

ANALISIS KESIAPAN ANGKUTAN LAUT DALAM PELAKSANAAN ASEAN ECONOMIC COMMUNITY TAHUN 2015 (STUDI KASUS MAKASSAR DAN BITUNG)

INDONESIAN MARITIME PREPAREDNESS TOWARD THE IMPLEMENTATION OF ASEAN ECONOMIC COMMUNITY 2015 (CASE STUDY MAKASSAR AND BITUNG)

Johny Malisan

Peneliti Bidang Transportasi Laut-Badan Litbang Perhubungan

Jln. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

e-mail: joylisann@gmail.com

Diterima: 5 April 2013, Revisi 1: 22 April 2013, Revisi 2: 6 Mei 2013, Disetujui: 20 Mei 2013

ABSTRAK

Tujuan penelitian untuk menganalisis permasalahan terkait kesiapan armada nasional menyongsong penerapan *Asean Economic Community* 2015. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran skenario langkah-langkah strategi terutama dalam menghadapi *Asean Single Shipping Market* sebagai bagian dari Komunitas Ekonomi Asean. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif yang dilengkapi dengan wawancara dan kuesioner. Lokasi penelitian Bitung dan Makassar. Sampel yang digunakan meliputi regulator dan operator pelayaran yang berada di kedua lokasi tersebut. Selanjutnya data dianalisis dengan menggunakan *systems thinking* melalui *scenario planning* dalam rangka melihat langkah strategis yang perlu disikapi terkait pemberlakuan Komunitas Ekonomi ASEAN 2015.

Hasil penelitian menyatakan bahwa masih dijumpai beberapa kelemahan antara lain kompetensi dan profesionalisme SDM pelayaran, kondisi armada nasional, kemampuan *freight forwarding*, kesiapan fasilitas infrastruktur pelabuhan, pelayanan bongkar muat dan *storage/ warehousing*. Oleh karena itu, skenario yang perlu dilakukan mencakup peningkatan kualitas dan profesionalisme SDM pelayaran, pemberian kemudahan finansial (pajak) dan bea masuk untuk kepentingan industri pelayaran dan perkapalan, peningkatan kinerja sarana dan prasarana pelayaran serta peningkatan kinerja dan standar teknis keselamatan kapal.

Kata kunci: komunitas ekonomi ASEAN, peran tunggal pelayaran ASEAN, rencana skenario.

ABSTRACT

The research aimed to analyze problems dealing with the readiness of national shipping in anticipating the implementation of *Asean Economic Community* 2015. This was intending to obtain some strategic scenarios regarding *Asean Single Shipping Market* as a part of *Asean Economic Community*.

The method used was descriptive analysis completed by questionnaires and interviews. The research was conducted in Bitung and Makassar. The samples used were respondents of local shipping regulators and operators. Respondents' opinions were analyzed using *systems thinking* through *scenario planning* in order to find strategic steps should be anticipated according to the implementation of *Asean Economic Community* 2015.

The results of the research indicate that there were still some weaknesses related to the shipping human resources competence and professionalism, condition of national fleet, *freight forwarding* competence, readiness of port facility and infrastructure, loading and unloading systems and *storage/ warehousing*. Therefore, scenarios should be carried out i.e. improvement of shipping human resources competence and professionalism, tax reduce and import duties for shipping industries, improvement of shipping facilities and infrastructures performance, and improvement of ships safety standard.

Keywords: ASEAN economic community, ASEAN single shipping market, scenario planning

PENDAHULUAN

Dewasa ini beragam komunitas kerjasama ekonomi regional muncul, menandakan bahwa ekonomi memiliki kekuatan tersendiri dan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan ekonomi internasional. Tidak mengherankan jika ekonomi dibanyak kerjasama kawasan dijadikan pilar bagi perkembangan organisasi tersebut. Menguatnya ratifikasi hubungan kerjasama antar negara satu blok menandakan tengah berlangsung suatu pola yang menghendaki adanya komunitas yang menimbulkan mutualisme dalam interaksinya. Negara-negara di kawasan Asia Tenggara pun tidak ketinggalan membentuk suatu komunitas tersendiri (*economic community*) dan ingin mewujudkan kekuatan ekonomi yang berpengaruh di dunia.

