

ANALISIS KEBIJAKAN PENGELOLAAN PULAU-PULAU KECIL TERLUAR DALAM MENDUKUNG POTENSI BISNIS TRANSPORTASI LAUT KEPULAUAN RIAU

Noni Kusnita¹, Yogi Sumarsono Wibowo², Irwan Syari Tanjung³ dan Riant Nugroho⁴

Magister Ilmu Komunikasi Universitas Mercu Buana Jakarta¹

Komisi Pengawas Persaingan Usaha RI²

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU Medan³

Rumah Reformasi Kebijakan⁴

nonikusnita.nk@gmail.com¹, s_wibowo2005@yahoo.com²,

irwansyaritanjung71@gmail.com³, yayasanrumahreformasi@gmail.com⁴

Received: 29-05-2021
Revised : 26-06-2021
Accepted: 26-06-2021

Abstract

This study analyzes the management policy of the outermost small islands in supporting the marine transportation business potential of the Riau archipelago as a port city, with how this management is optimized by the Riau Islands regional government and also supports the growth of marine transportation business and the welfare of its people. The method in this research uses a descriptive qualitative approach by analyzing the policy content of the outermost small islands management through William Dunn's policy analysis method. With the opening of the port business for local governments, both BUMD and by the private sector, it is hoped that it can become a source of income for the region. There is a potential Regional Original Revenue (PAD) of Rp. 6 trillion which could go to the regional treasury in the 12 sea mile area in Riau Islands. Meanwhile, specifically for Tanjung Pinang, because Tanjung Pinang was the capital of Riau province in ancient times and later became the capital of the Riau Islands Province, the city of Tanjung Pinang has the potential to be used as a City port.

Keywords: Policy Analysis; Management of Outside Island; Sea Transportation Business; City Port.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan pengelolaan pulau-pulau kecil terluar dalam mendukung potensi bisnis transportasi laut kepulauan Riau sebagai Kota Pelabuhan, dan bagaimana pengelolaan tersebut dioptimalkan oleh pemerintah daerah Kepulauan Riau dan juga mendukung pertumbuhan bisnis transportasi laut dan kesejahteraan masyarakatnya. Metode dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan menganalisa isi kebijakan pengelolaan pulau-pulau kecil terluar melalui metode analisis kebijakan William Dunn. Dengan dibukanya usaha Pelabuhan tersebut bagi

pemerintah daerah baik BUMD maupun oleh pihak swasta, tentu diharapkan dapat menjadi salah satu keran pendapatan bagi daerah. Ada potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar Rp 6 triliun yang bisa masuk ke kas daerah di wilayah 12 mill laut di Kepri. Sedangkan, khusus Tanjung Pinang, karena Tanjung Pinang merupakan ibu kota provinsi Riau pada zaman dahulu kemudian menjadi Ibu Kota Provinsi Kepri, maka kota Tanjung Pinang sangat potensial dijadikan sebagai City port.

Kata kunci: Analisis Kebijakan; Pengelolaan Pulau Terluar; Bisnis Transportasi Laut; Kota Pelabuhan.

Corresponden Author : Yogi Sumarsono Wibowo

Email : s_wibowo2005@yahoo.com



PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Salah satunya adalah Kepulauan Riau. Wilayah Kepulauan Riau memiliki pulau sebanyak 2.408 pulau, yang terdiri dari; (a) pulau berpenghuni sebanyak 366 pulau, (b) pulau belum berpenghuni sebanyak 2.402 pulau, (c) pulau terdepan sebanyak 52 pulau, dan (d) pulau terluar sebanyak 19 pulau berdasarkan Perpres No. 78 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar ([Himawan](#), 2014).

Berdasarkan Perpres No. 78 Tahun 2005, Pulau Kecil Terluar dapat didefinisikan sebagai pulau dengan luas areal kurang atau sama dengan 2000 km² (dua ribu kilometer persegi) yang memiliki titik-titik dasar koordinat geografis yang menghubungkan garis pangkal laut kepulauan sesuai dengan hukum internasional dan nasional ([Papacostas](#), 1987).

Provinsi Kepulauan Riau secara geografis berupa kepulauan dan sebagian besar wilayahnya yang terdiri dari lautan membuat transportasi laut memiliki peranan penting untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan yang lain. Namun, kondisi pelayanan transportasi laut yang belum optimal membuat sebagian pulau-pulau di wilayah Kepulauan Riau menjadi daerah yang terpencil atau terisolir ([Ginting](#), 2016).

