

## **Arah Kebijakan Pemerintah Tentang Pemberdayaan Pelayaran Nasional Dengan Penerapan Asas Cabotage**

**Sungkono Ali**

### **Abstrak**

Tujuan penulisan ini adalah untuk memberikan gambaran kepada masyarakat Indonesia bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia ini, terdiri atas 17,504 pulau sehingga Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mendeklarasikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki garis pantai 81,000 km (terpanjang kedua setelah Kanada).

Indonesia berada diantara dua benua (Asia dan Australia), dua lautan (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik). Secara geografis lautan di Indonesia menjadi lintasan kapal-kapal internasional (asing) yakni Selat Sunda untuk lintasan kapal-kapal dari negara Asia, Eropah ke Australia dan sebaliknya, Selat Celebes dan Selat Bali untuk lintasan kapal-kapal dari negara Asia Tenggara, Timur ke Australia dan sebaliknya, Selat Seram diantara Maluku dan Papua untuk lintasan kapal-kapal dari negara Asia Pasifik dan Papua Nugini ke Australia dan sebaliknya.

Kutipan Pidato Presiden pertama RI Soekarno, pada Konvensi Nasional Maritim ke I tahun 1963 : **“Untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai negara dapat menjadi kuat, jika dapat menguasai lautan. Untuk menguasai lautan, kita harus menguasai armada yang memadai/kuat. Menjadi Negara Maritim Yang Berjaya harus menguasai Lautan dengan memiliki Angkutan Laut yang Kuat” .....**

Kata kunci : Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **PENDAHULUAN**

Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana telah di ubah seluruhnya dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, pemerintah memberi penegasan bahwa Pelayaran merupakan infrastruktur yang menghubungkan ribuan pulau dan jembatan penghubung yang mempersatukan dan mempertahankan kedaulatan negara dan bangsa.

*H. Sungkono Ali  
Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil  
Prodi DIII TransportasiFak. Teknik  
Universitas Negeri Jakarta*

*Praktisi Pelayaran, Pelabuhan-  
dan Kepabeanan  
Pengusaha Depo Petikemas  
Wakil Ketua Dewan Pelabuhan-  
Tanjung Priok*

Batang tubuh UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terdiri atas XII Bab dan 355 Pasal, sebahagian Bab merupakan tambahan baru dari UU Nomor 21 tahun 1992.



Gambar 1. Tabel Anatomi UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran  
Sumber : Ditjen Hubla Dephub



Gambar 2. Tabel Batang Tubuh UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran  
Sumber : Ditjen Hubla Dephub

Beberapa pasal perubahan dari UU Nomor 21 Tahun 1992 antara lain :

- Bab VI : HIPOTIK DAN PIUTANG KAPAL YANG DIDAHULUKAN Ratifikasi *International Convention On Maritime Liens and Mortgage* dengan Perpres Nomor 44 Tahun 2005 tanggal 8 Juli 005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime iens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Hipotek, 1993)
- Bab VIII : KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN
- Bab IX : KELAIKLAUTAN KAPAL
- Bab XI : SYAHBANDAR
- Bab XII : PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM
- Bab XV : SISTEM INFORMASI PELAYARAN
- Bab XVI : PERAN SERTA MASYARAKAT
- Bab XVII : PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (*SEA AND COST GUARD*)

Ketentuan yang tercantum pada Bab-bab tersebut diatas dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan arah kebijakan pemerintah untuk keselamatan kapal dalam pelayaran, perlindungan terhadap lingkungan maritime, system monitoring informasi pelayaran di laut, peran serta masyarakat dan penjagaan laut dan panai (Sea and Coast Guard) dalam rangka penegakan keamanan kedaulatan laut NKRI

## **PEMBAHASAN**

*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Unclos 1982) ratified by Law 17/1985 Part IV : Archipelagic States, Article 46 Use of Terms*

*For the purpose of this Convention :*

- (a) *“archipelagic state” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;*
- (b) *“archipelago” means a group of islands, including parts of islands interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, water and other natural features from an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.*

### **Nation building**

**To build Indonesia becomes :**

- **a great nation**
- **a powerful nation**
- **a wealthy nation**
- **a tranquil nation**

**Nation can be powerful, only if it controls the ocean :**

**“ To control the ocean, we must control sufficient fleet”**

Untuk membangun Indonesia menjadi :

- negara besar
- negara kuat
- negara makmur
- negara damai

Negara dapat menjadi kuat, jika dapat menguasai Lautan

“Untuk menguasai lautan, kita harus menguasai armada yang memadai/ kuat”

