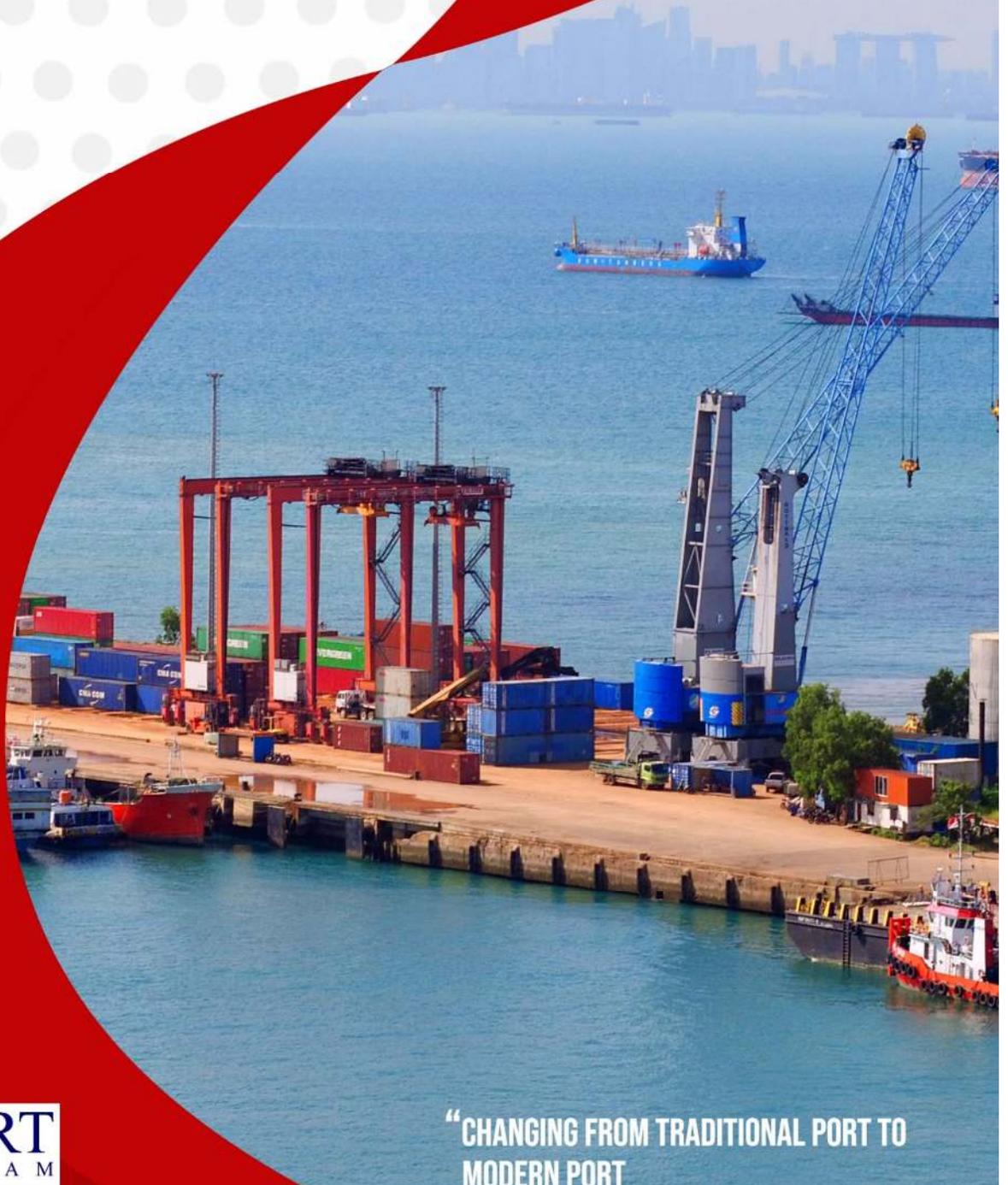




# RENCANA STRATEGIS BADAN USAHA PELABUHAN

## 2020 - 2024



“CHANGING FROM TRADITIONAL PORT TO  
MODERN PORT

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT, atas berkat rahmat-Nya, sehingga masih diberikan kemampuan untuk menyelesaikan penyusunan Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2020 – 2024.

Di dalam Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2020 – 2024 ini terdapat tujuan, sasaran, strategi dan program kegiatan Badan Usaha Pelabuhan dalam upaya meningkatkan kualitas layanan Badan Usaha Pelabuhan yang berdaya saing.

Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan akuntabilitas kinerja. Melalui Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan ini kiranya dapat memberikan manfaat dalam pelaksanaan tugas dan pencapaian kinerja menjadi optimal dan terukur.

Dan akhirnya, semoga semua program dan kegiatan dalam Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan yang akan dilaksanakan dalam lima tahun kedepan dapat lebih terarah, berdaya guna, dan lebih optimal.

Direktur Badan Usaha Pelabuhan



Dendi Gustinandar

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
RINGKASAN EKSEKUTIF .....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan.....	2
1.3 Sistematika Penulisan .....	3
BAB II GAMBARAN UMUM UNIT KERJA BADAN USAHA PELABUHAN ....	4
2.1 Struktur Organisasi .....	4
2.2 Susunan Kepegawaian dan Aset yang dikelola .....	6
2.2.1 Kepegawaian.....	6
2.2.2 Aset/Alat Produksi.....	8
2.3 Penjabaran Tugas dan Fungsi Unit Badan Usaha Pelabuhan .....	8
BAB III ANALISA LINGKUNGAN STRATEGIS UNIT KERJA BADAN USAHA PELABUHAN.....	9
3.1 Analisa Lingkungan Internal.....	9
3.1.1 Analisa dan Identifikasi Kekuatan (Strenght).....	9
3.1.2 Analisa dan Identifikasi Kelemahan (Weakness) .....	10
3.2 Analisa Lingkungan Eksternal.....	11
3.2.1 Analisa dan Identifikasi Peluang (Opportunity) .....	11
3.2.2 Analisa dan Identifikasi Ancaman (Threat).....	11
3.3 Keseimbangan Lingkungan Internal dan Eksternal .....	12
3.4 Isu-Isu Strategis Badan Usaha Pelabuhan.....	12
3.4.1 Tantangan/Permasalahan .....	12
3.4.2 Peluang.....	14
BAB IV VISI, MISI, TUJUAN, SASARAN DAN STRATEGIS, ARAH KEBIJAKAN BADAN USAHA PELABUHAN.....	15
4.1 Pernyataan Visi .....	15
4.2 Pernyataan Misi .....	15

4.3 Tujuan dan Sasaran .....	15
4.4 Strategi .....	16
4.5 Kebijakan .....	17
BAB V PROGRAM DAN KEGIATAN .....	18
5.1 Rencana Program/Kegiatan .....	18
5.2 Kinerja Keuangan .....	21
BAB VI INDIKATOR KINERJA .....	22
6.1 Penetapan Indikator Kinerja .....	22
6.2 Capaian Kinerja .....	22
BAB VII PENUTUP .....	25
DAFTAR PUSTAKA .....	26

## RINGKASAN EKSEKUTIF

Sejalan dengan misi Badan Pengusahaan Kawasan Batam untuk Menyediakan Jasa Kepelabuhanan Kelas Dunia dan Menjadikan Kawasan Investasi Berdaya Saing Internasional diperlukan Rencana Strategis 2020 – 2024 yang memberikan arah yang jelas dalam upaya mencapai tujuan.

