harus melaksanakan tugas secara terus-menerus dengan menyediakan fasilitas.

**479.** Konvensi mengenai Pencegahan Polusi Laut oleh pembuangan dari Limbah and benda lainnya (LDC), 1972, secara umum dikenal sebagai Konvensi London, yang telah diperbarui oleh Protokol tahun 1996, meletakkan langkah-langkah untuk mencegah pencemaran laut akibat pembuangan limbah dari daerah daratan..

**480.** Konvensi lainnya seperti konvensi internasional untuk Pengendalian dan Pengelolaan air Ballast Kapal dan konvensi internasional tentang Kesiap siagaan, Respon dan Kerjasama Polusi Minyak (OPRC) juga sangat terkait dengan kegiatan pelabuhan.

**481.** Komite perlindungan lingkungan laut (MEPC) dari IMO secara penuh semangat aktif untuk melestarikan lingkungan laut, sehingga PMB dan organisasi terkait ke pelabuhan harus memperhatikan pergerakan MEPC.

### **6.4. Pedoman Persyaratan Operasional**

**482.** Operasional pelabuhan, secara umum, dilaksanakan sesuai dengan permintaan, sementara selalu berusaha untuk meningkatkan efisiensi. Persyaratan dasar untuk operasi pelabuhan adalah untuk memperoleh personil dan peralatan yang diperlukan, mengamankan keselamatan dan pelestarian lingkungan dan memberikan layanan yang diperlukan.

**483.** Ada ketentuan dalam Pasal 98 dan Pasal 100 untuk kebutuhan selama operasi 24 jam dan peningkatan, dan persyaratan-persyaratan ini semua diperlukan untuk operasi pelabuhan. Hal ini penting untuk tidak memaksakan persyaratan-persyaratan kecil pada operasi pelabuhan karena persyaratan-persyaratan kecil tersebut mungkin kadang-kadang menghambat operasi pelabuhan.

**484.** Untuk operasi 24 jam, yang umum di antara pelabuhan-pelabuhan utama dunia di mana pelabuhan Tg.Ptiok termasuk di dalamnya, tidak ada kriteria yang jelas tentang kondisi apa yang diperlukan untuk sebuah port untuk menyediakan operasi 24 jam. Seperti disebutkan dalam paragraf sebelumnya, permintaan dan persyaratan dasar merupakan dasar untuk operasi 24 jam.

**485.** Secara umum, biaya penanganan kargo dalam operasi 24 jam ini relatif lebih tinggi dibandingkan dengan operasi siang hari dan tidak mesti ada permintaan yang cukup berarti dalam hal profitabilitas. Oleh karena itu, kelayakan operasi 24 jam harus diperiksa dengan teliti.

**486.** Dalam ujian kelayakan, poin kunci adalah apakah biaya penanganan pada waktu malam hari akan ditetapkan relatif tinggi atau tidak. biaya pilotage, layanan tarikan dan layanan tambahan lainnya perlu untuk dipertimbangkan juga. Biaya penanganan dan biaya lainnya harus diperiksa dengan cermat untuk memastikan bahwa daya saing dipertahankan. Karena hal itu adalah umum berlaku di pelabuhan utama untuk tidak memberlakukan biaya tambahan, bahkan dalam penanganan waktu malam.



**487.** Penilaian lingkungan harus dilakukan sebelum dimulainya operasi 24 jam. Kebisingan dan getaran dan dampak lingkungan negatif lainnya yang mungkin terjadi pada malam hari diperhitungkan dalam operasi malam hari.

**488.** Selanjutnya, pengoperasian 24 jam dapat mempengaruhi kehidupan sehari-hari penduduk sekitarnya dan ini juga harus dipertimbangkan sebelum keputusan akhir dicapai.

**489.** Dalam kasus pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri, fungsi badan-badan pemerintah lainnya seperti custom, imigrasi dan karantina sangat penting. Dengan demikian perlu bagi PMB untuk berkoordinasi dengan syahbandar pelabuhan untuk menetapkan sebuah kerangka kelembagaan untuk kerjasama dengan badan-badan seperti itu.

**490.** Operasi 24 jam kadang-kadang mencakup dua jenis layanan operasional; pertama adalah untuk menangani kargo selama 24 jam, dan yang lain adalah untuk membuka pintu gerbang selama 24 jam. Operasi 24 jam umumnya berarti pengertian yang pertama di lingkungan pelabuhan di kalangan dunia. Namun, pengertian yang terakhir juga menjadi populer. Meskipun, pelabuhan-pelabuhan utama seperti Pelabuhan Amerika, pelabuhan Eropa, dan lain-lain memiliki batasan pada jam layanan gerbang, sebagian besar pelabuhan-pelabuhan besar Asia telah merealisasikan pelayanan buka gerbang 24 jam.

**491.** Untuk memperpanjang jam buka pintu gerbang pelabuhan, harus dibuat jelas siapa yang berbagi beban biaya untuk pembukaan. Lebih jauh lagi, hal ini kemungkinan akan mempengaruhi masyarakat sekitar pelabuhan karena pelabuhan lalu lintas kendaraan terkait. Dengan demikian diperlukan pertimbangan hati-hati.



## **Kesimpulan dan Rekomendasi**

### **1. Studi Kasus**

1. Dalam rangka mempelajari penerapan dari berbagai jenis skema PPP, berbagai jenis proyek pelabuhan berikut ditinjau sebagai studi kasus proyek.

#### **Proyek rehabilitasi Dermaga III Pelabuhan Tg. Priok**

2. Proyek ini dalam pelaksanaan oleh IPC2 dan tujuan dari studi kasus ini adalah fokus pada bagaimana penenerapan undang-undang pelayaran baru atas proyek rehabilitasi yang sedang berlangsung.

3. Menurut undang-undang pelayaran yang baru, pengelolaan pelabuhan dipercayakan kepada otoritas pelabuhan baru yang dibentuk dan IPC menjadi salah satu badan usaha pelabuhan yang konsentrasi bisnisnya kepada operator yang mendapat perlakuan sama dengan operator swasta. Oleh karena itu, dalam penerapan undang-undang pelayaran baru kepada proyek, dipertimbangkan kemungkinan skema berikut; otoritas pelabuhan memberi ijin proyek ke operator baru setelah membeli proyek dari IPC2, atau otoritas pelabuhan memberikan hak konsesi secara eksklusif untuk IPC2 sementara konsesi IPC2 membayar biaya kepada otoritas pelabuhan.

4. Hasil evaluasi menunjukkan proyek tidak melibatkan resiko tipikal yang disebabkan oleh pasar baik dan skala kecil dari biaya investasi awal dan oleh karena itu skema manapun tidak memiliki masalah keuangan.