Di sisi lain, kondisi geografis ini berbatasan langsung dengan Vietnam, Malaysia, Kamboja dan Singapura ([Leste](#), n.d.). Tak heran posisinya ini membuat Kepri berada di posisi yang strategis karena merupakan lintasan dunia yang menghubungkan antara mediterania hingga ke Asia Pasifik. Kapal yang melewati alur pelayaran selat Malaka di perairan Singapura melewati halaman depan kepulauan Riau, sehingga kota-kota di kepulauan Riau seperti Batam, Karimun dan Tanjung Pinang atau di pulau Bintan merupakan potensi yang sangat besar untuk turut melakukan layanan atau pengembangan jasa kepelabuhanan. Kemudian dari potensi itu maka masing-masing wilayah berusaha mengembangkan pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan kapal-kapal yang melalui wilayah tersebut.

Posisinya yang strategis yakni di selat Malaka, menjadikan Kepri sebagai *Choke Point* Kedua di dunia yang sangat penting bagi kepentingan ekonomi dan militer, utamanya bagi proyeksi armada Angkatan laut negara-negara yang memiliki kepentingan di Asia Pasifik ([Sugiono](#), n.d.). Dengan posisinya tersebut, Kepri menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Marine Electronic Highway-(MEH) dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura ([Fitriani](#), 2017). Marine Electronic Highway (MEH) merupakan sebuah sistem berupa stasiun yang dipasang di perairan untuk memantau polusi laut, mengawasi pergerakan kapal, sampai dengan mengenal jenis terumbu karang yang ada di perairan tersebut. Di

Indonesia sendiri telah dipasangkan MEH oleh International Maritime Organization (IMO) di wilayah perairan Batam pada tahun 2012 yang merupakan sistem pertama di dunia (kontan.co.id. 2012). Batam sendiri yang merupakan bagian dari wilayah Kepri dipilih sebagai lokasi proyek karena letaknya yang strategis untuk navigasi Selat Malaka dan Selat Malaysia.

Dengan dipasangkannya MEH di perairan Kepri, ada empat aspek yang menjadi focus MEH yaitu aspek keselamatan, keamanan, efisiensi pergerakan kapal, serta keberlangsungan lingkungan hidup. Hasil pemantauan empat aspek tersebut tak hanya dapat diakses oleh Indonesia saja, tetapi juga dapat diakses oleh negara-negara yang juga dipasangi MEH seperti Malaysia, Singapura, dan negara-negara lain yang menjadi pengguna industry pelayaran di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura.

Selain itu, Kepri menjadi salah satu dari 24 Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut yang dibangun pemerintah dalam mewujudkan terselenggaranya konektivitas transportasi laut yang efektif secara rutin dari barat Indonesia sampai timur wilayah Indonesia. pembangunan Poros Maritim Nasional atau Tol Laut bertujuan untuk membuka akses pelayaran peti kemas regional dengan membuat suatu pelabuhan besar berskala hubungan internasional yang dapat melayani kapal-kapal niaga besar di atas 3.000 TEUs atau sekelas dengan kapal Panamax 6.000 TEUs (Ramadhan, 2021).

Untuk itu Maritim Indonesia merupakan bagian dari poros maritim dunia, maka wilayah Indonesia harus menjadi dan memberikan pelayanan sebagai pusat-pusat kegiatan maritim dan kelautan yang berkelas dunia dalam melayani kegiatan pelayanan maritime dari seluruh dunia. Pelayanan yang dihadirkan harus berstandar internasional, memberikan rasa kenyamanan dan keamanan (*safety*) keselamatan di dalam pelayaran baik itu kapal barang maupun manusia.

Selain itu salah satu fungsi pelayanan publik yang masih sangat kurang, yang dirasakan sebagian besar masyarakat di daerah kepulauan yaitu ketersediaan sarana dan prasarana transportasi laut antar daerah dan pulau-pulau yang ada, baik itu antar Ibu Kota Propinsi dengan kota/kabupaten maupun antar pulau-pulau yang ada di wilayah tersebut dan sarana dan prasarana pendukung transportasi laut tersebut. Pemerintah wajib memberikan pelayanan kepada masyarakat (*public services*) tidak terkecuali dibidang transportasi laut yang mempunyai peran penting dalam mendukung pengembangan ekonomi, pertumbuhan dan peningkatan kesejahteraan, perubahan sosial pendidikan, membuka keterisolasian serta memperkuat ketahanan negara serta sebagai penghubung antara satu pulau dengan pulau lainnya (Akhyary, 2019).

Untuk itu dalam rangka meminimalisir berbagai macam permasalahan transportasi laut pemerintah mengeluarkan regulasi, melalui UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dimana pemerintah pusat, pemerintah daerah serta mereka yang terlibat dalam pelaksanaan transportasi laut harus tunduk dan taat kepada kebijakan ini.