Menjadi Negara Maritim Yang Berjaya harus menguasai Lautan dengan memiliki Armada Angkatan Laut yang kuat

Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Jumlah Pulau : 17.504

Garis Pantai : 81.000 km (kedua terpanjang setelah Kanada)

Luas Wilayah Daratan: 1,9 Juta km<sup>2</sup>

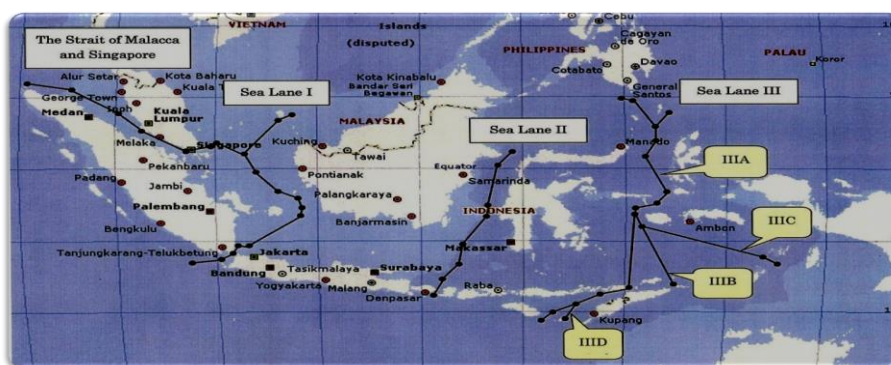
Luas Wilayah Lautan : 5,8 Juta km<sup>2</sup>

Luas Laut Teritorial : 0,8 juta km<sup>2</sup>

Luas Laut Nusantara : 2,3 Juta km<sup>2</sup>

Luas ZEE : 2,7 Juta km<sup>2</sup>

### **INDONESIA SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN TERBESAR DI DUNIA**



Gambar 3. Lintasan Laut NKRI (Sea Lane)

Sumber : Ditjen Hubla Dephub

Jumlah Pulau	: 17.504
Garis Pantai	: 81.000 km (kedua terpanjang setelah Kanada)
Luas Wilayah Daratan:	1,9 Juta km <sup>2</sup>
Luas Wlayah Lautan	: 5,8 Juta km <sup>2</sup>
Luas Laut Teritorial	: 0,8 jJuta km <sup>2</sup>
Luas Laut Nusantara	: 2,3 Juta km <sup>2</sup>
Luas ZEE	: 2,7 Juta km <sup>2</sup>

### **Lintasan laut internasional**

- Lintasan I : Laut Cina Selatan - Selat Kalbar – Laut Jawa –  
Selat Sunda – Samudera Hindia (berbatas dengan Vietnam  
– Thailand dan Australia  
Laut Cina Selatan – Singapore – Selat Malaka –  
Samudera Hindia (berbatas dengan negara Vietnam,  
Thailand, Singapore – Malaysia – Myanmar – Srilanka)
- Lintasan II : Laut Filipna selatan – Selat Makassar – Selat Lombok –  
Samudera Hindia (berbatas dengan Filipina – Australia)
- Lintasan III : A) Laut Filipina Selatan – Selat Halmahera/Ternate  
B) Selat Halmahera/Ternate – Laut Banda – Timor Leste  
(berbatas dengan Timor Leste)  
C) Laut Banda – Selat Seram Maluku - Selat Papua –  
Samudera Hindia (berbatas dengan Australia dan  
Papua Nugini)  
D) Laut Banda – Selat Timor Timur – Selat Sumba –  
Samudera Hindia (berbatas dengan Australia)

### **PEMBERDAYAAN INDUSTRI PELAYARAN**

Pemerintah untuk memberdayakan industri pelayaran nasional telah menerbitkan Instruksi Presdien Nomor 5 Tahun 2005 tanggal 28 Maret 2005, bagi pelayaran nasional Inpres tersebut dinyatakan sebagai kebangkitan kedua paska keterpurukan pelayaran nasional selama 20 tahun lebih. Diharapkan akan dapat berdaya lagi dan mampu bersaing di era global menjalankan fungsinya mengangkut komoditas muatan ekspor ke manca negara dengan kapal berbendera Indonesia.

## **Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional**

### **1. Perdagangan :**

- a. Muatan pelayaran antar pelabuhan di dalam negeri dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional;
- b. Muatan impor yang biaya pengadaan dan/atau pengangkutannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib menggunakan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.
- c. Mendorong diadakan kemitraan dengan kontrak angkutan jangka panjang antara pemilik barang dan perusahaan angkutan laut nasional.