Untuk mencapai dan memfasilitasi kegiatan alih kapal (*transshipment*) tersebut diwujudkan dengan menata lingkungan strategis pelabuhan batam dengan program-program unggulan sebagai *key succes factor*:

1. evaluasi terhadap organisasi dan kapasitas SDM yang dapat mendukung pencapaian tujuan.
2. evaluasi terhadap pemanfaatan lahan milik pihak ke tiga sesuai dengan Rencana Induk Badan Usaha Pelabuhan.
3. Pembangunan infrastruktur dermaga di Terminal Batu Ampar, Kabil dan Sekupang sesuai dengan Rencana Induk Badan Usaha Pelabuhan.
4. Pengadaan alat mekanis dan non mekanis B/M untuk kegiatan pelayanan jasa barang.
5. Pemanfaatan teknologi informasi sehingga dapat melakukan bentuk pelayanan yang *tangible*, *effective* dan *efficiency* serta *acountable* melalui portal Batam *Single Window*.
6. Evaluasi perjanjian kerjasama dengan pihak ketiga dalam pengelolaan aset BP Batam.

Pada tahun 2024, dengan terlaksananya program-program yang dicanangkan dalam Rencana Strategis 2020–2024, Badan Usaha Pelabuhan diharapkan dapat menghasilkan *revenue* sebesar Rp. 1.200.000.000.000,- yang sebagian besarbersumber dari pelayanan jasa petikemas dengan volume 1 juta TEUS.

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Batam terletak pada posisi geografis yang strategis berdekatan dengan Singapura dan Malaysia yang merupakan salah satu kota pelabuhan dengan fasilitas yang modern dan berada dijalur Selat Malaka dengan lintas pelayaran yang ramai sehingga menjadikan Kota Batam sebagai wilayah strategis dalam bisnis *logistic*, khususnya dalam bidang kepelabuhanan.

Badan Usaha Pelabuhan merupakan unit organisasi yang terbentuk berdasarkan Peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 16 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Usaha di Lingkungan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Badan Usaha Pelabuhan memiliki Unit Usaha Pelabuhan Barang dan Unit Usaha Pelabuhan Penumpang dengan wilayah kerja sebagai berikut:

- Unit Usaha Pelabuhan Barang
  - Pelabuhan Batu Ampar
  - Pelabuhan MCGobar
  - Pelabuhan Curah Cair Kabil
  - Pelabuhan Beton Sekupang
  - Pelabuhan Roro Sekupang
  - Pelabuhan Sarana Citranusa Kabil
  - Kawasan Industri Maritim Sekupang Sektor 1, 2, 3, 4, 5 dan 6
  - Kawasan Industri Maritim Kabil
  - Kawasan Industri Maritim Nongsa
  - Kawasan MCGobar dan Kawasan Industri Maritim Batu Ampar
- Unit Usaha Pelabuhan Penumpang
  - Pelabuhan Ferry Domestik Telaga Punggur
  - Pelabuhan Ferry Domestik Sekupang
  - Pelabuhan Ferry Domestik dan International Harbourbay
  - Pelabuhan Ferry International Batam Centre
  - Pelabuhan Ferry International Sekupang
  - Pelabuhan Ferry International Nongsa Pura
  - Pelabuhan Ferry International Teluk Senimba/Marina

Dasar hukum yang melandasi terbentuknya Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam adalah sebagai berikut:

- Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara
- Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas
- Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor KP 994 Tahun 2017 dan Nomor 1456/SPJ/KA/11/2017 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

## **1.2 Maksud dan Tujuan**

Maksud penyusunan Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2020-2024 untuk memberikan gambaran tentang kondisi dan rencana pengembangan Pelabuhan Batam periode 2020-2024 dan mengidentifikasi masalah utama yang dihadapi beserta rekomendasi untuk mendapatkan solusi yang sesuai dalam menyelesaikan permasalahan tersebut.

Sedangkan tujuan penyusunan Rencana Strategis Badan Usaha Pelabuhan

Tahun 2020-2024 adalah sebagai acuan dalam merencanakan dan merumuskan tujuan, kebijakan, sasaran, strategi, program serta kegiatan yang akan dilaksanakan dalam kurun waktu 5 (lima) Tahun.

### **1.3 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan Renstra adalah sebagai berikut :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini memuat latar belakang, maksud dan tujuan, serta sistematika penulisan.

#### **BAB II GAMBARAN UMUM UNIT**

Bab ini menjelaskan struktur organisasi, susunan kepegawaian dan perlengkapan serta tugas pokok dan fungsi serta hal lain yang dianggap penting.

#### **BAB III ANALISIS LINGKUNGAN STRATEGIS**

Bab ini memuat identifikasi dan analisa lingkungan strategis, yaitu identifikasi dan analisa lingkungan internal berupa kelemahan dan kekuatan, serta identifikasi dan analisa lingkungan eksternal berupa peluang dan tantangan, serta identifikasi posisi unit dan isu-isu strategis.

#### **BAB IV VISI, MISI, TUJUAN, STRATEGI DAN KEBIJAKAN**

Bab ini menjelaskan, visi, misi, tujuan, strategi dan kebijakan yang akan ditempuh dari tahun 2020-2024.

#### **BAB V PROGRAM DAN KEGIATAN**

Bab ini menjelaskan program dan kegiatan yang disertai dengan pagu indikatif.

#### **BAB VI INDIKATOR KINERJA UTAMA**

Bab ini membahas indikator kinerja utama sesuai dengan tupoksi yang akan dicapai tahun 2020-2024.

#### **BAB VII PENUTUP**

#### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

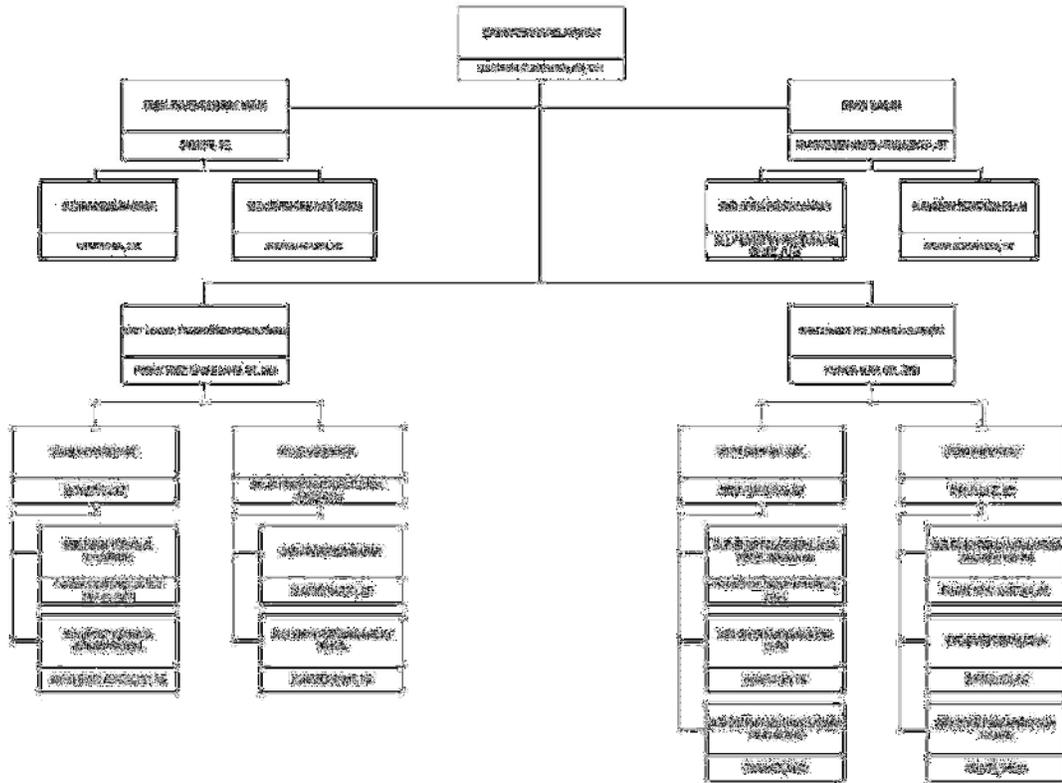
## BAB II

### GAMBARAN UMUM UNIT KERJA BADAN USAHA PELABUHAN

#### 2.1 Struktur Organisasi

Badan Usaha Pelabuhan merupakan salah satu unit usaha pengelola pelabuhan di Batam yang bersifat khusus karena tidak dikelola langsung oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, namun dikelola oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Susunan Organisasi Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana gambar dibawah ini:



