

Peluang dan Tantangan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Kapal Berbendera Indonesia terhadap Barang yang Diangkut dari Pelabuhan Belawan

The Oppurtinities and Challenges of Indonesia Export Traffic Carried by Indonesia Flag Ship from Port of Belawan

Bina Putra AM Nainggolan ^{1,*}, Deni Achmad Soeboer ², Sri Rahardjo ³

^{1,2,3}Institut Pertanian Bogor

E-mail: *bona_borghorn@ymail.com

Diterima : 10 Mei 2017, revisi 1: 15 Mei 2017, revisi 2: 23 Mei 2017 disetujui: 19 Juni 2017

Abstract

Port of Belawan is the main gateway in west Indonesia region to main international port to export the local commodity which derived from North Sumatera and remote area. Since the cabotage implemented in 2005, the Indonesian flagship has not ever dominated Indonesia's export yet, but foreign flag did it, not only the shipping derived from Port of Belawan but international flagship brought even whole of Indonesia's trading. Thus, this study is aimed to look the real profile of the global flagship which brought Indonesia's export from the port of Belawan dan the progress for the last three years. The results showed during the previous three years from 2013 to 2015, the share of foreign ships still dominate the freight of cargo traffic abroad especially those transported by container ship. In 2013, 94% of export goods in containers was carried by foreign vessels, in the year 2014 decreased to 88% and went up 93% in the year 2015. The high share of the total cargo that brought by foreign-flagged vessels is an opportunity that must be taken seriously by the government with various kinds of challenges including the national shipping capacity never increased significantly.

Keywords: *Call ship, capacity, container ship, export.*

Abstrak

Pelabuhan Belawan sebagai pintu gerbang perdagangan internasional di wilayah Indonesia bagian barat merupakan pintu gerbang untuk ekspor Indonesia ke berbagai belahan dunia khususnya komoditas yang berasal dari propinsi Sumatera Utara dan sekitarnya. Sejak azas *cabotage* diberlakukan di Indonesia pada tahun 2005, belum pernah kapal-kapal berbendera Indonesia menguasai lalu lintas angkutan laut luar negeri (ekspor), kapal asing selalu mendominasi pangsa muatan ekspor secara nasional. Untuk itu penelitian ini dilakukan untuk melihat profil kapal-kapal berbendera asing yang membawa ekspor Indonesia dari Pelabuhan Belawan dan perkembangannya selama 3 tahun terakhir. Hasil penelitian menunjukkan selama tiga tahun terakhir dari 2013 sampai 2015, kapal asing masih menguasai pangsa muatan lalu lintas angkutan laut luar negeri khususnya yang diangkut dengan menggunakan kapal kontainer. Tahun 2013, 94% barang ekspor dalam kontainer diangkut oleh kapal berbendera asing, ditahun 2014 turun menjadi 88 % dan kembali naik 93 % ditahun 2015. Tingginya pangsa muatan yang di dapat oleh kapal berbendera asing menjadi peluang yang harus ditanggapi secara serius oleh pemerintah dengan berbagai macam tantangan termasuk diantaranya kapasitas kapal nasional yang tidak bertambah.

Kata kunci : Ekspor, kapal kontainer, kapasitas kapal, kunjungan kapal.

Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan yang terbesar didunia setelah Kanada, Indonesia juga merupakan negara yang potensi maritimnya sangat menjanjikan. Pemerintah saat ini mengajak semua kalangan untuk bekerja keras mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim. Lebih dari 17.000an pulau tersebar di Negara tercinta Indonesia, dan kapal-lah yang menghubungkan pulau yang satu dan yang lain, baik untuk mengangkut penumpang maupun barang, bahkan sebelum moda transportasi manapun berkembang, kapal sudah menunjukkan eksistensinya dalam menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dalam bentuk yang sederhana dimasa yang lalu.

Berbicara tentang masa kejayaan angkutan laut luar negeri, pelayaran nasional pernah menguasai pangsa muatan angkutan laut luar negeri baik ekspor maupun impor sebesar 70% sebelum kebijakan *scrapping* diberlakukan tahun 1984. Kebijakan tersebut mengharuskan semua kapal yang umurnya lebih dari 25 tahun harus dilebur[7]. Akibatnya perusahaan pelayaran nasional kekurangan armada untuk mengangkut muatan luar negeri yang sampai saat ini hampir 90 % justru dikuasai oleh armada asing secara nasional, hal ini berbanding terbalik dengan kondisi angkutan laut dalam negeri yang 99,99% muatannya diangkut oleh kapal nasional.

Adalah KPM (*Koninkelijitke Paketvaart Maatschappij*) perusahaan pelayaran yang pertama beroperasi di Indonesia, KPM dibentuk oleh Pemerintah Belanda pada jaman kolonial, yang didirikan tahun 1890. Tahun 1942, pada masa penjajahan Jepang, kapal-kapal yang dikuasai oleh KPM diambil alih oleh Jepang untuk mendukung kegiatan operasional tentara Jepang sehingga hampir semua kegiatan pelayaran niaga terhenti operasinya hingga tahun 1945.

Tahun 1945-1956, setelah tentara Jepang menyerah, pemerintah Belanda mencoba menghidupkan kembali perusahaan Pelayaran KPM dengan mendirikan perusahaan pelayaran lain yang mendukung usaha KPM tersebut. Sementara di wilayah yang dikuasai oleh Republik Indonesia telah beroperasi beberapa perusahaan pelayaran nasional, dan salah satu yang terbesar yaitu PN.

PELNI yang didirikan pada Tahun 1952 [3]. Tahun 1957 perusahaan KPM dinasionalisasikan dan seluruh kekayaannya antara lain berupa 79 kapal berkapasitas lebih dari 135.000 DWT diserahkan kepada PN. PELNI. Selain PN. PELNI ada banyak perusahaan pelayaran swasta tumbuh pada saat itu, namun dalam perjalanannya banyak mengalami kepailitan karena kelesuan ekonomi di tahun 1960.

Lalu pada Tahun 1960 sampai tahun 1968, perusahaan pelayaran di Indonesia mengalami kesulitan yang besar karena adanya inflasi yang sangat tinggi sekali (+ 300%). Hal ini membuat perusahaan pelayaran nasional termasuk PELNI kesulitan untuk menambah/memperbaharui armadanya. Pemerintah selaku regulator telah berupaya membantu meremajakan kapal-kapal yang ada melalui pinjaman luar negeri dari negara-negara blok timur, namun jenis dan tipe kapal beserta peralatan yang ada tidak sesuai dengan kondisi perairan Indonesia sehingga tidak banyak membantu untuk meningkatkan produktivitas pelayaran saat itu.

Kondisi tersebut diperparah dengan adanya kebijakan *scrapping* kapal pada tahun 1984, kebijakan ini awalnya membawa angin segar bagi pelayaran nasional karena pemerintah menjanjikan membantu pengadaan kapal baru yang sudah dimusnahkan akibat berumur tua. Namun kenyataannya pemerintah belum melaksanakan kebijakan yang mendukung industri pelayaran nasional dengan baik. Perusahaan Pelayaran nasional dibiarkan berjalan sendiri. Berawal dari ketidakpastian ini banyak perusahaan pelayaran nasional lebih memilih menggunakan kapal berbendera asing, ataupun jika memiliki kapal baru akan mendaftarkan kapalnya dengan bendera asing [9].

Melihat kondisi yang sangat memprihatinkan tersebut, pemerintah kembali berupaya membuat kebijakan baru untuk mendukung pelayaran nasional dengan menerbitkan Instruksi Presiden. Secara nasional penambahan kapal berbendera Indonesia secara unit bertambah cukup signifikan sejak diterapkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, tetapi secara kapasitas muatan penambahannya tidak berbanding lurus. Hal ini terjadi karena

banyaknya kapal-kapal yang tadinya belum didaftarkan atau terregistrasi mulai mendaftarkan untuk mendapatkan tanda kebangsaan kapal yang sebagian besar didominasi oleh kapal yang kegiatannya untuk pelayaran rakyat.