Selain itu dalam rangka mengoptimalkan potensi bisnis transportasi di Kepulauan Riau tersebut, pemerintah membuat kebijakan yang dituangkan dalam UU No 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan daerah, khususnya pasal 27 ayat satu (1) yang menyatakan bahwa Daerah Provinsi diberikan kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut yang ada di wilayahnya. Kemudian ayat dua (2) Kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut di luar minyak dan gas bumi; pengaturan administratif; pengaturan tata ruang; ikut serta dalam memelihara keamanan di laut; dan ikut serta dalam mempertahankan kedaulatan negara. Kemudian pada ayat tiga (3) dikatakan bahwa Kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan.

Dari kewenangan yang telah diberikan tersebut, maka kita akan analisis apakah hal ini sudah cukup optimal digunakan oleh pemerintah daerah? Apakah kebijakan ini berdampak baik atau sebaliknya. Seperti yang kita ketahui kemajuan suatu negara dapat

dilihat dari kualitas kebijakan publiknya, jika kebijakan publiknya buruk bisa dipastikan keadaan negara tersebut juga tidak jauh dari kualitas kebijakan publiknya. Penetapan kebijakan merupakan proses membutuhkan pertimbangan yang matang dan tidak mudah. Diperlukan analisis yang mendalam untuk bisa menghasilkan kebijakan publik yang tepat dengan kondisi negara dan tepat dengan kebutuhan negara.

Maka untuk itu, penelitian ini bertujuan untuk melihat sejauh mana kualitas kebijakan ini dilaksanakan dan dioptimalkan oleh pemerintah daerah dalam rangka pengelolaan pulau-pulau kecil terluar dalam mendukung potensi bisnis transportasi laut kepulauan riau sebagai kota Pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang bersifat deskriptif untuk mengetahui dan menganalisis kondisi faktual pengelolaan pulau-pulau kecil terluar dalam mendukung potensi bisnis transportasi laut Kepulauan Riau sebagai kota pelabuhan. Penelitian kualitatif ini akan mengeksplorasi dan memahami makna yang didasarkan kepada peraturan dan data yang didapatkan dari sumber-sumber yang berkompeten.

Teknik pengumpulan data dilakukan dalam penelitian ini adalah studi pustaka atau mempelajari literatur-literatur dengan mengambil data teoritis yang digunakan dan relevan untuk membangun landasan teori yang kuat untuk mendukung analisis yang digunakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Area Free Trad Zone

Di Kepulauan Riau sendiri terdapat tiga area yang ditetapkan sebagai *Area Free Trade Zone* yaitu Karimun, Batam dan Panggalang hingga sebelah utara Pulau Bintan. Kawasan Perdagangan Bebas Indonesia (*Indonesia Free Trade Zone*) merupakan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dan dilaksanakan oleh BP Batam (Badan Pengusahaan Batam) menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di mana pelabuhan di Kota Batam, Kabupaten Bintan, dan Kabupaten Karimun memiliki izin bebas pajak barang ekspor-impor yang berlaku mulai 1 April 2009 oleh Menteri Keuangan dan Menteri Perdagangan. Tak heran jika hal ini membuat barang elektronik di Kota Batam atau kendaraan dibebaskan dari PPN, dan menyebabkan barang elektronik yang akan keluar dari Batam dikenakan Pajak Tambahan, serta mobil yang saat dibeli tidak dibayar PPN-nya, tidak bisa dibawa keluar Batam, sebelum membayar PPN 10%.

Di daerah *Free trade zone* ini seluruh kegiatan diberikan kemudahan tentang pajak bahkan ada beberapa pajak seperti PPN dan Biaya masuk yang ditiadakan, sehingga sangat potensial menjadi daerah perbaikan kapal atau layanan kebutuhan kapal lainnya.

Potensi Pendapatan Daerah

Dengan adanya uraian di atas maka kita dapat simpulkan bahwa Kepri memiliki potensi bisnis transportasi laut yang sangat menjanjikan. Untuk itu maka Provinsi Kepri mendirikan perusahaan transportasi laut yang sesuai dengan UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa pemerintah daerah, badan usaha daerah, atau perorangan atau BUMN dapat mendirikan badan usaha Pelabuhan.

