



USAHA-USAHA DALAM MENINGKATKAN
PRODUKSI IKAN

10257

PERPUSTAKAAN	
No. Induk	1985/11/99
Klasifikasi	
Subjek	1690
Haras / Asal	
Pemb. / Had. / Tk	perso
Kategori	
DDN	09-10-99

Mengetahui :
Direktur P I M E

Ir. Irwan Ibrahim
NIP. : 680000169

Oleh :
Sjafril Karana

KELOMPOK INDUSTRI MARITIM
BPP TEKNOLOGI
1993

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan, oleh sebab itu kapal merupakan sarana transportasi yang sangat dominan sebagai alat angkutan. Dalam istilah pelayaran angkutan laut merupakan kegiatan pelayaran yang menggunakan kapal laut untuk mengangkut barang, penumpang, dan sebagainya dari satu pelabuhan kepelabuhan lainnya. Disamping itu angkutan laut juga berfungsi sebagai: alat penunjang kegiatan semua sektor pembangunan dalam membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal, alat penunjang kegiatan ekonomi dan mobilitas faktor produksi, dapat menaikkan nilai tambah bagi barang yang dipindahkan, dan dapat menunjang terwujudnya wawasan nusantara, akan tetapi sampai kurun tahun 1980-an keberadaan industri angkutan laut belum bisa berbuat banyak dalam menunjang pembangunan nasional.

Didalam kegiatan angkutan laut itu sendiri terdapat tiga pihak yang terlibat yaitu pihak pemilik barang, pihak pelaksana angkutan laut (perusahaan pelayaran), dan pihak pemerintah. Pihak pemilik barang mengharapkan barangnya dapat tiba ditujuan dengan aman, dan dengan biaya yang murah, serta jasa angkutan dapat tersedia setiap saat. Dipihak pengusaha pelayaran selain dapat membawa barang beserta kapalnya dengan aman dan lancar, tentu dapat pula memperoleh keuntungan. Bertitik tolak dari kedua kepentingan tersebut serta dalam usaha meningkatkan potensi angkutan laut didalam menunjang pembangunan nasional, maka pemerintah telah mengeluarkan beberapa kebijaksanaan dibidang angkutan laut yang merupakan kebijaksanaan dasar yang akan dilaksanakan dalam jangka panjang sesuai kurun waktu yang ditetapkan dalam GBHN, maupun pada tahap pelaksanaan REPELITA V.

II. KEBIJAKSANAAN ANGKUTAN LAUT

1. Paket Kebijakan

Semenjak adanya resesi dunia yang dimulai pada tahun 1980-an sebagai dampak turunnya harga minyak, dimana pada masa itu ekonomi Indonesia banyak tergantung pada minyak. Pemerintah telah mempertimbangkan kemungkinan lain untuk mencari sumber pemasukan negara, dalam hal ini pemerintah mencanangkan untuk menggalakkan perdagangan komoditi ekspor nonoil. Dalam hal ini tentu saja Indonesia harus bersaing di pasaran dunia. Sehubungan dengan hal tersebut pemerintah telah memutuskan untuk menghilangkan hambatan-hambatan yang terdapat dalam sub sektor angkutan laut dengan memperkenalkan berbagai macam kebijaksanaan yang mendasar dalam pelayanan angkutan maritim, seperti: kebijaksanaan larangan operasi bagi kapal yang berumur > 25 tahun dalam rangka peremajaan armada pelayaran nasional tahun 1984 yang dikenal dengan "Scrapping Kapal", Inpres No. 4 Tahun 1985 tentang penyederhanaan prosedur ekspor impor barang dipelabuhan baik oleh kapal nasional maupun kapal asing.

Kemudian yang terakhir keluar kebijaksanaan deregulasi yang dikenal dengan Paket November 1988 (Paknov 88) yang dikeluarkan tanggal 21 November 1988. Isi pokok dari paket ini adalah :

- a. Memberikan kesempatan kepada perusahaan pelayaran baru untuk memperoleh izin pelayaran yang telah ditutup semenjak tahun 1976.
- b. Menyederhanakan persyaratan untuk mendirikan perusahaan pelayaran baru. Perusahaan-perusahaan pelayaran yang memegang license pada prinsipnya bebas untuk berpartisipasi dalam berbagai bentuk pelayaran dan mengoperasikan bermacam-macam kapal komersial.
- c. Route yang akan dilalui oleh sebuah perusahaan pelayaran dalam pelayaran domestik ditentukan oleh perusahaan pelayaran tersebut baik sendiri-sendiri maupun dalam group.
- d. Perusahaan Pelayaran Nasional diperbolehkan mencarter kapal asing untuk dioperasikan pada pelayaran domestik.