### **2. Keuangan :**

#### **a. Perpajakan**

- 1) Menata kembali tata cara pelaksanaan berbagai kebijakan yang telah ada untuk memberikan fasilitas perpajakan kepada industri pelayaran nasional dan industri perkapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- 2) Menyempurnakan kebijakan perpajakan yang telah mendukung tumbuh dan berkembangnya industri pelayaran nasional dan industri perkapalan, termasuk pemberian insentif kepada pemilik muatan ekspor yang diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional;
- 3) Menerapkan secara tegas ketentuan mengenai penalti pada perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan galangan kapal yang telah mendapatkan insentif, namun kemudian melakukan investasi di luar bidang usahanya.

#### **b. Lembaga Keuangan**

- 1) Mendorong perbankan nasional untuk berperan aktif dalam rangka pendanaan untuk mengembangkan industri pelayaran nasional;
- 2) Mengembangkan lembaga keuangan bukan bank yang khusus bergerak di bidang pembiayaan pengembangan industri pelayaran nasional;

- 3) Mengembangkan skim pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional.

**c. Asuransi :**

- 1) Setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal bekas/kapal baru yang akan dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan, sekurang-kurangnya "*Hull & Machinerics*";
- 2) Muatan/barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan;
- 3) Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.

**3. Perhubungan :**

**a. Angkutan Laut :**

- 1) Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, sehingga angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia;
- 2) Menata kembali jaringan trayek angkutan laut dengan memberikan insentif kepada kapal-kapal dengan trayek tetap dan teratur antara lain melalui pemberian prioritas sandar, keringanan tarif jasa kepelabuhanan dan penyediaan bukner;
- 3) Menata kembali proses penggantian bendera kapal dari bendera asing menjadi bendera Indonesia;
- 4) Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Piutang Maritim yang Didahulukan dan Hipotik atas Kapal (*Maritime Liens and Mortgages 1993*) dan menyelesaikan penyiapan Rancangan Undang-Undang tentang Klaim Maritim yang Didahulukan dan Hipotik atas kapal;
- 5) Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Penahanan Kapal (*Arrest of Ship*) dan menyelesaikan penyiapan Rancangan Undang-Undang tentang Penahanan Kapal yang disesuaikan dengan kondisi nasional;

- 6) Memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan untuk pelayaran rakyat.
- 7) Mempercepat pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK), sehingga dapat diketahui dengan transparan muatan dan kapasitas ruang kapal yang ada.

**b. Pelabuhan :**

- 1) Menata kembali penyelenggaraan pelabuhan dalam rangka memberikan pelayanan yang efektif dan efisien;
- 2) Menata kembali pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan pelabuhan yang berfungsi untuk lintas batas;
- 3) Mengembangkan prasarana dan sarana pelabuhan untuk mencapai tingkat pelayanan yang optimal;
- 4) Mengembangkan manajemen pelabuhan sehingga secara bertahap dan terseleksi terjadi pemisahan fungsi regulator dan operator, dan memungkinkan kompetisi pelayanan antar terminal di suatu pelabuhan dan antar pelabuhan;
- 5) Menghapuskan pengenaan biaya jasa kepelabuhanan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya;
- 6) Menata kembali sistem dan prosedur administrasi pelayanan kapal, barang dan penumpang dalam rangka peningkatan pelayanan di pelabuhan.

**4. Perindustrian :**

- a. Mendorong tumbuh dan berkembangnya industri perkapalan termasuk industri perkapalan rakyat, baik usaha besar, menengah maupun usaha kecil serta koperasi, dengan cara antara lain :
  - 1) Mengembangkan pusat-pusat desain, penelitian dan pengembangan industri kapal;
  - 2) Mengembangkan standarisasi dan komponen kapal;
  - 3) Mengembangkan industri bahan baku dan komponen kapal;
  - 4) Memberikan insentif kepada perusahaan perkapalan nasional yang membangun dan/atau meraparasi kapal di dalam negeri dan/atau



yang melakukan pengadaan kapal dari luar negeri dengan menerapkan skim imbal produksi;

- b. Pembangunan kapal yang biaya pengadaannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilaksanakan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah;
- c. Dalam hal pendanaan kapal sebagaimana dimaksud pada huruf b berasal dari luar negeri, pembangunan kapal tersebut diupayakan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi;
- d. Pemeliharaan dan reparasi kapal-kapal yang biayanya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilakukan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.

**5. Energi dan Sumber Daya Mineral:**

Memberikan jaminan penyediaan BBM sesuai dengan trayek dan jumlah hari layar kepada perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal berbendera Indonesia dan melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri.