Sehingga PT Pelabuhan Kepri yang milik Provinsi, PT Pelabuhan Batam Indonesia kemudian PT Pelabuhan Karya Karimun Mandiri dan PT Kota Tanjung Pinang. Masing-masing pendirian badan usaha Pelabuhan tersebut ditunjukkan untuk melakukan layanan sesuai dengan yang diamanahkan dalam UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 31 tentang Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan atau Pelabuhan adalah (1) bongkar muat barang; (2) jasa pengurusan transportasi; (3) angkutan perairan pelabuhan; (4) penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; (5) *tally* mandiri; (6) depo peti kemas; (7) pengelolaan kapal (*ship management*); (8) perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*); (9) keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*); (10) keagenan kapal; dan (11) perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

Selain itu jika kita bentangkan lagi, bidang usaha terkait kepelabuhanan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, terdiri dari 2 (dua) kelompok usaha yaitu Penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan dan Penyediaan dan pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan.

Pada kelompok jasa kepelabuhanan meliputi penyediaan dan pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang yang secara rinci terdiri dari:

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas.
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
- i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

Pada kelompok jasa terkait dengan kepelabuhanan meliputi kegiatan yang menunjang operasional dan memberikan nilai tambah bagi perusahaan yang secara rinci terdiri dari:

- a. Perkantoran;
- b. Fasilitas pariwisata dan perhotelan;
- c. Instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi;
- d. Jaringan air limbah dan sampah;
- e. Pelayanan bunker;
- f. Tempat tunggu kendaraan bermotor.

Dengan dibukanya usaha Pelabuhan tersebut bagi pemerintah daerah baik BUMD maupun oleh pihak swasta, tentu diharapkan dapat menjadi salah satu keran pendapatan bagi daerah. Dalam hal ini PT Pelabuhan provinsi Kepri, kabupaten kota mendapatkan kenaikan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang cukup signifikan sehingga pemanfaatan kewenangannya mengelola sejumlah kegiatan bisnis di wilayah laut hingga 12 mill dari garis pantai Kepri sesuai dengan UU 23 tahun 2014 dapat dilaksanakan.

Ada potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar Rp 6 triliun yang bisa masuk ke kas daerah di wilayah 12 mill laut di Kepri. Potensi ini bisa digenjot melalui aktifitas labuh jangkar, parkir kapal, reparasi kapal, suplai bahan makanan dan minuman, serta kebutuhan logistik lainnya (bisnis.com, 2018). Dengan demikian kiranya hal ini dapat lebih mensejahterakan masyarakat kapulauan Riau secara umum dan kabupaten kota secara khususnya.

Sedangkan, khusus Tanjung Pinang, karena Tanjung Pinang merupakan ibu kota provinsi Riau pada zaman dahulu kemudian menjadi Ibu Kota Provinsi Kepri, maka kota Tanjung Pinang sangat potensial dijadikan sebagai *City port*.

B. Pembahasan

Pengelolaan Pulau Terluar

Berdasarkan Perpres No. 78 Tahun 2005, Pulau Kecil Terluar dapat didefinisikan sebagai pulau dengan luas areal kurang atau sama dengan 2000 km² yang memiliki titik-titik dasar koordinat geografis yang menghubungkan garis pangkal laut kepulauan sesuai dengan hukum internasional dan nasional. Menurut Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia pada tahun 2011 telah menginventarisasi setiap jengkal tanah yang masuk ke dalam kedaulatan negara di kawasan perbatasan Indonesia, dimana hasilnya di sepanjang perbatasan Indonesia terdapat 92 pulau-pulau kecil terluar yang berbatasan laut dengan 10 (sepuluh) negara tetangga yaitu Australia, Filipina, India, Malaysia, Singapura, Papua Nugini, Palau, Thailand, Timor Leste, dan Vietnam.

Hasil survei Base Point atau Titik Dasar yang telah dilakukan DISHIDROS TNI AL, terdapat 183 titik dasar yang terletak di 92 pulau terluar tersebut, sisanya ada di tanjung-tanjung terluar dan di wilayah pantai. Dari 92 pulau terluar ini ada 12 pulau yang harus mendapatkan perhatian khusus karena sebagai penentu Titik Dasar. Pulau-pulau tersebut adalah Pulau Rondo di NAD, Pulau Berhala di Sumatera Utara, Pulau Nipa dan Pulau Sekatung di Kepulauan Riau, Pulau Marore, Pulau Marampit, dan Pulau Miangas di Sulawesi Utara, Pulau Fani, Pulau Fanildo, dan Pulau Brasdi Papua, serta Pulau Dana dan Pulau Batek di Nusa Tenggara Timur (Sari & Muslimah, n.d.).

Sesuai dengan Perpres Nomor 78 Tahun 2005, pengelolaan pulau-pulau kecil terluar dilakukan secara terpadu oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Lingkup pengelolannya meliputi bidang-bidang : (1) sumberdaya alam dan lingkungan hidup (2) infrastruktur dan perhubungan (3) pembinaan wilayah (4) pertahanan dan kemanan (5) ekonomi, sosial, dan budaya.