Pendekatan Azas *Cabotage* yang tertuang dalam inpres tersebut mewajibkan setiap angkutan laut dalam negeri harus diangkut oleh kapal-kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh pelaut-pelaut Indonesia turut andil dalam penguasaan angkutan laut dalam negeri yang tadinya juga dikuasai oleh kapal-kapal berbendera asing mampu membalikkan posisi menjadi dikuasai oleh kapal –kapal berbendera Indonesia. Namun hal ini berbeda dengan kondisi angkutan laut luar negeri dimana perusahaan pelayaran nasional kita belum mampu bersaing di tingkat global bahkan regional, pun begitu industri perkapalan nasional kita belum mampu mensuplai kebutuhan kapal-kapal untuk mendukung industri pelayaran nasional yang melakukan kegiatan angkutan luar negeri.

Kesulitan yang cukup besar dirasakan oleh perusahaan pelayaran nasional yaitu dukungan finansial yang sangat minim untuk mengganti armada kapal yang terkena kebijakan *scrapping* tidak didapatkan sehingga jumlah armada nasional turun cukup signifikan dalam mendukung kegiatan angkutan laut luar negeri. Berdasarkan Laporan Tahunan Kemenhub tahun 2014 menyebutkan pangsa muatan angkutan laut Indonesia tahun 2014 mencapai 653.270.644 Ton dimana 89 % diangkut oleh armada asing dan sisanya 11% diangkut oleh armada nasional Indonesia[2].

Pelabuhan Belawan merupakan salah satu dari pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan internasional terbesar ketiga di Indonesia merupakan pintu gerbang untuk perekonomian Indonesia bagian barat yang menjadi pusat kegiatan ekspor impor Indonesia ke dunia internasional. Posisi Pelabuhan Belawan yang sangat strategis karena berada di pesisir Selat Malaka yang sangat dekat dengan jalur pelayaran utama global dapat dengan mudah diakses oleh kapal-kapal dari dan menuju pelabuhan manapun.

Pelabuhan Belawan terletak 03° 47' LU dan 98° 42" BT semenanjung yang dibatasi Sungai Belawan di

Bagian Utara dan Sungai Deli di Selatan. Pelabuhan Belawan ini sebagai pintu gerbang Sumatera Utara dan letaknya berada di ibukota Provinsi Sumatera Utara. Lokasi Pelabuhan Belawan dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Letak Geografis Pelabuhan Belawan dan Selat Malaka.

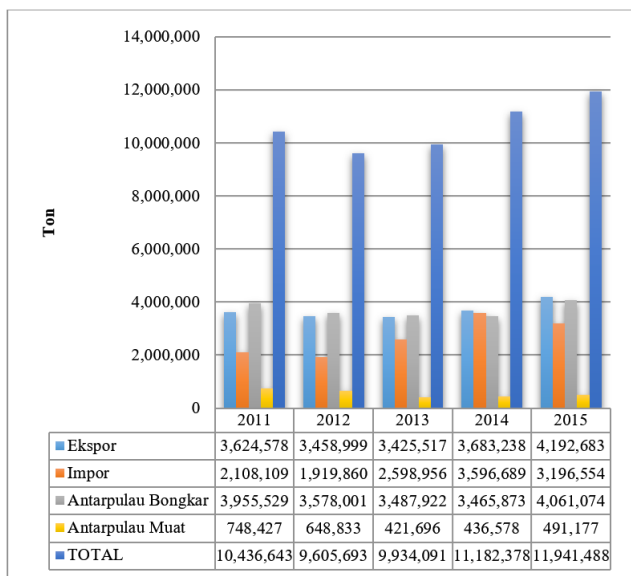
Pelabuhan Belawan yang didukung oleh daerah *hinterland* Sumatera Utara dan sekitarnya termasuk provinsi Nanggroe Aceh Darussalam dan Riau memiliki potensi angkutan ekspor yang cukup besar terutama komoditi non migas yang bisa terus diproduksi sepanjang masa tanpa perlu khawatir akan kehilangan cadangan seperti CPO, karet, *pulp*, ikan dan hasil laut lainnya yang bisa terus diproduksi sepanjang tahun dan proses secara lebih lanjut untuk memperoleh nilai tambah (*value added*) dari berbagai produk olahannya.

Laporan Kinerja Tahunan Pelindo I [10] menyebutkan Pelabuhan Belawan melayani lebih dari 4000 kapal pertahun dan kinerjanya bertumbuh pesat dari 11,1 juta ton kargo pada tahun 2014; menjadi 11.9 juta ton tahun 2015. Begitupun dengan lalu lintas peti kemas juga bertumbuh pesat, meskipun terjadi penurunan pada tahun 2014 dari 935,700 teus menjadi 895,281 teus pada tahun 2015. Namun yang menjadi perhatian penulis seberapa besar dari total angkutan tersebut yang diangkut oleh kapal berbendera Indonesia khususnya angkutan laut luar negeri dalam hal ini angkutan ekspor.

Tabel 1 Jumlah rekapitulasi keseluruhan *call* kapal di Pelabuhan Belawan dari tahun 2011 sampai 2015

No	Tahun	Kunjungan Kapal	
		(Kali)	(GT)
1	2011	4,141	24,177,119
2	2012	4,658	28,427,144
3	2013	4,671	28,674,879
4	2014	4,417	27,703,360
5	2015	4,469	29,832,359

Sumber : PT Pelindo – I Indonesia Cabang Belawan.



Gambar 2. Arus bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.

Pada penelitian ini peneliti menduga apakah perusahaan pelayaran Indonesia kekurangan kapal mengingat jumlah kapal berbendera Indonesia yang melakukan angkutan laut luar negeri relatif sedikit dengan jumlah kapasitas tonnage yang tidak terlalu besar jika dibandingkan dengan negara ASEAN seperti Singapura, Malaysia dan Thailand, atau apakah ada faktor – faktor lain yang menyebabkan hal tersebut terjadi sehingga sampai saat ini lebih dari 90 % angkutan laut luar negeri (ekspor) kita masih diangkut oleh kapal berbendera asing.

Pada penelitian ini peneliti ingin melihat pangsa muatan angkutan laut luar negeri (ekspor) yang diangkut oleh kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing dengan menggunakan kapal kontainer dari Pelabuhan Belawan, dan profil bendera kapal mengangkutnya terkait dengan kunjungan kapalnya, jumlah muatan yang diangkut, maupun

pertumbuhan kapasitas dari bendera negara kapal yang diteliti.

Peneliti memilih menganalisa barang–barang yang diangkut dengan menggunakan kapal kontainer di karenakan fenomena kontainerisasi yang terus meningkat sejak pertama kali kontainer digunakan untuk pengiriman barang melalui jalur laut secara komersial diawal tahun 1950an bahkan kenaikannya bersifat eksponensial.

Metodologi

Penelitian dilakukan pada Bulan Oktober sampai Desember tahun 2016 di Pelabuhan Utama Belawan dengan mengambil data kunjungan kapal 3 tahun terakhir yaitu tahun 2013, 2014 dan 2015. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Belawan mengingat Pelabuhan Belawan merupakan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan ekspor dan impor dan secara geografis sangat dekat dengan negara tetangga Malaysia yang memiliki Pelabuhan Tanjung Pelepas dan Singapura yang memiliki *Port of Singapore* yang merupakan *Hub port* di Kawasan.

A. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan data sekunder berupa data kunjungan kapal secara periodik dari tahun 2013 sampai 2015 baik yang diambil langsung di pelabuhan Belawan maupun dari berbagai institusi yang berhubungan seperti INSA, UNCTAD, dan Kementerian Perhubungan sendiri

B. Pengolahan Data

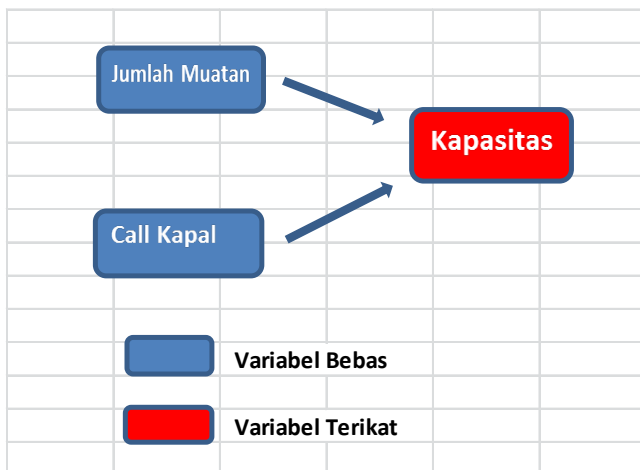
Pengolahan data menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif dilakukan secara statistik dengan cara mentabulasikan semua data kunjungan kapal yang diperoleh, lalu mensorting data tersebut dengan memisahkan kapal yang melakukan angkutan laut luar negeri maupun dalam negeri, lalu memisahkan kapal yang membawa muatan kontainer secara bendera kapal. Pendekatan kualitatif digunakan dalam menjabarkan kondisi yang ada terkait turun naiknya kunjungan kapal berdasarkan bendera negara kapal, muatan yang dibawa maupun pertumbuhan kapasitas kapal masing-masing

kapal. data yang ada kemudian di olah dengan *tool mircosoft xl QM* versi 4.

C. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan pendekatan statistik berupa *trend* analisis. Analisis *tren* merupakan suatu analisis yang digunakan untuk mengetahui kecenderungan suatu nilai mengalami kenaikan ataupun penurunan bahkan tetap [4]. Pendapat lain tentang analisis *tren* yaitu besar kecilnya perubahan tergantung dari faktor-faktor yang mempengaruhinya dan rangkaian waktu (*time series*) dari variabel tertentu, sehingga dapat didefinisikan bahwa Analisis *Tren* adalah suatu analisis yang menggambarkan atau menunjukkan perubahan rata-rata suatu variabel tertentu dari waktu ke waktu. Perubahan rata-rata suatu variabel yang mengalami kecenderungan penurunan nilai disebut trend negatif. Perubahan rata-rata suatu variabel yang mengalami peningkatan nilai disebut trend positif [6], dan sebaliknya jika variabel mengalami penurunan disebut trend negatif. Setelah mengetahui trend dari variabel yang diteliti, penulis lalu kemudian mencari hubungan dari ketiga variabel yang diteliti yaitu *call* kapal itu sendiri, kapasitas kapal dan jumlah muatan yang diangkut.

Penulis menggunakan analisis regresi sederhana untuk mencari tahu hubungan antar variabel dimana, kapasitas kapal ditetapkan sebagai variabel terikat dengan sedangkan jumlah muatan dan *call* kapal ditetapkan sebagai variabel bebas. model sebagai berikut:



Sumber : Hasil Analisis Peneliti.

Gambar 13 Model Penelitian yang digunakan oleh peneliti.

Pada proses analisis peneliti menggunakan rata-rata data kunjungan kapal, jumlah muatan yang diangkut dan kapasitas kapal selama 3 tahun data yang diolah. Setelah mengetahui hasil dari regresi sederhana, peneliti membahasnya lebih mendalam dengan konten analisis untuk membahas terkait kebijakan dalam dunia industri pelayaran pada bendera negara kapal yang berkunjung kepelabuhan Belawan. Untuk membandingkan kondisi yang sebenarnya terhadap kondisi ideal yang diinginkan, penulis menggunakan analisis konten dengan memberikan gambaran keadaan yang sebenarnya setelah data dianalisis dan dibandingkan dengan kondisi yang diinginkan dengan interpretasi peningkatan beberapa tahun kedepan. Menurut Holsti, metode analisis konten adalah suatu teknik untuk mengambil kesimpulan dengan mengidentifikasi berbagai karakteristik khusus suatu pesan secara objektif, sistematis, dan generalis [1].

D. Analisis Model Peramalan (*forecasting*)

Penulis juga meramalkan potensi angkutan laut baik dalam dan luar negeri yang berpotensi ditangani dari dan ke pelabuhan Belawan dalam bentuk kontainer. Forecasting adalah peramalan atau perkiraan mengenai sesuatu yang belum terjadi. Peramalan merupakan alat bantu yang sangat penting dalam perencanaan yang efektif dan efisien [12]. Metode Peramalan dapat dibagi menjadi dua tipe yaitu *causal* dan *time series*. Metode Peramalan yang digunakan pada penelitian ini yaitu *time series* yakni metode kuantitatif untuk menganalisis data masa lampau yang telah di kumpulkan secara teratur menggunakan teknik yang tepat. Hasilnya dapat dijadikan acuan untuk peramalan nilai dimasa yang akan datang [7].

Analisis dan Pembahasan

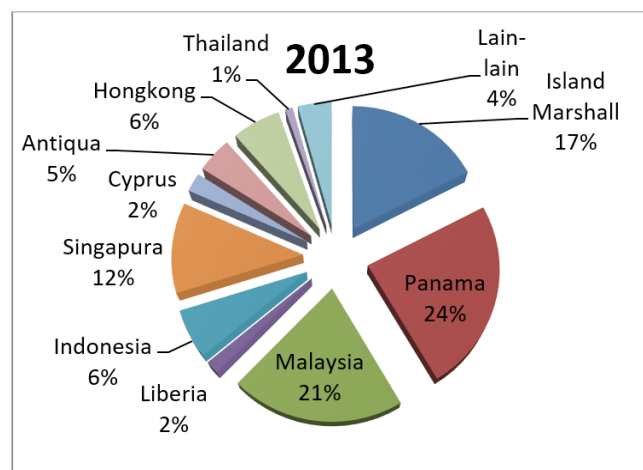
A. Call Kapal

Dari data yang diolah oleh peneliti sejak tahun 2013 sampai 2015, hasil untuk kapal kontainer yang melakukan angkutan laut luar negeri dari Pelabuhan Belawan lebih sedikit jumlah *call*-nya jika di bandingkan dengan kapal non kontainer. Total *call* dari ketiga tahun berjumlah 1.173 *call*, dimana secara keseluruhan kapal berbendera Indonesia hanya menduduki posisi kelima dari persentasi penguasaan jumlah *call*.