**6. Pendidikan dan Latihan :**

- a. Mendorong pemerintah daerah dan swasta untuk mengembangkan pusat-pusat pendidikan dan pelatihan kepelautan berstandar intrnasional (International Maritime Organization/IMO);
- b. Mengembangkan kerjasama antar lembaga pendidikan dan pengguna jasa pelaut dalam rangka menghasilkan pelaut berstandar internasional (International Maritime Organization/IMO).



Sumber : DPP INSA & Ditjen Hubla

**Kerangka Alur Inpres No. 5 Tahun 2005**

**AMANAT INSPRES**

Menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Peta Jalan (*Road Map*) *Cabotage*

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2005		Pangsa Muatan (%) 2006		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2009		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing
1	<i>Oil/ Petroleum</i>	39	61	40	60	58	42	60	40	90	10	100	0
2	<i>General Cargo</i>	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	<i>Coal</i>	40	60	60	40	60	40	75	25	95	5	100	0
4	<i>Wood</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	<i>Fertilizer</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	<i>Cement</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
7	<i>CPO</i>	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0	100	0
8	<i>Rice</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
9	<i>Mine and Quarry</i>	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0	100	0
10	<i>Other grains</i>	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0	100	0
11	<i>Other liquid</i>	34	66	40	60	55	45	65	35	100	0	100	0
12	<i>Agri grain</i>	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0	100	0
13	<i>Fresh product</i>	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0	100	0
	<b>Komoditi</b>	<b>2</b>		<b>5</b>		<b>6</b>		<b>9</b>		<b>11</b>		<b>13</b>	

Sumber : DPP INSA, Ditjen Hubla

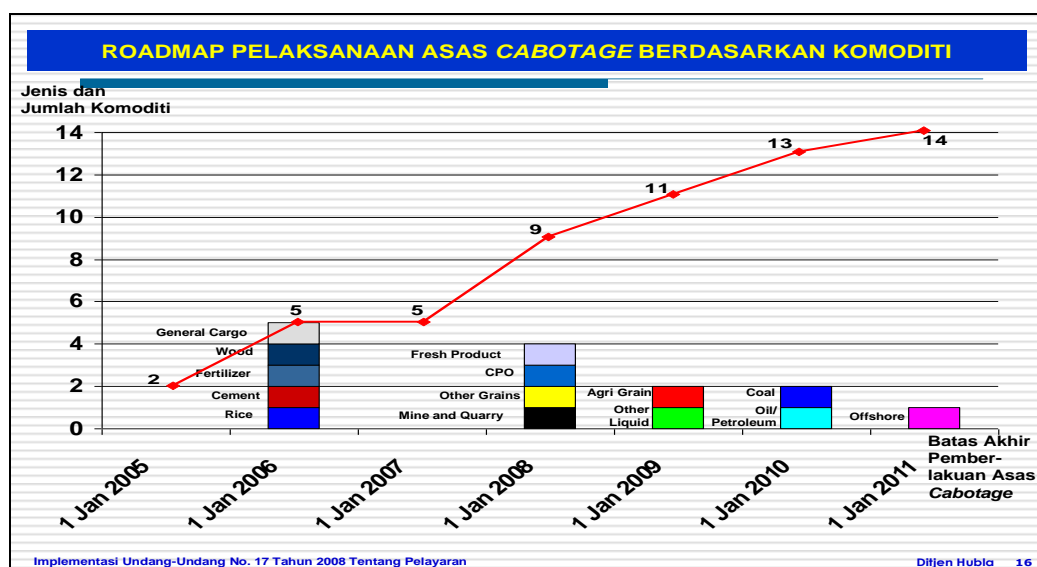
**Peta Jalan (*Road Map*) angkutan muatan di dalam negeri (*Azas Cabotage*)**

Sebagai implementasi dari Inpres No. 5 Tahun 2008, Menteri Perhubungan telah menetapkan Peta Jalan (*Road Map*) tentang pengangkutan barang/ muatan antarpelabuhan laut di dalam negeri wajib diangkut dengan kapal-kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh pelayaran nasional serta di awaki oleh ABK

warga negara Republik Indonesia (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 71 Tahun 2005).

14 (empat belas) komoditas barang/ muatan di dalam negeri yang wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia, adalah :

1. Minyak dan gas bumi (*Oil/ Petroleum*)
2. Barang umum (*General Cargo*);
3. Batubara (*Coal*)
4. Kayu dan olahan primer (*Wood*)
5. Beras (*Rice*)
6. Minyak kelapa sawit (*CPO*)
7. Pupuk (*Fertilizer*)
8. Semen (*Cement*)
9. Bahan galian tambang/ bahan galian logam, bahan galian non logam dan bahan galian golongan C (*Mine and Quarry*);
10. Biji-bijian lainnya (*Other Grains*);
11. Muatan cair dan bahan kimia lainnya (*Other Liquid*); 2009
12. Biji-bijian hasil pertanian (*Agri Grain*)
13. Sayur, buah-buahan dan ikan segar (*Fresh Product*);
14. Penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi (*Offshore*).



