

Kegiatan bisnis alih-muat kapal ke kapal di kawasan perbatasan, Selat Malaka kepulauan Riau, didominasi asing.

Soeparto

Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJM-Nasional 2004-2009) telah menetapkan arah dan pengembangan wilayah Perbatasan Negara sebagai salah satu program prioritas pembangunan nasional. Pembangunan wilayah perbatasan memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan misi pembangunan nasional, terutama untuk menjamin keutuhan dan kedaulatan wilayah, pertahanan keamanan nasional, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat di wilayah perbatasan.

Paradigma baru, pengembangan wilayah-wilayah perbatasan adalah dengan mengubah arah kebijakan pembangunan yang selama ini cenderung berorientasi “inward looking”, menjadi “outward looking” sehingga wilayah tersebut dapat dimanfaatkan sebagai pintu gerbang aktivitas ekonomi dan perdagangan dengan negara tetangga. Pendekatan pembangunan wilayah Perbatasan Negara menggunakan pendekatan kesejahteraan (prosperity approach) dengan tidak meninggalkan pendekatan keamanan (security approach). Sedangkan program pengembangan wilayah perbatasan (RPJM Nasional 2004-2009), bertujuan untuk :

1. Menjaga keutuhan wilayah NKRI melalui penetapan hak kedaulatan NKRI yang dijamin oleh Hukum Internasional;
2. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat dengan menggali potensi ekonomi, sosial dan budaya serta keuntungan lokasi geografis yang sangat strategis untuk berhubungan dengan negara tetangga.
2. Pengembangan ekonomi di wilayah Perbatasan Negara;
3. Peningkatan keamanan dan kelancaran lalu lintas orang dan barang di wilayah perbatasan, melalui kegiatan : (i) penetapan garis batas Negara dan garis batas administratif, (ii) peningkatan penyediaan fasilitas kapabeanan, keimigrasian, karantina, komunikasi, informasi, dan pertahanan di wilayah Perbatasan Negara (CIQS);

Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2005 tentang Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2006 (RKP 2006) telah pula menempatkan pembangunan wilayah perbatasan sebagai prioritas pertama dalam mengurangi disparitas pembangunan antar wilayah, dengan program-program antara lain:

1. Percepatan pembangunan prasarana dan sarana di wilayah perbatasan, pulau-pulau kecil terisolir. melalui kegiatan : (i) pengarusutamaan DAK untuk wilayah perbatasan, terkait dengan pendidikan, kesehatan, kelautan dan perikanan, irigasi, dan transportasi, (ii) penerapan skim kewajiban layanan publik dan keperintisan untuk transportasi dan kewajiban layanan untuk telekomunikasi serta listrik pedesaan;

4. Peningkatan kapasitas kelembagaan pemerintah daerah yang secara administratif terletak di wilayah Perbatasan Negara.

Komitmen pemerintah melalui kedua produk hukum ini pada kenyataannya belum dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya karena beberapa faktor yang saling terkait, mulai dari segi politik, hukum, kelembagaan, sumberdaya, koordinasi, dan faktor lainnya.

Demikian kutipan di atas yang diambil dari Buku Utama: Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara è Prinsip Dasar, Arah Kebijakan, Strategi dan Program Pembangunan yang memberikan gambaran yang

cukup jelas tentang konsep kebijakan pemerintah untuk pembangunan wilayah perbatasan. Dalam kaitan inilah tulisan ini disusun dengan tujuan untuk dapat menjadi bahan masukan yang berguna bagi para pembaca yang terhormat yang bergerak di bidang maritim khususnya di daerah perbatasan kepulauan Riau yaitu di perairan area labuh jangkar Karimun dan sekitarnya.

Sebelum kita masuk pada pokok bahasan perlu kita ketahui sedikit mengenai apa dan bagaimana sebenarnya kegiatan utama dari seluruh kegiatan kapal-kapal yang berlabuh di daerah tersebut yang dapat menjadi sumber pemasukan yang cukup penting bagi Negara dari sektor kepelabuhanan kita di daerah ini, yaitu kegiatan "*Ship-to-ship transfer*".

SHIP TO SHIP TRANSFER

Ship-to-ship transfer, STS Transfer atau menurut istilah yang sering digunakan oleh kalangan maritim di Indonesia ialah "Kegiatan alih muat dari kapal ke kapal". Sebagai informasi lebih lanjut, kegiatan alih muat kapal ke kapal ini khususnya untuk minyak mentah di teluk Mexico -

Amerika Serikat lebih dikenal dengan istilah "Lightering" yaitu suatu kegiatan untuk memindahkan sebagian atau seluruh muatan minyak mentah dari kapal tanker berukuran raksasa VLCC (Very Large Crude Carrier) dengan draft (sarat) yang besar yang disebut STBL (Ship to be lightened) atau Mother Vessel, ke kapal-kapal tanker yang lebih kecil sesuai keperluan umpamanya ke kapal-kapal tanker ukuran Aframax bahkan Panamax yang disebut Service Vessel.

Alasan STS Transfer

STS transfer dilakukan karena beberapa alasan, kita ambil saja contoh seperti di Teluk Mexico - Amerika Serikat, adalah karena hal-hal sebagai berikut:

1. Teknis: terbatasnya kedalaman perairan untuk bernavigasi menuju pelabuhan atau kedalaman kolam pelabuhan serta terbatasnya fasilitas terminal untuk menampung besarnya kapal seukuran VLCC/ULCC. Jalan keluarnya adalah seluruh muatan tsb. di angkur dari suatu titik di lepas pantai ke pelabuhan pembongkaran beberapa



Gbr. v, Kapal sandar pd. Kapal yang berlabuh

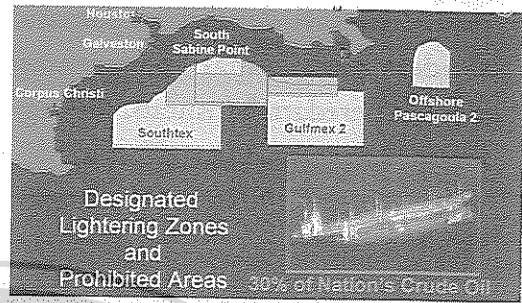


Gbr. vi, Fenders diantara kedua kapal

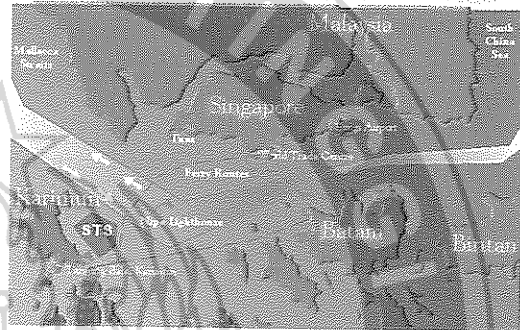
Lokasi STS transfer

Dari pelaksanaan operasi alih muat di atas, secara otomatis dapat dimengerti bahwa area untuk melakukan kedua cara kegiatan alih-muat itupun berbeda, sebagai contoh umpamanya di Teluk Mexico – Amerika Serikat dan di Karimun – Kepri – Indonesia.

(Lihat Gbr. vii dan viii).



Gbr. vii, Zona STS di Teluk Mexico



Gbr. viii, Karimun STS area

Kalau kita bandingkan, maka perbedaan yang mendasar dari kedua lokasi tersebut adalah sebagai berikut:

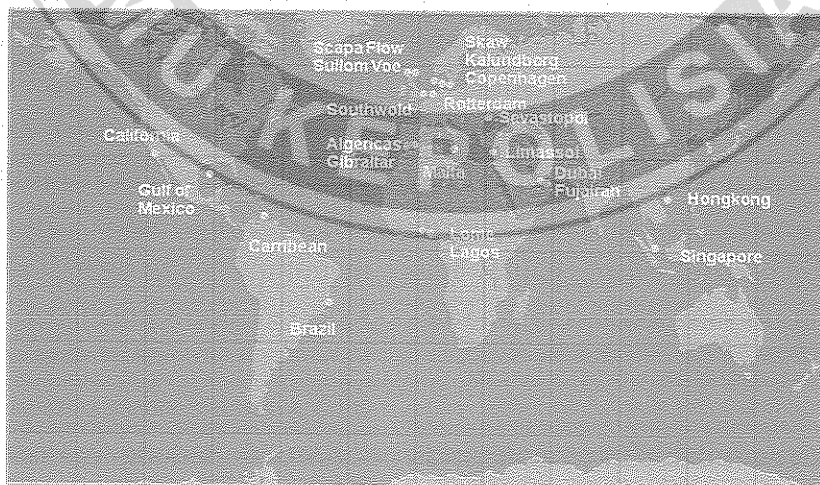
1. Luas lokasi dari zona-zona peruntukan STS transfer di Teluk Mexico sangatlah besar, pada gambar 7, kita dapat melihat 4 buah zona yang masing-masing luasnya ratusan mil persegi, dibanding dengan zona STS Karimun yang hanya sekitar 60 mil persegi. (Nipah: 27 mil persegi, Tg. Pelepas – Malaysia: 6 mil persegi).
2. Jarak dari pantai, untuk zonasi STS di teluk Mexico adalah seki-

tar 60 mil laut, sedangkan di Karimun hanya kurang dari 5 mil.

3. Di zonasi STS teluk Mexico kapal-kapal dapat melakukan kegiatan alih muat sambil berlabuh jangkar, mengapung (drifting) maupun berlayar tergantung dari keadaan cuaca dan umumnya dilakukan sambil mengapung atau berlayar, sedangkan di Karimun hanya diijinkan sambil berlabuh jangkar.
4. Cuaca dan keadaan laut di Teluk Mexico termasuk berbahaya pada musim badai (ingat badai Katarina yang memporakporandakan New Orleans) sedangkan di Karimun sepanjang tahun pada umumnya baik.
5. Selain perbedaan Lintang, lokasi zonasi STS di Teluk Mexico adalah dilaut terbuka pada Zona Eko-

nomi Eksklusif, sedangkan Zona STS Karimun relative terlindung dan berada pada Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Tanjung Balai Karimun di dalam laut teritorial kita.

Berikut ini adalah lokasi-lokasi di mana operasi STS transfer ini biasa dilakukan di dunia (Lihat Gbr. ix) untuk Karimun dan Nipah, maka kedua lokasi ini tidak terlihat karena berbagai alasan antara lain pemasaran maupun kaitan asuransi, pihak-pihak di Singapura memasarkannya dengan menyebut Singapore OPL atau lengkapnya operasi STS transfer dilakukan di Singapore Outer Port Limit walaupun kenyataannya dilakukan di Perairan Karimun atau Nipah yang notabene ada di wilayah kita. Hal ini akan dijelaskan lebih lanjut di halaman lain dari tulisan ini.