Tabel 2. Jumlah rekapitulasi *call* kapal kontainer yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan

Negara	2013	(%)	2014	(%)	2015	(%)	Total Call	(%)
Marshall Island	73	17.42	86	23.82	93	23.66	252	21.48
Panama	101	24.11	95	26.32	36	9.16	232	19.78
Malaysia	87	20.76	59	16.34	74	18.83	220	18.76
Liberia	7	1.67	31	8.59	77	19.59	115	9.80
Indonesia	26	6.21	43	11.91	39	9.92	108	9.21
Singapura	48	11.46	3	0.83	39	9.92	90	7.67
Cyprus	10	2.39	22	6.09	4	1.02	36	3.07
Antiqua	19	4.53	9	2.49	7	1.78	35	2.98
Hongkong	26	6.21	0	0.00	0	0.00	26	2.22
Thailand	4	0.95	0	0.00	9	2.29	13	1.11
Lain-lain	18	4.30	13	3.60	15	3.82	46	3.92
Total	419	100	361	100	393	100	1173	100

Sumber : Data sekunder diolah, 2017



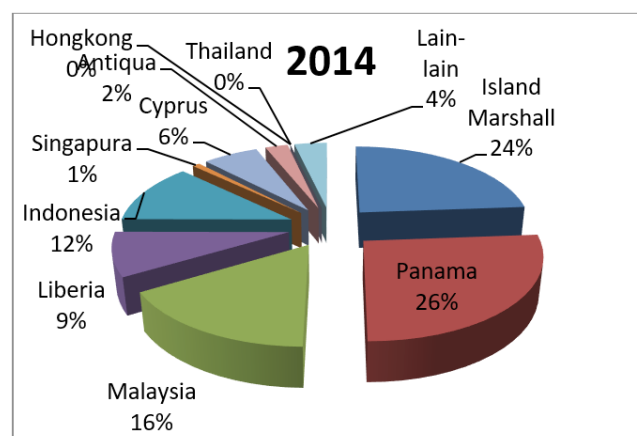
Gambar 4. Komposisi Persentasi *Call* Kapal Kontainer yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan Tahun 2013

Tahun 2013 kapal-kapal berbendera Indonesia hanya memperoleh 6,21 % *call* dari total 419 *call* kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Belawan. Dengan hanya memperoleh 26 *call*, kapal –kapal berbendera Indonesia hanya menduduki posisi ke 5 yang secara bersama –sama dengan Hongkong, setelah Panama, Malaysia, Marshall Islands dan Singapura. Angka tersebut memang cukup minim jika dibandingkan dengan 2 negara bendera kapal terdekat yaitu Singapura dan Malaysia yang sama-sama berada di Selat Malaka.

Hal yang paling mengejutkan lagi terkait *call* kapal kapal berbendera Indonesia yaitu tujuan dari kapal berbendera Indonesia setelah membawa ekspor

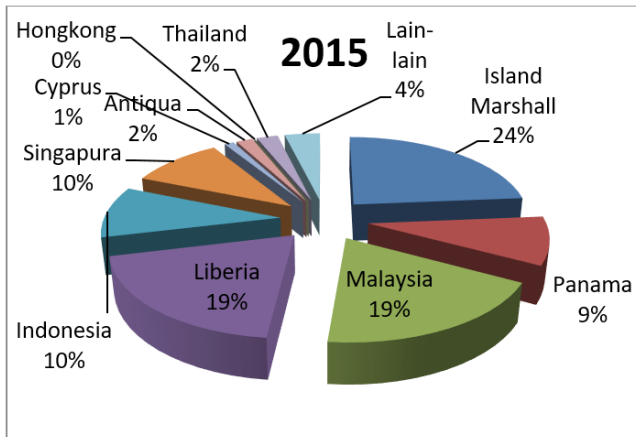
dari Pelabuhan Belawan yaitu sebagian besar ke Pelabuhan Negara jiran Malaysia seperti *Port klang*, Tanjung Pelepas maupun Penang, dan juga ke Pelabuhan Hub internasional yaitu Singapura, untuk selanjutnya dilakukan *transshipment* ke kapal-kapal yang jauh lebih besar lalu dibawa ke pelabuhan internasional lainnya diseluruh dunia.

Selain Pelabuhan - pelabuhan di Malaysia dan Singapura, tujuan kapal-kapal berbendera Indonesia juga ke Asia timur seperti China, Jepang dan Korea, serta Asia selatan seperti India, Kolombo dan Pakistan.

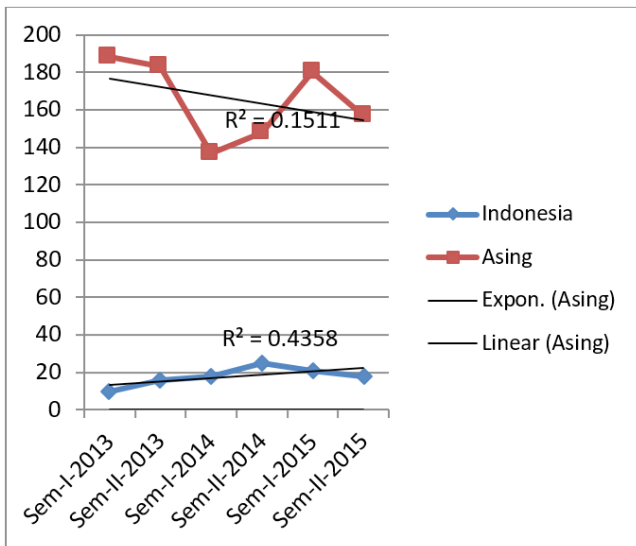


Gambar 5. Komposisi Persentasi *Call* Kapal Kontainer yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan Tahun 2014

Di tahun 2014, terjadi peningkatan *call* kapal yang dikuasai oleh kapal-kapal berbendera Indonesia dan juga peningkatan secara persentasi karena total *call* secara keseluruhan mengalami penurunan hampir 14 % jika dibandingkan dengan total *call* selama tahun 2013. Dengan pencapaian tersebut, kapal-kapal berbendera Indonesia menduduki posisi ke empat setelah Panama, Marshall islands dan Malaysia serta diikuti oleh Liberia dan Cyprus. Penurunan *call* ditahun 2014 tidak hanya terjadi pada kapal-kapal yang mengangkut kontainer baik untuk angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri, tetapi secara keseluruhan *call* kapal yang berkunjung kepelabuhan Belawan memang mengalami penurunan secara menyeluruh.



Gambar 6. Komposisi Persentasi *Call* Kapal Kontainer yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan Tahun 2015

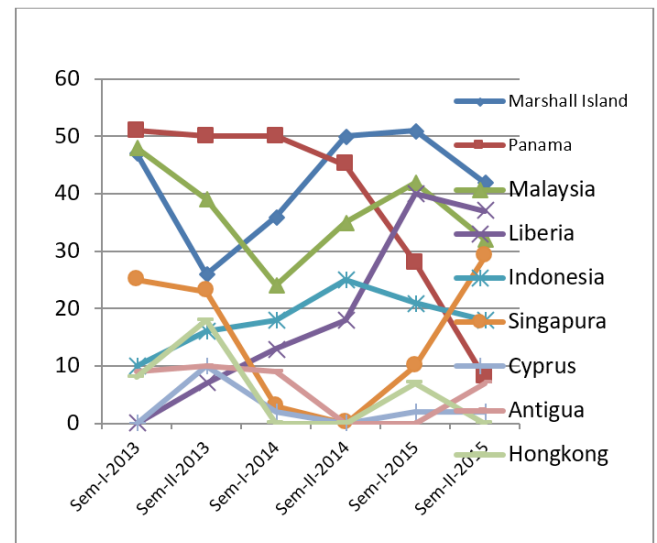


Sumber :data sekunder diolah, 2017

Gambar 7. Analisis *Trend Call* Kapal Kontainer Bendera Indonesia dan Asing yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan.

Dari ketiga tahun data kunjungan *call* kapal kontainer, peneliti membuat *tren* analisis linier untuk kapal-kapal berbendera Indonesia maupun kapal berbendera asing. Dari data analisis yang dilakukan, peneliti menemukan bahwa pada *call* kapal kontainer oleh kapal berbendera asing mengalami penurunan pada saat yang bersamaan *call* kapal berbendera Indonesia mengalami peningkatan, Hal ini juga menunjukkan kunjungan kapal-kapal berbendera Indonesia ke pelabuhan Internasional dari Pelabuhan Belawan meningkat secara persentasi tetapi hasil yang sesungguhnya yaitu seberapa besar kargo yang diangkut oleh

kapal –kapal tersebut. Untuk mengetahui hasilnya peneliti selanjutnya akan membahas hasil dari muatan yang diangkut oleh kapal – kapal berbendera Indonesia maupun bendera asing.