### **Pelaksanaan Asas Cabotage**

Peta Jalan (Road Map) pelaksanaan asas Cabotage berdasarkan Komoditi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antarpelabuhan Laut di Dalam Negeri, saat ini hanya 3 (tiga) jenis barang/ muatan (komoditi) dari 14 (empat belas) komoditi yang belum sepenuhnya menggunakan kapal berbendera Indonesia, yaitu :

❖ **Pasal 3 Ayat (1) :**

**1) Butir g:**

Pengangkutan minyak dan gas bumi, dilaksanakan selambat-lambatnya 1 Januari 2010.

**2) Butir h:**

Pengangkutan batubara, dilaksanakan pada saat berakhirnya masa kontrak dan selambat-lambatnya 1 Januari 2010.

**3) Butir i:**

Pengangkutan penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi, dilaksanakan selambat-lambatnya 1 Januari 2011.

❖ **Pasal 3 Ayat (2) :**

Dalam hal sebelum batas waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e, huruf f, huruf g, huruf h dan huruf I telah tersedia kapal berbendera Indonesia untuk pengangkutan barang/ muatan antarpelabuhan laut di dalam negeri, pelaksanaan pengangkutan dimaksud wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia.

### **Pengaturan Pelaksanaan Asas Cabotage dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

❖ **Pasal 8 :**

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia;
- (2) Kapal Asing dilarang mengangkut penumpang dan/ atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

❖ **Pasal 284 :**

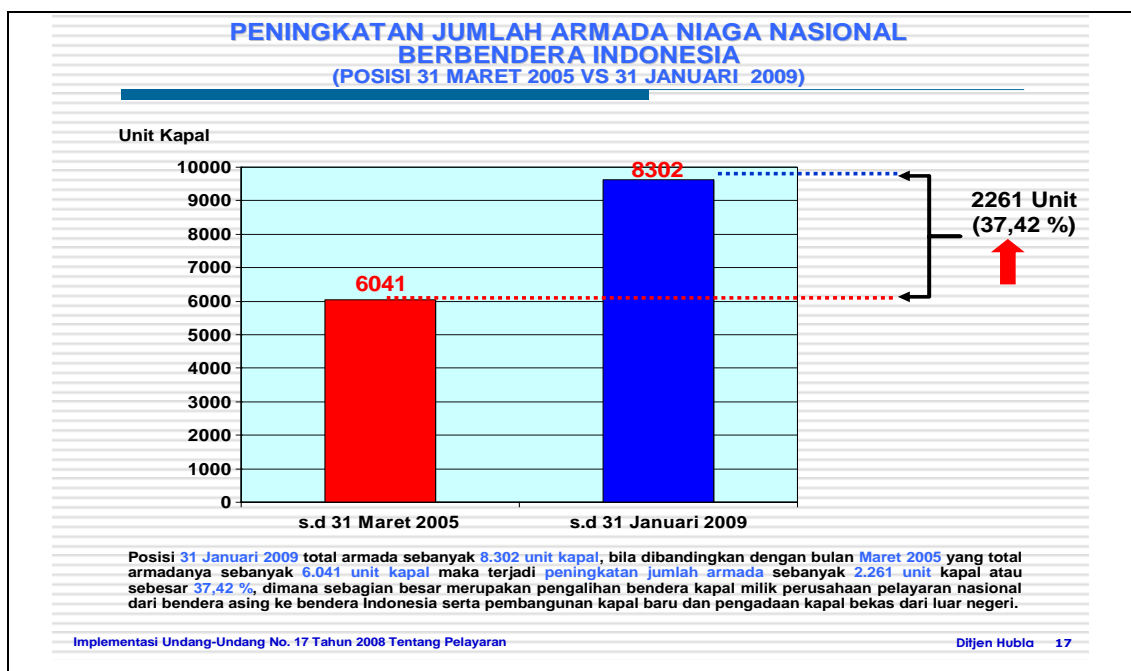
Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/ atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dipidana penjara paling lama 5(lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,- (enam ratus juta rupiah)

❖ **Pasal 341 :**

Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3(tiga) sejak Undang-Undang ini berlaku.