5. Sebagai kesimpulan dari studi kasus ini, dapat dikatakan bahwa otoritas pelabuhan dapat melanjutkan bisnis setelah perpindahan proyek atau setelah memberikan konsesi kepada operator baru pada kasus proyek telah dioperasikan tanpa masalah tertentu, akan tetapi lebih baik untuk memperpanjang konsesi yang sudah ada tanpa melakukan proses pelelangan setelah transfer proyek.

#### **Pembangunan Pelabuhan baru di Bojonegara**

6. Adapun mengenai proyek pembangunan pelabuhan baru di Bojonegara, konsesi untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian semua fasilitas pelabuhan pernah ditenderkan ke pemegang konsesi yang membentuk JV dengan IPC2 dengan hasil tidak ada peminat tender.

7. Skema PPP untuk pembangunan pelabuhan hijau umumnya mengambil bentuk konsesi induk (pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian seluruh pelabuhan), atau konsesi sebagian (baik dalam bentuk BOT atau pengembangan bersama oleh pemerintah dan swasta) dan studi kasus dilakukan untuk mempelajari kelayakan atas tiga skema untuk pembangunan pelabuhan baru di Bojonegara.

8. Skema yang dijadikan obyek kajian dikaji adalah; konsesi induk, pembangunan terminal oleh BOT dan infrastruktur lainnya dikembangkan oleh pemerintah, dan pembangunan infrastruktur termasuk quaywall dan crane derek oleh publik dan pembangunan superstruktur oleh swasta.

9. Sebagai hasil dari studi, konsesi induk tidak sesuai dalam pembangunan pelabuhan baru yang membutuhkan jumlah besar investasi awal termasuk infrastruktur yang tidak menguntungkan seperti pemecah gelombang dan saluran karena diperlukan waktu yang lama untuk pengembalian investasi awal, dan BOT atau pembangunan bersama merupakan skema yang lebih tepat.

10. Bahkan dalam kasus BOT, ketika membutuhkan investasi awal dalam jumlah yang agak besar dan melibatkan risiko, diperlukan beberapa langkah penanggulangan untuk menghindari risiko seperti penurunan biaya konsesi atau pembebasan pajak untuk tahap awal operasi.



### **Proyek Pengembangan Terminal batubara Pelaihari**

11. Fasilitas untuk digunakan secara eksklusif oleh perusahaan swasta untuk pengangkutan produk atau bahan mentah perusahaan tersebut seperti terminal batubara ditetapkan sebagai pelabuhan khusus dalam undang-undang pelayaran yang baru, untuk dikembangkan, dikelola dan dioperasikan oleh perusahaan. Dalam studi kasus ini, skema berikut dipelajari dalam rangka untuk menyediakan fasilitas bagi perusahaan skala kecil atau menengah dengan bantuan pemerintah.

- Pemerintah menyediakan infrastruktur dan swasta menyediakan superstruktur dengan bantuan pinjaman tanpa bunga dari pemerintah.
- Swasta menyediakan semua fasilitas dengan bantuan pinjaman tanpa bunga dari pemerintah..

12. Sebagai hasil analisis, dapat dikatakan bahwa kesehatan keuangan dapat dipertahankan dalam hal apapun, meninggalkan masalah apakah perusahaan swasta tersebut dapat menyiapkan dana sendiri untuk investasi awal.

13. Di bawah keputusan bahwa bantuan pemerintah dibenarkan berdasarkan pertimbangan politik bahwa bantuan tersebut harus disediakan untuk mempromosikan kesempatan kerja atau merupakan industri penting baik untuk nasional atau wilayah secara keseluruhan, penyediaan infrastruktur dan penyewaan kepada perusahaan (atau perusahaan-perusahaan) adalah skema yang sesuai, dan superstruktur harus disediakan oleh perusahaan (atau perusahaan-perusahaan) itu sendiri dalam batas kemampuan keuangan mereka.

## **2. Strategi PPP baru tentang Pembangunan, Manajemen dan Operasi Pelabuhan**

14. Tujuan dasar pemerintah dalam meningkatkan partisipasi swasta, seperti yang umumnya diakui di sebagian besar negara, adalah untuk membangun sistem pelabuhan yang lebih kompetitif dan berkelanjutan secara finansial.

15. Pelabuhan memiliki karakteristik unik yang terdiri dari berbagai terminal, seperti terminal peti kemas, terminal kargo umum, terminal kargo curah dan terminal khusus yang dimiliki dan dioperasikan oleh tiap industri, dan harus menyediakan fasilitas yang tidak menguntungkan seperti pemecah gelombang dan saluran selain fasilitas komersial yaitu terminal dan layanan tambahan seperti bunkering, air bersih, listrik, pemadam kebakaran, pilotage dan towage dan lain-lain, harus disediakan untuk penggunaan umum. Mengingat karakteristik yang unik tersebut, perlu ditetapkan strategi efektif khusus fokus kepada pengembangan dan manajemen pelabuhan.

16. Study mengusulkan untuk membangun kerangka dasar pada isu-isu berikut sebagai arah dasar dari strategi.

### **(1) Definisi yang jelas atas peran dan fungsi organisasi dan badan-badan terkait pelabuhan**

17. Hal ini diperlukan untuk mendefinisikan kembali peran dan fungsi dari semua instansi pemerintah yang berkaitan dengan PPP, antara lain, badan-badan pemerintah pusat, badan pengelolaan pelabuhan dan badan usaha pelabuhan. Prinsip direkomendasikan sebagai berikut;

- Sebuah badan pusat, baik Departemen Perhubungan atau dewan yang terdiri dari perwakilan senior dari departemen terkait, kotamadya dari kota-kota pelabuhan, dan dari Otoritas Pelabuhan, akan menyusun kebijakan pelabuhan nasional dan akan menetapkan peraturan sektor utama untuk dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan / Badan Pengelola Pelabuhan;



- Otoritas Pelabuhan / Badan Pengelola Pelabuhan, lembaga-lembaga publik otonom, akan diberi hak untuk menggunakan tanah milik negara, mengelola, mempertahankan dan mengembangkan aset infrastruktur pelabuhan, mengelola dan melaksanakan langkah-langkah keamanan navigasi, menegakkan peraturan perlindungan lingkungan hidup, memantau konsesi dan mengatur sewa kegiatan sektor-sektor non-negara di daerah pelabuhan, dan memasarkan pelabuhan untuk menarik investor baru; dan
- Perusahaan operasi yang diperkenalkan akan melaksanakan kegiatan komersial terkait dengan manajemen dan penanganan lalu lintas kargo dan memasarkan jasa mereka untuk menarik pengguna pelabuhan baru.