Gbr. ix, Lokasi STS transfer di dunia

Mooring Master

Semua tahapan operasi alih muat dari mulai penyandaran kapal (Service Ship) ke kapal (Ship To Be Lightered) sampai dengan pemompaan dan selanjutnya olah-gerak pemisahan kedua kapal sampai dengan penyelesaian dokumen muatan di supervisi/koordinir oleh seorang STS Superintendent yang biasanya dikenal sebagai Lightering Master atau Mooring Master yang mempunyai sertifikat serta diakui profesionalismenya di dalam bidang ini oleh sektor industri/transportasi minyak.

Keamanan dan kesuksesan suatu operasi STS transfer bergantung pada kepiawaian Mooring Master yang mengkoordinasi seluruh tahapan operasi tersebut. Dapat kita bayangkan besarnya bencana lingkungan yang terjadi oleh karena kegagalan seorang mooring master yang mensupervisi dua buah super-tanker dan mengalami kecelakaan saat melakukan operasi alih muat ratusan ribu ton minyak mentah sambil berlayar dilepas pantai atau di area labuh yang dekat dengan lingkungan pemukiman sebuah Negara.

Oleh karena itulah persyaratan untuk menjadi seorang Mooring Master di

dunia jasa STS transfer ini sangat tinggi dan ketat. Kita ambil contoh persyaratan Mooring Master dari sebuah perusahaan jasa STS transfer adalah mempunyai ijazah Master Class 1 atau kalau di Indonesia adalah ANT 1 (Ahli Nautika Tingkat 1), minimal sudah berpengalaman selama 3 tahun sebagai Nakhoda Kapal tanker samudera, mempunyai pengalaman melakukan STS transfer sebagai Nakhoda kapal dan sebagai mooring master perusahaan pelayaran dan sebagai tambahan calon mooring master juga disyaratkan berpembawaan tenang dan teliti serta dapat berpikir ke depan.

Jika seseorang sudah diterima bekerja di perusahaan jasa STS transfer, maka orang tersebut harus menjalani fungsi sebagai asisten mooring master untuk suatu jangka waktu tertentu dan harus mendapat rekomendasi layak dari paling kurang 3 mooring master yang senior sebelum ia mendapat kepercayaan dari manajemen perusahaan tersebut untuk menjadi mooring master dan dibolehkan memimpin suatu operasi alih muatnya sendiri. Inipun juga harus mendapatkan persetujuan dari para pemakai jasa STS transfer yaitu perusahaan-perusahaan di bidang industri/transportasi minyak.

Panduan STS transfer

Jenis, ukuran dan jumlah pneumatic fenders, maupun pipa-pipa transfer serta prosedur tetap yang digunakan harus mengikuti ketentuan-ketentuan minimal yang disyaratkan di dalam panduan untuk operasi alih muat yaitu:

1. Ship to ship transfer guide untuk crude oil dan petroleum products yang diterbitkan oleh International Chamber of Shipping dan Oil Companies International Marine Forum (4th edition 2005).
2. Ship to ship transfer guide untuk liquefied gases yang diterbitkan oleh International Chamber of Shipping, Oil Companies International Marine Forum dan Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (2nd edition 1995).

Sedangkan untuk segi keselamatan operasi kapal-tanker dan terminal melengkapi kedua panduan tersebut di atas adalah:

3. International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals yang diterbitkan bersama oleh International

Chamber of Shipping, Oil Companies International Marine Forum dan International Association of Ports and Harbors (5th edition 2006).

Perlu kita ketahui bahwa di dalam panduan-panduan tersebut di atas secara jelas disebutkan bahwa, jika daerah di mana operasi alih muat tersebut akan dilakukan, terdapat peraturan atau ketentuan yang dikeluarkan oleh Negara maupun Pemerintah setempat, maka Peraturan atau ketentuan tersebut harus dipatuhi dan ketentuan-ketentuan dalam panduan tersebut di atas dapat dipakai sebagai tambahan.

STS transfer contractor

Ship to ship Service Provider, adalah suatu perusahaan yang khusus menyediakan jasa operasi alih muat mencakup pengawasan, koordinasi dan supervisi. Perusahaan semacam ini biasanya juga menyediakan ahli-ahli STS transfer (Mooring Master dan asistennya), peralatan yang dibutuhkan (pipa-pipa dan fenders) serta support vessel yaitu jenis kapal supply yang serba guna karena dapat berfungsi sebagai pengangkut peralatan yang

disebut terdahulu, juga mengangkut peralatan untuk menanggulangi tumpahan minyak, dilengkapi dengan water canon untuk pemadam kebakaran serta mempunyai tenaga mesin yang memadai untuk berfungsi sebagai tug-boat. (Lihat gbr. x dan xi)



Gbr.x, Support vessel mengangkut fenders



Gbr.xi, Support vessel menebar oil booms

Perusahaan-perusahaan jasa STS yang terkemuka biasanya menawarkan dua macam bentuk jasa STS yaitu:

1. Full Service Lightering, yaitu menawarkan jasa alih muat yang lengkap, mencakup pengadaan service vessel (kapal yang mengangkut muatan dari mother vessel ke pelabuhan), Yokohama fenders, cargo transfer hoses, Mooring Masters. Perusahaan tersebut bertanggung jawab atas semua biaya termasuk port expenses (biaya-biaya pelabuhan), bunkers, vessel hire (charter kapal) dan biaya tidak terduga lainnya.
2. Support Lightering, yaitu perusahaan tersebut hanya menyediakan Mooring Master yang mengawasi operasi alih muat serta peralatan alih muat yang diperlukan yaitu fenders, hoses dan lain-lain.

Apabila diperlukan, perusahaan-perusahaan ini juga menawarkan jasa-jasa lainnya yang berhubungan dengan pra, saat maupun pasca kegiatan alih muat antara lain:

1. Vetting, yaitu survey maupun mempersiapkan suatu kapal tanker agar layak dan diterima untuk melakukan kegiatan-kegiatan alih muat baik sebagai STBL maupun SS.
2. Implikasi operasional daripada term-term dalam charter party.

3. Survey dan penilaian klaim asuransi.
4. Pengawasan dan penilaian prosedur-prosedur alih muat.
5. Kontrol kerugian dan penyelidikan.
6. Operasi terminal, transfer melalui pipa dan operasi blending.
7. Penyewaan fenders dan peralatan alih-muat lainnya.
8. Inert gas operation.
9. Crude oil washing.
10. Persiapan termasuk free gas dan pembersihan tangki dan desloping.
11. Bunker dan supply air tawar/perbekalan.
12. Floating storage.

Beberapa perusahaan jasa alih muat yang terkemuka didunia:

1. Skaugen Petro Trans atau SPT Marine Services. Website: www.skaugen.com; www.skaugenonline.com; www.sptmarine.com.
2. FenderCare Limited atau FenderCare Marine. Website: www.fendercare.com.

3. Gulf Transfer Services S.A. website: www.ship-to-ship.com.

4. Dan lain-lain.

Perusahaan-perusahaan jasa alih muat di Asia yang juga beroperasi di daerah Karimun:

5. Shipload Marine Services Pte. Ltd. Website: www.shipload.com.sg dan Benova Shipping Pte. Ltd. Website: NIL.

6. FenderCare Limited atau FenderCare Marine. Website: www.fendercare.com dan Solbedia International Pte. Ltd. Website: www.karimunsts.com.

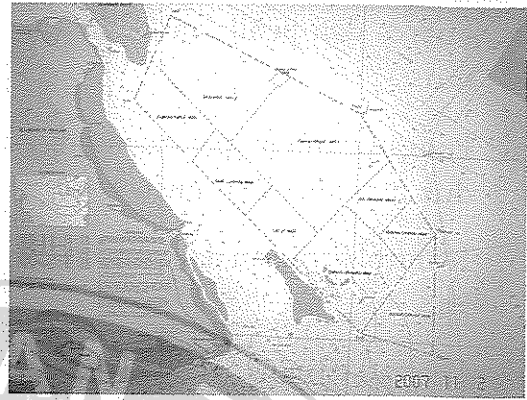
7. Dan lain-lain.

Beberapa keagenan kapal asing maupun Nasional juga menawarkan jasa alih muat beserta jasa keagenan kapal yang tentu bekerja sama dengan salah satu perusahaan jasa alih muat tersebut di atas.

KARIMUN STS TRANSFER AREA & NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA

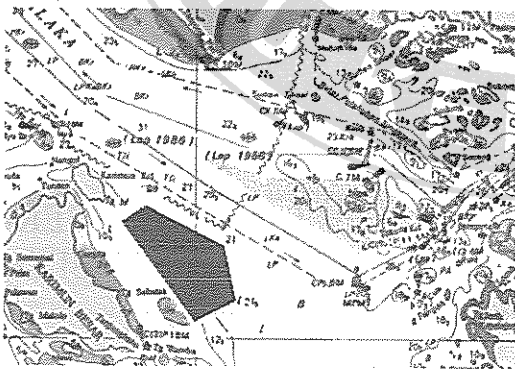
Awalnya perairan sekitar pulau/suar Nipa selalu digunakan untuk berla-

buh oleh kapal-kapal asing yang karena satu dan lain hal berhubungan dengan Singapura secara ilegal jauh sebelum tahun 1996, sehingga keluar larangan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut bulan Desember 1996, dan memberikan alternatif daerah labuh yang kemudian pada bulan April 1997 menjadi Karimun STS transfer area.



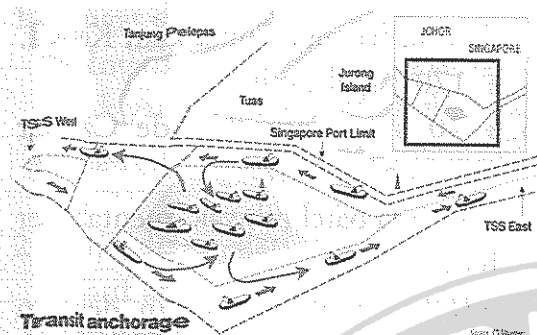
Gbr. xii b (Karimun STS Transfer area)

Karimun STS transfer area ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Laut pada tahun 1997 dengan Keputusan nomor AL. 59/1/2—97. Dan selama lebih dari 10 tahun beroperasi, telah mengalami perluasan maupun perubahan-perubahan dalam upaya perbaikan, baik dari aspek legalitas, pelayanan maupun pengawasan kepelabuhannya yang prosesnya tetap berlangsung sampai hari ini. (Lihat Gbr. xii a, xii b).