Implementasi *ASEAN Economic Community* atau Pasar Tunggal ASEAN 2015 sudah di depan mata. Namun, bukan sikap optimistis yang muncul, melainkan kekhawatiran akan dampak pemberlakuan Pasar Tunggal tersebut. Kekhawatiran ini memang bukan tanpa alasan. Dilihat dari berbagai parameter daya saing, Indonesia relatif belum memiliki keunggulan signifikan dibandingkan negara-negara pesaing. Bahkan, untuk beberapa parameter, posisi Indonesia masih tertinggal dibandingkan negara lain di Asia Tenggara. Satu-satunya keunggulan yang dimiliki Indonesia hanya dari sisi penguasaan bahan baku berbasis sumber daya alam, baik mineral maupun agro. Namun, dengan akan hilangnya sekat-sekat negara di kawasan ASEAN akibat dari penerapan Pasar Tunggal ASEAN, dapat diramalkan Indonesia akan kehilangan nilai tambah dari sumber daya alam yang dimiliki.

Implementasi Pasar Tunggal ASEAN yang dimulai pada 1 Januari 2015 dilandasi oleh empat pilar yaitu membentuk pasar dan basis produksi tunggal, menjadikan ASEAN sebagai kawasan berdaya saing tinggi, menjadi kawasan dengan pembangunan ekonomi merata, serta terintegrasi dengan perekonomian dunia. Dengan terbentuknya pasar dan basis produksi tunggal, kawasan ASEAN akan menjadi kawasan bebas arus barang, bebas jasa, bebas investasi, bebas tenaga kerja, bebas arus permodalan, prioritas sektor terintegrasi, serta menjadi kawasan pengembangan sektor makanan, pertanian, dan kehutanan. Jika dilihat dari kesiapan industri di dalam negeri, hingga saat ini masih banyak pekerjaan rumah yang harus dibenahi pemerintah terkait kesiapan daya saing industri nasional untuk bersaing dalam Pasar Tunggal ASEAN.

Dalam menghadapi liberalisasi di ASEAN, sektor logistik di Indonesia perlu mengatasi masalah infrastruktur transportasi terutama pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, pusat pergudangan (sentra logistik), aksesibilitas pelabuhan yang selama ini menimbulkan ekonomi biaya tinggi dan angkutan lanjutan dari pelabuhan ke hinterland. Berkaitan dengan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesiapan angkutan laut nasional dalam menghadapi ASEAN *Single Shipping Market* sebagai konsekuensi dari penerapan ASEAN *Economic Community* tahun 2015. Kerangka strategi untuk pengembangan Pasar Tunggal Pelayaran ASEAN saat ini terus disempurnakan. *Roadmap* menuju angkutan laut yang integral dan kompetitif di ASEAN, berusaha untuk digalakkan sehingga terfokus pada pembangunan infrastruktur, integrasi pasar melalui strategi pengembangan dalam ASEAN *Single Shipping Market* dan pengembangan sumber daya manusia. Pemecahan masalah melalui terobosan pencarian strategi dapat diupayakan dengan berbagai cara dan salah satu yang sering digunakan adalah dengan berpedoman pada *systems thinking*. Hal ini membantu pola berpikir untuk mengubah masa depan secara sistematis dan transformatif melalui perencanaan skenario (Kahane Adam, 2012).