Usaha pengelolaan pulau kecil terluar ini dikoordinasikan oleh sebuah Tim Koordinasi yang diketuai oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan. Tugas Tim Koordinasi sehari-hari dibantu oleh dua Tim Kerja yang dikoordinasikan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2010 juga dinyatakan bahwa Pemerintah Pusat berwenang untuk menyusun rencana pengelolaan pulau-pulau kecil terluar. Selanjutnya, dalam rangka pengawasan dan pengendalian pemanfaatan pulau kecil terluar, pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pemantauan, pengamatan lapangan, dan/atau evaluasi terhadap perencanaan dan pelaksanaannya.

Pulau-pulau kecil terluar ini merupakan Kawasan Strategis Nasional Tertentu (KSNT), yaitu kawasan yang terkait dengan kedaulatan negara, pengendalian lingkungan hidup, dan/atau situs warisan dunia, yang pengembangannya diprioritaskan bagi kepentingan nasional. Pemanfaatan pulau kecil terluar hanya dapat dilakukan untuk tiga hal berikut :

1. pertahanan dan kemanan; seperti untuk akselerasi penyelesaian batas negara, penempatan pos pertahanan beserta aparatnya, penempatan batas negara, penempatan sarana bantu navigasi pelayaran, dan pengembangan potensi maritim lainnya
2. kesejahteraan masyarakat; seperti untuk usaha kelautan dan perikanan, ekowisata bahari, pendidikan dan penelitian, pertanian subsisten, penempatan sarana sosial ekonomi, dan industri jasa maritim
3. pelestarian lingkungan; yaitu dengan menetapkan pulau kecil terluar sebagai kawasan yang dilindungi atau kawasan konservasi

Pemanfaatan pulau kecil terluar untuk poin a dan b, harus mendapat izin/persetujuan dari menteri/pimpinan lembaga pemerintah nonkementerian

terkait sesuai dengan kewenangannya. Sedangkan untuk pemanfaatan poin c, wajib mendapat izin dari menteri setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan/atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.

Menurut Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007, perencanaan pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil terdiri atas Rencana Strategis, Rencana Zonasi, Rencana Pengelolaan, dan Rencana Aksi Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Pemerintah Daerah wajib menyusun semua rencana tersebut sesuai dengan kewenangan masing-masing, kemudian disampaikan kepada gubernur dan menteri untuk diketahui dan mendapatkan tanggapan atau saran.

Sedangkan, dalam Undang-Undang No.43 Tahun 2008, dinyatakan bahwa Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah berwenang mengatur pengelolaan dan pemanfaatan Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan.

Komponen Transportasi Laut

Indonesia sebagai salah satu negara maritim yang memiliki 17.508 pulau dan memiliki pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang tersebar di seluruh pelosok negeri memiliki kebutuhan agar konektivitas dapat terjalin dengan baik. Di sinilah peran transportasi sangatlah penting, utamanya dalam hal ini adalah transportasi laut. Bicara terkait layanan transportasi laut, maka tidak lepas dengan komponen transportasi laut dalam upaya mendukung pelayanan yang berstandar internasional.

Kepulauan Riau sendiri terdiri dari dua kota dan lima kabupaten mulai dari kabupaten Natuna, kabupaten Karimun, Kabupaten Anambas, Kota Batam, Tanjung Pinang dan Bintan. Dimana Natuna sebelah utara kaya dengan Migas, sementara untuk Bintan, Batam dan Karimun merupakan lokasi kepulauan strategis yang menjadi lintasan dunia sehingga kapal-kapal yang memanfaatkan perairan sebagai daerah lalu lintasnya atau alur pelayaran atau transportasi.

Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia (Papacostas, 1987). Dalam transportasi kita kenal ada tiga unsur yaitu sarana, prasarana dan jaringan. Pertama, sarana dalam hal ini berarti kapal laut. kapal dapat didefinisikan sebagai *“a ship is a floating vessel which is self propelled and capable of carrying cargo or passenger”* dalam The Marine Encyclopaedic Dictionary by Eric Sullivan, atau kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak/berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan/barang atau penumpang.