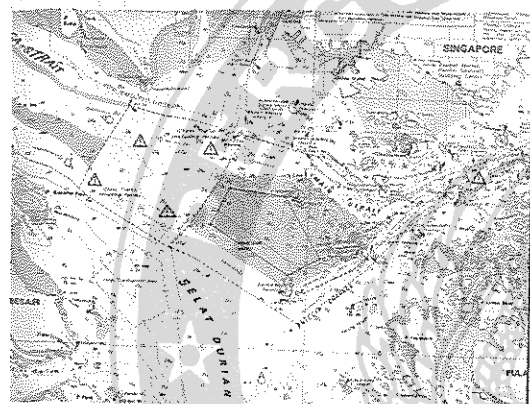


Gbr. xii a (Karimun berdekatan dengan Nipah)

Demikian pula dengan Nipah Transit Anchorage Area, dalam sejarah pengoperasiannya telah banyak mengalami pasang surut sebagai akibat upaya perbaikan, penguatan status secara Internasional di tingkat IMO dan sebagainya, sampai pada akhirnya dikuatkan keberadaannya dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Nomor PP.72 / 8 / 1 – 03, tanggal 20 Nopember 2003, tentang Prosedur Operasional Tetap (Standard Operation Procedure) Pengelolaan dan Pengoperasian Nipah Transit Anchorage Area di Perairan Nipah dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP.255 Tahun 2007, tanggal 12 Juli 2007 tentang Penetapan Lokasi Kegiatan Anchorage PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I di Perairan Nipah Selat Singapura.



Transit anchorage
Gbr. xiii a (NTAA)



Gbr. xiii b (NTAA dan TSS)

Nipah Transit Anchorage Area diperuntukkan bagi kegiatan-kegiatan: Kapal Dalam Keadaan Darurat (Emergency Call), Alih Muat (Ship to Ship Transfer), Pencucian Kapal (Tank Cleaning), Pencampuran Bahan (Blending), Pengisian minyak-minyak atau Air Bersih (Bunker), Berlabuh Jangkar sambil menunggu perintah (Transit / Waiting), Supply logistik (Laid Up, Ship Chandler).

Sampai saat inipun upaya-upaya perbaikan dari aspek pelayanan jasa

maupun pengawasan di Nipah Transit Anchorage Area tetap berlanjut. (Lihat Gbr. xiii a & b).

Kita semua tahu bahwa suatu lokasi bagi kegiatan bisnis apapun, selalu memerlukan kepastian hukum agar dapat menjamin ketenangan para pelaku bisnis di dalam menjalankan kegiatannya. Apapun latar belakangnya kedua lokasi tersebut di atas selama sejarah pengoperasiannya banyak mengalami masa naik-turun sebagai akibat perubahan atau upaya-upaya perbaikan tersebut, dan kalau kita melihat secara sempit kita akan setuju dengan pihak-pihak lokal yang selalu setia menyuarakan keprihatinan perusahaan-perusahaan asing, tapi dalam kenyataannya selalu kembali berkegiatan di lokasi tersebut namun tentunya bukan tanpa siasat baru.

Akhirnya kalau kita mau melihat dengan pandangan yang lebih luas maka kita mungkin juga bisa sepakat bahwa segala macam kebijakan, perubahan, perbaikan, dan sebagainya yang akhirnya dipatuhi juga oleh pihak asing merupakan sesuatu yang baik juga bagi track record Negara kita di mata Internasional, karena merupakan suatu demonstrasi kepemilikan kita atas wilayah di dekat

3. Kalau kita bandingkan dengan angka statistik pada halaman sebelumnya di mana jumlah kapal super tanker VLCC yang lewat Selat Malaka adalah 7300 kapal pertahun, maka angka kunjungan rata-rata 1000 kapal pertahunnya di Karimun masih dapat ditingkatkan lebih besar lagi.

Kalau kita pelajari lebih jauh lagi tentang keberadaan Karimun STS transfer area ini, maka akan kita temukan beberapa hal yang dapat menjadi indikator tentang bagaimana strategis dan pentingnya lokasi ini bagi dunia transportasi perminyakan umumnya dan Negara pada khususnya.

Transshipment, Hub & spoke

Di dalam bidang angkutan muatan umum khususnya peti kemas, kita ketahui bahwa Singapura dengan cerdas telah memanfaatkan keunggulan geografisnya di Selat Malaka ini dengan memfungsikan pelabuhannya sebagai "Transshipment point/Hub-port" di mana muatan-muatan dari beberapa Negara ASEAN atau bahkan ASIA termasuk dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia (spokes) ditampung di Singapura di pelabuhan peti kemasnya (hub) dan selanjutnya

dimuat ke kapal-kapal pengangkut peti kemas yang besar untuk tujuan Eropah, Amerika pantai Timur/Barat maupun Jepang, begitupun sebaliknya untuk peti kemas yang masuk ke negara-negara ASEAN termasuk Indonesia, menggunakan Singapura sebagai "Hub-port".

Dan kalau kita bisa sepakat dalam kasus angkutan barang Indonesia-Singapura, maka sebenarnya Indonesia telah berfungsi sebagai Hinter-land bagi Singapura walaupun kita memiliki pelabuhan-pelabuhan sendiri yang cukup strategis di bagian Utara Selat Malaka seperti Belawan maupun Batam di bagian Selatan Selat Malaka.

Menggunakan kenyataan di atas yaitu Singapura dengan pelabuhan peti kemasnya sebagai pembanding, dapat kita mengerti sekarang bahwa sebenarnya prinsip yang sama telah dilakukan oleh oil traders/oil players di dalam angkutan laut untuk minyak ini, yaitu dengan menjadikan Karimun STS transfer area sebagai "Oil Transshipment Point" bertolak dari kenyataan-kenyataan sebagai berikut:

1. Sedikit berbeda dengan alasan yang melatar belakangi dilakukannya alih muat /STS transfer di Teluk Me-

xico – Amerika Serikat maka di Karimun yang berlokasi di selat Malaka ini, STS transfer dilakukan karena ukuran maksimum kapal yang dapat melewati daerah yang tersempit (500 meter) dengan minimum Under Keel Clearance (3,5 meter) hanya sebatas kira-kira 260,000 DWT, sehingga untuk ukuran lebih dari itu kapal tidak aman untuk menggunakan Selat Malaka dan terpaksa harus berlayar melewati Selat Sunda yang akibatnya akan memakan waktu pelayaran yang lebih lama yaitu bertambah sekitar 2 hari.

Oleh karenanya Karimun STS transfer area sangat strategis untuk dipakai sebagai transit point di mana sebuah kapal VLCC dapat mentransfer seluruh muatannya ke kapal-kapal lebih kecil dengan ukuran Aframax dan berlayar kembali ke teluk Persia dalam keadaan kosong untuk memuat muatan selanjutnya, sedangkan kapal-kapal Aframax tersebut membawa muatan-muatannya ke Pelabuhan-pelabuhan lainnya sesuai tujuannya masing-masing di Asia.

2. UU Migas Nomor 22 Tahun 2001 merupakan pemicu liberalisasi dan

privatisasi perminyakan di Indonesia dan telah menghapus penguasaan dan kontrol Pertamina atas cadangan dan produksi minyak mentah Indonesia yang membuka jalan bagi liberalisasi pasar bahan bakar minyak (BBM) dalam negeri. Dan dengan kenyataan kondisi Indonesia yang tingkat konsumen minyak melebihi kapasitas produksi nasionalnya sehingga sudah bukan merupakan net oil exporter tetapi sudah menjadi net oil importer, Karimun STS area ini dapat digunakan sebagai "Entry & Distribution point" oleh para trader / pemasok minyak kita, di mana supply minyak dari luar yang menggunakan kapal-kapal super tanker dipindahkan ke kapal-kapal yang lebih kecil dan lebih fleksibel terhadap keterbatasan-keterbatasan pelabuhan maupun terminal yang ada di dalam negeri sebagai pusat-pusat distribusi masing-masing wilayah/propinsi.

Indikasi yang menguatkan kedua hal tersebut di atas dapat kita lihat dari kenyataan di mana akhir-akhir ini permintaan ijin untuk menempatkan kapal-kapal super tanker sebagai penampungan terapung (Floating Storage) di Karimun meningkat karena

semakin kewalahannya Singapura memenuhi permintaan ruangan tangki-tangki penampungan daratnya.

Permintaan untuk penetapan area-area STS baru di dekat lokasi Karimun STS pun juga mengindikasikan hal yang sama dengan di atas. Kita semua tahu bahwa Singapura mempunyai pengaruh langsung terhadap aspek bisnis Karimun STS transfer area maupun Nipah Transit Anchorage Area karena kedudukannya secara regional di bidang perminyakan adalah sebagai "Oil Transshipment, storage dan refining hub" selain itu Singapura juga berkedudukan terbesar nomor 3 di dunia setelah New York dan London sebagai "Oil Trading Hub".

SITUASI BISNIS KARIMUN STS TRANSFER AREA SEBELUM 1 JANUARI 2008

Dari informasi berbagai pihak, sebenarnya kontraktor STS Singapura yang beroperasi di area STS Karimun hanya ada 2 perusahaan yaitu: Fender Care (www.fendercare.com) dan Shipload Marine Services Pte.Ltd. (www.shipload.com.sg).

1. FenderCare Marine (Asia Pacific)

Pte. Ltd. Menguasai 10-20% pasar kunjungan kapal di Karimun dan mempunyai beberapa anak perusahaan ataupun afiliasi di Singapura antara lain yaitu Solbedia International Pte. Ltd. (www.karimunsts.com), Pace Shipping (<http://home1.pacific.net.sg/~dicky/pace.html>), namun perusahaan yang aktif sebagai kontraktor di Karimun adalah Solbedia yang biasanya menunjuk beberapa keagenan lokal sebagai sub-agent.

2. Shipload Marine Services Pte. Ltd. Menguasai 60-70% pasar kunjungan kapal di Karimun, mereka menggunakan satu perusahaan di Singapura yaitu Benova Shipping Pte. Ltd. sebagai general-agent dan juga menunjuk keagenan-keagenan lokal sebagai sub-agent di Karimun.

3. Walaupun Fendercare kelihatannya hanya menguasai 20% pasar, sebenarnya perusahaan Inggris ini yang juga sebagai distributor tunggal dari Yokohama Pneumatic Fenders menguasai pengadaan dan perawatan peralatan ship-to-ship yaitu fenders yang memenuhi persyaratan OCIMF serta dapat me-

ngeluarkan sertifikat kelaikan barang. Dengan demikian perusahaan ini secara tidak langsung mengontrol kegiatan para kontraktor lainnya yang pengadaan dan kelaikan fenderinya bergantung pada mereka.