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teoritis

1. Pembentukan Integrasi Ekonomi ASEAN

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) ketika pertama kali tahun 1967 dibentuk lebih dititikberatkan pada kerjasama politik untuk mencapai perdamaian dan keamanan di kawasan Asia Tenggara (ASEAN Sekretariat, 1985). Dalam perjalanannya asosiasi ini berkembang menjadi kerjasama regional untuk memperkuat stabilitas ekonomi dan sosial diantara sesama negara Asia Tenggara. Wujud kerjasama ini adalah percepatan pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial dan budaya dengan tetap memperhatikan kesetaraan dan kemitraan sehingga menjadi landasan dalam mewujudkan masyarakat yang damai dan sejahtera. Dalam perjalanannya pula negara anggota terus bertambah hingga tahun 1984 tergabung Filipina, Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Brunei Darussalam, kemudian Vietnam pada tahun 1995, Laos pada tahun 1997, Myanmar pada tahun 1997 dan Cambodia pada tahun 1999.

Pada saat bersamaan, muncul berbagai permasalahan

yang diatasi melalui kerjasama antar negara Asia Tenggara. Disadari bahwa salah satu cara terbaik yang dapat dilakukan adalah kerjasama ekonomi dengan membuka sektor ekonomi untuk menciptakan integrasi antar negara (Anonim, 1992). Rencana jangka panjang pembentukan Masyarakat ASEAN ini terdiri dari tiga pilar, yaitu *ASEAN Economic Community (AEC)*, *ASEAN Security Community (ASC)*, dan *ASEAN Socio-Cultural Community (ASCC)*. Dari sisi kerjasama ekonomi, visi tersebut diwujudkan melalui strategi pengembangan ekonomi yang sejalan dengan aspirasi bangsa, dengan tujuan utama mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan dan merata, serta mendukung ketahanan individu negara anggota maupun kawasan. Untuk memperkuat langkah percepatan integrasi kawasan, bersamaan dengan penandatanganan Piagam ASEAN, cetak biru yang merupakan arah panduan MEA dan jadwal strategis tentang waktu dan tahapan pencapaian pilar juga disepakati. Selanjutnya komitmen tersebut menjadi arah pencapaian MEA ke depan baik bagi ASEAN secara kawasan maupun individu negara anggota. Masing-masing negara berkewajiban menjaga komitmen tersebut sehingga kredibilitas ASEAN semakin baik di masa depan. Secara khusus ASEAN bertekad akan mengamankan kepentingan bersama yang dilakukan secara berkesinambungan dalam mengantisipasi pembentukan kelompok ekonomi negara-negara maju, terutama mendorong pembentukan kawasan ekonomi terbuka dan merangsang kerjasama ekonomi di kawasan ASEAN.

Dalam bidang ekonomi telah ditandatangani dua buah dokumen penting yang menjadi dasar bagi perkembangan ekonomi ASEAN di masa mendatang. Kedua dokumen yang ditandatangani oleh para menteri ekonomi ASEAN adalah *Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation* dan *Basic Agreement on the Common Effective Preferential Tariff for the ASEAN Free Trade Area (CEPT-AFTA)*. *Framework* kerjasama ini merupakan landasan baru bagi perekonomian ASEAN terutama kesepakatan untuk membentuk perdagangan bebas hambatan ASEAN yang berlaku penuh pada tahun 2008. Melalui *Blueprint* Masyarakat Ekonomi ASEAN, persetujuan CEPT-AFTA akan dikaji ulang dan ditingkatkan menjadi suatu perjanjian yang komprehensif dalam merealisasikan aliran bebas barang, serta dapat diterapkan sesuai kebutuhan ASEAN untuk mempercepat proses integrasi ekonomi menuju tahun 2015 (Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN Kemlu, 2009)

Dengan terbentuknya integrasi antar negara di kawasan Asia Tenggara, Indonesia diperkirakan tak siap menghadapi AEC pada tahun 2015. Indonesia kini hanya bisa mencukupi kurang dari 20 persen kebutuhan tenaga terampil. Defisit tenaga terampil sudah berlangsung setidaknya selama 10 tahun terakhir. Kekurangan yang terjadi tersebut, diperkirakan terus berlanjut sampai AEC diterapkan, oleh karena itu daya saing Indonesia dikhawatirkan semakin menurun karena kondisi itu (Dwi Bayu Radius, 2013).