## **(2) Pembentukan kerangka hukum tentang konsesi pelabuhan**

**18.** Prinsip-prinsip dasar kerangka hukum ditetapkan sebagai berikut;

- Skema partisipasi sektor swasta adalah terbuka untuk tender kompetitif
- Skema partisipasi sektor swasta harus sejalan dengan kebijakan pemerintah
- Otoritas pelabuhan / badan pengelola pelabuhan menjadi pemilik dan manajer sebuah "pelabuhan tuan tanah (landlord)".
- Skema ini koncern pengenalan parsial sektor swasta secara penuh atau sebagian
- Fasilitas / jasa yang akan dikelola dan dioperasikan pada pengguna umum, berdasarkan non-diskriminatif
- Operator fasilitas harus berpengalaman dalam kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan
- Penawar yang dipilih akan mendirikan sebuah perusahaan operasi lokal baru
- Kepemilikan lahan tetap pada pemerintah atau otoritas pelabuhan publik / badan pengelola pelabuhan
- otonomi Pengelolaan dan operasional dari perusahaan operasi yang diperkenalkan
- Tujuan prioritas dari skema partisipasi sektor swasta adalah untuk meningkatkan kinerja baik mempertahankan kondisi penawaran dan permintaan fasilitas yang seimbang dengan baik
- Tujuan prioritas lain adalah pendanaan privat dari perpanjangan fasilitas yang ada atau pembangunan fasilitas baru

**19.** Dalam Peraturan Presiden No.67/2005, hanya penawaran kompetitif yang diatur untuk kerjasama dengan badan usaha untuk penyediaan infrastruktur. Mengingat berbagai bentuk konsesi di sektor pelabuhan, perlu untuk menerapkan cara lain dari lelang dan berikut adalah lebih baik ditetapkan dalam Peraturan Menteri sebagai pedoman untuk pelaksanaan skema PPP di sektor pelabuhan.

- Tipe Lelang
  - a. Kecuali untuk kelanjutan konsesi dengan pemegang konsesi yang ada, Badan Pemberi Ijin yang akan memberi hak konsesi berdasarkan penawaran yang kompetitif, proposal yang kompetitif, atau negosiasi sumber tunggal.
  - b. Lelang kompetitif akan digunakan ketika dalam penilaian dari Otoritas Kompeten bahwa keuntungan finansial adalah satu-satunya kriteria yang relevan untuk memilih di antara calon pemegang konsesi.
  - c. Proposal kompetitif akan digunakan ketika, dalam penilaian dari Otoritas Kompeten



bahwa kriteria selain keuntungan finansial pada Pelabuhan adalah relevan untuk memilih calon pemegang konsesi.

- d. Negosiasi sumber tunggal hanya akan digunakan dalam contoh-contoh di mana, dalam penilaian dari Otoritas Kompeten, calon pemegang konsesi menawarkan layanan yang unik, dipatenkan, atau menunjukkan sesuatu yang hanya bisa didapat dari satu sumber.

### **Kerja Regulatori DGST**

20. DGST sebagai organisasi regulator akan melakukan hal-hal sebagai berikut;

- Pengawasan (persetujuan, resolusi konflik) dari perjanjian konsesi untuk penggunaan, operasi, pemeliharaan, konservasi dan administrasi infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan, termasuk pemulihan dan pembangunan di bawah yurisdiksi DGST
- Membangun kebijakan dan prosedur konsesi DGST untuk memandu Otoritas Pelabuhan yang berkaitan dengan konsesi
- Biaya layanan yang diberikan kepada kapal-kapal dan kargo akan dibentuk jika semua dimungkinkan oleh pemegang konsesi dan akan disajikan oleh pemegang konsesi dalam penawaran teknis, dalam proses masing-masing penawaran. Jika penawar dialokasikan konsesi, biaya yang ditawarkan dalam penawaran kemudian dapat disesuaikan, sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan oleh DGST, entitas yang bertanggung jawab untuk mengatur, mengendalikan dan memeriksa biaya pelabuhan.
- mengawasi Otoritas Pelabuhan dalam pelaksanaan konsesi, termasuk persetujuan rencana konsesi, evaluasi penawaran, finalisasi kontrak.
- Menyelesaikan semua konflik interes yang mungkin ada di antara pemegang konsesi, pemegang hak, dan pengguna jasa pelabuhan dan maritim.

### **Pelaksanaan Konsesi oleh Otoritas Pelabuhan**

21. Dalam rangka untuk melaksanakan skema PPP lebih efisien dan efektif, Otoritas Pelabuhan akan;

- Mempromosikan partisipasi sektor sosial dan swasta, dan kotamadya pada operasi pelabuhan, terminal, marina dan instalasi pelabuhan
- Menerapkan sanksi kepada pemegang konsesi atau penyedia jasa maritim dan pelabuhan sesuai dengan kewajiban yang dimiliki masing-masing yang diasumsikan pada kontrak
- Mengurus klaim yang dibuat oleh semua pengguna jasa maritim dan pelabuhan yang diberikan dalam rentang pelabuhannya
- Mengawasi dan mengendalikan pemenuhan kontrak konsesi yang dimasukkan ke dalam dengan pemegang konsesi, dan operator swasta dari pelabuhan dan semua agen yang berpartisipasi dalam aktivitas maritime
- Mengontrol fungsi pelabuhan sesuai dengan komitmen yang diasumsikan oleh masing-masing pemegang konsesi dan operator, dan menerapkan kontrol untuk memenuhi standar hukum dan peraturan pelabuhan.
- Mengontrol jasa yang diberikan oleh pemegang konsesi, operator, dan penyedia layanan untuk kapal dan kargo, menjamin bahwa pengguna jasa pelabuhan menerima perlakuan efisien, adil dan egaliter.
- Melaksanakan hak-hak yang sesuai kepada Negara, sebagaimana ditetapkan dalam



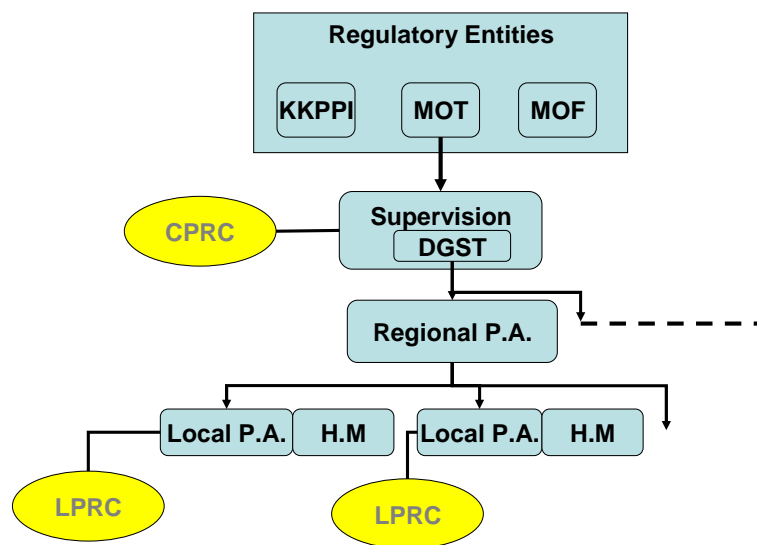
masing-masing undang-undang/peraturan, untuk mengendalikan dan memeriksa tentang pemenuhan kewajiban yang diasumsikan oleh para pemegang konsesi dan operator kegiatan pelabuhan dan maritim