Seperti telah disinggung sebelumnya, di dalam catatan pengoperasiannya selama lebih dari 10 tahun bermacam usaha telah dilakukan oleh pihak pemerintah bersama-sama dengan pengelola pelabuhan untuk memperbaiki serta memajukan area STS ini, namun segala sesuatunya berjalan dengan relatif lambat karena berbagai kendala external maupun internal, sampai pada akhir tahun 2007 di mana Administrator Pelabuhan Tanjung Balai Karimun melayangkan beberapa surat yang dapat kita katakan sebagai terobosan dan tonggak untuk dapat dimulainya era pengawasan dan pengelolaan yang lebih baik.

Berikut ini adalah beberapa hal pokok yang secara garis besar dikeluarkan oleh Administrator Pelabuhan Tanjung Balai Karimun pada tanggal 31 Desember 2007 dalam bentuk surat, yang diharapkan dapat memperbaiki keadaan-keadaan sebelumnya:

Legitimasi Kegiatan ship to ship perairan Tg. Balai Karimun

Surat dari Adpel Tg. Balai Karimun yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut bernomor PU.633/01/03/Ad-Tbk-07, yang secara garis besar mengemukakan permasalahan:

1. Campur tangan institusi lain dalam pengawasan / pemeriksaan diatas kapal yang mengakibatkan pengalihan kegiatan STS transfer ke Negara tetangga yaitu di Tanjung Pelepas Malaysia yang pada akhirnya mengurangi pendapatan Negara dan Daerah.
2. Tidak diakuinya SK Dirjen Hubla No. AL.59/1/20/97 oleh institusi lainnya dalam penanganan operasi kapal asing, awak kapal asing dan pengamanan perairan.
3. Perlu diadakannya penyempurnaan SK Dirjen Hubla No. AL.59/1/20/97, yang sifatnya khusus dengan memberi kemudahan pelayanan terhadap kapal-kapal asing dan dikeluarkan oleh pejabat setingkat Menteri, dalam rangka meningkatkan pendapatan kas Negara dan

Daerah serta Pemulihan kepercayaan masyarakat internasional.

Rekomendasi Perairan Wajib Pandu

Surat dari Adpel Tg. Balai Karimun yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut bernomor PU.633/01/04/Ad-Tbk-07, yang secara garis besar mengemukakan fakta berbagai proses perbaikan, perluasan yang telah dijalankan dan selanjutnya mengusulkan tidak digunakannya pemanduan illegal oleh Mooring Master asing oleh pengguna jasa serta perubahan status perairan pandu luar biasa menjadi perairan wajib pandu.

Penyediaan fasilitas Pelabuhan dan Kapal

Surat dari Adpel Tg. Balai Karimun yang ditujukan kepada Manager PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Tanjung Balai Karimun bernomor UK. 112/27/14/Ad-Tbk-07, yang pada prinsipnya mengingatkan dan meminta PT. Pelindo I sebagai fasilitator penyelenggaraan pelabuhan / pengelola STS Transfer area untuk:

1. Menghindari digunakannya pera-

latan alih muat dan kapal tunda asing di STS area.

2. Menyediakan peralatan-peralatan seperti fender dan pipa transfer, peralatan pencegahan pencemaran dan kapal tunda.
3. Batas waktu untuk memenuhi permintaan di atas adalah akhir Januari 2008 dengan konsekwensi tidak dilayaninya permintaan kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan transfer di STS area.

Larangan Menggunakan Mooring Master di Area STS Perairan Karimun

Surat dari Adpel Tg. Balai Karimun yang ditujukan kepada para Pimpinan Perusahaan Pelayaran di Tanjung Balai Karimun bernomor UK. 112/27/18/Ad-Tbk-07, yang pada prinsipnya melarang penggunaan Mooring Master asing untuk melakukan pemanduan di area STS Karimun dan akan menindak setiap pelanggaran.

Mungkin perlu sedikit dibahas tentang beberapa hal maupun kondisi yang mungkin melatar belakangi keluarnya surat-surat di atas tersebut sehingga dapat memberikan gambaran yang

jas. Sebelumnya telah disinggung mengenai apa dan bagaimana sebenarnya kegiatan jasa alih muat dari kapal ke kapal atau Ship-to-ship transfer itu, namun mungkin yang juga perlu kita ketahui bahwa khusus untuk kegiatan alih muat / STS transfer di Karimun tersebut dilakukan oleh perusahaan-perusahaan asing yang berkedudukan di Singapura yang memanfaatkan kekurangan kita untuk melakukan hal-hal seperti berikut:

1. Mendatangkan peralatan yang dibutuhkan untuk operasi alih muat seperti fenders dan selang-selang minyak khusus untuk digunakan di wilayah Indonesia dari Singapura melintasi perbatasan tanpa membayar bea sesuai peraturan Bea & Cukai. Dan setelah selesai, dibawa kembali ke Singapura. Demikian pula untuk kegiatan lainnya seperti tank cleaning, ship-repair dan sebagainya di mana sebagian besar peralatan dan tenaga ahli didatangkan dari Singapura.
2. Penggunaan/pengoperasian kapal-kapal tunda (tug-boat) asing (berbendera Singapura atau Negara lainnya) di area labuh Karimun maupun Nipah yang notabene adalah wilayah kedaulatan Indone-

sia untuk membantu olah gerak tender dan disengagement super tanker yang melakukan operasi alih muat minyak, namun disinyalir tidak menggunakan PPKA (Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing) melainkan hanya menggunakan PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing).

Kalau kita mau lebih jeli lagi, hal tersebut selain tidak memenuhi ketentuan yang mengatur kedatangan kapal, mengurangi pendapatan Negara dari segi kepelabuhanan juga melanggar peraturan Bea & Cukai apapun alasannya, termasuk alasan dari pihak-pihak yang berkepentingan yang selalu mengangkat kenyataan bahwa pihak PT. (Persero) Pelindo I sebagai pengelola pelabuhan tidak menyediakan kapal-kapal tunda yang diperlukan.

3. Mooring Master asing yang menjalankan sebagian fungsi Pandu dalam olah-gerak tender dan disengagement kapal-kapal tanker yang melakukan operasi alih muat di wilayah kita pun juga menyalahi berbagai peraturan termasuk Imigrasi dan Departement Tenaga Kerja.
4. Peraturan Menteri mengenai kedatangan/keberangkatan kapal asing

baru dapat diterapkan beberapa tahun terakhir ini saja yaitu tentang keharusan meregistrasi kedatangan kapal asing di Karimun dan Nipah serta mendapatkan PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing) dan SIB (Surat Ijin Berlayar). Itupun masih ada juga usaha-usaha untuk tidak mengikuti aturan tersebut karena kepentingan komersil dengan alasan bahwa kunjungan kapalnya di perairan Indonesia itu hanya untuk keperluan menunggu/transit.

5. Sedangkan pengadaan peralatan untuk menanggulangi tumpahan minyak, menurut keterangan dari pihak-pihak keagenan kapal-kapal yang melakukan kegiatan STS transfer disiagakan dari Singapura, dan menurut mereka dalam waktu 2 jam setelah kontraktor menerima laporan/permintaan, peralatan-peralatan tersebut sudah dapat dimobilisasi dan tiba di lokasi tumpahan.

Dari kenyataan ini, kita dapat melihat ketidakseriusan para pelaku bisnis jasa STS transfer ini, karena kalau kita ambil contoh kecepatan pemindahan minyak saat operasi STS adalah 60.000 barrel atau 8220 metric ton per jam. Lalu karena suatu sebab pipa ter-

putus sehingga aliran minyak sebelum dihentikan sempat tumpah kelaut umpamanya selama 15 menit, maka kalau dihitung perairan kita sudah dipenuhi minyak 2000 ton, dan kalau kita memakai hitungan kasar tanpa memasukkan faktor angin, ombak dan arus di mana 1 ton minyak mentah dapat menyebar seluas 100 meter persegi, maka kita bayangkan luasnya tumpahan minyak untuk 2000 ton atau lebih!

Dari butir 1,2 dan 3 di atas, jelas bahwa pemasukan Negara dari kegiatan di area ini tidak proporsional karena selama ini baru dapat menerapkan tagihan untuk "Uang Rambu" (Light Dues) dan "Uang Labuh" (Harbour/Anchor Dues).

Baru sejak tanggal 11 Januari 2008 untuk pertama kalinya setelah lebih dari 10 tahun STS area ini beroperasi, Pandu dari PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I memandu kapal tanker asing "Alaskan Sea" dgn. GRT 55.790 yang tender (sandar) untuk operasi ship-to-ship transfer ke kapal tanker lainnya yaitu "Minerva Symphony", walaupun didahului dengan berbagai protes antara lain secara verbal yang dilayangkan oleh kontraktor STS Si-

ngapura kepada pihak rekanan PT. (Persero) Pelindo I pada tanggal 7 Januari 2008, belum lagi protes-protes yang berbentuk berbagai intimidasi terhadap para petugas pemanduan kita dilapangan yang dilakukan oleh beberapa Mooring Master maupun Nakhoda kapal asing yang disinyalir digerakkan oleh kontraktor STS asing tertentu yang telah mendominasi bidang jasa ini selama bertahun-tahun yang tentunya merasa terusik dengan keluarnya kebijakan-kebijakan baru seperti disebut di atas.

Namun harus juga dicatat kenyataan bahwa baik Direktorat Perhubungan Laut maupun pihak pengelola pelabuhan yaitu PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I telah mendapat sambutan dan dukungan yang nyata dari kontraktor STS asing lainnya.