Sumber :data sekunder diolah, 2017

Gambar 8. Analisis *Tren Call* Kapal Kontainer berdasarkan negara bendera kapal yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan.

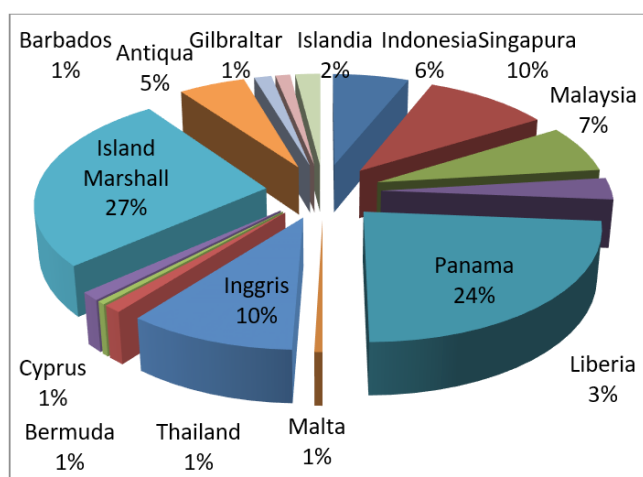
B. Muatan Kontainer

Tabel. 3 Jumlah rekapitulasi muatan kontainer yang diangkut dari pelabuhan Belawan (Teus)

Negara	Sem-I 2013	Sem-II 2013	Sem-I 2014	Sem-II 2014	Sem-I 2015	Sem-II 2015
Marshall Island	30341	17007	26047	34111	30998	16926
Panama	23425	18867	25402	18230	7755	2114
Malaysia	6574	5759	4103	5443	5709	4427
Liberia	0	5680	6300	8837	27714	25009
Indonesia	4141	6769	9374	10306	7322	4401
Singapura	8525	9437	787	0	5856	18028
Cyprus	0	2204	6226	0	1800	933
Antigua	4691	4896	4837	0	0	1735
Hongkong	4425	8750	0	0	0	0
Thailand	2000	0	0	0	0	5754
Lain-lain	5545	22515	456	3495	0	7262
Total	89667	101884	83532	80422	87154	86589
Total Tahunan	2013	191551	2014	163954	2015	173743

Tahun 2013, jumlah barang yang diekspor dengan menggunakan kotainer melalui pelabuhan Belawan sebesar 191.551 Teus dimana kapal berbendera Indonesia hanya meraih pangsa muatan sebesar 6

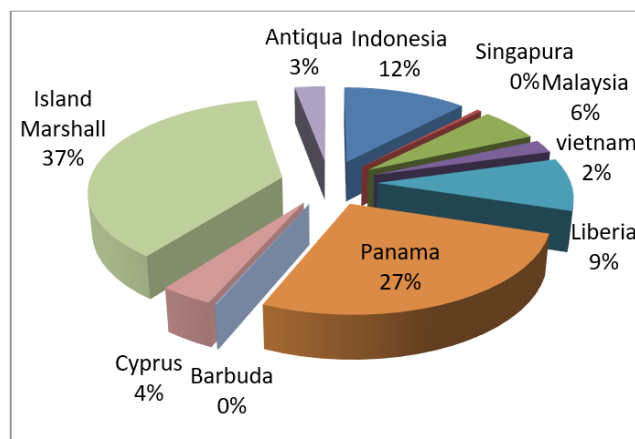
% dan sisanya sebesar 94 % dikuasai oleh kapal berbendera asing. Ditahun 2014 kapal berbendera Indonesia berhasil melipatgandakan persentasi muatan kontainer menjadi 12 % dari total muatan yang diangkut, dan sisanya diangkut oleh kapal berbendera asing, tetapi ditahun 2015 kembali turun dan hanya mampu meraih pangsa muatan sebesar hampir 7 %. Padahal secara linier, *call* kapal berbendera Indonesia meningkat secara positif bila dibandingkan dengan penurunan *call* kapal asing. Ini mengindikasikan kapal berbendera asing meningkatkan kapasitasnya yang melakukan kunjungan kepelabuhan Belawan.



Sumber :data sekunder, diolah 2017.

Gambar 9. Persentase muatan kontainer, Tahun 2013 yang diangkut berdasarkan bendera kapal dari Pelabuhan Belawan

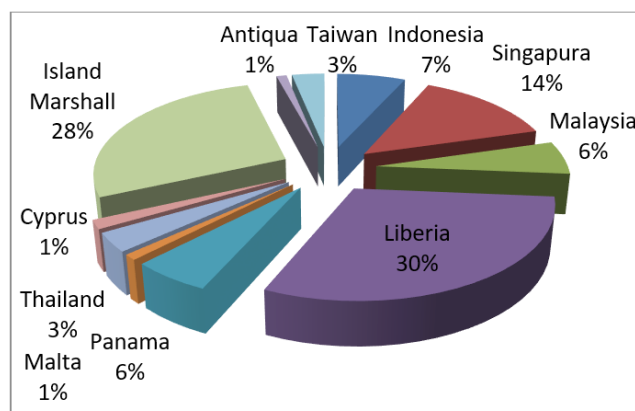
Untuk angkutan barang dalam kontainer, tahun 2014 terjadi peningkatan secara persentasi oleh kapal berbendera Indonesia dari 6 % menjadi 12 % dari total volume yang diangkut. Secara persentasi kenaikan tersebut memang cukup signifikan karena berarti kenaikannya dua kali lipat dari persentasi tahun sebelumnya, tetapi Indonesia masih berada diposisi ke 3 dibawah Marshall *Island* dan Panama, yang tambahan kenaikannya masing-masing 10 dan 3 persen dari tahun sebelumnya.



Sumber: data sekunder, diolah 2017.

Gambar 10. Persentase muatan kontainer, Tahun 2014 yang diangkut berdasarkan bendera Kapal dari Pelabuhan Belawan

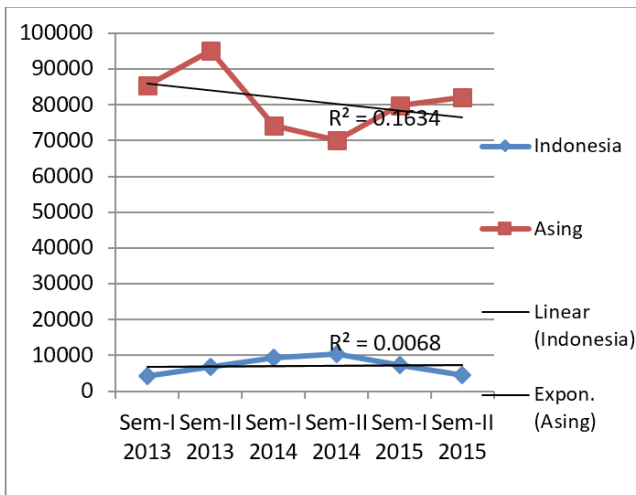
Untuk barang yang diangkut dengan menggunakan kontainer, di tahun 2015 kapal – kapal berbendera Indonesia hanya meraih pangsa muatan sebesar 7%, dari total volume 173.743 teus. Komposisi persentasi barang yang diangkut melalui kontainer oleh kapal-kapal berbendera Indonesia ini kembali turun dari tahun 2014 dengan persentasi muatan 12%.



Sumber: data sekunder, diolah 2017.

