

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia, sebagai negara kepulauan yang sangat luas, memiliki poros maritim yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi baik di Asia Tenggara maupun di dunia. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat (4), yang menyatakan bahwa “Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi yang berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

Berangkat dari Pasal ini, hadirlah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang sejak awal telah memegang peranan penting untuk menciptakan badan hukum yang berfokus untuk memajukan kesejahteraan masyarakat. Kebijakan - kebijakan yang bersifat “indonesiasi” melalui keberlakuan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasional Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda dan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1958 tentang Penempatan Semua Perusahaan Belanda di Bawah Penguasaan Pemerintah Republik Indonesia *by default* menjadi cikal bakal BUMN yang kuat karena memegang berbagai sektor penting, seperti pelabuhan, pertambangan, *public utility*, perbankan hingga merambah ke manufaktur dan

perbankan.¹ Berangkat dari Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 itulah maka lahirnya PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) Persero sebagai salah satu BUMN yang berperan penting dalam membantu cita-cita pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan juga mempercepat distribusi barang dan jasa logistic sektor kepelabuhan. Hadirnya PT PELINDO sangat amat berdampak positif bagi perekonomian Nasional terutama terkait rantai distribusi barang dan jasa logistic pada daerah-daerah terpencil di seluruh wilayah Nusantara.

Berdasarkan data pada tahun 2020 yang dilansir oleh *World Economic Forum* (WEF), dari sisi perekonomian, Indonesia memiliki kinerja logistik dan infrastruktur yang baik seperti terlihat pada data dari *Global Competitiveness Index*. Bahwa Indonesia berada di peringkat 59 dari 155 negara dalam *Logistic Performance Index*.² Sistem logistik yang belum cukup baik ini menurunkan peringkat Indonesia di bidang ini. Terkait hal tersebut, *World Economic Forum* juga mengungkapkan bahwa Indonesia berada pada posisi yang kurang menguntungkan yaitu peringkat 61 dari 144 negara dalam hal daya saing infrastruktur.³

Biaya logistik di Indonesia masih terbilang tinggi, hal ini berdasarkan laporan *World Bank* yang menunjukkan biaya pengangkutan kontainer berukuran 40ft dari Padang ke Jakarta (+/- 600 km) sama dengan biaya pengangkutan Jakarta ke Singapura (+/- 900 km). Akibatnya adalah harga bahan baku di Indonesia bagian timur lebih

¹ Sanerya Hendrawa, 2012, *Restrukturisasi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam Perspektif Ekonomi Politik di Indonesia*, Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.

² “*Global Competitiveness Index 2013*” (makalah yang dibawakan pada *World Economic Forum*, BUMN, Jakarta, Oktober 2020), 6.

³ *Ibid*, hlm 6

tinggi dibandingkan harga di Pulau Jawa. Bahkan di Pulau Jawa sendiri biaya pengangkutan komoditas dari pabrik ke pelabuhan untuk dimuat ke peti kemas 2 kali lipat lebih mahal dibandingkan di Malaysia atau Thailand.⁴

Dalam perkembangan ekonomi, tidak bisa lepas dari perkembangan hukum. Hukum harus mengawal proses Indonesia maju menuju kejayaan tersebut. Untuk itu, tulisan yang penulis tulis ini, berharap akan menjadi suatu sumbangsih yang bermanfaat untuk kemajuan perkembangan hukum dan ekonomi di Indonesia. Dalam masa pemerintahan Presiden Republik Indonesia Joko Widodo, poros maritim akan dikuatkan dalam konsep 'Tol Laut', yang semula dinamakan "Pendulum Nusantara". Konsep Tol Laut mempunyai inti bahwa Pelabuhan-pelabuhan tersebut harus dikembangkan dari bagian barat sampai bagian timur Indonesia agar dapat saling terhubung satu dengan yang lainnya. Pengertian tol laut yang ditegaskan Presiden Joko Widodo merupakan inisiatif penguatan jalur laut yang berpusat di wilayah timur Indonesia. Selain menghubungkan jalur pelayaran dari Indonesia bagian barat ke timur, konsep tersebut juga akan memudahkan akses perdagangan dari negara-negara Pasifik Selatan ke negara-negara Asia Timur. Gagasan Inisiatif Jalan Raya Laut akan membuka akses ke wilayah tersebut dengan menciptakan dua pelabuhan besar berskala hub internasional yang mampu melayani kapal niaga besar berbobot lebih dari 3.000 TEU atau kapal kelas Panamax berbobot 6.000 TEU. Dengan