Istilah Mooring Master

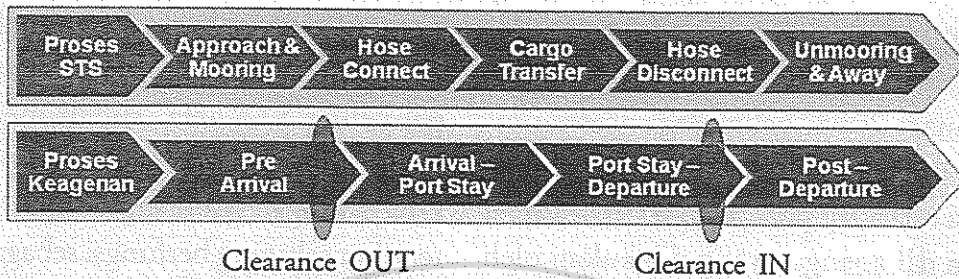
Dengan kenyataan tersebut di atas, mungkin sudah saatnya pihak yang berwenang di Karimun STS area menghapus penggunaan istilah "Mooring Master" karena salah satu fungsi Mooring Master yaitu "Membawa kapal masuk STS area, menyandarkannya ke kapal lain (Mooring) dan kebalikan-

nya melepaskan kapal dari kapal lain tersebut (Unmooring), membawa kapal keluar STS area" sudah menjadi kewajiban dan pekerjaan Pandu-pandu kita, sehingga Mooring Master asing tersebut sekarang berfungsi sebagai koordinator alih-muat atau "Cargo transfer Superintendent" dan kalau di kapal-kapal cargo lain seperti kapal curah atau container mereka disebut sebagai "Cargo Supervisor" atau "Port Captain".

Hal tersebut perlu dipikirkan untuk dapat dengan cepat menghilangkan faktor psikologis yang dapat mengganggu Pandu-pandu kita di lapangan karena dengan tetap menyebut mereka sebagai Mooring Master, kita seolah-olah belum menghilangkan fungsi Navigator yang kenyataannya sudah dijalankan oleh para Pandu kita.

Keagenan Umum

Untuk sektor swasta, terutama bila kita berbicara pemasukan untuk perusahaan jasa lainnya yang berkaitan dengan kegiatan kapal yang dibolehkan di area-area labuh tersebut di atas khususnya untuk keagenan kapal, kita juga dapat melihat ketidakproporsionalan yang sama. Sebagai contoh bahasan umpamanya:



Gbr. xv, (Proses kontraktor STS dan proses Keagenan Kapal).

Dalam diagram di atas dapat kita lihat 2 rangkaian proses untuk kegiatan suatu kapal di STS transfer area, yaitu proses yang dilakukan oleh STS kontraktor di dalam kegiatan alih muat dan proses yang dilakukan oleh Perusahaan Pelayaran Nasional sebagai keagenan kapal.

Dan dari seluruh rangkaian proses-proses tersebut, yang bisa dikerjakan oleh agen kapal di Karimun yang ditunjuk oleh Kontraktor STS/General Agent di Singapura secara garis besar hanyalah mengerjakan "Clearance In" sewaktu kapal tiba dan "Clearance Out" pada waktu kapal berangkat dari Karimun STS transfer area.

Usaha jasa keagenan angkutan laut atau keagenan kapal di Indonesia tunduk pada peraturan-peraturan yang diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan dan Peraturan Pemerintah seperti:

1. Keputusan Menteri Perhubungan

RI No. KM 33 Tahun 2001, tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut.

2. Keputusan Menteri tersebut merupakan penjabaran dari PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan.

3. PP tersebut merupakan pelaksanaan dari UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Kegiatan keagenan adalah semua kegiatan yang dilakukan untuk melayani kebutuhan perusahaan angkutan laut atau perusahaan pelayaran yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut dari dan ke pelabuhan Indonesia.

Berdasarkan Kepmen Menteri Perhubungan No. 33/2001 Bab V, penyelenggaraan keagenan angkutan laut dibagi menjadi dua bagian, yaitu keagenan umum kapal perusahaan ang-

kutan laut asing, dan keagenan kapal perusahaan angkutan laut nasional.

Perusahaan angkutan laut asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia terbuka untuk perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi persyaratan sebagai agen umum (general agent), untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal carter, maupun kapal yang dioperasikannya).

Kita lihat kenyataannya di Karimun bahwa pihak keagenan lokal yang di mata pemerintah semestinya sebagai Agen Umum (General Agent), pada kenyataannya dalam bisnis jasa ini hanya mempunyai fungsi terbatas sekali sebagai sub-agent yang otomatis berdampak pada pemasukannya. Dan menurut keterangan beberapa keagenan yang aktif di Karimun mereka memperoleh bayaran (Agency Fee) yang kecil saja, sedangkan kita semua mengetahui bahwa kontraktor STS asing yang juga berfungsi sebagai General Agent melalui perusahaan afiliasinya mendapat pemasukan yang cukup besar dari kegiatan jasa yang dijalankan di wilayah kita tersebut.

Kalau kita bandingkan dari segi ke-pantasan dengan melihat agency fee yang diterima agen-agen lokal kita di area Karimun STS adalah hanya 20% s/d 30% dari rekan-rekannya sesama agen kapal di daerah Kalimantan Timur. Padahal kapal-kapal yang dilayani oleh keagenan di Karimun STS Transfer area berkisar antara 50.000 s/d 300.000 DWT, sedangkan di Kaltim untuk kapal-kapal batubara ukurannya hanya sekitar 50.000 s/d maksimum 120.000 DWT. Kita tentu bisa sepakat untuk mengatakan bahwa kenyataan tersebut sangatlah tidak proporsional.

Namun tidak dapat dipungkiri juga bahwa karena situasi dan ketidakmampuan untuk memperoleh porsi pekerjaan yang lebih besar untuk dapat menaikkan pendapatan sebagai sub-agent telah memicu kreativitas sebagian dari pelaku jasa keagenan untuk membuat tagihan-tagihan yang tidak pada tempatnya dengan mengatasnamakan instansi – instansi pemerintah terkait yang pada akhirnya makin memperburuk reputasi kita semua di mata dunia transportasi laut secara Internasional.

Kualitas keagenan kapal

Agar perusahaan-perusahaan keagenan khususnya di Pelabuhan Tanjung Balai Karimun dapat memperoleh porsi pekerjaan yang lebih besar, umpamanya sebagai "General Agent" atau "Protecting agent" dan tidak hanya dianggap sebagai sub-agent atau diperlakukan sebagai juru lobi ke pihak pemerintah saja adalah dengan adanya "kepercayaan" dari pihak Internasional khususnya dari para pemilik kapal dan untuk memperoleh kepercayaan tersebut maka perusahaan-perusahaan keagenan kita harus mampu memperlihatkan dan memberikan pelayanan yang berkualitas (Quality Service).

Tulisan ini tidaklah bermaksud untuk membahas secara khusus permasalahan kualitas jasa keagenan, karena kualitas pelayanan (Quality Service) yang dibutuhkan untuk kepuasan pelanggan (Customer Satisfaction) dalam industri jasa maritim umumnya sama saja dengan industri jasa lainnya. Hal tersebut dapat kita pelajari lebih jauh dari umpamanya ISO 9001-2000.

Mungkin yang dapat dijadikan patokan minimum bagi keagenan ka-

pal selain Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KM 33 Tahun 2001 adalah juga yang direkomendasikan oleh UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) yaitu "UNCTAD Minimum Standards For Shipping Agents" ataupun panduan-panduan lainnya yang dikeluarkan oleh BIMCO maupun oleh FONASBA, yang dapat dengan mudah diperoleh melalui Internet.

Kalau kita pelajari lebih dalam semua panduan-panduan yang ada, maka jasa keagenan kapal bukanlah semata-mata sekedar menjadi mata dan telinga bagi si operator kapal asing untuk melaporkan kebijakan-kebijakan yang akan diberlakukan yang dapat mengurangi pendapatan, atau bagaimana menyasati suatu peraturan tapi lebih dari itu sebuah keagenan mempunyai tanggung jawab untuk dapat menjadi mediator yang baik dan terpercaya, yang dapat menyampaikan dengan sebaik-baiknya serta menyukseskan semua peraturan yang merupakan kebijakan pemerintah serta sebaliknya dapat mewakili dan membela kepentingan operator kapal untuk segala macam urusan yang berkaitan dengan semua pihak di pelabuhannya didalam koridor peraturan yang berlaku bagi kelancaran operasi kapal yang diageninya.

Dominasi perusahaan asing

Dominasi asing langsung di dalam bisnis jasa STS transfer untuk waktu yang sekian lama dimungkinkan karena beberapa hal sebagai berikut:

1. Belum disempurnakannya peraturan ataupun prosedur baku (protap) yang mengatur beberapa hal pokok yang berkaitan dengan bisnis jasa STS transfer/alih muat muatan dari kapal kekapal di area tersebut dan tidak konsistennya penegakan hukum, penerapan peraturan atau prosedur, dan kurang terpadunya pengawasan dari berbagai instansi, menyebabkan ketidakefisienan dan ketidakefektifan penyidikan dilaut (baca: area STS).

Sebagai gambaran tidak terpadunya pengawasan dari berbagai instansi, kita lihat dari banyaknya penyidik dilaut seperti TNI AL, Kepolisian, PPNS Perhubungan, PPNS Imigrasi, PPNS Kehutanan dan PPNS Bea-Cukai yang tentunya membawa kepentingan penyidikan bagi instansinya masing-masing, sehingga sering dapat disiasati oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dengan menyelipkan secara cerdik diantara

silo-silo instansi-instansi tersebut. Bandingkan aspek efisiensinya dengan Negara lain yang menaruh semua fungsi pengawasan dilaut tersebut di atas di dalam satu institusi saja yang solid yaitu "Coast-Guard" atau semacamnya.

Secara gampang saja bisa kita bandingkan biaya yang dikeluarkan Negara apabila 6 institusi terdiri dari 6 team dan 6 kapal patroli dengan membawa fungsinya masing-masing tersebut memeriksa 1 kapal tanker asing dilaut yang diduga bermasalah dengan jadwal yang tidak teratur, dengan keefisienan 1 institusi dengan 1 team multi-fungsi dan 1 kapal patroli yang menjalankan 6 fungsi pengawasan/penyidikan.

2. Peraturan-peraturan Internasional yang berkaitan dengan bisnis jasa STS transfer ini tidak sepenuhnya atau banyak yang belum diterapkan sehingga lebih longgar dan ironisnya malah menjadi daya tarik bagi asing untuk berbisnis.
3. Belum di manfaatkannya hak dan peluang secara maksimal oleh PT. (Persero) Pelindo I sebagai pengelola pelabuhan untuk mendapatkan

pemasukan tambahan seperti pengadaan peralatan STS transfer termasuk kapal tunda dan Pemanduan sehingga sama dengan point 2 di atas juga menjadi daya tarik berbisnis di Karimun STS transfer area.