- Mendikte peraturan untuk memastikan bahwa para pemegang konsesi dan izin-penggunaan membuat rencana dan prosedur untuk menjaga barang-barang yang digunakan untuk memberikan layanan dalam kondisi baik selama periode konsesi dan izin yang ditetapkan, dan membuat laporan periodik ke DGST, yang memungkinkan untuk menentukan tingkat pemenuhan rencana dan prosedur yang telah dibuat.

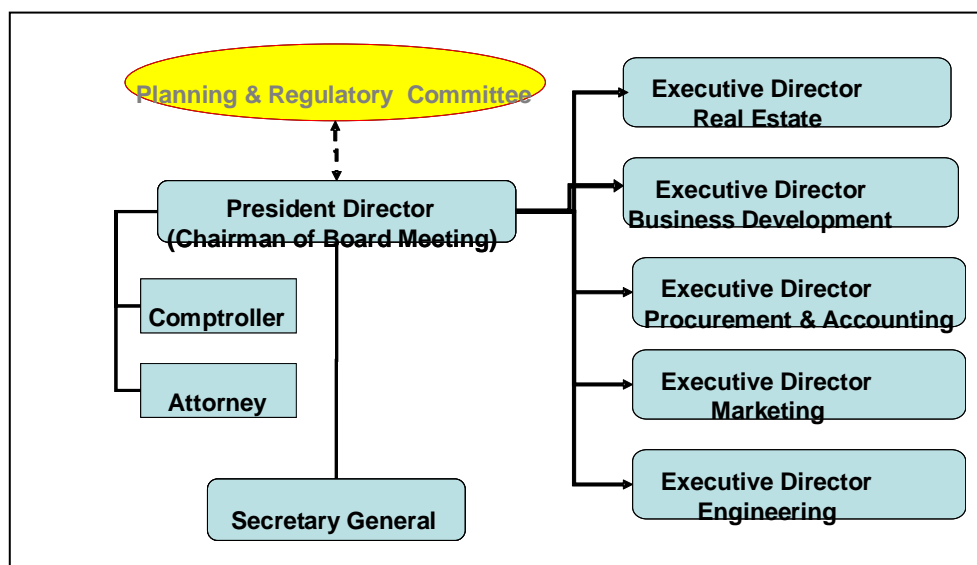
### (3) Pembentukan kerangka kelembagaan untuk konsesi pelabuhan

22. Dalam rangka mengimplementasikan secara efektif konsesi pelabuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia, seperti PR 67/2005 dan No.38/PMK.01/2006 dan kerangka hukum yang direkomendasikan dalam (2) di atas, kerangka kelembagaan, dianjurkan untuk ditetapkan seperti ditunjukkan pada gambar berikut.

#### Hubungan Kelembagaan



#### Lembaga Otoritas Pelabuhan







#### **(4) Pembentukan kerangka kerja untuk konsultasi dengan masyarakat maritime**

23. Dalam pelaksanaan administrasi dan pengelolaan pelabuhan, keputusan yang diambil oleh pemerintah, badan pengelola pelabuhan dan operator kadang-kadang berdampak serius pada berbagai kelompok-kelompok kepentingan. Keputusan tersebut meliputi aturan operasi pelabuhan, struktur tarif, penggunaan air dan tanah, penunjukan daerah terbatas dan rencana pembangunan pelabuhan.
24. Dalam pengelolaan kontrak konsesi, diperlukan koordinasi antara operator terminal / pemegang konsesi, PMB / otoritas pemberi ijin dan pengguna. Khususnya untuk penyelesaian pengaduan dan pendapat yang saling bertentangan antara kelompok-kelompok kepentingan, diperlukan studi dan musyawarah oleh lembaga yang adil dan independen.
25. Kontrak konsesi harus menentukan secara tepat pemantauan dan pelaporan hubungan badan pengelola pelabuhan (conceder) sejalan masing-masing dengan kementerian dan operator swasta. Pedoman pelaksanaan juga harus dibentuk bersama-sama dengan kontrak.
26. Dalam melakukannya, perhatian khusus harus diberikan terhadap pembentukan prosedur konsultasi resmi antara masyarakat pelabuhan dan maritim swasta dan badan-badan pemantauan publik lokal (PMB). Prosedur konsultasi ini akan menjadi penting dalam memastikan bahwa para konsersn dan saran pelanggan tentang fungsi pelabuhan dapat disalurkan secara tepat waktu dan teratur ke dewan pengelola pelabuhan atau badan regulasi sektor.
27. Dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan tersebut di atas, pembentukan lembaga tersebut sebagai dewan pelabuhan dianjurkan baik untuk tingkat nasional (Dewan Menteri) maupun tingkat lokal (Dewan untuk Ketua PMB), dan biasanya disebut sebagai Komisi Pelabuhan (atau Dewan Pelabuhan) dan ditetapkan oleh hukum. Umumnya, lembaga semacam itu memiliki peran penasihat dan memberikan masukan untuk perumusan kebijakan pelabuhan nasional di tingkat nasional dan rencana pembangunan tiap pelabuhan dan berbagai peraturan dari PMB di tingkat lokal.