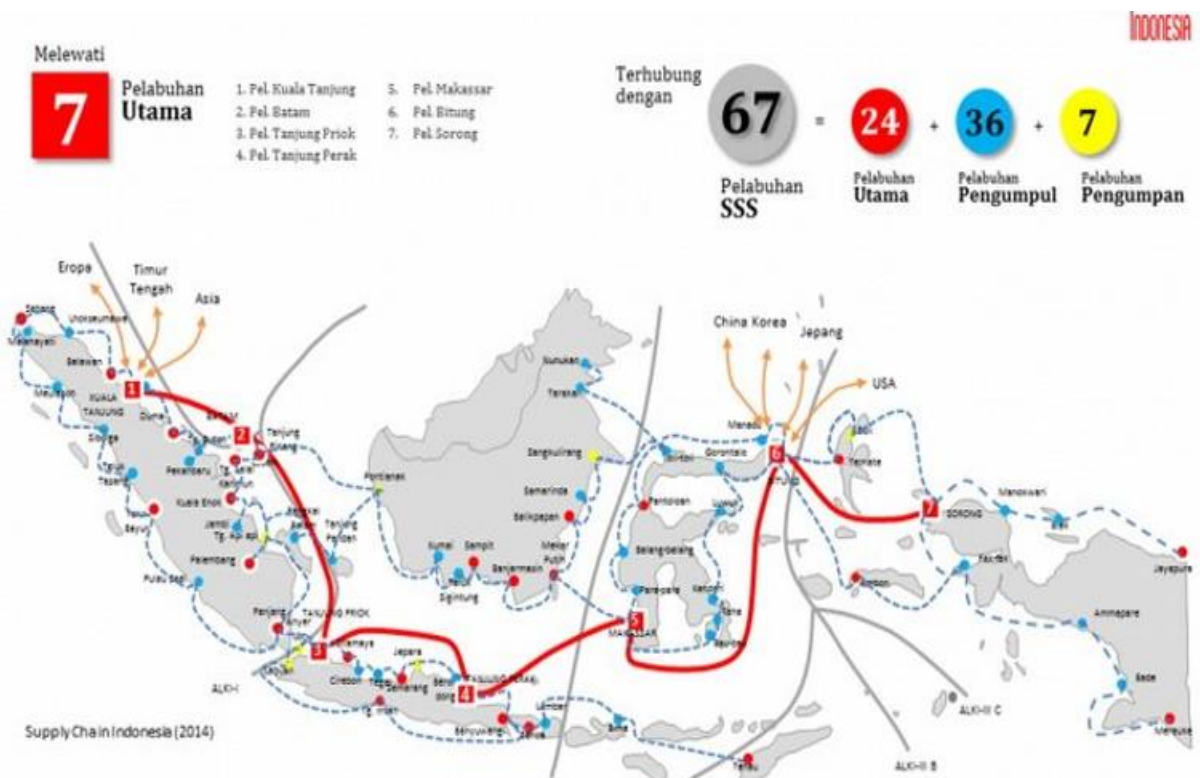
⁴ OECD, 2020, *OECD Review Of Agricultural Policies OECD: Indonesia* Paris: OECSS Publishing, hlm 75.

dilaksanakannya rencana ini, Indonesia diharapkan dapat berperan penting dalam mendukung logistik internasional.⁵

Melalui sinergi dalam mewujudkan Inisiatif Tol Laut, menciptakan keunggulan kompetitif bagi negara, memperkuat industri nasional di seluruh daerah pedalaman pelabuhan strategis, dan mencapai PDB tertinggi di Asia Tenggara dengan tetap menjaga kesetaraan dan keterjangkauan nasional diharapkan dapat memberikan dampak baik.⁶ Konsep Tol Laut tersebut adalah bagian dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dalam mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), karena dapat menurunkan biaya logistik yang masih relatif tinggi dibandingkan negara lain. Sehingga setiap Badan Usaha Pelabuhan baik pemerintah maupun swasta dituntut untuk mengembangkan pelabuhannya. Berikut saya lampirkan konsep Tol Laut.

⁵ Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Perhubungan, *Konsep Tol Laut Dan Implementasi 2015-2019*, hlm 8.

⁶ *Ibid.* hlm 8



Gambar 1 Pendulum Nusantara / Tol Laut

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero), Kajian Indonesia Negara Maritim.

(Jakarta: PT Pelabuhan Indonesia II. 2021).

Sebelum ini, empat buah perseroan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dibentuk untuk mengelola kepelabuhanan di Indonesia dan dibagi berdasarkan wilayah yang berbeda. Misalnya, Pelindo I mengelola pelabuhan di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau. Dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, dan namanya ditetapkan pada 1 Desember 1992 melalui Akta Notaris Nomor 1.