Ditinjau dari fungsi dan tujuannya, kapal terdiri dari kapal industry, kapal service, kapal supply, dan kapal niaga. Kemudian jika ditinjau dari jenis muatannya kapal terdiri dari kapal barang atau kargo, seperti kapal general cargo dan kapal peti kemas (*container*). Kapal penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang seperti kapal Ro-Ro, Kapal Ferry dan lainnya. Kemudian kapal Muatan Curah atau *bulk carrier* atau kapal yang dibangun khusus mengangkut muatan curah seperti kapal tangker dan lainnya. Dan selanjutnya adalah kapal khusus yaitu kapal yang secara khusus memuat muatan tertentu saja, seperti kapal ternak, kapal LNG, dan lainnya. Dan yang terakhir kapal keruk (*dreger*) kapal yang berfungsi untuk memperdalam kolam pelabuhan, alur pelayaran, sungai ataupun penyediaan tanah untuk reklamasi.

Kedua, prasarana adalah pelabuhan. Pelabuhan merupakan suatu mata rantai dalam penyelenggaraan angkutan ke/dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan dengan sarana angkutan laut (Umar, 2001). Pelabuhan juga berfungsi sebagai pintu gerbang perekonomian, pusat akumulasi barang, dari tempat produksi guna diangkut ke tempat tujuan dan sebagai pusat distribusi barang ke pasaran (Sasongko, 2020).

Pelabuhan menurut Fair (2012:1) yakni *"... port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers"*. Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut Fair terdiri dari tiga bagian, yaitu: (1) perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung; (2) fasilitas waterfront seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal; (3) peralatan apung seperti kapal- kapal penolong dan alat angkat di perairan.

Kemudian ([Branch](#), 2009) menyatakan:

"A port is a terminal and area within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. ...Usually it has an interface with other forms of transport and in so doing provides connecting services; or it is the left hand side of the ship/aircraft when facing forward"

Pernyataan tersebut menambahkan lokasi perairan (*anchorage area*) sebagai tempat kapal menunggu giliran untuk bongkar muat sebagai bagian dari fasilitas pelabuhan. Biasanya sebuah pelabuhan mempunyai antarmuka (*interface*) sebagai layanan penghubung antar jenis alat transportasi.

Pembangunan pelabuhan Kepri sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jembatan, Undang – undang no. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, PP 61 tahun 2009 tentang kepelabuhan, Jembatan / Pelabuhan sebagai salah satu prasarana Transportasi yang mempunyai peranan dalam hal distribusi ekonomi mulai dari yang berskala lokal, regional maupun nasional yang bertujuan untuk mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dan meningkatnya tarap kehidupan masyarakat.

Pembangunan Pelabuhan memiliki arah kebijakan membangun dan mengembangkan jaringan prasarana transportasi, terutama daerah Hinterland untuk meningkatkan dan memperlancar arus mobilitas orang dan barang terutama hasil produksi yang dihasilkan daerah tersebut. pada tahun 2013 Pemerintahan Kota Batam melalui Dinas Perhubungan telah membangun 2 (dua) Unit Pembangunan dengan lokasi Pulau Akar dan Galang Baru Kecamatan Galang.

Di Kepri khususnya di kota Batam, memiliki Pelabuhan Internasional Logistik yang menghubungkan Kota Batam dengan Singapura dan Malaysia: Sekupang, Batu Ampar, dan Kabil. Pelabuhan Internasional Penumpang: Batam Centre, Harbour Bay, Nongsa, Waterfront dan Sekupang. Pelabuhan Domestik Penumpang: Harbour Bay, Sekupang, dan Telaga Punggur. Pelabuhan Internasional Penumpang: Batam Centre, Harbour Bay, Nongsa, Waterfront dan Sekupang. Pelabuhan Domestik Penumpang: Harbour Bay, Sekupang, dan Telaga Punggur.

Ketiga, jaringan adalah alur pelayaran atau jika di darat adalah jalan raya. Di kepri sendiri berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 78 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Pulau- Pulau Kecil Terluar, di Provinsi Kepulauan Riau terdapat 19 pulau yang berbatasan dengan negara tetangga yang tersebar di 5 Kabupaten/Kota, yakni: Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten Natuna, Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, dan Kota Batam. Pulau-pulau kecil terluar yang berada di Kepri tersebut pada umumnya belum memiliki jaringan Angkatan laut yang secara tetap melayani pualu tersebut ([Himawan](#), 2014).

Pelayanan Berstandar Internasional

Pemerintah Indonesia memberi perhatian khusus terhadap pembangunan sector maritim, dimana ada 34 pelabuhan di seluruh Indonesia yang akan dibangun dan

menerapkan standar internasional agar Indonesia dapat berkompetisi dengan negara maritim lainnya di dunia. Apalagi Pelabuhan merupakan infrastruktur penting dalam roda perekonomian Indonesia. Pelabuhan merupakan salah satu sumber pemasukan negara. Maka dibutuhkan kualitas pelayanan yang berstandar Internasional, dengan meratifikasi (*International Ship and Port Facility Security/ISPS Code*) melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS tahun 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Wilayah Indonesia, aturan ini di Indonesia berlaku mulai 1 Juli 2004.