#### **(5) Pembentukan Peraturan Penetapan Harga Infrastruktur**

28. Mekanisme biaya konsesi biasanya memiliki komponen tetap dan variabel. Komponen tetap dapat berupa biaya setara dengan sewa yang dibayar oleh operator ke otoritas pelabuhan untuk penggunaan tanah dan fasilitas / utilitas yang disediakan oleh sektor publik. Biaya ini juga mencakup pembagian keuntungan; yaitu, biaya sewa secara efektif mencakup unsur untuk memberi penghargaan pada otoritas pemberi ijin untuk mengizinkan operator untuk mendapatkan keuntungan dari pengoperasian terminal.
29. Komponen variabel dari kompensasi kepada otoritas pemberi ijin dapat berupa pembayaran oleh operator dari biaya berdasarkan tingkat aktivitas. Ini termasuk batas minimum lalu lintas yang dapat digunakan untuk berbagi risiko lalu lintas dan mengganti kerugian operator jika tingkat turun di bawah ambang batas yang telah ditentukan. Pendekatan terakhir ini mungkin paling tepat ketika ada ketidakpastian yang signifikan tentang potensi lalu lintas bergerak melalui terminal dan ketika otoritas pemberi ijin berkeinginan untuk menerapkan peraturan teknis dan penetapan harga secara ketat.
30. Otoritas pelabuhan bisa memilih untuk mengatur tingkat awal untuk komponen tetap dan biaya variabel. Namun, tingkat ini merepresentasikan kriteria keuangan yang paling sering diadopsi untuk menilai tawaran dan, karena itu, sebaiknya tidak boleh ditetapkan oleh otoritas pelabuhan, tapi biarkan ke penawar untuk mengajukannya.
31. Sebelum tender konsesi, tingkat biaya konsesi yang mungkin harus diperkirakan melalui analisis keuangan berdasarkan pada perkiraan laporan keuangan kedua pihak yaitu, Otoritas Pelabuhan dan pemegang konsesi. Untuk evaluasi biaya konsesi, dianjurkan untuk menggunakan indikator keuangan berikut ini daripada FIRR yang dinyatakan dalam No.38/PMK.01/2006.



- FIRR dari otoritas pemberi izin dan pemegang konsesi: ini adalah indikator untuk menilai kelayakan keuangan proyek. FIRR adalah tingkat diskon yang membuat biaya diskon dan penghasilan sepanjang hidup proyek yang sama, yaitu laju "r" yang memenuhi rumus berikut:

$$\sum (B_i - C_i) / (1 + r)^{i-1} = 0$$

Dimana  $B_i$ : Penghasilan di tahun ke-i

$C_i$ : Biaya di tahun ke-i

r: Tingkat diskon

Dalam perhitungan ini pendapatan pengelolaan dana dikecualikan dari pendapatan dan biaya penyusutan, pembayaran kembali pinjaman pokok dan bunga pinjaman dikecualikan dari biaya-biaya.

Ketika FIRR melebihi ambang (threshold) tertentu, proyek ini dianggap layak secara finansial. Rata-rata tertimbang dari suku bunga dana berbagai proyek yang dihasilkan untuk digunakan sebagai ambang batas.

- Net Present Value (NPV) Rasio Laba Kotor terhadap pendapatan (turnover) didasarkan pada asumsi bahwa pelabuhan akan dioperasikan oleh otoritas pelabuhan itu sendiri. Diasumsikan bahwa operasi oleh pemegang konsesi akan lebih efisien daripada operasi oleh otoritas pelabuhan dan karenanya, operasi oleh otoritas pelabuhan dilakukan pada tingkat tarif yang lebih tinggi dengan lebih sedikit jumlah throughput.
- Pengembalian atas Aset Tetap bersih: Ini adalah indikator untuk menilai profitabilitas proyek dan dihitung dengan (Pendapatan operasi Bersih) / (Jumlah Aset Tetap) x 100%. Hal ini diperlukan untuk menjaga tingkat lebih tinggi daripada rata-rata tingkat bunga dari berbagai dana untuk investasi, yang memiliki tingkat bunga yang berbeda.
- Rasio Operasi = (Beban Operasi) / (Pendapatan Operasi) x 100% dan Rasio Kerja = (Beban Operasi - Beban Penyusutan) / (Pendapatan Usaha) x 100%. Rasio Operasi menunjukkan efisiensi operasional organisasi sebagai suatu perusahaan, sementara Rasio Kerja menunjukkan efisiensi operasi rutin. Ketika Rasio Operasi kurang dari 70-75% dan Rasio Kerja kurang dari 50-60%, operasi organisasi dinilai efisien.
- Debt Service Coverage Ratio = (Pendapatan Operasi bersih + Biaya Penyusutan) / (pembayaran kembali dan Bunga Pinjaman Jangka Panjang). Indikator ini menunjukkan apakah pendapatan operasional bisa menutupi pembayaran baik pokok maupun bunga atas pinjaman jangka panjang. Rasio harus lebih tinggi dari 1,0 dan yang diinginkan adalah lebih tinggi dari 1,75.

## **(6) Pembentukan sistem pengembangan sumber daya manusia untuk pelayanan pelabuhan**

### **Undang-undang/peraturan Tenaga kerja Pelabuhan**

32. Dalam rangka untuk mendapatkan sumber daya manusia yang diperlukan dalam sektor pelabuhan dan keseimbangan antara permintaan dan penawaran sumberdaya manusia, pembentukan undang-undang/peraturan tenaga kerja pelabuhan untuk mengamankan pekerja terampil pelabuhan mungkin efektif.

33. Substansi undang-undang tenaga kerja pelabuhan adalah untuk mengamankan pekerja terampil melalui perbaikan lingkungan kerja dan kemampuan pekerja dan Pemerintah akan merumuskan rencana lapangan kerja yang berkelanjutan.



34. Rencana harus memasukkan;

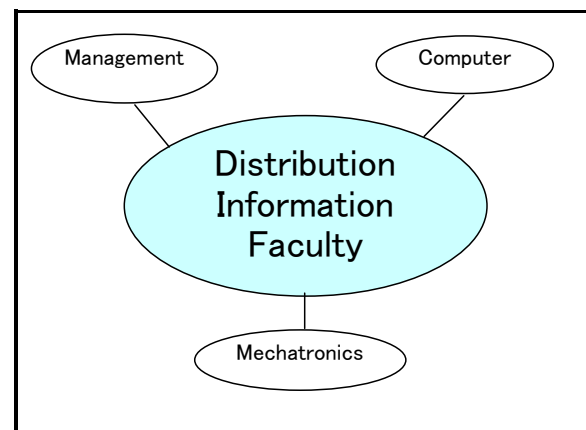
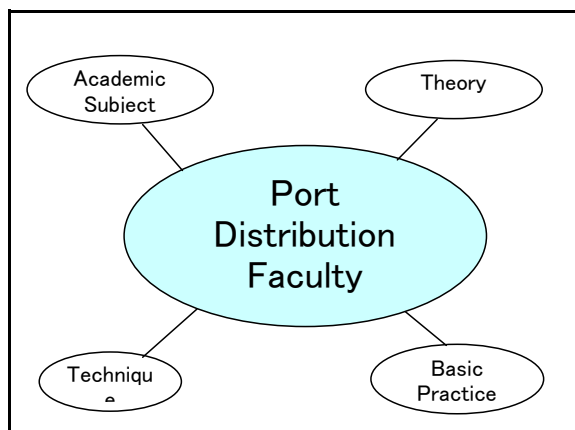
- Kondisi pekerjaan saat ini
- target permintaan dan penawaran
- Persiapan pelatihan

35. Untuk mengamankan pelaksanaan rencana, entitas sektor pelabuhan harus mengamankan kesempatan kerja dan melatih tenaga kerja dan Pemerintah harus memberi subsidi kepada sektor swasta dan melatih tenaga kerja.