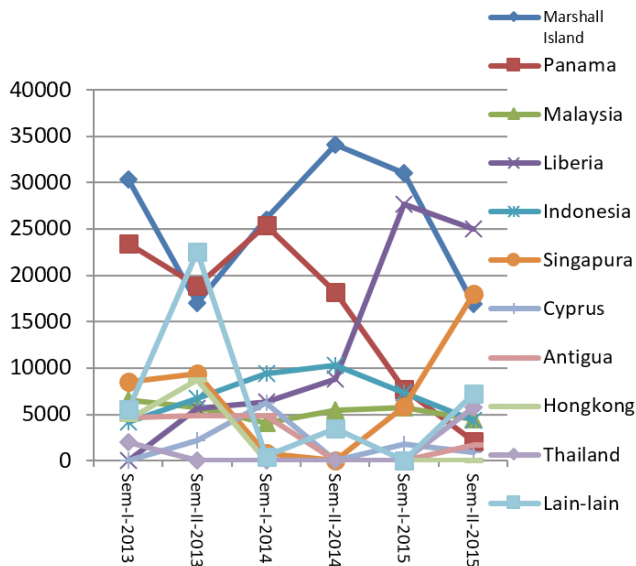
Gambar 11. Persentase muatan kontainer, Tahun 2015 yang diangkut berdasarkan bendera kapal dari Pelabuhan Belawan

Tahun 2013 kontainer yang diangkut mencapai 191.551 teus dan mengalami penurunan volume ditahun 2014 menjadi 163.953 teus, lalu kembali naik menjadi 173.743 teus di tahun 2015. Secara komposisi persentasi untuk angkutan barang dengan menggunakan kapal kontainer, kapal berbendera Indonesia secara linier mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan kapal kontainer berbendera asing yang mengalami penurunan.



Sumber: Data sekunder, diolah 2017.

Gambar 12. Analisis *Tren* Muatan yang diangkut oleh kapal berbendera asing dan bendera Indonesia dari Pelabuhan Belawan



Sumber: Data sekunder, diolah 2017.

Gambar 13. Analisis *Tren* Muatan yang diangkut oleh kapal kontainer berdasarkan bendera kapal dari pelabuhan Belawan

C. Profil perkembangan kapasitas kapal dari negara – negara bendera kapal yang mendominasi pengangkutan dari Pelabuhan Belawan

1. Unit kapal

Terdapat 9 negara yang dianalisis perkembangan jumlah kapal dan total kapasitasnya yang paling sering berkunjung kepelabuhan Belawan termasuk Indonesia.

Berikut disampaikan jumlah pertumbuhan unit kapal dan kapasitasnya selama 3 tahun dari tahun 2013 sampai 2015.

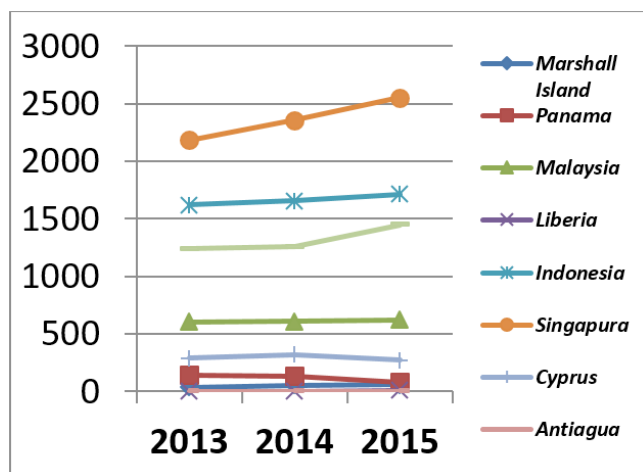
Tabel 4. Pertumbuhan unit dan kapasitas kapal berdasarkan negara bendera kapal

Negara	2013			2014			2015			Total rata-rata
	unit	total dwt	rata-rata	unit	total dwt	rata-rata	unit	total dwt	rata-rata	
Marshall Island	33	607190	18399.7	51	1400024	27451.5	55	1523910	27707.5	24,519.53
Panama	143	3652536	25542.2	131	2839760	21677.6	78	1546220	19823.3	22,347.70
Malaysia	603	16265470	26974.2	608	16137880	26542.6	621	16791000	27038.6	26,851.82
Liberia	5	26041	5208.2	5	26041	5208.2	8	123761	15470.1	8,628.84
Indonesia	1622	16268380	10029.8	1657	17029510	10277.3	1712	17287090	10097.6	10,134.91
Singapura	2185	79581400	36421.7	2356	84022250	35663.1	2553	95312370	37333.5	36,472.76
Cyprus	287	10184210	35485.1	320	10670610	33345.7	272	9050026	33272.2	34,034.29
Antigua	1	5840	5840	1	5840	5840	1	5840	5840	5,840.00
Hongkong	1240	69561150	56097.7	1258	75321270	59873.8	1448	87375260	60342	58,771.19

Sumber: Data sekunder, diolah 2017.

Dari tabel diatas, dari negara yang dianalisis, Singapura menjadi negara yang paling banyak memiliki jumlah kapal secara unit, dan pertumbuhan unit kapalnya terlihat cukup positif dari 2185 unit ditahun 2013, menjadi 2356 unit ditahun 2014 dan 2533 unit ditahun 2015. Namun secara kapasitas, Hongkong menjadi negara yang paling besar jumlah kapasitasnya dari 9 negara yang dianalisis jika dibandingkan Negara Singapura yang memiliki jumlah kapal lebih banyak. Dengan kata lain jika dibandingkan secara unit rata-rata kapal berbendera Hongkong jauh lebih besar dari kapal berbendera Singapura.

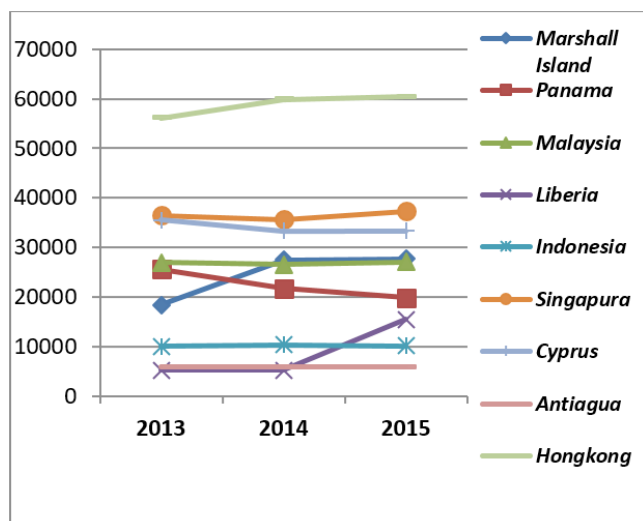
Pertumbuhan kapal berbendera Indonesia sendiri secara unit juga menunjukkan pertumbuhan yang cukup positif, tetapi jika dilihat dari total bobot mati kapasitasnya pertumbuhannya relatif sangat kecil sekali, bahkan rata-rata total kapasitasnya turun ditahun 2015 jika dibandingkan dengan tahun 2014 dari angka 10277,3 Ton menjadi 10097,6 Ton. Jika dibandingkan dari 9 negara yang dianalisis, kapal berbendera Indonesia menduduki posisi ke-3 terbawah dari rata-rata total kapasitas yang ada. Kapal kontainer dengan dwt 10.000an merupakan kapal kontainer dengan kapasitas yang tergolong cukup kecil yang hanya mampu membawa kontainer hingga 1000 teus yang merupakan kapal kontainer bertipe *fully cellular*.