*Struktur Organisasi Badan Usaha Pelabuhan*

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Badan Usaha Pelabuhan terdiri dari:

- **Direktur Badan Usaha Pelabuhan**  
Mempunyai tugas dan fungsi memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi Badan Usaha Pelabuhan.
- **Manager Keuangan dan Umum**  
Mempunyai tugas dan fungsi melaksanakan urusan penyusunan rencana dan program kegiatan, keuangan, sumber daya manusia, organisasi, tata laksana perkantoran, penatausahaan barang milik negara, rumah tangga, dan

tata usaha perkantoran serta penyusunan evaluasi dan pelaporan Badan Usaha.

- **Manager Teknik**  
Mempunyai tugas dan fungsi melaksanakan penyiapan perencanaan pemeliharaan fasilitas kepelabuhanan, peralatan bongkar muat, dan utilitas lainnya; dan pelaksanaan pemeliharaan fasilitas kepelabuhanan, peralatan bongkar muat, utilitas lainnya serta kapal pendukung operasi Pelabuhan.
- **General Manager Unit Usaha Pelabuhan Barang**  
Mempunyai tugas dan fungsi melaksanakan penyiapan penyusunan rencana strategi bisnis, rencana bisnis anggaran dan tarif; pengelolaan operasional pelabuhan barang, pelaksanaan kegiatan perusahaan pelabuhan barang; pelaksanaan pengaturan, pengendalian; dan pengawasan kegiatan Kawasan perairan dan pelabuhan di Batam; penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Direktur.
- **Manager Operasional Unit Usaha Pelabuhan Barang**  
Mempunyai tugas dan fungsi melakukan pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kawasan perairan dan pelabuhan di Batam, pelayanan jasa labuh, jasa tambat, jasa bongkar muat, jasa penumpukan dan pergudangan, jasa pemanduan dan penundaan, dan jasa peti kemas, pelaksanaan keamanan dan ketertiban pelabuhan, pelaksanaan hubungan antar Lembaga/asosiasi/pekerja di pelabuhan barang, pelaksanaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, serta penyusunan dan evaluasi standar pelayanan.
- **Manager Komersial Unit Usaha Pelabuhan Barang**  
Mempunyai tugas dan fungsi pengelolaan layanan administrasi terpadu pass pelabuhan, sewa area komersil dan penagihan jasa pelayanan kepelabuhanan; pelaksanaan pemasaran jasa kepelabuhanan dan jasa penunjang lainnya serta penyiapan dokumen terkait; penyiapan penyusunan rencana strategis bisnis, rencana bisnis anggaran, dan tarif, untuk pengembangan usaha serta analisis pasar dan analisis kepuasan konsumen.
- **General Manager Unit Usaha Pelabuhan Penumpang**  
Mempunyai tugas dan fungsi melaksanakan penyusunan rencana strategi bisnis, rencana bisnis anggaran, dan tarif; pengelolaan terminal Pelabuhan Penumpang; pelaksanaan perusahaan Pelabuhan Penumpang; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Direktur.

- **Manager Operasional Unit Usaha Pelabuhan Penumpang**  
Mempunyai tugas dan fungsi melakukan pelayanan jasa labuh, jasa tambat, jasa bongkar muat, pass pelabuhan dan pass penumpang; pelaksanaan keamanan dan ketertiban pelabuhan, pelaksanaan kelestarian lingkungan, penyusunan dan evaluasi standar pelayanan di Terminal Penumpang.
- **Manager Komersial Unit Usaha Pelabuhan Penumpang**  
Mempunyai tugas dan fungsi untuk melakukan penyusunan rencana strategi bisnis dan rencana bisnis anggaran, pelaksanaan pemasaran, hubungan antar Lembaga di pelabuhan, asosiasi dan pekerja terminal penumpang dan jasa penunjang kepelabuhanan lainnya termasuk pengusahaan air, gas, listrik, bahan bakar dan kebutuhan logistic kapal, penyusunan rencana strategi bisnis dan rencana bisnis anggaran, sewa area komersial, parkir terminal penumpang, pengembangan usaha, layanan keluhan pelanggan, analisis kepuasan konsumen.

## 2.2 Susunan Kepegawaian dan Aset yang dikelola

### 2.2.1 Kepegawaian

Jumlah pegawai di lingkungan Badan Usaha Pelabuhan yang berjumlah 203 orang pegawai dengan komposisi sebagai berikut :

No.	STATUS PEGAWAI	TINGKAT PENDIDIKAN						JML	KET
		S D	SL TP	SL TA	D. 3	S.1	S.2		
I	PEGAWAI TETAP								Jlh Pegawai Tetap = 171 Orang
	1. PEGAWAI NEGERI SIPIL (PNS)								
	A. Diperbantukan	1	4	86	16	43	3	153	
	B. Dipekerjakan								
	2. PEGAWAI TETAP (NON PNS)	1	0	8	5	3	0	17	
	3. PEGAWAI DENGAN PERJANJIAN KERJA (P2K STRUKTURAL)	0	0	0	0	1	0	1	
II	PEGAWAI TIDAK TETAP								Jlh Pegawai Tidak Tetap = 32 Orang
	1. HONOR (HN)								
	2. PEGAWAI DENGAN PERJANJIAN KERJA (P2K)	0	0	23	4	5	0	32	
	3. OUTSOURCING								
	<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>117</b>	<b>25</b>	<b>52</b>	<b>3</b>	<b>203</b>	

### Pegawai Negeri Sipil

GOLONGAN	IV/a	III/d	III/c	III/b	III/a	II/d	II/c	II/b	II/a	I/d	I/c	I/b	I/a	Total
JUMLAH	3	13	12	29	13	28	46	2	5	2	0	0	0	153

### Honor Bergolongan

GOLONGAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
JUMLAH	0	0	0	0	0	0	1	2	1	3	1	6	2	1	0	0	0	17

### Pendidikan dan Pelatihan

Pendidikan dan Pelatihan Teknis			
Diklat Proteksi Petugas Radiasi Bidang Industri Tk. 1, 2 dan Medik Tk. 1	:	1	Orang
Diklat Pergudangan (Warehousing)	:	5	Orang
Diklat Penanganan Barang Kargo Curah Kering (Bulk Cargo Handling)	:	3	Orang
Pelatihan Pelayanan Jasa Kepelabuhanan dengan Menggunakan Aplikasi e-Government (e-Gov)	:	51	Orang
Diklat Keselamatan, Keamanan Fasilitas Kepelabuhanan (ISPS Code – PSG)	:	20	Orang
Pendidikan dan Pelatihan Non Teknis			
Bimbingan Teknis dan Ujian Sertifikasi Pengadaan Barang Jasa Pemerintah	:	4	Orang
Diklat Informasi Teknologi Governance	:	2	Orang
Diklat Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)	:	4	Orang
Diklat Manajemen Sistem Informasi (MIS)	:	3	Orang
Diklat Akuntansi Keuangan Konvergensi Beserta Penerapannya	:	3	Orang
Diklat Manajemen Administrasi Perkantoran	:	4	Orang
Diklat Sistem Informasi Akuntansi	:	2	Orang
Diklat Analisa Laporan Keuangan	:	2	Orang
Bimbingan Teknis Praktek Metode Cepat dan Tepat Bendahara Mahir Pajak	:	6	Orang
Pelatihan Akuntansi Dasar (Pendekatan Praktis)	:	6	Orang

### 2.2.2 Aset/Alat Produksi

Rincian data asset yang dimiliki atau dikuasai oleh Badan Usaha Pelabuhan selanjutnya akan dilampirkan pada Lampiran I.