### **Lembaga Pelatihan Pelabuhan**

36. Meskipun berbagai universitas kelautan dan sekolah kelautan didirikan untuk menyediakan sumber daya manusia yang terampil, dikatakan tidak cukup karena kebanyakan dari sekolah atau unuversitas tersebut tampaknya tidak memiliki spesialisasi di operasi dan manajemen pelabuhan kecuali STIP Jakarta yang memiliki fakultas manajemen pelabuhan dan pelayaran dan juga karena cakupan program pelatihan mereka yang lebih luas sehingga kurang pelatihan terkonsentrasi dalam keterampilan dan pengetahuan di sektor pelabuhan. Keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk tenaga kerja pelabuhan adalah luas bahkan di sektor pelabuhan, dari pengelolaan pelabuhan dan perdagangan sampai pengoperasian pelabuhan.

37. Oleh karena itu, pembentukan perguruan tinggi pelabuhan nasional untuk meningkatkan jumlah pekerja pelabuhan terampil mungkin merupakan alternatif lain. Perguruan tinggi pelabuhan harus memiliki dua jurusan; fakultas distribusi pelabuhan untuk melatih maritime termaju, kedua fakultas informasi distribusi untuk melatih untuk insinyur logistik.



### **3. Pedoman Pelaksanaan untuk Peraturan Pemerintah tentang Undang-undang Pelayaran**

#### **Pedoman Pelaksanaan Pasal 78 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Rencana Utama Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja (DLK) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp)**

38. Rencana utama pelabuhan adalah alat yang paling dasar untuk melaksanakan pembangunan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan dengan lancar, dan rencana tersebut harus berperan sebagai pedoman bagi investasi sektor swasta. Oleh karena itu dianjurkan untuk menetapkan dengan jelas prosedur perencanaan dan standar perencanaan pelabuhan termasuk hal-hal sebagai berikut;



39. Sebagai arah dasar rencana pelabuhan;
- (1) Kebijakan untuk pengembangan, pemanfaatan dan pelestarian pelabuhan serta konservasi daerah sekitar pelabuhan.
  - (2) Hal-hal yang berkaitan dengan volume kargo yang ditangani, jumlah penumpang yang melakukan embarkasi dan disembarking dari kapal, dan berbagai kapasitas lain.
  - (3) Hal-hal yang berkaitan dengan skala dan penataan fasilitas kawasan air, fasilitas berlabuh, dan fasilitas pelabuhan lainnya sesuai dengan kapasitas pelabuhan.
  - (4) Hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan dan konservasi lingkungan pelabuhan..
  - (5) Hal-hal penting lainnya yang berkaitan dengan pembangunan, pemanfaatan, dan pelestarian pelabuhan serta konservasi daerah sekitar pelabuhan.
40. Sebagai hal-hal yang akan direncanakan;
- (1) Kebijakan Perencanaan Pelabuhan
  - (2) Kapasitas pelabuhan
  - (3) Zonasi
  - (4) Pengembangan tiap zona
  - (5) Reklamasi lahan dan penggunaan lahan pada tiap zona
  - (6) Pengembangan infrastruktur mendasar
  - (7) Hal-hal penting lain yang harus dipertimbangkan
  - (8) Peta Perencanaan
41. Rincian hal-hal tersebut ditampilkan dalam pedoman.
42. Tujuan utama penunjukan Wilayah Perairan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah;
- untuk memberitahu publik wilayah perairan di bawah yurisdiksi badan pengelola pelabuhan dan memberi tahu mereka bahwa kegiatan di daerah tersebut memerlukan otorisasi.
  - untuk mempertahankan fasilitas (saluran, basin, alat bantu navigasi dan fasilitas perlindungan lain) dalam kondisi operasional yang baik melalui kegiatan pengendalian di daerah tersebut dan menghukum tindakan ilegal.
43. Tujuan utama penunjukan Wilayah Daratan dari Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan adalah;
- untuk mempertahankan kawasan digunakan khusus untuk kegiatan pelabuhan dan memisahkan dari daerah kegiatan sosial-ekonomi lain.
  - daerah digunakan khusus untuk kegiatan pelabuhan seperti pergudangan, penanganan / penyimpanan kargo dan lalu lintas pelabuhan biasanya perlu luas, dan kegiatan-kegiatan ini memiliki produktivitas yang rendah dalam hal tanah..
  - Sekali suatu daerah, penggunaan lahannya ditentukan oleh mekanisme pasar, maka kegiatan pelabuhan seperti itu akan terpaksa untuk pindah dari daerah lingkungan kerja pelabuhan, karena daerah ini lebih nyaman untuk digunakan secara komersial dengan produktivitas lahan yang lebih tinggi.
44. Dalam rangka untuk secara efektif mencapai tujuan ini, dianjurkan untuk menetapkan aturan-aturan termasuk denda terhadap pelanggaran peraturan mengenai pengelolaan daerah ini serta

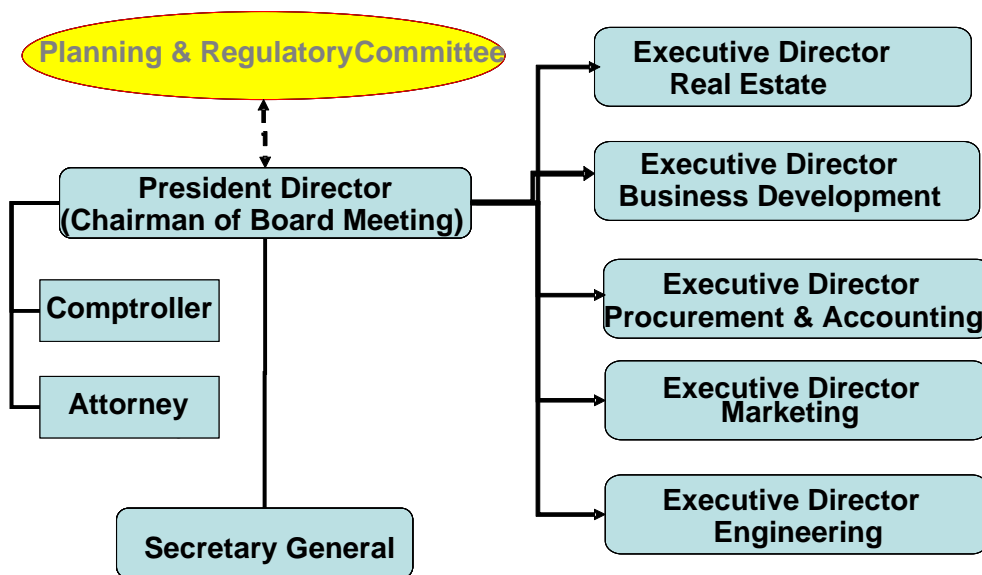


peraturan dan prosedur untuk menunjuk daerah-daerah tersebut. Rincian ditampilkan dalam pedoman ini.

**Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 89 UU Pelayaran tentang Badan Pengelola Pelabuhan**

45. Sebagai pedoman untuk pembentukan badan pengelola pelabuhan bagi pelaksanaan skema PPP, struktur kelembagaan dari badan pengelola pelabuhan, dan pembentukan kebijakan dan prosedur DGST untuk konsesi pelabuhan diusulkan. Dianjurkan untuk membentuk departemen di otoritas pelabuhan serupa dengan sektor swasta untuk secara jelas mendefinisikan tanggung jawab dan kewenangan masing-masing departemen untuk pelaksanaan yang efektif skema konsesi seperti yang ditunjukkan pada gambar berikut.

**Institutional Structure of Port Authority**



46. Tanggung jawab dan kewenangan masing-masing departemen secara jelas didefinisikan dalam kebijakan dan prosedur DGST bersama-sama dengan prosedur rinci untuk seleksi dan pengelolaan pemegang konsesi.

47. Ringkasan prosedur ditunjukkan pada gambar berikut. Perlu untuk merevisi kebijakan dan prosedur DGST yang diusulkan jika struktur otoritas pelabuhan diubah dari struktur yang diusulkan agar merealokasikan secara jelas fungsi departemen yang diusulkan tanpa kehilangan fungsi apa pun.

48. Juga diperlukan untuk menjaga buku besar fasilitas pelabuhan untuk melaksanakan fungsi regulator, inspeksi dan pemantauan operasi pelabuhan, untuk pemeriksaan dan pemantauan pemenuhan kewajiban para pihak dari kontrak konsesi, untuk pengelolaan aset yang dimiliki oleh otoritas pelabuhan dan untuk membuat publik tahu entitas yang bertanggung jawab atas pengelolaan fasilitas pelabuhan mengikuti pedoman yang diusulkan pada komposisi, peningkatan dan pelaporan buku besar fasilitas pelabuhan.

49. Di bawah undang-undang pelayaran baru (17/2008), DGST akan mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk mengontrol dan mengawasi kegiatan pengelolaan pelabuhan oleh Otoritas



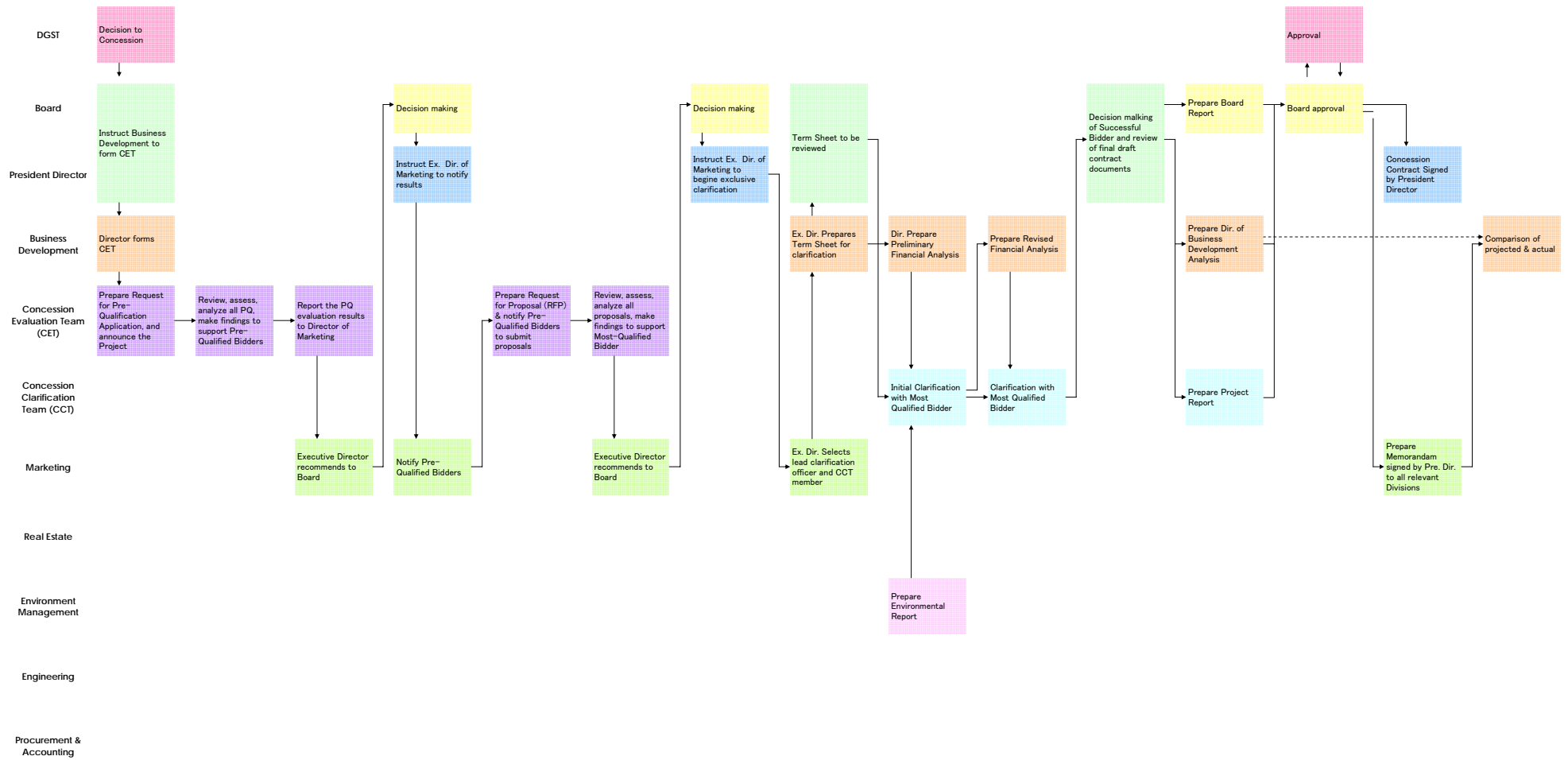
---

**Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta  
Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia**

---

Pelabuhan. Salah satu bidang penting untuk kontrol dan pengawasan adalah untuk mengawasi kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan. DGST harus memiliki sistem audit yang tepat untuk tujuan itu. Pada saat yang sama, Otoritas Pelabuhan harus memiliki sistem audit yang sama untuk memeriksa pembayaran secara akurat dari biaya konsesi pemegang konsesi.