- e. Pemerintah telah membuka 127 pelabuhan besar dan kecil untuk pelayaran International, perdagangan yang diangkut dengan kapal atau kapal-kapal dagang asing dapat mengunjungi pelabuhan-pelabuhan tersebut tanpa meminta ijin lebih dahulu dari pemerintah.
- f. Terbuka kesempatan bagi investor-investor asing untuk bekerjasama dengan perusahaan pelayaran nasional untuk menyelenggarakan pelayaran domestik dan internasional melalui pendirian joint venture perusahaan pelayaran.

Dalam kebijaksanaan baru tersebut tetap dipertahankan asas cabotage, yaitu angkutan laut dalam negeri harus tetap menjadi tulang punggung perusahaan pelayaran nasional. Namun untuk melaksanakan pengangkutan dalam negeri pemerintah memberi kemudahan untuk menggunakan kapal-kapal asing baik dengan cara leasing atau charter, tetapi wajib melaporkan kepada Dit.Jend Perla.

Dengan dikeluarkannya kebijaksanaan deregulasi dibidang pelayaran ini, dimungkinkan terciptanya keseimbangan antara campur tangan pemerintah dan kebebasan pasar dalam kegiatan pelayaran, dengan mengharapkan suatu peningkatan partisipasi dari sektor swasta yang dapat bekerjasama dalam seluruh pelayanan angkutan laut. Dan dalam hal penyediaan sarana yang menyangkut pelayanan angkutan laut, campur tangan pemerintah hanya terbatas dalam :

- operasi yang tidak dilaksanakan secara komersil seperti pelayanan pelayaran perintis,
- perusahaan-perusahaan sektor swasta yang belum cukup kuat dalam pelayanan pelayaran penumpang, dan
- dalam hal "market failure".

Untuk menunjang kelancaran kebijaksanaan tersebut diatas diharapkan pemerintah dapat menyediakan infrastruktur yang efisien bagi tersedianya fasilitas-fasilitas pelabuhan, jalur pelayaran dan bantuan navigasi untuk mengawasi pengukuran dan registrasi kapal-kapal, melaksanakan pembinaan seperti standar laik laut dan menyelenggarakan training bagi personel maritim.

2. Jenis Pelayaran

Menurut Peraturan Pemerintah No.17 Tahun 1988, seluruh pelayaran yang melayari pelabuhan-pelabuhan domestik disebut pelayaran domestik. Dalam peraturan tersebut terdapat enam kategori pelayaran berdasarkan jenis dan pelayanannya :

a. Pelayaran RLS

Pelayaran berjadual tetap (Reguler Liner Service, RLS) berfungsi sebagai urat nadi dalam menghubungkan seluruh daerah dalam mengangkut barang umum (general cargo). Dalam tahun 1988 terdapat 47 perusahaan pelayaran termasuk milik pemerintah (PT PELNI), dengan mengoperasikan 247 unit kapal dengan kapasitas 442.579 DWT pada 31 route yang menghubungkan 106 pelabuhan.

b. Pelayaran Lokal

Pelayaran lokal adalah pola pelayaran yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dalam tiap 9 daerah, merupakan lintas cabang dari pelayaran RLS. Dalam tahun 1988 terdapat 180 perusahaan pelayaran dengan mengoperasikan kapal sebanyak 811 unit dengan kapasitas 103.270 BRT pada 128 route, dengan menghubungkan 313 pelabuhan.

c. Pelayaran Tradisional

Pelayaran tradisional berperan sebagai pelengkap/pengisi untuk pelayaran RLS dan pelayaran Lokal. 40% dari armadanya merupakan kapal rakyat. Pada tahun 1988 pemilik kapal berjumlah 401 perusahaan yang mengoperasikan armada kapalnya sebanyak 3.701 unit dengan kapasitas 197.362 BRT.

d. Pelayaran Perintis

Fungsi dari pelayaran perintis adalah untuk mempertahankan pelayanan transportasi kedaerah-daerah terpencil tertentu. Pelayanan ini diselenggarakan oleh pemerintah (PT.PELNI) dengan mensubsidi sejumlah armada, seperti pada tahun 1988 terdapat 14 kapal perintis dengan kapasitas 7,483 DWT yang dioperasikan pada 16 route yang menghubungkan 178 pelabuhan.

e. Pelayaran Khusus

Dalam pelayaran ini kapal membawa barang-barang yang homogen dalam jumlah banyak seperti: petroleum, timber, vegetable oil, iron, sand, batu asphalt, dan dalam karung seperti semen, beras, fertilizier, garam. Pelayaran ini juga menawarkan pelayanan dengan kapal tunda (tugs) atau jenis kapal lainnya.

f. Pelayaran Samudera

Pelayaran ini menghubungkan pelabuhan-pelabuhan domestik dengan pelabuhan luar negeri, melayani kegiatan ekspor dan impor. Armada kapalnya kebanyakan kapal-kapal asing yang disewa oleh perusahaan dalam negeri.