## 2.3 Penjabaran Tugas dan Fungsi Unit Badan Usaha Pelabuhan

Tugas pokok Badan Usaha Pelabuhan adalah melaksanakan pemberian pelayanan jasa lalu lintas angkutan laut, kepelabuhanan, keamanan dan keselamatan pelayaran untuk memperlancar angkutan laut dengan menyelenggarakan fungsi:

1. Pengawasan kegiatan operasional pelayanan pelabuhan;
2. Pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut yang meliputi lalu lintas kapal, penumpang, barang, hewan, kontainer dan pemantauan pelaksanaan tarif;
3. Pengawasan kegiatan penunjang angkutan laut, pembinaan tenaga kerja bongkar muat dan pemantauan tarif;
4. Penilaian terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian Surat Ijin Berlayar (SIB);
5. Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan dan Bandar;
6. Pelaksanaan pengamanan, penertiban dan penegakan peraturan di bidang pelayaran, penyidikan tindak pidana pelayaran dan perairan pelabuhan dan Bandar guna menjamin kelancaran operasional pelabuhan;
7. Pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis, radio, peralatan, pembangunan dan perombakan kapal serta verifikasi manajemen keselamatan kapal dan penerbitan sertifikasi;
8. Pelaksanaan pengukuran dan status hukum kapal, surat kebangsaan dan hipotek kapal serta pengurusan dokumen pelaut, penyijilan awak kapal dan perjanjian kerja laut;
9. Penyusunan rencana kerja operasional kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan;
10. Pelaksanaan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan dan kegiatan pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal;
11. Penilaian alur pelayaran dan kolam pelabuhan dan teknik kepelabuhanan;
12. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan

**BAB III**  
**ANALISA LINGKUNGAN STRATEGIS**  
**UNIT KERJA BADAN USAHA PELABUHAN**

**3.1 Analisa Lingkungan Internal**

3.1.1 Analisa dan Identifikasi Kekuatan (Strenght)

No	INDIKATOR	POTENSI (%)	SKOR	SKOR TERTIMBANG (% X SKOR)
1	Badan Pengusahaan Batam telah bertransformasi menjadi Badan Layanan Umum, yang memberikan keleluasaan dalam pengelolaan anggaran, pengorganisasian sesuai tuntutan pelayanan.	20	5	1.00
2	Pelabuhan Batam berada disisi lintasan jalur pelayaran Internasional Selat Malaka serta berjarak sangat dekat dengan pelabuhan Hub Internasional Singapore dan Tanjung Pelepas.	15	3	0.45
3	Badan Pengusahaan Batam telah memiliki Rencana Induk Pelabuhan Batam yang disahkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2009 tentang RIP Pelabuhan Batam.	20	4	0.8
4	Wilayah pelabuhan Batam, merupakan wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, merupakan salah satu daya tarik investasi yang dapat meningkatkan arus kunjungan kapal dan volume lalu lintas barang di pelabuhan.	15	3	0.45
5	Badan Pengusahaan Batam telah menetapkan Tarif Jasa Kepelabuhanan Batam yang kompetitif di regional Selat Malaka, yang sudah mengatur tarif tentang pelayanan sebagai operator pelabuhan Batam (layanan jasa bongkar / muat barang ).	10	3	0.3
6	Pusat Data dan Sistem Informasi yang merupakan unit dari Badan Pengusahaan Batam, telah mengembangkan beberapa modul aplikasi dan diimplementasikan dalam pelayanan jasa kepelabuhanan dan keuangan. Disamping itu juga, Badan Pengusahaan Batam telah melakukan kerjasama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk pemanfaatan peralatan Vessel Traffic Service ( VTS ) guna meningkatkan aspek ketertiban dan keselamatan pelayaran di wilayah kerja pelabuhan Batam.	20	5	1.00
	TOTAL	100		4.00

### 3.1.2 Analisa dan Identifikasi Kelemahan (Weakness)

No	INDIKATOR	POTENSI (%)	SKOR	SKOR TERTIMBANG (% X SKOR)
1	Belum terdapat pegawai yang memiliki kompetensi dan pengetahuan ahli tentang : Port Management / Operator Pelabuhan, Shipping Management dan Logistics , Maritime Safety and Enviromental Administration, Marine Environmental & Ocean Management, Maritime Law and Policy, Port Planning & Development Strategies, Maritime Education & Training Organizational Leadership.	20	5	1.00
2	Sejalan dengan Undang Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa pelabuhan terbagi atas tiga pilar utama, yaitu : fungsi Keselamatan , fungsi Pemerintahan / Penyelenggara dan fungsi Pengusahaan / Operator Pelabuhan. Saat ini fungsi perusahaan pelabuhan Batam, hanya dilaksanakan oleh Bidang Komersil melalui KM. 65 Tahun 2010 yang tidak dapat mengakomodir peluang peningkatan pendapatan dan profesionalisme.	20	4	0.80
3	Ketersediaan infrastruktur di Terminal Umum Batu Ampar dan Terminal Curah Cair Kabil dan Terminal Beton Sekupang sangat terbatas untuk melayani pertumbuhan kegiatan kapal dan bongkar muat di pelabuhan, sejalan dengan pertumbuhan industri di Pulau Batam.	20	5	0.75
4	Didalam perencanaan pelabuhan, tidak melalui study kelayakan karakter bisnis pelabuhan Batam sehingga mengakibatkan tidak sinkronnya antara kebutuhan perkembangan pelabuhan dengan pembangunan.	15	5	0.75
5	Luas lahan daratan Terminal Umum yang dikelola oleh KantorPelabhan Batam saat ini sangat minim dan terbatas, dimana Batu Ampar seluas 3 Ha ; Curah Cair Kabil 26 Ha dan Beton Sekupang 0,2 Ha. Hal tersebut berakibat hilangnya potensi pendapatan pelabuhan, khususnya dari pelayanan jasa barang dan jasa alat.	20	5	1.00
6	Bentuk pelayanan dokumen / perijinan terhadap kapal dan barang oleh CIQP, masih dilakukan secara manual dan tidak terintegrasi satu sama lain. Hal tersebut menjadikan target waktu pelayanan tidak efektif dan efisien dan berakibat langsung terhadap kinerja pelabuhan.	5	2	0.10
	TOTAL	100		4.40

## 3.2 Analisa Lingkungan Eksternal

### 3.2.1 Analisa dan Identifikasi Peluang (Opportunity)

No	INDIKATOR	POTENSI (%)	SKOR	SKOR TERTIMBANG (% X SKOR)
1	Dalam rangka intensifikasi pendapatan, dilakukan review terhadap seluruh perjanjian kerjasama dengan pihak ketiga dalam pengelolaan aset BP Batam, sehingga diperoleh skema pembagian keuntungan yang wajar sesuai dengan pencapaian Investmen Rate of Return (IRR) dalam dokumen Busines Plan.	30	5	1.50
2	Dalam rangka ekstensifikasi pendapatan, dibentuk Unit Usaha Terminal sebagai Operator Pelabuhan di Terminal Batu Ampar dan Terminal Curah Cair Kabil.	30	5	1.50
3	Pelabuhan Batam dapat ditetapkan sebagai Hub Nasional, yaitu menggantikan pelabuhan Singapura untuk kegiatan transshipment petikemas dan non petikemas barang – barang komoditi Indonesia. (Batam Gateway Indonesia).	40	5	2.00
	TOTAL	100		5.00