Pelindo II didirikan berdasarkan Peraturan Nomor 57 Tahun 1991 dan mengelola pelabuhan di sepuluh provinsi: Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan,

Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Pelindo II Persero didirikan pada tanggal 1 Desember 1992 dengan Akta Notaris Nomor 3 Notaris Imas Fatimah SH.

Pelindo III mengelola pelabuhan di tujuh provinsi: Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB, dan NTT. Dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991. Akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 5 dikeluarkan pada tanggal 1 Desember 1992.

Pelindo IV beroperasi di sebelas provinsi: Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat. Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tanggal 19 Oktober 1991 membentuk Pelindo IV, yang diresmikan dengan Akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 7 pada 1 Desember 1992.

Setiap Pelindo memiliki anak perusahaan dan cabang untuk mengelola operasinya, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Pelindo I, II, III, dan IV dimiliki sepenuhnya oleh Kementerian BUMN sebagai pemegang saham negara Republik Indonesia. Akibatnya, tidak ada informasi tentang pemegang saham utama atau mayoritas saham di Pelindo. Pemilik dan pemegang saham tunggal adalah Negara Republik Indonesia, yang diwakili oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

Untuk menciptakan industri pelabuhan dalam negeri yang lebih kuat, bahwa target untuk mengurangi biaya logistik di Indonesia yaitu sebanyak 23,5% dibanding parameter yang ditetapkan yaitu sebesar 12%, hal ini berbanding jauh apabila

dibandingkan dengan negara tetangga seperti Malaysia dengan biaya logistik 13%, menurut Menteri BUMN Erick Thohir, merger perusahaan BUMN PT Pelabuhan Indonesia dapat menekan ongkos logistik transportasi, selain itu bahwa fokus utama Pelindo setelah merger yaitu transformasi operasional melalui standardisasi dan sistemisasi pelabuhan yang ditunjang dengan peningkatan kapabilitas SDM serta transformasi proses bisnis, meningkatkan konektivitas maritim di seluruh Indonesia yaitu dalam hal dengan adanya merger ini diharapkan dapat membantu dalam membuat lalu lintas kapal menjadi lebih efisien lewat satu komando, dan meningkatkan kinerja dan daya saing badan usaha milik negara di sektor pelabuhan, serta daya saing global yaitu dengan adanya merger bahwa dapat meningkatkan kinerja Pelindo di sektor pelabuhan di Indonesia, maka kedua perusahaan percaya bahwa merger diperlukan. Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 menggabungkan PT Pelabuhan Indonesia I, PT Pelabuhan Indonesia III, dan PT Pelabuhan Indonesia IV menjadi PT Pelabuhan Indonesia II. Oleh karena itu, penulis berkonsentrasi pada efeknya terhadap aset, terutama aset kapal, karena berbicara tentang bisnis kepelabuhanan, tidak peduli betapa pentingnya kapal untuk operasional.

Berdasarkan hal diatas, bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dimana PT Pelindo (Persero) mengalami aksi korporasi, bahwa Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dimiliki bersama oleh Kementerian BUMN selaku pemegang saham yang mewakili Perseroan.Negara Republik Indonesia. BUMN merupakan perusahaan yang 100%

dimiliki oleh Kementerian BUMN. PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) menjadi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) di tanggal 1 Oktober 2021 yaitu berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 sah menggabungkan diri. Adapun Perusahaan sebagai surviving entity yaitu PT Pelabuhan Indonesia II (Persero). Selanjutnya berdasarkan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No.S-756/MBU/10/2021 Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia tertanggal 1 Oktober 2021 mengenai Persetujuan Perubahan Nama Perseroan, Anggaran Dasar dan Logo Perseroan, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berganti nama menjadi "PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau disingkat Pelindo".

Merger PT Pelindo, termasuk aset kapal, dapat menguntungkan berbagai perusahaan dan industri terkait. Merger dapat mengurangi biaya operasional dengan menggabungkan sumber daya, mengurangi duplikasi pekerjaan, meningkatkan skala ekonomi, dan mengoptimalkan penggunaan kapal yang ada. Selain itu, merger dapat memungkinkan perusahaan yang terlibat untuk menawarkan lebih banyak layanan atau rute, meningkatkan pangsa pasar, dan bersaing lebih baik dengan pesaing di industri. Penggabungan PT Pelindo memungkinkan investasi dalam teknologi baru dan pengembangan bisnis, meningkatkan likuiditas, dan mengurangi risiko keuangan. Merger memungkinkan inovasi produk dan layanan baru yang lebih baik dan meningkatkan layanan pelanggan. Merger di seluruh dunia dapat membantu bisnis berkembang di seluruh dunia dan meningkatkan daya saing dan reputasinya. Penggabungan ini juga dapat menghasilkan sinergi bisnis yang lebih besar daripada