Sumber : Data diolah, 2017

Gambar 14. Tren Pertumbuhan Unit Kapal berdasarkan negara bendera kapal

Berdasarkan gambar di atas, secara unit, pertumbuhan unit kapal yang berbendera Indonesia menunjukkan trend yang cukup positif, dari 1622 unit di tahun 2013 menjadi 1657 unit di tahun 2014 dan meningkat lagi menjadi 1712 di tahun 2015. Tren positif tersebut juga terlihat pada kapal-kapal yang dimiliki oleh negara Singapura dengan memiliki kapal sebanyak 2185 unit di tahun 2013, 2356 unit di tahun 2014 dan 2553 di tahun 2015. Angka tersebut 80% lebih banyak dari kapal-kapal berbendera Indonesia yang merupakan negara kepulauan jika dibandingkan dengan negara Singapura yang sangat kecil sekali.



Sumber: data sekunder, diolah 2017.

Gambar 15. Tren Pertumbuhan rata-rata dwt kapal berdasarkan negara bendera kapal

Berbeda dengan kondisi penambahan kapal secara unit, secara kapasitas kapal-kapal berbendera

Indonesia bisa dikatakan tidak tumbuh, karena penambahannya kecil sekali jika dibandingkan dengan negara-negara bendera kapal yang kapalnya melakukan kunjungan kepelabuhan Belawan. Hal ini menunjukkan penambahan kapal yang ada hanya mempertahankan kapasitas yang ada sama seperti tahun – tahun sebelumnya mengingat memang kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia cukup tua, dan secara produktifitas kalah jauh dari kapal-kapal berbendera asing.

Tabel 5. Daftar data dan nama variabel yang dianalisis dengan regresi linier.

	Y	x1	x2
Negara	Rata-rata kapasitas	Rata-rata Muatan	Rata-rata call
Marshall Island	24,519.53	51,810.00	84.00
Panama	22,347.70	31,931.67	77.33
Malaysia	26,851.82	24,513.33	73.33
Liberia	8,628.84	14,211.00	38.33
Indonesia	10,134.91	14,104.33	36.00
Singapura	36,472.76	10,671.67	30.00
Cyprus	34,034.29	6,034.33	12.00
Antigua	5,840.00	5,386.33	11.67
Hongkong	58,771.19	4,391.67	8.67

Sumber : Data sekunder diolah, 2017

Tabel 5. Hasil Regresi linier menggunakan Ms.Excel QM Versi 4.0

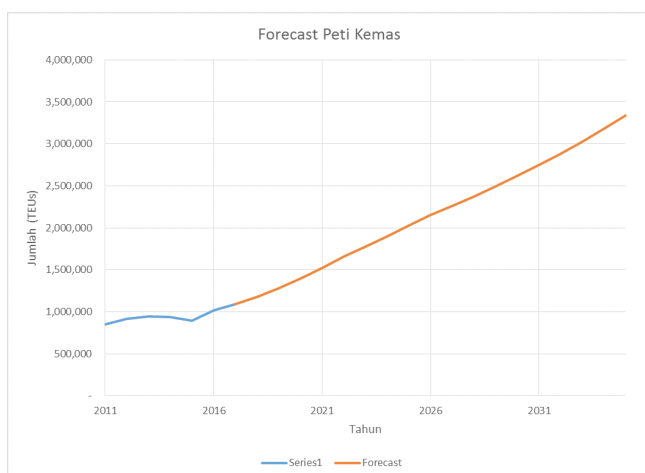
Hasil Regresi	
Regression Statistics	
Multiple R	0.23946968
R Square	0.057345728
Adjusted R Square	-0.256872363
Standard Error	18674.73958
Observations	9

Sumber : Data sekunder diolah, 2017

ANOVA							
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>		
Regression	2	127294308.9	63647154.44	0.182502948	0.837639831		
Residual	6	2092475389	348745898.2				
Total	8	2219769698					
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95.0%</i> <i>Upper 95.0%</i>
Intercept	30787.26236	11233.72073	2.740611334	0.033708378	3299.337972	58275.18675	3299.338 58275.1868
Rata-rata Muatan	0.287047865	1.098219051	0.261375784	0.802543359	-2.400197346	2.974293077	-2.4001973 2.97429308
rata-rata call	-259.3053562	575.0089306	-0.450958833	0.667858529	-1666.301523	1147.690811	-1666.3015 1147.69081

Sumber : Data sekunder diolah, 2017

Hasil Peramalan Peti Kemas



Sumber :data diolah, 2017

Gambar 16. Trend Pertumbuhan Peti kemas yang akan ditangani di Pelabuhan Belawan

Pada model peramalan ini, penulis mulai meramal dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2035. Tahun 2016 sendiri tidak dijadikan acuan penghitungan dikarenakan tahun 2016 merupakan waktu bagi peneliti untuk mengolah dan keadaannya sedang berlangsung.

Tabel 7. Jumlah Peramalan Peti Kemas yang akan ditangani di pelabuhan Belawan

Tahun	Peti Kemas (Teus)
2017	1,085,250
2018	1,157,812
2019	1,266,212
2020	1,387,342
2021	1,511,218
2022	1,644,763
2023	1,767,646
2024	1,876,342
2025	2,012,334
2026	2,134,942
2027	2,247,624
2028	2,367,284
2029	2,484,756
2030	2,698,332
2031	2,737,292
2032	2,857,194

Tahun	Peti Kemas (Teus)
2033	2,984,123
2034	3,176,492
2035	3,328,442

Sumber :data diolah, 2017

Sampai dengan saat tulisan ini buat angka throughput petik kemas yang ditangani di Pelabuhan Belawan telah mencapai angka diatas 1 juta teus ditahun 2016, tepatnya di angka 1.016.206 [5]. Berdasarkan hasil peramalan yang dilakukan peneliti, sampai dengan tahun 2035, kontainer yang akan ditangani di Pelabuhan Belawan akan mencapai lebih dari 3,3juta Teus. Angka tersebut bisa jauh lebih tinggi lagi karena peramalan yang dilakukan oleh peneliti adalah pesimis. Sedangkan angka peramalan moderat bisa diatas 3,6 juta teus ditahun 2035.

Kesimpulan

Dari tiga tahun data yang diolah oleh peneliti, terlihat secara rata-rata *call* kapal berbendera Indonesia yang melakukan ekspor dari Pelabuhan Belawan mengalami kenaikan disaat kapal berbendera asing mengalami penurunan , hal ini menunjukkan peluang yang perlu terus dijaga agar penguasaan angkutan laut luar negeri Indonesia bisa dikuasai oleh kapal berbendera Indonesia, namun dari sisi jumlah angkutan kontainer yang diangkut oleh kapal berbendera Indonesia mengalami kenaikan yang bisa dikatakan relatif kecil jika dibandingkan dengan kenaikan *call* kapal berbendera Indonesia yang cukup positif, ini mengindikasikan *call* kapal bendera asing turun karena adanya peningkatan ukuran kapal yang berkunjung dari dan ke Pelabuhan Belawan, karena terlihat kapal asing masih menguasai 93 persen angkutan ekspor barang kontainer dari Pelabuhan Belawan dan berbanding lurus dengan penurunan *call* kapal asing yang secara ekonomi mengurangi biaya angkutan.

Tantangannya ada pada pertumbuhan armada kapal dan kenaikan rata-rata kapasitas kapal berbendera Indonesia yang relatif kecil jika dibandingkan dengan dengan pertumbuhan kapasitas kapal berbendera asing. Hongkong dan Singapura merupakan negara kecil yang mampu meningkatkan kapasitas kapalnya secara signifikan

dengan terus merevitalisasi terus armadanya di dunia pelayaran internasional. Secara pembiayaan kedua negara tersebut juga memberikan insentif pajak dan fiskal untuk pembiayaan kredit kapal yang cukup mahal dalam mendukung dunia pelayaran masing-masing negara. Bahkan negara tetangga juga memberikan insentif pajak yang jauh lebih baik dari Indonesia dan bunga kredit yang lebih kecil dari bank-bank di Indonesia.