**50.** Dianjurkan untuk membakukan bentuk laporan keuangan dan prosedur pelaporan mengikuti format yang diusulkan Studi ini.



Prosedur Konsesi





**Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 94 UU Pelayaran tentang Standar Pelayanan**

51. Standar Kinerja pada kontrak konsesi saat ini di JICT tuliskan oleh gerakan per jam per dermaga crane gantry (QGC) saja. Standar kinerja harus ditetapkan untuk tujuan mengamankan pelayanan minimum bagi para pengguna serta pendapatan minimum sebagai salah satu kondisi konsesi.
52. Dalam konteks di atas, bagaimanapun, layanan yang efisien di terminal peti kemas bervariasi berdasarkan sistem operasional dan metode yang dilakukan oleh operator; sehingga gerakan QGC tidak cukup untuk mengevaluasi efisiensi. Oleh karena itu, dianjurkan untuk menetapkan dalam kontrak konsesi standar kinerja dengan target volume throughput minimum (TEU) bagi terminal kontainer.
53. Dalam kasus terminal kargo umum atau terminal kargo curah, lebih baik untuk menetapkan dalam hal volume minimum baik dalam metrik ton atau long ton sesuai dengan unit pada statistik pelabuhan.
54. Volume yang ditargetkan, bagaimanapun, harus bervariasi menurut spesifikasi terminal, type / ukuran kapal dan jenis kontainer yang harus ditangani (Lokal Impor / Ekspor, Transshipment, Kosong untuk disimpan sebagai sebuah depot di terminal atau tidak, dan lain-lain). Target volume dihitung berdasarkan kapasitas terminal pada umumnya. Volume yang ditargetkan dianggap sebagai kewajiban kinerja minimum perusahaan operasi terminal (TOC) kepada otoritas pemberi ijin dan harus disepakati pada tahap klarifikasi konsesi.

**Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 95 UU Pelayaran tentang Badan Usaha Pelabuhan**

**a) Durasi Konsesi**

55. Lama masa konsesi harus diputuskan berdasarkan pada penilaian keuangan di bawah kondisi konsesi yang relevan seperti investasi awal, investasi ulang untuk pembaruan peralatan dan fasilitas, kewajiban pemeliharaan dan biaya konsesi dan lain-lain.

**b) Kondisi untuk Pembatalan Konsesi**

56. Pencabutan konsesi harus dilakukan berdasarkan kondisi yang ditetapkan dalam masing-masing kontrak konsesi perlu mengikuti prosedur yang ditetapkan dalam kontrak berdasarkan aturan bisnis yang adil.
57. Dalam Peraturan Menteri tentang hal ini, harus menetapkan bahwa perjanjian konsesi harus menyediakan klausul yang diperlukan untuk menetapkan dengan jelas peristiwa default dan terminasi dan konsekuensi yang mengacu pada sampel klausul yang disediakan dalam laporan ini.

**c) Kekuasaan dan Kewajiban pemegang konsesi**

58. Dalam pelaksanaan pemberian konsesi kepada badan usaha pelabuhan, kekuasaan dan kewajiban dari pemegang konsesi harus secara jelas ditetapkan mengikuti spesifikasi ditunjukkan pada 5.2.5 dalam laporan ini.

**Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 99 UU Pelayaran tentang Konstruksi dan Operasi Pelabuhan**

59. Karena investasi swasta didorong untuk membangun fasilitas dan terminal pelabuhan, peraturan teknis dan standar harus ditetapkan dan diumumkan untuk kenyamanan investor, perusahaan-perusahaan desain konstruksi dan badan-badan lain yang tertarik pada proyek



pelabuhan. Hal ini juga diperlukan tidak hanya untuk menjamin keamanan saluran navigasi, anchorages dan struktur pelabuhan, tetapi juga penting bagi pengelolaan pelabuhan yang tepat.

**60.** GR hanya menetapkan bahwa pembangunan pelabuhan harus sesuai dengan persyaratan teknis dan persyaratan teknis meliputi kelayakan teknis dan desain teknis pelabuhan. Deskripsi apapun mengenai peraturan teknis atau standar untuk desain fasilitas pelabuhan dan pembangunan pelabuhan / konstruksi tidak terlihat dalam GR

**61.** Dalam hubungan ini, pedoman teknis untuk desain, konstruksi dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan harus disiapkan dalam pertimbangan poin-poin berikut.

- Ketentuan baru untuk peraturan teknis wajib dan standar teknis non-wajib harus dipublikasikan sebagai keputusan atau desisi.
- Peraturan teknis harus diuji dari sudut pandangan persyaratan dalam hal kinerja daripada karakteristik deskriptif pada waktunya.
- Selain peraturan-peraturan yang relevan pada proyek-proyek pembangunan yang ditetapkan oleh otoritas yang relevan, PMB harus bertanggung jawab untuk menilai kesesuaian fasilitas pelabuhan dengan peraturan teknis pada fasilitas pelabuhan.

**62.** Standar teknis harus ditetapkan sesuai dengan perjanjian WTO tentang Hambatan Teknis Perdagangan (TBT)

**63.** Adapun kriteria untuk penunjukan dari operasi pelabuhan 24 jam, Pasal 105 (3) Peraturan Pemerintah menetapkan dua syarat untuk peningkatan operasi pelabuhan. Selain kondisi ini, kelayakan dari operasi 24 jam harus diuji secara hati-hati.

**64.** Dalam ujian kelayakan, poin kunci adalah apakah biaya penanganan pada waktu malam hari akan ditetapkan relatif tinggi atau tidak. Biaya pilotage yang dikenakan, layanan tug dan layanan tambahan lainnya juga perlu dipertimbangkan,. Biaya penanganan dan biaya lainnya harus diuji dengan cermat untuk memastikan bahwa daya saing dipertahankan. Karena itu adalah biasa bahwa pelabuhan utama tidak memperkenalkan biaya tambahan, bahkan dalam waktu penanganan malam.

**65.** Penilaian lingkungan harus dilakukan sebelum dimulainya operasi 24 jam. Kebisingan dan getaran dan dampak lingkungan negatif lainnya yang mungkin terjadi pada hitungan waktu operasi malam hari

**66.** Selanjutnya, pengoperasian 24 jam akan mempengaruhi kehidupan sehari-hari penduduk sekitarnya dan ini juga harus dipertimbangkan sebelum keputusan akhir dicapai.