### 3.2.2 Analisa dan Identifikasi Ancaman (Threat)

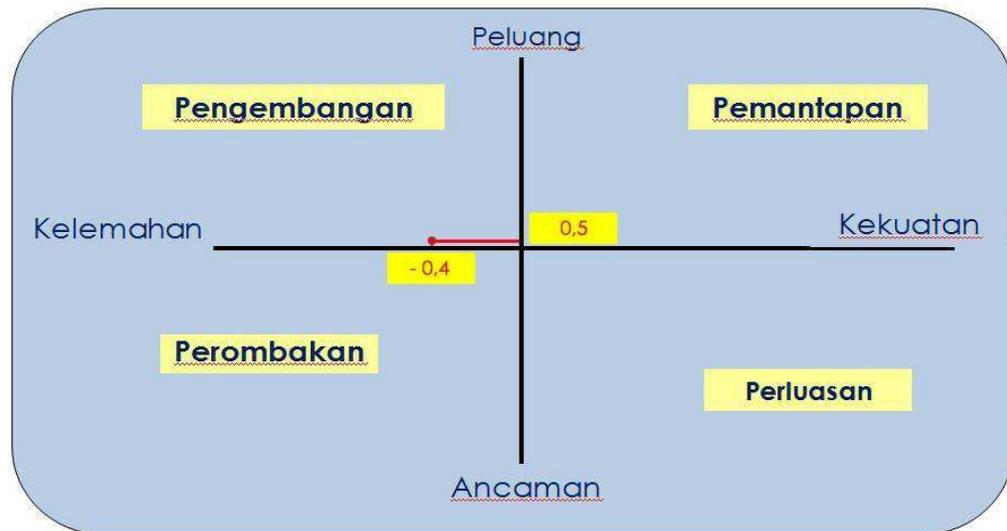
No	INDIKATOR	POTENSI (%)	SKOR	SKOR TERTIMBANG (% X SKOR)
1	Penguasaan lahan-lahan strategis di sepanjang garis pantai yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai Terminal Terpadu dengan sistem logistik yang efisien sebagai sebuah kawasan pelabuhan yang modern.	50	5	2.50
2	Pelabuhan – pelabuhan milik negara tetangga , secara agresif melakukan inovasi dan pembangunan infrastruktur untuk mengambil potensi pertumbuhan volume barang dalam konteks persaingan regional selat Malaka.	50	4	2.00
	TOTAL	100		4.50

### 3.3 Keseimbangan Lingkungan Internal dan Eksternal

Matriks Keseimbangan Lingkungan Strategis Unit Badan Usaha Pelabuhan

Indikator	Skor Tertimbang	Indikator	Skor Tertimbang
1. Kekuatan	4.00	1. Peluang	5.00
2. Kelemahan	4.40	2. Ancaman	4.50
KESEIMBANGAN (Sumbu Horizontal)	-0.40	KESEIMBANGAN (Sumbu Vertikal)	0.50

Matriks Keseimbangan Lingkungan Strategis Badan Usaha Pelabuhan



### 3.4 Isu-Isu Strategis Badan Usaha Pelabuhan

Isu-isu strategis yang mempengaruhi terhadap proses pengembangan Pelabuhan Batam yaitu :

#### 3.4.1 Tantangan/Permasalahan

1. Sejalan dengan misi BP. Batam untuk menjadikan Batam sebagai Pelabuhan Kelas Dunia perlu dikaji bentuk penyelenggaraan dan pengelolaan Pelabuhan sehingga dapat menciptakan Pelabuhan Batam berkelas dunia.

Implementasi dari Undang Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, strukturkepelabuhanan di Indonesia terbagi dari tiga pilar utama, yaitu:

fungsi Keselamatan, fungsi Pemerintahan / Penyelenggara, dan fungsi Pengusahaan/Operator Pelabuhan. Saat ini fungsi pengusahaan pelabuhan Batam, hanya dilaksanakan oleh Bidang Komersil melalui Nomor KM. 65 Tahun 2010, hal tersebut belum dapat mengakomodir peluang peningkatan pendapatan dan profesionalisme. Sementara fungsi penyelenggaraan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 47 Tahun 2011.

2. Untuk mendukung tujuan organisasi tersebut maka dibutuhkan pegawai yang memiliki kompetensi dan pengetahuan ahli tentang : Port Management / Operator Pelabuhan, Shipping Management dan Logistics, Maritime Safety and Environmental Administration, Marine Environmental & Ocean Management, Maritime Law and Policy, Port Planning & Development Strategies, Maritime Education & Training Organizational Leadership.
3. Ketersediaan infrastruktur di Terminal Umum Batu Ampar dan Terminal Curah Cair Kabil dan Terminal Beton Sekupang sangat terbatas untuk melayani pertumbuhan kegiatan kapal dan bongkar muat di pelabuhan, sejalan dengan pertumbuhan industri di Pulau Batam.
4. Didalam perencanaan pelabuhan, tidak melalui study kelayakan karakter bisnis pelabuhan Batam sehingga mengakibatkan tidak sinkronnya antara kebutuhan perkembangan pelabuhan dengan pembangunan
5. Luas lahan daratan Terminal Umum yang dikelola oleh Kantor Pelabuhan Batam saat ini sangat minim dan terbatas, dimana Batu Ampar seluas 3 Ha ; Curah Cair Kabil 26 Ha dan Beton Sekupang 0,2 Ha.  
Hal tersebut berakibat hilangnya potensi pendapatan pelabuhan, khususnya dari pelayanan jasa barang dan jasa alat.
6. Bentuk pelayanan dokumen / perijinan terhadap kapal dan barang oleh CIQP, masih dilakukan secara manual dan tidak terintegrasi satu sama lain. Hal tersebut menjadikan target waktu pelayanan tidak efektif dan efisien dan berdampak langsung terhadap kinerja pelabuhan.
7. Pengelolaan terminal umum di Batu Ampar, Kabil dan Sekupang belum memenuhi standar ketentuan ISPS Code yang merupakan standar sebuah

pelabuhan internasional

### 3.4.2 Peluang

1. Dalam rangka intensifikasi pendapatan, dilakukan review terhadap seluruh perjanjian kerjasama dengan pihak ketiga dalam pengelolaan aset BP Batam, sehingga diperoleh skema pembagian keuntungan yang wajar sesuai dengan pencapaian Investmen Rate of Return (IRR) dalam dokumen Busines Plan.
2. Dalam rangka ekstensifikasi pendapatan, dibentuk Unit Usaha Terminal sebagai Operator Pelabuhan di Terminal Batu Ampar dan Terminal Curah Cair Kabil.
3. Pelabuhan Batam dapat ditetapkan sebagai Hub Nasional, yaitu menggantikan pelabuhan Singapura untuk kegiatan transshipment petikemas dan non petikemas barang – barang komoditi Indonesia. (Batam Gateway Indonesia).

**BAB IV**  
**VISI, MISI, TUJUAN, SASARAN DAN STRATEGIS,**  
**ARAH KEBIJAKAN BADAN USAHA PELABUHAN**

Visi dan Misi Badan Usaha Pelabuhan mengacu kepada visi dan misi BP. Batam.