4. Kecerdikan dan kegigihan pihak-pihak di dalam negeri sendiri dalam usahanya untuk tetap dipakai sebagai agen kapal atau lainnya dengan tentunya menjaga kepentingan kontraktor STS/Keagenan asing berbisnis di area tersebut. Keadaan yang mungkin dapat membuat kita prihatin adalah bahwa hampir setiap kebijakan atau rekomendasi aturan yang akan diajukan ke pemerintah pusat sudah hampir pasti akan diketahui lebih dahulu oleh para kontraktor asing di Singapura, dan ironisnya kadang-kadang kebijakan atau aturan yang akan dikeluarkan seolah-olah harus dikonfirmasi dahulu kepada pihak-pihak tersebut sebelum diberlakukan.

Lebih parah lagi, kadang-kadang mereka pun merespon secara berani dengan mengancam akan memindahkan kegiatan-kegiatan tersebut ke wilayah Negara tetangga lainnya umpamanya yang paling

sering disebut adalah Tanjung Pelepas, Johor/Sungai Linggi. atau bahkan mereka berani menyokong/mensponsori usaha-usaha beberapa perusahaan nasional untuk meminta Direktorat Jendral Perhubungan Laut atau Pemerintah Daerah untuk menetapkan area labuh ship-to-ship transfer atau area bunker yang baru, dengan maksud untuk menyaingi area yang sudah ada. Ini merupakan suatu demonstrasi bagaimana cerdiknya mereka bermain di dalam sistim kita.

5. Kalau kita pelajari, maka operasi alih muat harus dijalankan sesuai dengan ketentuan internasional yang ada baik IMO, SOLAS atau OCIMF juga harus memenuhi segudang persyaratan antara lain tentang harus tersedianya sarana untuk mencegah/menanggulangi pencemaran minyak, belum lagi ketentuan SOLAS tentang ISPS Code yang mensyaratkan sejumlah tindakan-tindakan prajaga yang berkaitan dengan ancaman teroris dan lain sebagainya.

Menurut pengamatan hal-hal ini belum diselenggarakan ataupun tidak dijalankan dengan baik karena keterbatasan pihak lokal, dan

mungkin juga karena alasan costs yang cukup tinggi dan dibutuhkan SDM yang berkualitas yang lagi-lagi merupakan high-cost. Bukti yang jelas adalah dengan tidak lengkapnya Standard Operating Procedures atau Sistim dan Prosedur atau Prosedur Tetap pelayanan di STS transfer yang seharusnya relevan dengan bentuk-bentuk kegiatan yang ada, demikian pula halnya Contingency Plan atau Emergency Plan yang dapat menjadi pegangan yang jelas di dalam keadaan-keadaan darurat yang mungkin terjadi pada kegiatan-kegiatan yang berbahaya tsb.

Keadaan yang serba minim dari pihak kita ini merupakan keuntungan bagi pihak-pihak kontraktor maritim asing yang berbasis di Singapura, karena dengan kenyataan ini, maka para kontraktor tersebut dapat dengan leluasa mendominasi seluruh jasa logistik yang dapat dilakukan di wilayah laut kita itu dengan menjamin keselamatan dan kelancaran kepada customer dengan syarat kegiatan tersebut dilakukan oleh SDM dan peralatan dari mereka (baca: Singapura) dan tidak oleh pihak Indonesia yang serba kurang ini.

Satu lagi gambaran untuk itu adalah minyak yang dibawa oleh sebuah kapal hasil transshipment dari kapal lain di Karimun, tidak akan dicantumkan pada dokumen muatan sebagai muatan yang berasal atau dimuat dari (Port Of Origin / Port Of Loading) Karimun juga sebaliknya, tetapi biasanya akan dicantumkan berasal dari Singapore OPL atau Singapore Outer Port Limit.

Perhatikan kutipan dari iklan website perusahaan-perusahaan jual-beli minyak Singapura: (1) *"We buy Russian D2 in Singapore IPL Bukom or Singapore OPL 103 / 104 spot deal or 14 days cargo min 50,000 MT to max 500,000 MT / shipment"* dan (2) *"Marine Diesel Oil (MDO), Total amount for sale min order: 5000MT/ 5000000LTRS Total amount for sale max order: 5,000,000MT Delivery at Labuan OPL, Singapore OPL or Please name the..."* dan (3) *"We are looking product D2 oil, that required OPL 103/104 in Singapore Sea (Ship to Ship transfer) deals transacting at the outside port limits. Payment Term: Irrevocable Bank Drafts issued by a Bank with S&P Credit rating 'A' or higher using*

Formula: 50/40/10..... dan seterusnya, banyak lagi contoh yang bisa kita dapat dari Internet dengan memakai fasilitas google search engine.

Konon praktek ini adalah karena alasan asuransi, namun apapun alasannya kenyataan ini merupakan sesuatu yang ironis, bahwa muatan tersebut jelas dimuat/dibongkar di area labuh Karimun atau di dekatnya di wilayah perairan Indonesia, tetapi diakui dimuat diluar/dibongkar diluar batas pelabuhan Singapura, seolah-olah wilayah kita itu dianggap sebagai Open Sea atau bagian/perpanjangan wilayah dan sistim mereka.

Lebih jauh lagi, di dalam shipping khususnya dalam perjanjian pengangkutan (Contract of Affreightment) maupun perjanjian sewa kapal (Charter Party) kita ketahui ada ketentuan bahwa pihak yang menyewa kapal (charterer) harus menjamin bahwa kapal yang disewanya akan digunakan pada trayek-trayek dan pelabuhan-pelabuhan yang aman (safe-berth, safe-port), dalam hal ini pengertian aman untuk dimasuki suatu kapal

adalah pelabuhan tersebut selain mempunyai infrastruktur yang baik juga mempunyai situasi politik dan management operasional yang baik sehingga kombinasi tersebut dapat memberikan keamanan bagi kapal secara utuh.

Salah satu faktor management yang baik adalah adanya Peraturan-peraturan yang jelas, Port Informations yang up to date, Standard Operational Procedures dan Contingency Plan yang relevant artinya sejalan dengan kebutuhan dan aturan-aturan Internasional.

Dengan demikian jelas kembali kontraktor-kontraktor asing dari Singapura ini diuntungkan dengan minimnya keadaan ideal yang seharusnya kita miliki di Karimun/Nipah, karena seolah-olah, merekalah yang menjadi jaminan keselamatan operasional berbagai macam kegiatan logistik yang notabene dilakukan di wilayah kita itu.

6. Kepiawaian kontraktor STS transfer Singapura dengan bantuan pihak-pihak lokal dalam menyiasati aturan-aturan lokal sehingga dapat memberikan solusi operasional yang tepat dan relative murah

kepada customernya di bidang industri dan transportasi perminyakan.

Sebagai contoh, sebuah perusahaan pernah mencoba mengurus penetapan suatu area ship-to-ship baru di selat Durian dekat pulau Jangkat, dan dalam proses penetapannya mereka coba menawarkan kepada salah satu kontraktor STS di Singapura untuk digunakan sebagai daerah berlabuhnya tanker-tanker yang digunakan sebagai Crude Oil Floating Storage.

Ternyata usaha tersebut tidak menarik bagi kontraktor STS tersebut karena, untuk suatu kapal digunakan sebagai floating storage maka salah satu ketentuan dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut, kapal tanker tersebut harus dicabut baling-balingnya agar dapat dikategorikan sebagai gudang terapung (floating storage), belum lagi tambahan persyaratan dari Migas.

Akhirnya sebab yang jelas tentang ketidak tertarikannya mereka terjawab beberapa bulan kemudian ketika kapal tanker Acker Smart ditahan oleh Bakorkamla. Rupanya, me-

reka memasukkan kapal tersebut di area labuh Karimun dan melakukan fungsi sebagai floating storage dengan mengusahakan ijin kapal labuh untuk waktu lama (Long-stay), atau dengan siasat mengeluarkan kapal dari wilayah Indonesia sebentar (keluar dari port limit) setiap bulan atau setiap 3 X periode 10 hari berlabuh, lalu masuk lagi untuk berlabuh sebagai floating storage.

Hal tersebut masuk di akal, karena jika kapal tsb. harus menjalankan prosedur yang sebenarnya sebagai floating storage dan dicabut baling-balingnya, maka kapal tersebut tidak dapat menikmati perlindungan sistim asuransi Hull & Machinery, atau Protection & Indemnity sebagaimana layaknya suatu kapal Samudera (Ocean Going Tanker), serta pengoperasiannya yang relatif lebih murah dibandingkan apabila kapal tersebut harus diubah dan masuk dalam kategori Offshore Unit, yang secara aturan untuk instalasi lepas pantai memerlukan rekonstruksi, modifikasi-modifikasi maupun penambahan-penambahan peralatan keselamatan dan alat-alat bantu yang sangat mahal.

Alasan lain kapal tersebut tetap dimasukkan di area labuh Karimun ialah keberadaannya yang notabene sebagai floating storage menjadi tidak terlalu menyolok karena keberadaan kapal-kapal lain disekitarnya, sedangkan kalau menggunakan area labuh yang khusus untuk floating storage, maka seperti yang diterangkan sebelumnya costs menjadi lebih tinggi.

Walaupun terkesan lambat, namun usaha-usaha Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah dilakukan melalui Administrator Pelabuhan Tanjung Balai Karimun dengan dukungan pengelola pelabuhan yaitu PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I baru-baru ini patut kita hargai karena pada prinsipnya telah merupakan tonggak bagi tindakan nyata sebagai upaya perbaikan aturan kepelabuhanan secara umum sekaligus memperbesar peluang bagi pihak pengelola pelabuhan (PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I sendiri juga bagi pihak keagenan-keagenan lokal dalam usaha mengembalikan kedudukannya sebagai tuan rumah di Negara sendiri dengan mengambil peran lebih di dalam bisnis STS transfer ini.

Kemungkinan ancaman dan kerugian yang dapat terjadi

Selain berbagai masalah legalitas, teknis maupun komersil, perlu juga kita singgung masalah keamanan dari perspektif komunitas maritim dengan mencoba menstimulasi kira-kira ancaman dan kerugian apa saja yang dapat timbul dari area labuh Karimun dan Nipah atau jalur transportasi Selat Malaka yang berdekatan dengan lokasi-lokasi tersebut seperti berikut ini:

1. Sabotase pencemaran minyak dan kebakaran, peledakan tanker minyak yang melakukan free gas / tank cleaning atau peledakan tanker LNG /LPG, atau tubrukan salah satu kapal seperti yang disebut terdahulu disusul dengan penenggelaman kapal tsb. di bagian alur kedalaman Selat Malaka yang sempit ataupun kombinasi dari semua kemungkinan tersebut yang kesemuanya dapat dilakukan oleh pihak-pihak yang baik karena alasan persaingan ekonomi maupun politik regional/global akan mengakibatkan musibah bagi manusia, lingkungan sekitar maupun kemandirian transportasi dan akibat kerugian ekonomi yang besar sekali

sehingga dapat mempengaruhi kedudukan Indonesia sebagai salah satu litoral state dan lebih jauh lagi dapat mengakibatkan makin kuatnya kedudukan pihak-pihak luar atau Negara tetangga yang menginginkan internasionalisasi selat Malaka yang notabene sebagian besar berada dalam wilayah teritorial Negara kita.

tidak amannya Selat Malaka oleh pihak-pihak asing seperti telah disinggung pada butir 1 dan 2 diatas, lebih jauh dapat membentuk opini bahwa Indonesia sebagai salah satu litoral state tidak becus menangani keamanan dapat juga dipakai di dalam kepentingan bisnis regional Negara tetangga tertentu.