Berangkat dari itu, peningkatan kapasitas pelayanan Pelabuhan menjadi focus dari pengembangan Pelabuhan di seluruh Indonesia, termasuk di Kepri. Mulai dari pembangunan fisik infrastruktur, Pelabuhan terminal peti kemas yang modern maupun Pelabuhan terminal penumpang selain nyaman tetapi juga harus memperhatikan keamanan lingkungan.

Dalam konteks organisasi bisnis, kualitas pelayanan menjadi determinan utama dalam memenangkan kompetisi. Lingkungan bisnis yang sarat dengan persaingan menuntut setiap perusahaan untuk memenuhi kebutuhan dan harapan pelanggan secara total (Zeithaml, 2002; Dick, 2007). Maka dapat dikatakan bahwa sebuah organisasi yang bisa eksis adalah organisasi yang mampu memberikan pelayanan prima dan mampu memenuhi kebutuhan pelanggan dengan sebaik-baiknya (*excellent service*).

Dalam literatur administrasi publik, terdapat tiga perspektif teori arus utama (*mainstream*) yang dapat dijadikan basis untuk menganalisis kualitas pelayanan, yaitu paradigma administrasi publik klasik (*old public administration*), manajemen publik baru (*new public management*), dan pelayanan publik baru (*new public service*). Kualitas pelayanan kini memainkan peranan penting dalam banyak industri jasa karena merupakan pembeda yang paling efektif bagi sejumlah produk. kualitas pelayanan dapat dilihat dengan menganalisis perbandingan antara pelayanan yang diperoleh (*perceived service*) dan pelayanan yang diharapkan (*expected service*) (Randheer, Al-Motawa, & Vijay, 2011).

Dalam pelayanan di Pelabuhan, contohnya adalah menyediakan pelayanan kapal yang besar-besaran terutama yang memiliki ukuran diatas 30.000/40.000 dbt hingga 300.000 dbt *vlcc* (*very high container diesel*) merupakan kapal yang sangat membutuhkan berbagai kebutuhan-kebutuhan seperti *ship-chandler* kemudian *consumables*. *Shi-chandler* adalah dealer retail atau distributor yang menyediakan kebutuhan kapal, seperti air minuman dan makanan. Sedangkan *consumable* adalah kebutuhan akan pasokan BBM, minyak hitam atau oli mesin dan lain sebagainya.

Tentu saja hal di atas merupakan satu potensi yang dapat dilayani oleh pemerintah provinsi Kepri atau kabupaten kota dengan melakukan spesialisasi dan deferensiasi layanan. Penerapan sistem digitalisasi juga sangatlah penting di era revolusi industry 4.0 ini. Seperti penerapan teknologi digital Terminal Operating System (TOS) yang tidak hanya meningkatkan pelayanan karena *handling* peti kemas menggunakan sistem, namun juga menghemat pengeluaran biaya operasional pengguna jasa yang dapat menurunkan biaya logistic

Potensi lainnya adalah misalnya kabupaten Batam yang memiliki 108 industri perkapalan atau *shipboard* yang selama ini terkenal sebagai daerah yang memproduksi kapal-kapal baik untuk kebutuhan local maupun internasional (Harefa, 2018).

Area Free Trad Zone

Di Kepulauan Riau sendiri terdapat tiga area yang ditetapkan sebagai *Area Free Trad Zone* yaitu Karimun, Batam dan Panggalang hingga sebelah utara Pulau Bintan. Kawasan Perdagangan Bebas Indonesia (*Indonesia Free Trap Zone*) merupakan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dan dilaksanakan oleh BP Batam (Badan Pengusahaan Batam) menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di mana pelabuhan di Kota Batam, Kabupaten Bintan, dan Kabupaten Karimun

memiliki izin bebas pajak barang ekspor-impor yang berlaku mulai 1 April 2009 oleh Menteri Keuangan dan Menteri Perdagangan (Widyastuti, 2014). Tidak heran jika hal ini membuat barang elektronik di Kota Batam atau kendaraan dibebaskan dari PPN, dan menyebabkan barang elektronik yang akan keluar dari Batam dikenakan Pajak Tambahan, serta mobil yang saat dibeli tidak dibayar PPN-nya, tidak bisa dibawa keluar Batam, sebelum membayar PPN 10%.