**4.1 Pernyataan Visi**

“Mewujudkan Pelabuhan-Pelabuhan Batam sebagai greenport dan smart port yang maju dan mandiri”

**4.2 Pernyataan Misi**

1. Menyediakan jasa kepelabuhanan yang andal dan berdaya saing di regional Asia Tenggara.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan dengan memaksimalkan penggunaan teknologi informasi dan berwawasan lingkungan

**4.3 Tujuan dan Sasaran**

Dalam rangka mewujudkan visi dan misi BP Batam, Badan Usaha Pelabuhan menetapkan tujuan yang akan dicapai dalam 5 (lima) tahun kedepan yaitu Meningkatkan kemampuan keuangan BP Batam, mewujudkan pelaksanaan program BP Batam, dan meningkatkan pelayanan BP Batam ssebagai Badan Layanan Umum.

Sebagai penjabaran atas tujuan diatas, maka tujuan yang akan dicapai dalam periode lima tahun ke depan (2020-2024) sesuai dengan amanat Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 Pasal 67 ayat 1 dan 2 yaitu :

1. Tatanan kepelabuhanan nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber Wawasan Nusantara.
2. Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud ayat (1) merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.

Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud, ditetapkan sasaran Badan Usaha Pelabuhan dalam lima tahun mendatang (2020-2024) yaitu sebagai berikut:

1. Meningkatkan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
2. Mewujudkan Belanja Negara yang produktif dan prudent
3. Meningkatkan kualitas pelayanan

Guna mendapatkan gambaran dalam mencapai sasaran diatas, sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional yaitu menjadikan Pelabuhan Batam sebagai pelabuhan utama yang berfungsi sebagai pelabuhan internasional dan pelabuhan hub internasional yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transshipment*) barang antar Negara.

Pada tahun 2024, dengan terlaksananya program-program yang dicanangkan dalam Rencana Strategis 2020 – 2024, Pelabuhan Batam diharapkan dapat menghasilkan revenue sebesar Rp. 1.200.000.000.000,- yang sebagian besar bersumber dari pelayanan jasa petikemas dengan volume 1 juta TEUS.

#### 4.4 Strategi

Berdasarkan matriks keseimbangan Lingkungan Strategis maka Strategi yang akan diterapkan Badan Usaha Pelabuhan untuk mengatasi masalah sekaligus mencapai tujuan dan sasaran sebagai berikut:

1. Reformasi terhadap struktur organisasi Badan Usaha Pelabuhan, sehingga menjadi organisasi yang sejalan dengan amanah Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa pelabuhan terbagi atas tiga pilar utama, yaitu : fungsi Keselamatan, fungsi Pemerintahan / Penyelenggara dan fungsi Pengusahaan / Operator Pelabuhan yang dapat mengakomodir peluang peningkatan pendapatan dan profesionalisme.
2. Penetapan batas wilayah kerja (DLKR/DLKP) Pelabuhan Batam.
3. Mengembangkan kapasitas SDM untuk memperoleh SDM yang produktif, berkinerja tinggi dan profesional.
4. Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam mendukung pelayanan secara efektif dan efisien.
5. Pemanfaatan lahan pada garis pantai sebagai wilayah pengembangan pelabuhan, dengan skema dapat bekerjasama dengan pemilik lahan.

6. Evaluasi kerjasama kepada pihak ketiga terhadap pengusaan aset BP. Batam yaitu Terminal Internasional Batam Center, Terminal Internasional Sekupang dan Terminal Umum Sarana Citra Nusa Kabil.
7. Membentuk Unit Pengusahaan Pelabuhan Batam.
8. Menambah infrastruktur pelabuhan untuk meningkatkan pelayanan.
9. Menyusun Studi *Detail Engineering Design* (DED) dalam pengembangan fasilitas Pelabuhan Batam

#### **4.5 Kebijakan**

Kebijakan yang diterapkan Badan Usaha Pelabuhan untuk mencapai tujuan dan sasaran sebagai berikut:

1. Peningkatan kualitas SDM yang mempunyai pengetahuan, kemampuan dan keterampilan melalui pendidikan dan pelatihan.
2. Optimalisasi penggunaan lahan disekitar pelabuhan yang memberikan manfaat nilai ekonomi paling tinggi untuk BP. Batam.
3. Peningkatan fasilitas, sarana dan prasarana untuk mendukung pelayanan.
4. Optimalisasi pelayanan dan pendapatan melalui pemanfaatan Teknologi Informasi.
5. Optimalisasi pendapatan melalui evaluasi kerjasama dengan pihak ketiga yaitu melakukan perubahan besaran konsesi sesuai dengan IRR (*Investment Rate Return*) pada Bisnis Plan.

## **BAB V**

### **PROGRAM DAN KEGIATAN**

#### **5.1 Rencana Program/Kegiatan**

Berikut ini adalah dan rencana Program/Kegiatan Badan Usaha Pelabuhan lima tahun kedepan (2020-2024) :

##### **I. Pelabuhan Penumpang**

Rencana kegiatan Pelabuhan Penumpang untuk meningkatkan pelayanan dan pendapatan Pelabuhan Penumpang tahun 2021 dengan menjalankan strategi sebagai berikut:

###### **1. Optimalisasi Iklan di Terminal Domestik**

Optimalisasi Iklan di Terminal Domestik antara lain dengan memanfaatkan titik-titik yang potensial baik di dalam maupun di luar ruangan dengan skema kerjasama dan pengelolaan sendiri.

###### **2. Optimalisasi Sewa Ruang di Terminal Domestik**

Optimalisasi Sewa Ruang di Terminal Domestik antara lain dengan memanfaatkan area-area yang potensial baik di dalam maupun di luar gedung Terminal.

##### **II. Pelabuhan Barang**

Adapun rencana kerja kegiatan Terminal Barang tahun 2021 untuk meminimalisir kehilangan pendapatan dan juga diharapkan mampu mendongkrak pendapatan Terminal Barang dari pendapatan tahun sebelumnya, yaitu dengan menjalankan strategi sebagai berikut:

1. KSO Pandu Tunda. Pada saat ini sudah terlaksana kerjasama pemanduan dan penundaan untuk daerah Sekupang dan Tanjung Uncang dengan PT. Pelindo 1 diharapkan dengan sudah berjalannya pemanduan dan penundaan di daerah Sekupang dan Tanjung Uncang dapat memberikan fasilitas pemanduan dan penundaan untuk TUKS yang terdapat di daerah tersebut sehingga mampu memberikan tambahan pendapatan bagi BP Batam. Pada saat ini melihat dari pendapatan dari KSO Pandu Tunda sampai bulan Desember 2021 sebesar Rp 22.858.125.158,78.