2. Ancaman perampokan di Selat Malaka, perairan Karimun maupun Nipah yang didalangi orang asing yang bisa dengan mudah dikatakan karena latar belakang kemiskinan dari pelaku-pelaku lokal tetapi sebenarnya merupakan kejahatan transnasional oleh pihak pendana asing dalam berbagai usaha mereka untuk umpamanya mengontrol fluktuasi harga minyak regional di pasaran (Singapura), persaingan usaha antar corporate/trader, membangun kesan Pelabuhan Indonesia (Karimun dan sekitarnya) tidak aman, pengakumulasian sebab untuk menguatkan usaha internasionalisasi Selat Malaka atau alasan kehadiran kekuatan militer asing di Selat Malaka dan sebagainya.

Kita ambil contoh lagi umpamanya Negara tetangga kita Malaysia pada 12 Juni tahun lalu melalui Pejabat Tinggi Kepolisiannya mengeluarkan sebuah peringatan bahwa ancaman "terorisme maritim" di Selat Malaka adalah "nyata dan memungkinkan" dan menambahkan bahwa gangguan semacam itu pada arus angkutan minyak bagi Negara-negara tertentu seperti Jepang dan Korea Selatan merupakan ancaman langsung bagi keamanan nasionalnya.

Pernyataan tersebut dibantah secara halus oleh Laksda TNI Agus Suhartono yang menyatakan kemungkinan itu sangat kecil, karena sudah dipasang 10 instalasi radar oleh TNI AL sepanjang Selat Malaka dan belum adanya laporan intelijen.

3. Pembentukan opini dunia tentang

Kalau kita simak lebih jauh maka pernyataan Tan Sri Musa Hassan - Kepala Kepolisian Malaysia mungkin saja bagian dari suatu skenario nasionalnya yang sebenarnya mempunyai maksud untuk mendukung kebijakan Pemerintah Malaysia beberapa waktu sebelumnya di mana pada bulan Mei Perdana Menteri Abdullah Ahmad Badawi mengumumkan akan dimulainya pembangunan jalur pipa minyak sepanjang 320 kilometer di bagian Utara Malaysia memotong dari pantai Barat (Yan di Negara Bagian Kedah) ke pantai Timur (Bachok di Negara Bagian Kelantan) dan akan beroperasi pada tahun 2010, dan jika berjalan dengan kapasitas penuh akan dapat menampung 20% dari jumlah minyak yang ditransportir melalui Selat Malaka.

Walaupun hal ini banyak disangsikan kesuksesannya oleh kalangan perminyakan mengacu kepada kegagalan beberapa proyek sejenis yang dicanangkan Thailand seperti Terusan Kra lalu proyek pipa sepanjang 240 kilometer, tetapi jika benar-benar Selat Malaka tidak aman, maka alternative yang ditawarkan Malaysia dengan pipa-

nya untuk mem-bypass Selat Malaka akan menjadi menarik bagi para transportir minyak, dan lagi-lagi pasar kunjungan kapal tanker di Karimun akan terganggu.

Hal ini mengingatkan kita kepada taktik yang dipakai oleh Singapura selama puluhan tahun di dalam membendung atau merebut sebagian wisatawan manca Negara dalam penerbangan dari Negara-negara asal untuk transit di Singapura sebelum melanjutkan penerbangan ke berbagai daerah wisata di Indonesia dengan cara membagikan surat kabar atau majalah yang berisi berita-berita umpamanya: "Warga Belanda di rampok di Pasar Baru - Jakarta" atau "Seorang pejalancong Korea Selatan ditemukan tergeletak mati di kamar Hotelnya di Yogyakarta" atau "Wabah demam berdarah telah mulai melanda daerah Jawa Timur" dan sebagainya yang akibatnya banyak wisatawan membatalkan kunjungannya serta menghabiskan waktu dan uangnya di Singapura. Usaha yang sederhana, murah tapi efektif.

4. Dominasi Negara tetangga yang berkegiatan ekonomi secara semi ilegal di dalam wilayah perbatasan

kita yang cukup lama, dapat menjadi salah satu faktor yang turut mendorong orientasi masyarakat yang cenderung mengiblatkan aktivitas sosial ekonominya ke Negara tersebut yang secara jangka panjang pada akhirnya dikhawatirkan akan menimbulkan degradasi nasionalisme masyarakat atau pelaku bisnis lokal yang tinggal di wilayah perbatasan.

Kita ambil contoh sederhana yaitu bagaimana setiap akan dikeluarkan kebijakan baru oleh Administrator Pelabuhan di Karimun selalu saja ada resistensi dari pihak-pihak kita sendiri yang bukannya mendukung kebijakan yang nantinya akan memperkuat eksistensi industri maritim kita di wilayah kita sendiri malah mengajukan keberatan dan kekuatiran akan larinya para pengguna jasa asing area labuh STS Karimun ke Negara tetangga lainnya umpamanya Tanjung Pelepas.

Contoh lain lagi adalah bagaimana beberapa tahun yang lalu maraknya bisnis ambil dan jual pasir laut ke Singapura yang dilakukan oleh masyarakat kita di perbatasan yang juga dicukongi oleh kon-

traktor-kontraktor asing yang apabila tidak dihentikan nyaris menyebabkan pulau Nipah sebagai pulau terluar kita lenyap tenggelam yang notabene menjadi dasar penentuan garis batas laut teritorial kita terhadap Singapura yang kita tahu malah menambah luas daratannya yang makin menjorok keselatan mendekati wilayah kita justru dengan pasir yang didapat secara ilegal tersebut dari wilayah kita sendiri.

5. Dominasi asing lainnya di Selat Malaka bisa kita lihat dari adanya perusahaan-perusahaan asing seperti antara lain StrasseLink Pte. Ltd. (web-site: <http://strasselink.com>), Inchcape Shipping Services (web-site: www.iss-shipping.com) yang berpatokan pada Resolusi IMO A.858 (20) Annex 1, SN/Circ.198 menjalankan dan menawarkan Marine Advisory Service atau Malacca Straits Pilotage Services perlu menjadi perhatian pihak Departemen Perhubungan kita, untuk ikut memperlihatkan dan menegaskan eksistensi dan kepemilikan atas Selat tersebut, seperti yang dilakukan oleh TNI-AL, POLRI dan Bea-Cukai kita yang selama beberapa tahun terakhir ini mening-

katkan kegiatan patrolinya di samping aktif dalam kerjasama-kerjasama keamanannya.

Indonesia sebagai salah satu dari 3 Litoral State yang mempunyai garis pantai terpanjang di sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura seyogyanyalah jika Departemen Perhubungan kita dapat mengadakan Jasa Pemanduan di Selat Malaka secepatnya.

Namun demikian perlu juga diusahakan oleh Pengelola Pelabuhan agar kualitas SDM pemanduannya ditingkatkan, sehingga langkah awal yang sudah baik dengan memberlakukan perairan pandu luarbiasa yang seyogyanya ditingkatkan menjadi perairan wajib pandu di perairan Karimun STS area tidak akan mengundang pergunjingan dan protes Internasional.

Karena apabila terjadi kecelakaan kapal saat pemanduan di area STS, hal tersebut dapat mengundang tanya Internasional pada penetapan wajib pandu di Selat Malaka nanti, karena secara mudah pihak-pihak yang tidak simpati dengan langkah tersebut akan mempertanyakan dan membandingkan bagaimana nantinya kualitas jasa Pemanduan yang akan diberlakukan di Selat Malaka yang nota-

bene dipakai bernavigasi secara Internasional kalau pemanduan kita di Karimun STS area saja ada "catatan" kecelakaan?

Kita ketahui bahwa pemberlakuan perairan pandu luar biasa di Karimun STS area telah menimbulkan ketidaksenangan pihak kontraktor STS asing tertentu, sehingga seyogyanyalah kalau pihak berwenang kita harus ekstra hati-hati dan selalu berusaha memperbaiki apa yang sudah dicapai agar dapat menjadi batu loncatan yang kokoh bagi kebijakan-kebijakan selanjutnya.

MARITIME CLUSTER

Setelah kita melihat potensi yang ada baik itu dari aspek bisnis maupun ancamannya, serta usaha-usaha yang telah dijalankan dan yang belum tersentuh tentu lebih kurang kita akan tiba pada pengharapan yang sama di mana kita semua bisa sepakat untuk "Menjadikan wilayah perbatasan Kepri sebagai wilayah yang aman, tertib dan maju" kondusif bagi kegiatan usaha serta bebas dari kegiatan ilegal dan kita semua yang juga prihatin melihat kenyataan bahwa 95% angkutan laut luar negeri dan

45% angkutan laut domestik dikuasai oleh asing, dan dengan tambahan kenyataan ini maka mungkin kita bisa juga sepakat untuk ikut berpartisipasi "Menjadikan Perusahaan Pelayaran Nasional kita sebagai tuan rumah di negara sendiri", namun kita semua juga sadar bahwa di dalam usaha untuk mencapai sasaran-sasaran di atas, keadaan yang ada sekarang tidak mungkin dapat dirubah dan dicapai dalam waktu yang singkat. Upaya semacam itu harus melalui tahapan-tahapan dan cara yang tepat serta berkesinambungan.

Langkah awal telah dimulai oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan kebijakan-kebijakan awal tahunnya telah mulai membuahkan hasil yaitu mulainya kontraktor-kontraktor STS asing:

1. Menerima diberlakukannya ketentuan permanduan oleh pandu-pandu kita.
2. Menerima diberlakukannya ketentuan memakai kapal-kapal tunda yang dioperasikan oleh pengelola pelabuhan kita.
3. Memulai perundingan dengan pihak Pemerintah maupun swasta

untuk membuat perjanjian kerjasama yang legal dan saling menguntungkan.