Selain masalah kapasitas, tantangan terbesar lainnya adalah umur kapal – kapal berbendera Indonesia termasuk diantaranya kapal yang membawa barang ekspor dari Pelabuhan Belawan tergolong cukup tua, rata-rata umur kapal berbendera Indonesia berumur 19,1 berbeda jauh dengan kapal-kapal berbendera negara tetangga seperti Malaysia 11,2 tahun dan Singapura 12 tahun, hal ini tentu berkontribusi terhadap kinerja operasional kapal disamping masalah kapasitas yang minim.

Sedangkan jika melihat hasil regresi yang telah dianalisis oleh peneliti, maka hubungan antar variabel terikat dan tidak terikat tidak menunjukkan hubungan yang erat dari data kapal-kapal yang masuk ke Pelabuhan Belawan, dimana nilai *multiple R* nya kecil sekali yaitu hanya 0,2394 dengan nilai *r square*nya hanya mencapai 0,0573. Yang berarti memang secara model yang dibuat oleh peneliti menunjukkan kapasitas tidak terlalu mempengaruhi jumlah muatan yang diangkut, namun begitupun, hasil dari *intercept* yang ada menunjukkan kapasitas dan jumlah *call* kapal mempunyai hubungan yang berlawanan arah dimana ketika *call* kapal bertambah jumlah muatan yang diangkut bisa lebih banyak dengan kapasitas yang sama dan begitupun sebaliknya. Namun mengingat tingginya *share* pangsa muatan yang diangkut oleh kapal asing dari Pelabuhan Belawan, dengan kapasitas yang relatif kecil jika dibandingkan dengan kapal berbendera asing, pemerintah juga perlu mempertimbangkan pertumbuhan kapasitas kapal berbendera Indonesia dan faktor lain yang perlu di perhatikan juga oleh pemerintah untuk meningkatkan pangsa muatan angkutan luar negeri yaitu *managemen rute call* kapal secara maksimal diselaraskan dengan komoditi impor yang masuk melalui Pelabuhan Belawan.

Hasil peramalan penanganan kontainer yang cukup tinggi yaitu lebih dari 3,3 juta teus di Tahun 2035 baik dalam dan luar negeri, merupakan potensi angkutan yang sangat besar yang harus dimanfaatkan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Karena kapal asing bisa saja mengganti bendera menjadi bendera Indonesia untuk mengangkut angkutan kontainer sekalipun itu angkutan antar pulau karena minimnya kapal berbendera Indonesia yang asli dimiliki oleh orang Indonesia (*beneficial owner*).

Rekomendasi

Pemerintah dalam hal ini Kementerian dan Lembaga negara yang menjadi regulator perlu melihat peluang dalam industri pembiayaan dalam merevitalisasi kapal, sehingga kapal-kapal berbendera Indonesia dapat terus tumbuh baik unit maupun kapasitasnya mengingat kapal-kapal berbendera Indonesia umumnya tergolong tua dan kecil. Tingginya suku bunga dalam pembiayaan kapal juga turut mengabaikan peluang yang ada walaupun dalam kemudahan berinvestasi di Indonesia sejak setahun terakhir mengalami perbaikan yang cukup signifikan. Selain itu untuk mendapatkan penambahan kapasitas dalam jangka pendek pemerintah perlu merevisi PP Nomor 69 Tahun 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut PPnya, karena kebijakan tersebut hanya memberikan berkontribusi yang minim.

Pemerintah juga perlu mendorong lembaga keuangan dalam hal ini perbankan untuk memberikan kemudahan bagi pengusaha pelayaran maupun perkapalan untuk mendapatkan pinjaman dengan bunga murah dan dengan masa pinjaman yang lebih lama. Hal ini dikarenakan baik kapal di dunia industri pelayaran maupun pelabuhan termasuk kedalam investasi yang *slow yielding* dengan investasi yang cukup besar.

Terkait dengan rekomendasi lainnya adalah pembenahan pelabuhan, kapal hanya akan singgah jika pelabuhan yang akan dituju telah siap secara infrastruktur maupun suprasstruktur. Pelabuhan – pelabuhan di Indonesia umumnya hanya memiliki kedalaman *draft* yang tidak terlalu dalam, bahkan pelabuhan tanjung yang merupakan pelabuhan

terbesar di Indonesia hanya memiliki draft 14 M itupun hanya di beberapa terminal. Jika dibandingkan dengan Pelabuhan di Singapura yang telah memiliki *draft* 16 M yang mampu menyandarkan kapal kontainer dengan ukuran 18.000 Teus. Pelabuhan Belawan sendiri hanya memiliki draft sekitar 11 M yang hanya mampu menyandarkan maksimal kapal kontainer dengan kapasitas 3000an Teus.

Jika melihat kondisi alur pelabuhan Belawan saat ini memang sangat tidak mungkin untuk dipertahankan. Hal ini terjadi karena alur dan *channel* masuk kepelabuhan belawan mendapat sedimentasi yang sangat tinggi dari 2 sungai yang bermuara kepelabuhan Belawan. Butuh dana ratusan milliar setiap tahun untuk mempertahankan alur yang hanya bisa didiperdalam maksimal 11 M.

Ucapan Terima Kasih

Terima yang sebesar-besarnya saya ucapkan kepada Bapak Drs. Pranyoto, SE sebagai Syahbandar Utama Belawan, yang telah memberikan izin dan bantuan dalam pengumpulan data penelitian. Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada Dr. Ir. Deni Achmad Soeboer, MS dan Dr. Ir. Sri Rahadjo, MPM, MBA, MM sebagai pembimbing pada program *Studi Port Shipping and Logistic Manajemen*, Sekolah Bisnis Institut Pertanian Bogor.

Daftar Pustaka

- [1] Holsti, Ole R. 1969. Content Analysis for the Social Science and Humanities. Reading, Massachusetts : Addison – Westley Pub lishing.
- [2] Joseph M Jeremy (2000). Ship Registration and Ship Mortgage in Malaysia. The Malayan Law Journal, Vol. 3 page 1-18.
- [3] [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia 1952. Keputusan Menteri Perhubungan NO.M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No.A.2/1/2 tanggal 19 April 1952.
- [4] [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia 2014. Laporan Tahunan Kementerian Perhubungan Tahun 2014. Jakarta (ID) : Kemenhub RI.
- [5] [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut : Buku I Revisi Rencana Induk Pelabuhan Belawan. Jakarta (ID) : Kemenhub RI
- [6] Llyod Register Research for age Of ships (2015)
- [7] Makridakis, Spyros 1999. Metode dan Peramalan, Jakarta : Binarupa Aksara.
- [8] Muktiadji,Nusa,dan Samuel Soemantri. (2009). Analisis Pengaruh Biaya Produksi dalam Peningkatan Kemampulabaan Perusahaan: Studi Kasus di PT HM Sampoerna Tbk. Jurnal Ilmiah Kesatuan. Nomor 1, Volume 11. Jakarta.
- [9] Panky Tri Febiyansyah, (2009),Kebijakam maritimdan Transformasi industry Pelayaran Indonesia dalam kerangka penerapan azas Cabotage, Jurnal Maritim hal 67-80.
- [10] Pelindo - I, Kompilasi data dan anlisis prediksi, 2016
- [11] Peraturan Pemerintah RI Nomor PP 69 Tahun 2015 tentang tata 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut PPnya
- [12] Subagyo, Pangestu. 1986. Forecasting konsep dan aplikasi Yogyakarta : BPPE UGM.
- [13] Sunyoto, Suyanto 2011. Analisis regresi untuk uji hipotesis, Yogyakarta. Caps
- [14] Umar, M. Hussen Hukum Morilim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia. Buku 2, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2001.

Halaman ini sengaja dikosongkan