2. Kegiatan STS/FSU. Kegiatan STS/FSU pada saat ini masuk dalam tahap pembentukan integrasi pelayanan satu atap yang dilakukan bersama oleh masing-masing CIQP. Dengan adanya pelayanan untuk kegiatan STS/FSU dapat terlaksana dengan cepat mengingat kegiatan ini juga berpotensi untuk memberikan pendapatan tambahan baik dari sisi labuh dan bongkar muat. Selain itu, diharapkan dengan berjalannya kegiatan STS/FSU ini juga akan membuka layanan bar yang dapat dioptimalkan seperti penyediaan makanan untuk crew kapal, transportasi crew kapal, penyediaan air bersih dan sebagainya.
3. Penumpukan kargo/CY. Pada saat ini BUP BP Batam memiliki satu gudang penyimpanan yang dapat disewakan kepada pihak luar. Perlu dilakukan sosialisasi kepada para pengguna jasa bahwa BUP Batam memiliki fasilitas penumpukan kargo.
4. Pembangunan depo container. Pembangunan depo container berstandar internasional sangat diperlukan untuk daerah pelabuhan sebagai lini 2, setelah lapangan penumpukan di dalam pelabuhan (lini 1). Depo container ini selanjutnya dapat digunakan sebagai area penumpukan sementara bag kontainer yang keluar dari pelabuhan untuk dilakukan proses stripping, kontainer yang akan dilakukan proses stuffing, maupun kontainer full/empty yang menunggu untuk dilakukan proses pemuatan ke atas kapal. Selain menyediakan lapangan penumpukan, depo container ini juga menyediakan fasilitas cleaning container dan repairing container. Pembangunan depo container di area sekitar Pelabuhan Batu Ampar diharapkan dapat memberikan fasilitas space penumpukan kontainer bagi pemilik kontainer maupun shipping line yang lebih memadai.
5. Perpanjangan sewa tangki BBM di Kabil oleh PT. Patra Niaga saat ini sudah selesai dilakukan. Selanjutnya akan dibuatkan draft kerjasama sewa tangki antara BP Batam dengan PT. Patra Niaga.
6. *Auto Gate System*. Badan Usaha Pelabuhan telah menerapkan *Auto Gate System* secara menyeluruh per 1 Januari 2022. Ada pun sosialisasi kepada pengguna jasa telah dilakukan sejak awal tahun 2021 meliputi kegiatan piloting kepada pengguna jasa. *Auto Gate System* Batu Ampar telah terintegrasi dengan sistem

TPS online milik Bea Cukai Batam. Harapannya *Auto Gate System* dapat mempermudah pemasukan dan pengeluaran barang bagi pengguna jasa dan mempermudah instansi terkait dalam melakukan monitoring karena tercatat dalam sistem.

7. Ada pun proyek yang sedang berjalan di tahun 2021 sebagai berikut;
  - 1) Drainase. Pembangunan drainase Kawasan Batu Ampar dilakukan *multiyears contract* (2021-2022) dan ditargetkan akan rampung pada pertengahan 2022 dan diharapkan dapat menjadi solusi untuk mencegah terjadinya genangan air saat musim hujan di kawasan Pelabuhan Batu Ampar.
  - 2) *Container Yard* (CY). Pada tahun 2021 telah selesai dilakukan perkerasan CY dermaga utara seluas 2 Hektar dan penyiapan *container yard* dermaga utara seluas 1,9 Hektar yang akan rampung di tahun 2022.
  - 3) *Reception Facilities* (RF). Telah dilakukan pembangunan *Reception Facilities* di Terminal Umum Batu Ampar dan Terminal Umum Curah Cair Kabil dan selesai pada bulan Desember 2021.
8. Dermaga Baru CPO Kabil. Badan Usaha Pelabuhan telah menerima surat permohonan penggunaan dermaga dua (baru) CPO Kabil. Ditargetkan pada tahun 2022 dermaga baru CPO Kabil tersebut dapat difungsikan guna mengoptimalkan kinerja Terminal Umum Curah Cair.

## 5.2 Kinerja Keuangan

### 5.2.1 Realisasi Belanja

Realisasi belanja Badan Usaha Pelabuhan pada Tahun 2020 mencapai 80,02%, Tahun 2021 mencapai 92,89%, dan Tahun 2022 sampai dengan bulan April mencapai 17,21%. Berikut disampaikan Pagu indikatif dan pencapaian realisasi belanja TA. 2020 sampai dengan April 2022.

KODE	KEGIATAN/OUTPUT/SUB OUTPUT/KOMPONEN	2020			2021			2022		
		TARGET	REALISASI	%	TARGET	REALISASI	%	TARGET	REALISASI SD 30 APRIL 2022	%
5124	PENGLOLAAN DAN PENYELENGGARAAN PELABUHAN LAUT	51,516,357,000.00	41,223,693,942.00	80.02%	39,339,079,000.00	36,541,490,517.00	92.89%	144,867,907,000.00	24,936,994,605.00	17.21%
	<b>BELANJA BARANG</b>									
525112	Belanja Barang	5,625,394,000.00	4,004,714,512.00	71.19%	3,748,173,000.00	3,203,881,622.00	85.48%	2,367,775,000.00	419,323,600.00	17.71%
525113	Belanja Jasa	21,135,197,000.00	16,550,699,397.00	78.31%	18,564,997,000.00	16,946,318,354.00	91.28%	19,302,491,000.00	5,934,729,363.00	30.75%
525114	Belanja Pemeliharaan	11,727,829,000.00	9,015,395,425.00	76.87%	13,440,428,000.00	12,833,328,085.00	95.48%	11,559,111,000.00	240,853,900.00	2.08%
525115	Belanja Perjalanan	1,182,575,000.00	633,414,508.00	53.56%	603,890,000.00	599,440,676.00	99.26%	1,537,978,000.00	255,687,742.00	16.62%
	<b>Jumlah belanja barang</b>	<b>39,670,995,000.00</b>	<b>30,204,223,842.00</b>	<b>76.14%</b>	<b>36,357,488,000.00</b>	<b>33,582,968,737.00</b>	<b>92.37%</b>	<b>34,767,355,000.00</b>	<b>6,850,594,605.00</b>	<b>19.70%</b>
	<b>BELANJA MODAL</b>									
537112	Belanja Modal Peralatan dan Mesin	11,845,362,000.00	11,019,470,100.00	93.03%	2,981,591,000.00	2,958,521,780.00	99.23%	110,100,552,000.00	18,086,400,000.00	16.43%
	<b>Jumlah belanja modal</b>	<b>11,845,362,000.00</b>	<b>11,019,470,100.00</b>	<b>93.03%</b>	<b>2,981,591,000.00</b>	<b>2,958,521,780.00</b>	<b>99.23%</b>	<b>110,100,552,000.00</b>	<b>18,086,400,000.00</b>	<b>16.43%</b>
	<b>JUMLAH BELANJA</b>	<b>51,516,357,000.00</b>	<b>41,223,693,942.00</b>	<b>80.02%</b>	<b>39,339,079,000.00</b>	<b>36,541,490,517.00</b>	<b>92.89%</b>	<b>144,867,907,000.00</b>	<b>24,936,994,605.00</b>	<b>17.21%</b>

### 5.2.2 Rencana Penerimaan dan Target Belanja Badan Usaha Pelabuhan TA. 2020 Sampai dengan 2024

Berikut disampaikan Realisasi Penerimaan dan Belanja Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2021 serta Rencana Penerimaan dan Target Belanja Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2022 sampai dengan Tahun 2024

TAHUN	TARGET PENERIMAAN (Rp)	TARGET BELANJA (Rp)
2020	339,460,835,122.32	51,516,357,000.00
2021	317,233,724,226.29	39,339,079,000.00
2022	345,528,620,000.00	144,867,907,000.00
2023	380,081,482,000.00	39,256,360,542.00
2024	494,105,926,600.00	43,181,996,596.20

## BAB VI INDIKATOR KINERJA

### 6.1 Penetapan Indikator Kinerja

Penetapan indikator kinerja atau ukuran kinerja akan digunakan untuk mengukur kinerja atau keberhasilan organisasi. Indikator kinerja akan dapat dijadikan sebagai media perantara untuk memberi gambaran tentang prestasi organisasi yang diharapkan di masa mendatang. Kinerja organisasi pada dasarnya dapat digambarkan melalui tingkat capaian sasaran organisasi dan tingkat efisiensi dan efektivitas pencapaian sasaran dimaksud.