Memperhatikan uraian diatas, baik berdasarkan Inpres No. 5 Tahun 2005 dan implementasinya dalam Permenhub No. KM 71 Tahun 2005 dan dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, cukup jelas diatur bahwa batas waktu penggunaan kapal asing untuk angkutan laut antarpulau atau antarpelabuhan dalam negeri selambat-lambatnya 1 Januari 2011, setelah batas waktu tsb wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh pelayaran nasional serta diawaki oleh ABK warga negara Indonesia.

**Perkembangan armada kapal nasional paska Inpres No. 5 Tahun 2005**



Jumlah armada/ kapal nasional berbendera Indonesia pada posisi sampai dengan 31 Maret 2005 sejumlah 6.041 unit, pada posisi 31 Januari 2009 sejumlah 8.302 unit (peningkatan jumlah 2.261 unit (37,41 %)

**Perkembangan armada kapal di negara ASEAN sebagai pembandingan :**

**PERKEMBANGAN ARMADA NIAGA  
BERBENDERA NEGARA ASEAN (RIBUAN DWT)**

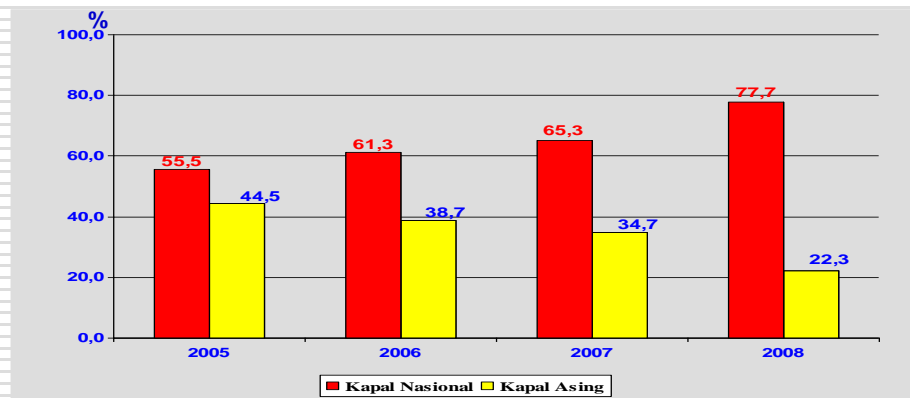
No	Negara	Posisi 1 Jan 2005	Posisi 1 Jan 2006	Posisi 1 Jan 2007	Posisi 1 Jan 2008	% Change 2005-2006	% Change 2006-2007	% Change 2007-2008
1	Brunei	422	421	421		0	0	
2	Cambodia	-	-	2700		-	-	
3	<b>Indonesia</b>	<b>5038</b>	<b>5308</b>	<b>6392</b>	<b>6859</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>7</b>
4	Malaysia	8709	7755	8571	9448	-11	11	10
5	Myanmar	656	645	574		-2	-11	
6	Philippines	7008	7129	6704	6659	2	-6	-0.6
7	Singapore	40943	48562	51043	55550	19	5	8
8	Thailand	4383	4591	4320	4224	5	-6	-2
9	Vietnam	2127	2479	3144		17	27	

Sumber : Review of Maritime Transport 2008, UNCTAD

Pangsa angkutan muatan di dalam negeri dan luar negeri sejak diberlakukannya Inpres No. 5 Tahun 2005 :

- Angkutan laut dalam negeri pada tahun 2005, kapal nasional 55,5 % dan kapal asing 44,5 % dari jumlah muatan yang diangkut, pada posisi akhir tahun 2008 mengalami peningkatan, yang diangkut dengan kapal nasional 77,7 % dan kapal asing 22,3 % dari jumlah muatan yang diangkut
- Angkutan laut luar negeri pada tahun 2005, kapal nasional 5 % dan kapal asing 95 %, pada posisi akhir tahun 2008 diangkut dengan kapal nasional 7,1 % dengan kapal asing 92,9 %