jumlah bagian-bagian individualnya; ini dapat dicapai melalui integrasi vertikal atau horizontal, yang meningkatkan kontrol atas pasar dan rantai pasokan. Oleh karena itu, merger aset Pelindo dapat memberikan banyak keuntungan bagi bisnis karena memungkinkan mereka menjadi lebih kuat, lebih efektif, dan lebih kompetitif di pasar domestik dan internasional.

Menurut kerangka hukum, merger atau penggabungan adalah salah satu cara terbaik untuk memperkuat dasar perusahaan. Jadi, strategi merger adalah cara cepat untuk mencapai tujuan bisnis. Karena lebih mudah dan lebih murah daripada metode merger lainnya, merger tidak mengharuskan perusahaan untuk memulai bisnis baru. Menurut Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, merger adalah "pembuatan hukum yang dilakukan oleh satu perseroan atau lebih untuk menggabungkan diri dengan perseroan lain yang telah ada yang mengakibatkan aktiva dan passiva dari perseroan yang menggabungkan diri beralih karena hukum kepada perseroan yang menerima penggabungan dan selanjutnya status badan hukum dari perseroan yang menggabungkan diri berakhir. Salah satu alasan utama perusahaan untuk melakukan merger adalah untuk meningkatkan profitabilitas mereka. Setelah merger, perusahaan akan dapat mencapai lebih banyak kinerja, kekuatan, pertumbuhan, dan perluasan jaringan pemasaran. Selain nilai pemegang saham, perusahaan juga akan meningkatkan efisiensi, dan kombinasi ini akan

menghasilkan sinergi, khususnya melalui penciptaan sinergi bisnis yang diinginkan. Nilai perusahaan sebelumnya akan menentukan merger.⁷

Bisnis yang menerapkan strategi merger dengan tujuan akhir meningkatkan daya laba diharapkan dapat mengalami perubahan signifikan. Salah satu cara untuk menilai kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan keuntungan setelah merger adalah dengan membandingkan profitabilitasnya sebelum dan sesudah merger. Salah satu jenis pengukuran profitabilitas ini adalah Return on Assets (ROA) yang positif, yang menunjukkan bahwa perusahaan telah mampu menciptakan nilai perusahaan, yang menunjukkan bahwa profitabilitasnya telah meningkat.

Salah satu hal penting yang harus diperhatikan selama proses merger adalah aset, karena aset adalah kekayaan yang dimiliki oleh perusahaan selama proses operasinya. Sebagai entitas yang bertahan dari merger, yang telah disebutkan di atas, perusahaan ini kemudian diberi nama PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Dengan demikian, menurut penulis, penting untuk mengetahui bagaimana nasib kepemilikan aset-aset yang sebelumnya dimaksudkan.⁸

Dalam proses *merger* tentu salah satu hal yang penting diperhatikan adalah soal aset, sebab aset adalah sebagai kekayaan yang dimiliki oleh perusahaan ketika melakukan proses operasinya. Sebagai *surviving entity* atas hasil akhir dari peristiwa *merger* dimaksud, sebagaimana disampaikan di atas, namanya telah menjadi PT

⁷ Hasriani, 2018, *Analisis Dampak Merger terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)*, Universitas Negeri Makassar.

⁸ *Ibid.*

Pelabuhan Indonesia (Persero) ini, lalu menurut penulis menjadi penting untuk mengkaji tentang bagaimana nasib atas kepemilikan aset-aset yang dahulu tercatat dimiliki oleh PT Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia IV, bahkan termasuk milik PT Pelabuhan Indonesia II, apakah perlu atau tidak melakukan perubahan nama kepemilikan agar seluruhnya tercatat menjadi milik PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Sebagaimana dimaksud di atas, bahwa penggabungan 4 (empat) Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pelabuhan, yaitu PT Pelindo I-IV (Persero), diharapkan dapat mempermudah koordinasi pengembangan kawasan industri dan ekonomi khusus di sekitar pelabuhan daerah, sehingga meningkatkan konektivitas dalam hal mempromosikan wilayah pesisir. Setelah penggabungan, PT Pelindo membentuk empat klaster usaha atau sub-holding pada anak perusahaan milik Pelindo I hingga IV Sub-holding yang dibentuk tergantung pada kategori perusahaan. Keempat sub-holding tersebut adalah petikemas, non-petikemas, *logistic hinterland development*, dan *marine, equipment, & port services*. Fokus pada klaster bisnis ini tentunya akan mengarah pada peningkatan keterampilan dan keahlian, yang berpengaruh pada peningkatan kepuasan pelanggan melalui peningkatan kualitas layanan dan penggunaan sumber daya keuangan, aset, dan sumber daya manusia yang lebih efisien.