Penetapan indikator kinerja utama Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2022 dapat diuraikan sebagai berikut:

No	Tujuan			Sasaran		
	Uraian	Indikator	Target	Uraian	Indikator	Target
I.	Untuk meningkatkan kemampuan keuangan BP Batam	% Peningkatan kemampuan keuangan	9% dari tahun lalu	Peningkatan Penerimaan Negara/PNBP	Target Penerimaan PNBP	Rp345.528.620.000,00
II.	Untuk mewujudkan pelaksanaan program BP Batam	% Penyerapan Program Kegiatan	100% Terlaksana	Belanja negara yang produktif dan prudent	1. Prosentase realisasi program kegiatan	100%
					2. Prosentase realisasi belanja	95%
III.	Untuk meningkatkan pelayanan BP Batam sebagai Badan Layanan Umum	Kepuasan Layanan Pelanggan	Mencapai predikat Sangat Baik	Kualitas Pelayanan	Kepuasan layanan pelanggan	4 (Baik) (skala 1-5)

### 6.2 Capaian Kinerja

Prosentase pencapaian sasaran merupakan perbandingan antara tingkat capaian target yang telah ditetapkan dan realisasi kinerja yang telah dilaksanakan dari masing-masing indikator sasaran yang telah ditetapkan. Prosentase pencapaian sasaran setiap indikator juga dibandingkan dengan prosentase tahun lalu apakah capaian sasaran

meningkat atau menurun. Dalam penghitungan prosentase capaian kinerja dihitung dengan menggunakan rumus:

$$\frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Pencapaian kinerja Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021 dilakukan dengan melihat pencapaian kinerja sebagaimana terlihat dalam form Pengukuran Kinerja.

No	Sasaran	Indikator	Realisasi 2020	Target 2021	Realisasi 2021
1	Peningkatan Penerimaan Negara/PNBP	Target Penerimaan PNBP	Rp 339,460,835,122.32	Rp 495,895,630,000.00	Rp 323,220,273,330.74
2	Belanja Negara yang Produktif dan Prudent	Prosentase Realisasi Program Kegiatan	80.02%	100%	100%
		Prosentase Realisasi Belanja	80.02%	Max 90%	92.89%
3	Kualitas Pelayanan	Kepuasan Layanan Pelanggan	3,47 (Baik)	4 (Baik) (skala 1-5)	3,36 (Baik)

Dari 4 indikator kinerja tersebut diatas ada 2 (dua) realisasi kinerja yang tidak mencapai target yaitu Target penerimaan PNBP dimana hanya mencapai Rp 323,22 Miliar dari target Rp 495,89 Miliar dan Kepuasan Layanan Pelanggan dengan realisasi sebesar 3,36 dari target dengan nilai 4.

Berdasarkan data di atas realisasi penerimaan PNBP pada tahun 2021 mengalami penurunan sebesar 4,78% dibandingkan dengan penerimaan PNBP pada tahun 2020. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya Peraturan Kepala (PERKA) Badan Usaha Pelabuhan Nomor 34 tahun 2021 tentang Pengelolaan Tarif Layanan dan Tata Cara Pengadministrasian Keuangan pada Badan Usaha Pelabuhan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam pada lampiran 3 dimana tarif jasa tambat yang berada di Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) menjadi 0%, sehingga dengan adanya Peraturan Kepala (PERKA) terbaru tersebut mempengaruhi penerimaan yang ada di Badan Usaha Pelabuhan, selain itu penurunan

tersebut disebabkan adanya Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 11 tahun 2020 tentang Pelarangan Sementara Orang Asing Masuk Wilayah Negara Republik Indonesia selama masa pandemi Covid19 sehingga mengakibatkan menurunnya jumlah penumpang luar negeri yang drastis dan menyebabkan royalti dari KSO Terminal Internasional ikut mengalami penurunan yang sangat besar. Kemudian adanya surat edaran Gubernur Kepri no.453/SET-STC/IV/2021 dimana surat edaran tersebut berisi tentang aturan untuk mengharuskan calon penumpang menggunakan Genose sebelum melakukan perjalanan menggunakan kapal, dan surat edaran Gubernur Kepri no.536/SET-STC19/VII/2021 dimana surat edaran tersebut berisi tentang aturan berlakunya PPKM level IV sehingga mengharuskan calon penumpang menggunakan antigen sebelum melakukan perjalanan menggunakan kapal.

Kepuasan pelayanan berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan oleh pihak eksternal mengenai kepuasan layanan pelanggan tersebut tidak mencapai target dikarenakan adanya beberapa kendala seperti lahan parkir untuk Pelabuhan domestik yang sempit sehingga menyebabkan pengunjung kesulitan dalam mencari parkir, oleh sebab itu terdapat beberapa langkah perlu mendapat perhatian untuk dipertimbangkan dan diimplementasikan agar meningkatkan nilai kepuasan pengguna jasa pada periode berikutnya yaitu kebutuhan lahan parkir (Pelabuhan Domestik Punggur dan Sekupang) yang perlu diperluas, perlu disediakan tempat pengaduan atau informasi yang lebih mencolok sehingga mudah dikenali oleh penumpang dan pengguna jasa, dan perlu pemisahan pelabuhan penumpang dengan kargo untuk kenyamanan dan keselamatan penumpang.

## BAB VII PENUTUP

Renstra Badan Usaha Pelabuhan 5 (lima) tahun (2020-2024) merupakan acuan dalam menjalankan tugas dan fungsi organisasi sehingga diharapkan dapat tercapai sinergi dalam pelaksanaannya, terutama dalam mendukung pengembangan Pelabuhan Batam menjadi Pelabuhan Internasional dan Pelabuhan Hub Internasional yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transshipment*) barang antar Negara.

Terkait dengan hal tersebut perlu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaannya sebagai berikut :

1. Dalam Renstra Badan Usaha Pelabuhan tahun 2020-2024 telah ditetapkan rumusan pernyataan visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan. Kegiatan/program yang telah ditetapkan untuk mendukung pencapaian sasaran pengembangan Pelabuhan Batam.
2. Renstra Badan Usaha Pelabuhan tahun 2020-2024, harus dijadikan pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja Badan Usaha Pelabuhan.
3. Pengukuran pencapaian sasaran dan target yang telah ditetapkan di renstra ini secara kontinu untuk mengetahui tingkat keberhasilan pelaksanaan renstra.
4. Pengevaluasian terhadap pencapaian sasaran dan target renstra serta dilakukan upaya kajian.
5. Renstra dapat dilakukan perubahan sesuai dengan perubahan lingkungan strategis Badan Usaha Pelabuhan.

Selanjutnya Renstra Badan Usaha Pelabuhan ini hanya dapat dilaksanakan dan tercapai tujuannya, bila dengan dedikasi dan kerja keras, seluruh pegawai Badan Usaha Pelabuhan serta adanya dukungan penuh dari BP. Batam

## DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Indonesia No. 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 tahun 2007 tentang Perubahan Undang-Undang No. 36 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009, tentang Kepelabuhan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 5 tahun 2011, tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 tahun 2011, tentang Pengelolaan Keuangan Pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Peraturan Presiden nomor 87 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Batam, Bintan, Karimun.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 tahun 2010, tentang organisasi dan Tata Kerja Badan Usaha Pelabuhan.

Keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 414 tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 77 Tahun 2009, tentang Rencana Induk Pelabuhan Batam.

Free Trade Zone and Port Hinterland Development, Korea Maritime Institute – ESCAP, New York 2005.

Strategic Thinking, A Guide to Identifying and Solving Problem, Roger Kauffman – the American Society for Training and Development (ASTD) 1998.

Planning Land Use Areas in Port: Getting The Most Out of Port Infrastructure -United Nations Conference on Trade and Development –(UNCTAD) 1983.

Brosur Jakarta Internasional Container Terminal