### PENINGKATAN PANGSA MUATAN PELAYARAN NASIONAL UNTUK ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI



Juta Ton

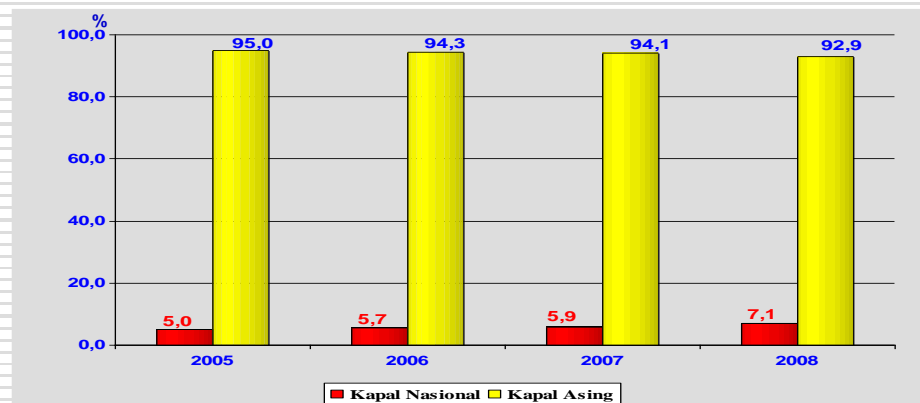
No	Muatan	2005	2006	2007	2008 *)
1	Nasional	114,5 (55,5%)	135,3 (61,3%)	148,7 (65,3%)	142,4 (77,7%)
2	Asing	91,8 (44,5%)	85,4 (38,7%)	79,2 (34,7%)	40,8 (22,3%)
	Jumlah	206,3	220,7	227,9	183,2

\*) Posisi September 2008

Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dijjen Hubla 19

### PENINGKATAN PANGSA MUATAN PELAYARAN NASIONAL UNTUK ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI



Juta Ton

No	Muatan	2005	2006	2007	2008 *)
1	Nasional	24,6 (5,0%)	29,4 (5,7%)	31,4 (5,9%)	29,8 (7,1%)
2	Asing	468,4 (95,0%)	485,8 (94,3%)	500,5 (94,1%)	390,8 (92,9%)
	Jumlah	493,0	515,2	531,9	420,6

\*) Posisi September 2008

Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dijjen Hubla 20

Sementara itu jumlah armada/ kapal yang dibutuhkan dalam rangka memenuhi asas cabotage, adalah :

- Kapasitas kebutuhan armada nasional :

Type kapal	Kapasitas Saat ini	Kebutuhan 2010 – 2011
-----		
- Batubara	24	390 *
- Minyak dan Gas Bumi	95	82
- Hulu & Hilir Minyak dan Gas Bumi ( <i>Off-shore</i> )	346	143 *

\* *berbagai jenis, type dan ukuran*

- Disamping kebutuhan tipe kapal tsb diatas masih diperlukan kapal-kapal tipe lainnya, yaitu "

- General Cargo	25
- Container	14
-----	
Total kebutuhan 2010-2011	654 unit kapal
=====	

### **Arah kebijakan Pemerintah untuk kesiapan Mandatory Asas Cabotage**

Pelayaran nasional Indonesia siapkah menghadapi kebutuhan armada untuk memenuhi pangsa pasar angkutan laut di dalam negeri, hal yang sama kepada galangan kapal di Indonesia siap dan mampukah memenuhi kebutuhan pembangunan kapal baru ?

Hal-hal yang perlu dicermati, antara lain :

#### ❖ **Cabotage batubara, selambat-lambatnya 1 Januari 2010**

Dibutuhkan penambahan kapal 390 unit terdiri dari type Panamax (DWT 60,000 – 70,000) sebanyak 10 unit, type handymax (DWT 25,000 – 45,000) sebanyak



13 unit dan type coal carrier (DWT 5,000 – 10,000) sebanyak 367 unit, belum termasuk type Tug & Barge

- ❖ **Cabotage Minyak dan Gas Bumi dan penunjang kegiatan Hulu & Hilir**, selambat-lambatnya **1 Januari 2011**, dibutuhkan tambahan kapal sebanyak 225 unit berbagai jenis type dan ukuran

Permasalahan yang dihadapi menjelang pemberlakuan Asas Cabotage secara penuh sesuai amanat Inpres Nomor 5 Tahun 2005 dan UU Nomor 17 tahun 2008 yang dapat dijadikan sebagai acuan atau parameter pencapaian target waktu antara lain :

1. Dukungan perbankan maupun lembaga keuangan/ pembiayaan lainnya dalam memberikan pinjaman/ kredit bagi pengembangan armada niaga nasional, meskipun telah menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan namun dibanding dengan total penadanaan yang dibutuhkan masih relatif terbatas dengan tingkat suku bunga, *own equity* dan *collateral* yang relatif masih tinggi.
2. Insentif pajak masih belum dirasakan mendorong pemberdayaan industri pelayaran dan industri perkapalan, antara lain : hasil penjualan kapal (*capital gain*) yang ditujukan untuk kapal baru/ peremajaan kapal, masih dikenakan pajak penghasilan, pembelian kapal baru/ bekas dari luar negeri diwajibkan melaporkan PIB ke Ditjen Bea dan Cukai dan pemenuhan kewajiban bea masuk sebelum kapal dioperasikan.
3. Belum terwujudnya secara efektif kongkrak angkutan jangka panjang antara pemilik muatan dengan perusahaan pelayaran nasional yang dapat digunakan sebagai jaminan untuk mendapatkan pendanaan dari perbankan dan lembaga keuangan/ pembiayaan lainnya.
4. Perlunya sinkronisasi pengaturan mengenai batas usia kapal impor yang akan berganti bendera dari bendera asing menjadi bendera Indonesia.
5. Pemilik muatan tertentu menerapkan kondisi/ persyaratan kontrak angkutan yang berpotensi menyulitkan/ menghambat penggunaan kapal berbendera Indonesia.
6. Beberapa persyaratan kontrak angkutan pemilik muatan (*Short Term Contract*) membuat perbankan kreditur enggan memberikan pinjaman untuk pengembangan armada niaga nasional.