III. DAMPAK PAKET KEBIJAKSANAAN

1. Arus Barang dan Penumpang

Menyusul adanya Paknov 21 tahun 1988 yang membuka kesempatan operasi tramper (tak berjadual) kepada armada perusahaan swasta pelayaran nasional dan kapal-kapal asing pada rute antar pulau, maka dengan sendirinya pola Regular Liner Service (RLS) tidak berlaku lagi. Hal ini sangat mempengaruhi kelancaran operasi pengangkutan barang karena armada kapal tersebut banyak dioperasikan pada route-route gemuk yang mengakibatkan terjadinya kelebihan ruang muat kapal, disisi lain pada route kurus terjadi kekurangan kapal. Secara umum saat ini terjadi kecendrungan adanya over tonnage akibat banyaknya kapal-kapal asing yang diijinkan beroperasi, sehingga porsi muatan yang sedianya milik kapal nasional telah beralih ke kapal asing, sehingga jumlah muatan yang dapat diangkut oleh kapal nasional mengalami penurunan, terutama dalam tahun 1989 (Tabel 1).

Terjadinya perpindahan muatan ini, menurut beberapa pengusaha pelayaran adanya pemberian tarif ongkos angkut yang lebih murah. Oleh sebab itu adanya perang tarif ini bisa

mengakibatkan bangkrutnya suatu perusahaan apalagi bila perusahaan tersebut manajemennya kurang sehat. Untuk mengatasi hal tersebut kelihatannya diperlukan lagi suatu kebijaksanaan yang dapat mengatur tata cara pemuatan barang angkutan terutama barang-barang yang berasal dari pelabuhan-pelabuhan kecil. Dan untuk mengatasi kekurangan kapal terutama untuk daerah-daerah yang tidak bisa dihubungkan secara tetap, kebutuhan jasa angkutan di daerah tersebut dapat dicakup oleh kapal-kapal tramper dan perahu layar disamping ditunjang oleh kapal-kapal perintis dan kapal penumpang PELNI.

NO	URAIAN	T A H U N			
		1987	1988	1989	1990
1	Barang (000 ton/m3)	14.836,00	15.897,00	8.588,53	9.923,04
2	Penumpang (000 orang)	1.392,33	1.648,02	1.069,66	1.281,351

Tabel 1. Perkembangan jumlah barang dan penumpang
(Sumber: Dit.Jend Perhubungan Laut 1991)

Sedangkan pada pelayaran khusus angkutan penumpang tidak demikian halnya, karena penyelenggaraannya di dominasi oleh perusahaan pelayaran milik pemerintah yaitu PT PELNI. Kelihatan dari tahun ketahun arus penumpang terus meningkat (Tabel2), hal ini disebabkan karena disamping kondisi armada kapalnya sudah semakin baik mobilisasi masyarakat juga semakin tinggi.

URAIAN	T A H U N			
	1987	1988	1989	1990
1. Penumpang (000 orang)	1.406.160	1.661.370	2.151.700	2.369.477
2. Barang (000 ton/m3)	920.560	937.090	1.035.860	1.232.900

Tabel 2. Perkembangan jumlah penumpang dan barang PT PELNI
(Sumber: PT PELNI)

2. Kemampuan Armada

Adanya kebijaksanaan deregulasi dibidang industri pelayaran terutama Paknov 88 mengakibatkan tumbuhnya sejumlah perusahaan pelayaran yang tentunya banyak menambah kapasitas ruang muat kapal. Jumlah perusahaan pelayaran nasional sampai akhir tahun 1989 tercatat sebanyak 678 buah dibanding dengan 343 perusahaan sebelum adanya deregulasi atau meningkat sebanyak 98% tidak termasuk perusahaan pelayaran tradisional (pelayaran rakyat), sedangkan jumlah armada kapal perusahaan pelayaran nasional dapat dilihat dalam Tabel 3.