Di daerah *Free trade zone* ini seluruh kegiatan diberikan kemudahan tentang pajak bahkan ada beberapa pajak seperti PPN dan Biaya masuk yang diiadakan, sehingga sangat potensial menjadi daerah perbaikan kapal atau layanan kebutuhan kapal lainnya.

KESIMPULAN

Pulau-pulau terpencil dan terluar yang ada di Provinsi Kepulauan Riau, memiliki potensi keindahan alam dan perikanan yang perlu menjadi perhatian bagi Pemerintah untuk mengembangkan potensi tersebut. Hal ini, perlu didukung oleh pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai guna mendorong pengembangan ekonomi di Pulau tersebut. Kepulauan Riau sebagai salah satu provinsi yang memiliki kewenangan pemanfaatan dan pengelolaan wilayah 12 mill laut seyogianya dapat mengoptimalkan potensi itu dengan mendukung pertumbuhan bisnis transportasi laut dalam rangka menggenjot pendapatan daerah atau PAD yang diperkirakan mencapai 6 triliun. Dengan kewenangan itu juga seyogiyanga sebagai provinsi dengan pulau-pulau terluar yang cukup banyak dapat mendukung bisnis transportasi laut sehingga hal ini dapat membentuk kota Kepri sebagai *City Port*.

BIBLIOGRAFI

- Akhyary, E. (2019). Resources Presence Analysis On Sea Transportation Policy Implementation At The Riau Islands Province Border Area. *Publikauma: Jurnal Administrasi Publik Universitas Medan Area*, 7(1), 12–29. DOI: <https://doi.org/10.31289/publika.v7i1.2094>
- Branch, R. M. (2009). *Instructional design: The ADDIE approach (Vol. 722)*. Springer Science & Business Media.
- Fitriani, R. (2017). [Aspek Hukum Legalitas Perusahaan atau Badan Usaha dalam Kegiatan Bisnis](#). *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(1), 136–145.
- Ginting, A. M. (2016). Kendala pembangunan provinsi daerah kepulauan: Studi kasus Provinsi Kepulauan Riau. *Jurnal Politika Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, 4(1). [10.22212/jp.v4i1.328](#)
- Harefa, T. M. (2018). [Efektifitas Model Pembelajaran Arias \(Assurance, Relevance, Interest, Assessment, Satisfaction\) Terhadap Kemampuan Menulis Pantun Oleh Siswa Kelas Vii Smp Swasta Dharma Bakti Lubuk Pakam Tahun Pembelajaran 2017/2018](#). UNIMED.
- Himawan, T. (2014). Kebutuhan Angkutan Laut yang Menghubungkan Pulau-Pulau Terpencil di Wilayah Kepulauan Riau. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(6), 287–298. [10.25104/warlit.v26i6.899](#)
- Leste, T. (n.d.). [Studi Perbandingan Proses Keanggotaan ASEAN: Vietnam, Myanmar, Kamboja](#) dan. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 4(1).
- Papacostas, C. S. (1987). [Fundamentals of transportation engineering](#).

- Ramadhan, A. W. (2021). Model Kontrak Kerjasama Pengelolaan Bidang Infrastruktur Pelabuhan. *Jurist-Diction*, 4(1), 33–52. = <http://dx.doi.org/10.20473/jd.v4i1.24291>
- Randheer, K., Al-Motawa, A. A., & Vijay, P. J. (2011). [Measuring commuters' perception on service quality using SERVQUAL in public transportation.](#) *International Journal of Marketing Studies*, 3(1), 21.
- Sari, D. A. A., & Muslimah, S. (n.d.). Kebijakan Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar Indonesia Dalam Menghadapi Perubahan Iklim Global. *Yustisia Jurnal Hukum*, 3(3), 57–72. DOI: <https://doi.org/10.20961/yustisia.v3i3.29548>
- Sasongko, A. (2020). Implementasi Keselamatan dan Keamanan Kapal Kapal yang Berlabuh (Drop Anchor) di Wilayah Perairan Batam. *Journal of Law and Policy Transformation*, 4(2), 189–206. DOI: <http://dx.doi.org/10.37253/jlpt.v4i2.680>
- Sugiono, M. (n.d.). [Geopolitik Asia dan Tantangan Diplomasi Struktural Indonesia.](#) *Jurnal majelis*, 119.
- Umar, M. H. (2001). [Hukum maritim dan masalah-masalah pelayaran di Indonesia.](#) Pustaka Sinar Harapan bekerja sama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia.
- Widyastuti, V. M. E. (2014). [Penerapan Pola Enclave Pada Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas \(Free Trade Zone\) Di Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau.](#) UNS (Sebelas Maret University).



© 2021 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY ND) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>).