7. Kapal-kapal jenis tertentu (kegiatan offshore/ lepas pantai) belum dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional, seperti : survey vessel, heavy lift vessel, pipelay barge, drilling ship, dll)

Kondisi tsb diatas tidak ada pilihan lain guna memenuhi amanat Inpres Nomor 5 Tahun 2005, pemerintah sudah semestinya turut berperan aktif dengan saling koordinasi antar departemen terkait untuk mewujudkan penerpan asas Cabotage penuh mulai 1 Januari 2010 dan paling lambat 1 Januari 2011

### **Kesimpulan**

Arah kebijakan pemerintah untuk memberdayakan industri pelayaran nasional sebagaimana tercantum dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 71 Tahun 2005 dan Undang-Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, telah cukup memberikan dukungan terhadap pelayaran nasional dan industri galangan kapal Indonesia untuk dapat memacu percepatan guna memenuhi kebutuhan dalam rangka pelaksanaan asas *cabobage*.

### **Saran**

1. Pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan dan departemen terkait lainnya sesuai alamat Inpres No. 5 Tahun 2005 serta menjalankan amanat Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, juga harus memberikan dukungan sepenuhnya terhadap pertumbuhan pelayaran nasional dengan berbagai kebijakan yang sifatnya terkoordinasi antar departemen.
2. Untuk mengejar ketinggalan dibanding pelayaran nasional di negara-negara ASEAN, pemerintah dengan serius mengevaluasi tiap perkembangan untuk dilakukan percepatan solusi pemecahan masalahnya.
3. Sebaliknya pelayaran nasional dan industri galangan kapal nasional juga aktif melakukan koordinasi dengan pemerintah serta melaporkan perkembangan upaya-upaya pencapaian target asas *cabotage* tersebut. Bila tidak ingin menjadi penonton di negeri sendiri, kapal-kapal pelayaran asing dengan leluasa/ bebas berkeliaran diperairan Indonesia mengangkut muatan distribusi angkutan di dalam negeri sendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

- Instruksi Presiden Republik Indonesia, Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
- Peraturan Menteri Perhubungan RI, Nomor : KM 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/ Muatan antarpelabuhan di dalam negeri;
- Peraturan Bersama Menteri Perdagangan dan Menteri Perhubungan Nomor: 20/M-DAG/PER/4/2006 dan Nomor : KM 19 Tahun 2006 Tanggal 24 April 2006 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Impor Milik Pemerintah oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional.;
- Ratifikasi *International Convention On Maritime Liens and Mortgage* dengan Perpres 44/2005 tanggal 8 Juli 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Hipotek, 1993) ;
- Peraturan Bersama Menhub dengan Mendag No. KM 19 Tahun 2006 dan No. 20/M-DAG/PER/4/2006 tanggal 24 April 2006 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Impor Milik Pemerintah oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional;
- Ratifikasi Konvensi Internasional tentang Penahanan Kapal (*International Convention On Arrest of Ship*, 1999);;
- MoU Deperin dan ITS No: 319/M-IND/4/2006 dan No: 2034/ITS/KS/IV/2006 tanggal 21 April 2006 tentang pembentukan Tim NaSDEC;
- Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 11/M-IND/ PER/3/ 2006 tentang Pedoman Teknis Penggunaan Produksi Dalam Negeri, yang isinya antara lain pemberian preferensi harga pada produksi dalam negeri yang memiliki nilai TKDN tertentu, yang merupakan penjabaran dari Keppres Nomor 80 Tahun 2003.;
- Fakultas Teknik UNJ, Seminar Nasional tentang UU No. 17 Tahun 2008, tanggal 18 Pebruari 2009;
- DPP INSA, Tim Implementasi Inpres No. 5 Tahun 2005 dan RUU Pelayaran;
- Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), design dan tipe kapal.