No	Nama Pelayaran	Jumlah kapal (unit)	Kapasitas
1	Pelayaran Antar Pulau	259	465.567 Dwt
2	Pelayaran Lokal	1.097	158.388 Brt
		121	37.286 HP
3	Pelayaran Tradisional	3.721	199.234 Brt
4	Pelayaran Perintis	18	8.650 Dwt
5	Angkutan Pelabuhan	384	157.156 Brt
		327	23.356 HP
6	Angkutan Barang Khusus	228	1.503.689 Dwt
		1.656	683.400 Brt
		1.109	586.214 HP
7	Pelayaran Samudera	86	792.686 Dwt

Tabel 3. Kemampuan armada pelayaran nasional
(Sumber : Ditjend. Perhubungan Laut 1991)

Dalam deregulasi tersebut pemerintah juga memberikan kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional untuk dapat mengoperasikan kapal asing dengan cara sewa-guna (leasing) dalam bentuk pengoperasian kapal, maupun sewa (charter) untuk jangka waktu tertentu. Hal ini tentunya menambah jumlah kapal seperti terlihat dalam Tabel 4. Sedangkan jumlah armada dan kapasitas kapal PT PELNI dapat dilihat dalam Tabel 5, khusus untuk kapal penumpang saat ini berjumlah 11 unit kapal yang berkapasitas masing-masing 2000 penumpang (seperti KM. Kerinci, KM Rinjani, KM Lawit, dsb), dan sampai tahun 1994 jumlahnya akan mencapai sebanyak 15 unit kapal.

Jumlah (Unit)	Kapasitas
80	2.515.266 DWT
311	95.795 GRT/BRT
185	232.948 HP

Tabel 4. Kemampuan armada asing
(Sumber : Dit.Jend Perla 1991)

URAIAN	T A H U N			
	1987	1988	1989	1990
1 Jumlah Armada (unit)	52	53	55	56
2 Kapasitas (000 Dwt)	58,968	63,39	64,61	68,16

Tabel 5. Perkembangan jumlah armada PT PELNI
(Sumber: PT PELNI)

3. Pengembangan Armada

Untuk mengantisipasi pertumbuhan sentra-sentra produksi sebagai hasil perkembangan ekonomi yang terus meningkat tiap tahun khususnya disektor industri, pertanian, kehutanan, pertambangan, pariwisata, transmigrasi, dan dalam rangka meningkatkan ekspor nonmigas pada masa-masa mendatang, serta untuk mengganti kapal-kapal asing. Pemerintah telah membuat suatu program pengadaan kapal-kapal niaga sebanyak 56 unit kapal yang diperuntukkan sebagai pengganti kapal-kapal yang terkena scrapping maupun untuk pengganti armada kapal asing, program ini dikenal dengan "Program Caraka Jaya". Kapal tersebut terdiri dari beberapa type yaitu 1000 Dwt, 2000 Dwt, 3000 Dwt, 3650 Dwt, dan 4180 Dwt.

Pembangunan semua kapal tersebut dilaksanakan di dalam negeri oleh industri galangan kapal nasional, dan dalam kenyataannya program pengadaan kapal Caraka Jaya tersebut tidak berjalan dengan lancar karena berbagai kendala, salah satu hambatannya adalah masalah pendanaan, sehingga sampai tahun 1993 ini yang terealisasi baru berjumlah 21 unit, masing-masing: 5 unit type 3000 Dwt, dan 16 unit type 3650 Dwt.

4. Prasarana Kepelabuhan

Semenjak dibukanya 127 pelabuhan untuk melakukan kegiatan perdagangan internasional pada tahun 1988, maka sampai tahun 1989 telah direhabilitasi beberapa prasarana dan penambahan sarana pelabuhan yaitu: dermaga seluas 111.499 M², penambahan dermaga baru seluas 256.153 M² dan pembangunan gudang seluas 100.054 M². Disamping itu prosedur administrasi kepelabuhan juga disederhanakan. Sedangkan pada pelabuhan-pelabuhan utama telah dilengkapi dengan fasilitas angkutan petikemas yaitu pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Belawan.

Disamping itu untuk meningkatkan keselamatan maritim telah dilakukan berbagai usaha berupa training, perbaikan-perbaikan terhadap hal-hal berikut:

- a. laik laut dan tata tertib bandar
- b. kenavigasian dan telekomunikasi pelayaran
- c. kesatuan penjagaan laut dan pantai
- d. jasa maritim dan pekerjaan bawah air
- e. pengerukan alur pelayaran
- f. kepanduan
- g. penanggulangan dan pencegahan pencemaran laut.

IV. KESIMPULAN

Dari uraian tentang keadaan industri angkutan laut seperti diatas, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Adanya kebebasan bagi armada kapal perusahaan pelayaran baik nasional maupun asing dalam menentukan route pelayarannya telah menimbulkan disatu pihak terjadinya kelebihan ruang muat kapal, dan dipihak lain terjadi kekurangan kapal, akibatnya
2. Timbul persaingan yang ketat diantara para perusahaan pelayaran dalam mendapatkan mustan. Hal demikian tidak terjadi pada kapal penumpang yang memang didominasi oleh perusahaan pelayaran milik pemerintah.
3. Dengan dibukanya 127 pelabuhan untuk dapat melakukan perdagangan internasional, dapat diharapkan terjadinya peningkatan penerimaan negara dari kegiatan industri angkutan laut ini.