Aktivitas merger yang demikian ini tentunya sangat berdampak terhadap aset perusahaan, dalam hal ini mengenai kapal. Karena dalam hal ini atas kepemilikan terintegrasi menjadi satu kesatuan kepemilikan di bawah PT Pelindo (Persero) dan

mencabut kepemilikan kapal atas PT Pelindo I-IV. Pasca penggabungan (*merger*) perusahaan menurut penulis adalah sangat wajar apabila dalam proses penggabungan ini terdapat dokumen atas kapal yang hilang kemudian hal inilah yang menjadi masalah bila tidak terdokumentasi secara baik dan benar. Maka dari itu berdasarkan data yang ada tidak menutup kemungkinan terjadi dokumen atas kapal hilang akibat dari penggabungan (*merger*), oleh karena itu untuk mengetahui akibat-akibat hukum dari merger yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan untuk mengetahui kepastian hukum dari status asset kapal dari PT Pelabuhan Indonesia I,II,III,dan IV akibat dilakukannya penggabungan (*merger*) PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Serta dari hasil pendekatan awal penulis dengan sumber informasi, memang ada ditemukan data-data beberapa yang mungkin tercecer. Berdasarkan hal tersebut yang menjadi dasar ketertarikan penulis untuk mengkajinya lebih dalam di dalam tulisan penulis ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang sebagaimana dikemukakan diatas, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana akibat hukum merger yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero)?
2. Bagaimana Kepastian Hukum terhadap status asset kapal akibat merger dari PT Pelabuhan Indonesia (Persero)?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan penelitian ini, diharapkan tercapainya tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui, memahami dan menganalisis akibat hukum merger yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
2. Untuk mengetahui, memahami, dan menganalisis kepastian hukum terhadap status aset kapal akibat merger dari PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara Teoritis, bagi para regulator dengan teori yang ada berdampak pada kemudahan administrasi atas balik nama kapal yang telah lewat masa daluarsa baliknama pasca merger, para regulator dapat belajar lebih jauh mengenai *merger* dan dapat melihat langsung apa saja yang akan terjadi ketika suatu perusahaan melakukan *merger* khususnya terhadap aset-asetnya, sehingga penelitian ini diharapkan dapat menjadi wawasan yang mendukung untuk dijadikan sebagai suatu referensi dikemudian hari

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara Praktis, terkait kegunaan yang didapat dari penelitian ini dilakukan untuk memberikan pengetahuan kepada masyarakat ataupun kepada para Perusahaan atau Badan Usaha yang ingin melakukan aksi korporasi. Sehingga dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan, evaluasi atau pengetahuan lebih lanjut terkait dengan dampak dari *merger* dan diharapkan perusahaan-perusahaan atau badan usaha lain dapat menjaga segala

dokumen-dokumen yang berkaitan dengan perusahaan agar kejadian ini tidak terulang kembali.

1.5 Sistematika Penelitian

Tesis ini terdiri dari lima (5) bab yang memuat hasil penelitian yang disusun dengan sistematika sebagai berikut,

BAB I PENDAHULUAN, bab ini menjelaskan hal-hal yang menjadi latar belakang masalah, dan rumusan masalah yang menguraikan mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, bab ini menguraikan dua hal, yaitu landasan teori yang merupakan alur penalaran ataupun logika yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan proporsi yang disusun secara sistematis. Hal kedua adalah landasan konseptual, yang akan mencerminkan penelitian secara keseluruhan.

BAB III METODE PENELITIAN, bab ini menguraikan mengenai metode yang digunakan dalam melaksanakan penelitian, yang memuat bentuk dan pendekatan penelitian, bahan hikim, bahan non hukum, teknik pengumpulan data, jenis data dan sumber data, pengolahan dan analisa data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS, bab ini menjelaskan tentang pembahasan dan analisa yang di gunakan oleh penulis, dan hasil anaslisis penulis.

BAB V PENUTUP, bab ini menyimpulkan hasil akhir berupa kesimpulan dan juga saran dari penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi pada topik penulisan.