4. Mendukung program-program yang dicanangkan Pemerintah / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terbukti dengan kunjungan-kunjungan langsung dari perusahaan-perusahaan jasa STS utama di dunia ke Karimun yaitu Skaugen Petro Trans untuk menemui Manajer Pelabuhan Indonesia I Cabang Tanjung Balai Karimun pd. Tgl. 15 Desember 2007, serta Fendercare Marine Ltd. untuk menemui Direktur Pelabuhan dan Pemanduan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta pada tanggal 20 Januari 2008. Di mana biasanya mereka hanya mewakili kepada Perusahaan Singapura yang menjadi konsultan atau mediator mereka.

Hal-hal tersebut di atas telah membuktikan bahwa anggapan yang mengatakan kita (baca: bangsa Indonesia) tidak mempunyai kemampuan untuk bersaing dengan Singapura khususnya di dalam bidang bisnis jasa STS ini adalah tidak benar.

Yang benar adalah bahwa pihak

Keuntungan-keuntungan yang didapat oleh perusahaan-perusahaan jasa maritim dengan memanfaatkan kluster yang bertaraf internasional di atas adalah:

1. Akses yang lebih baik kepada kelompok orang atau ahli yang berkompeten dengan ide-ide yang inovatif.
2. Akses yang lebih baik kepada supplier-supplier serta customer.
3. Akses yang lebih baik kepada penelitian dan pembangunan.
4. Akses yang lebih baik kepada permodalan dan investor yang bonafit.
5. Biaya transaksi menjadi lebih murah untuk berbisnis.

Dengan demikian jelas bagi kita bahwa Singapura sebagai International Maritime Cluster mempunyai kelebihan-kelebihan yang dapat dimanfaatkan oleh kita sebagai Negara tetangga yang mempunyai begitu banyak perjanjian bilateral dengan mereka, lebih-lebih lagi oleh propinsi Kepri yang berbatasan langsung. Namun saling memanfaatkan potensi haruslah dengan prinsip kemitraan setara yang win-win.

Mungkin sudah seharusnya pihak-pihak kita yang berkompeten untuk memikirkan pembentukan kluster maritim yang berskala lokal yang kemudian dapat dikembangkan menjadi regional (baca: propinsi Kepri) yang hampir pasti akan memicu kluster-kluster lainnya untuk mengundang partisipasinya di dalam kluster yang bersifat trans-nasional / international, seperti yang ada di Singapura tersebut, yang pada akhirnya akan membuahakan keuntungan bagi kluster maritim nasional pada umumnya dan kluster maritim di Karimun pada khususnya.

Untuk memperoleh gambaran akan besarnya potensi kemaritiman yang kita miliki di Kepri, kita ambil contoh sederhana dari umpamanya 1 bidang Kemaritiman yaitu shipyard (galangan kapal): Jumlah galangan kapal yang berlokasi di Batam 61 buah, Bintan 15 dan Karimun 4, jadi total di 3 pulau ini ada 80 buah galangan. Mungkin kita perlu juga mengetahui ke mana kiblat dari asosiasi galangan ini? Indonesia? Singapura? Lingkungan hidup? Investasi? Apa kontribusi asosiasi-asosiasi maritim lainnya (jika ada) terhadap pembangunan kawasan perbatasan kita khususnya di bidang maritim? Per-

lindungan maupun kebijakan apa yang dapat diberikan oleh instansi-instansi pemerintah terhadap usaha pembangunan dunia swasta maritim kita terhadap ancaman dominasi swasta asing?

Dalam suatu forum kluster maritim, jawaban dan jalan keluar pertanyaan-pertanyaan tersebut dapat didiskusikan dengan mudah, karena kluster maritim merupakan wadah nyata berinteraksinya stake-holder kemaritiman yaitu pelaku bisnis, regulator maupun instansi keamanan jauh dari keruwetan birokrasi, karena berada di dalam suatu forum demokratis yang mempunyai visi yang sama yang telah disepakati saat pendirian kluster itu sendiri.

Kalau kita lihat bagan daripada kluster-kluster maritim negara-negara maritim lainnya, maka hampir pasti kita temukan adanya partisipasi dari pihak Pemerintah, minimal dari instansi yang menangani kemaritiman. Dan secara logika jika dari kluster semacam itu dunia swasta maritim diuntungkan karena kedekatannya dengan instansi pemerintah terkait dalam berbagai forum/program yang dimiliki kluster tersebut, kita bisa sepakat bahwa tidak ada sesuatu yang

salah dari kenyataan yang demikian. Karena dalam menghadapi globalisasi dengan salah satu unsur pasar bebasnya, ketahanan yang dapat dibangun dari dunia swasta maritim akan semakin besar karena selalu up-to-date dengan kebijakan pemerintah yang selalu di aktualisasikan oleh instansi pemerintah terkait dalam forum kluster tersebut dan sebaliknya, produk-produk instansi pemerintah terkait yaitu berbagai kebijakan dan aturan akan selalu peka serta tepat guna dan karenanya dapat menjawab tantangan yang dihadapi baik oleh dunia usaha maritim umumnya maupun kepentingan Negara khususnya.

Selanjutnya selain masalah pembangunan ekonomi, forum dalam kluster maritim tersebut dapat dipakai oleh berbagai instansi keamanan di dalam menjalankan hal yang sama seperti di atas, sehingga penanggulangan berbagai potensi ancaman di kawasan perbatasan, dapat diupayakan bersama, melibatkan partisipasi aktif masyarakat termasuk kluster maritim lokal maupun regional yang ada dalam rangka meningkatkan integritas nasional yang pada akhirnya membentuk suatu ketahanan nasional yang diperlukan. Dan salah satu bentuk partisipasi aktif tersebut ada-

lah melalui pembangunan ekonomi, di mana tindakan nyata yang diperlukan dari pihak yang berwenang adalah dengan memberi perlindungan hukum, kebebasan dan kesempatan untuk berusaha melalui mekanisme pasar yang terbuka non diskriminatif.

PENUTUP

Di dalam era globalisasi dengan salah satu unsurnya yaitu pasar terbuka, untuk dapat bertahan apalagi berkembang semua pihak harus dapat saling memanfaatkan kelebihan masing-masing, mulai dari arena berskala lokal, regional, nasional maupun trans-nasional / internasional. Memanfaatkan kelebihan masing-masing adalah salah satu dasar dari perlunya kemitraan. Kita punya lokasi, orang lain punya uang dan teknologi! Jadilah kita bermitra. Namun kemitraan yang bagaimana?

Tulisan ini tidaklah bermaksud untuk menghilangkan pentingnya investasi asing bagi pembangunan ekonomi kita, tetapi menekankan kepada hal-hal yang sederhana saja, yaitu tentang prinsip kemitraan yang dijalankan apapun bentuk kemitraannya

itu sendiri, pihak asing yang berkegiatan bisnis di Karimun STS Transfer area haruslah melaksanakan kemitraannya dengan disertai pembinaan, pengembangan dalam aspek pemasaran, permodalan, SDM dan teknologi terhadap mitra lokalnya. Istilah kemitraan atau partnership itu sendiri sesungguhnya tidak terlalu asing bagi telinga kita. Karena itu merupakan bentuk ungkapan lain dari kata "gotong royong", "kerjasama", "ko-operasi", senafas dengan "asas kekeluargaan" yang dimaksud oleh Pasal 33 (1) UUD 1945.

Salah satu kelebihan yang kita miliki yang dapat kita tawarkan khususnya di dalam bidang yang berkaitan dengan jasa transportasi adalah wilayah/ruangan yang sangat strategis di jalur transportasi minyak dunia yaitu Selat Malaka yang menghubungkan blok produsen dan blok konsumsi/industri di mana Karimun STS area itu sendiri pun berada di bagian Selat Malaka yang juga paling strategis untuk menjadi International oil supply transit point dan sekaligus menjadi domestic oil transshipment and distribution entry point Negara kita.

Ibaratnya, Indonesia (baca: Kepulauan

Riau, Karimun STS) menempati lokasi strategis Segitiga Emas Kuningan – Thamrin – Gatot Subroto di Ibukota Jakarta, dan di lokasi strategis seperti itu sungguh sayang dan kurang cerdas, kalau kita hanya saling sikut untuk sekedar menjadi tukang parkir, sehingga kesibukan saling sikut kita tersebut dimanfaatkan pihak lain untuk berjualan mobil-mobil yang kita parkirkan itu.

Marilah kita semua bersatu untuk menjadikan kita semua kembali sebagai tuan rumah di Negara sendiri, dengan langkah awal kecil namun besar di STS Karimun, Indonesia harus mampu mengkapitalisasikan lokasi emas dan jalur emas tadi melebihi apa yang sudah dilakukan oleh Negara-negara tetangga kita. Merdeka! □

Daftar Pustaka:

- *Dirgo D. Purbo. "Energy Security dan Kepentingan Nasional Republik Indonesia" Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume II No 11, Mei 2006*
- *M. Arief Khumaidy. "Kasus-kasus di perbatasan dan pulau-pulau terluar yang membahayakan integritas bangsa". Jurnal Intelijen & Kontra intelijen Volume II No. 8, Oktober 2005*
- *AWB. Belseran "Perampokan di Selat Malaka Didalangi Orang Asing" Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume I No 4, Mei 2005*
- *Sahat SH, MH. "Tidak efektifnya Berbagai Institusi dan Tidak Efisiennya Penyidik dalam Usaha Penegakan Hukum di Laut" Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume III No 14, November 2006*
- *Suparto M. "Permainan, Bisnis Keagenan Kapal Asing Yang Merugikan Negara R.I." Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume II No. 10, Februari 2006*
- *Prof. Dr. Hasjim Djalal, M.A. "Persoalan Selat Malaka – Singapura" Makalah pada seminar mengenai Selat Malaka di kantor Sekretariat Negara RI, Jakarta – 13 Januari 2006*
- *Agus S. Djamil. "Negeri Di Batas Dua Samudra Menggenggam Urat Nadi Ekonomi Dunia" INOVASI Vol.6/XVIII/Maret 2006*

- Julissar An-Naf, "Hubungan Kemitraan Sebagai Strategi Pengembangan Usaha" [Http://julissarwriting.blogspot.com/2007/08/hubungan-kemitraan-sebagai-strategi.html](http://julissarwriting.blogspot.com/2007/08/hubungan-kemitraan-sebagai-strategi.html)
- Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara, Buku Utama, Prinsip Dasar, Arah Kebijakan, Strategi dan Program Pembangunan.
- Wong Poh Kam, Ho Yuen Ping, Ng Kwan Kee. "Study of Singapore Maritime Cluster" Phases 2 & 3. National University of Singapore.