2. Kesiapan Indonesia menghadapi AEC 2015

Kerjasama ekonomi di kawasan ASEAN tahun 2015 menuntut Indonesia untuk menyiapkan diri agar tidak menjadi *potential market* saja melainkan mampu berperan aktif dan memanfaatkan kerja sama tersebut. Bukan hanya tanggung jawab pemerintah saja namun juga tanggung jawab bersama seluruh komponen masyarakat di Indonesia. Oleh karena itu peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) sangat dibutuhkan sehingga mampu bersaing secara global. Tidak ketinggalan pelayaran nasional agar lebih berperan dalam *shipping single market* di kawasan Asia Tenggara.

Interkoneksi fisik, kelembagaan dan sumber daya manusia seperti tercantum dalam Rencana Induk ASEAN diharapkan terjalin baik dan disepakati oleh semua negara anggota. Konektivitas fisik melalui transportasi, ICT dan energi, sedangkan konektivitas kelembagaan melalui liberalisasi perdagangan dan fasilitas, investasi, jasa, daerah perbatasan serta *capacity building*. Konektivitas sumberdaya manusia melalui pendidikan, kebudayaan dan pariwisata (Gustami Harahap, 2013). Konsekuensi dari kesepakatan tersebut adalah produk industri, pertanian, manufaktur, jasa dan lainnya akan bebas keluar masuk di negara-negara ASEAN. Oleh karena itu, Indonesia harus menyiapkan diri agar nantinya terintegrasi dengan negara lain. Bahkan Presiden SBY menegaskan pada konferensi pers (26/4/2013) di Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam untuk berbuat sesuatu secara bersama-sama: "*Let's do something together.*"

B. Penelitian Sebelumnya

1. **Andri Gilang Nugraha.** *Arti Penting Keketuaan Indonesia di ASEAN Tahun 2011 dalam Bidang Perdagangan.* Buletin Kerjasama Perdagangan Internasional. Edisi-005/KPI/2010. Artikel ini menjelaskan perkembangan pencapaian menuju AEC 2015 yang dimonitor melalui *AEC Scorecard*. Indonesia di tahun 2010 menjadi negara yang

memperoleh *AEC scorecard* terendah dibanding negara ASEAN lainnya. Hal ini disebabkan oleh antara lain ratifikasi beberapa perjanjian kerja sama yakni permasalahan transposisi tarif seperti dalam kerja sama ASEAN-Japan *Comprehensive Economic Partnership* dan ASEAN Australia-New Zealand *Free Trade Area*. Faktor pendukung yang perlu dipersiapkan adalah perwujudan ASEAN *Single Window*, di mana masing-masing negara sudah mulai menerapkan sebagai upaya harmonisasi dan simplifikasi dalam mewujudkan pasar tunggal berbasis produksi. Arus ekspor impor akan semakin cepat, proses produksi lancar dan terprediksi dengan baik, biaya transaksi akan turun, serta pelayanan yang transparan dan cepat.

2. **Werdi Ariyani.** Menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 Sebagai Kawasan Berdaya Saing Tinggi. Buletin Kerjasama Perdagangan Internasional. Edisi-005/KPI/2010. Artikel ini menjelaskan Indonesia memiliki peranan yang sangat strategis dalam komunitas ekonomi ASEAN 2015. Indonesia harus mempunyai tekad bahwa keketuaan yang dimiliki akan memberi manfaat bagi seluruh masyarakat. Indonesia sebagai salah satu *founding father* terbentuknya ASEAN pada tahun 1967 merupakan modal dasar untuk menjadi panutan bagi negara lainnya. Walaupun diakui bahwa Indonesia masih memiliki kekurangan dan banyak tantangan dalam mengimplementasikan komitmen ASEAN. Indonesia masih memiliki tugas untuk mengkoordinasikan seluruh instansi terkait dan *stakeholder*, dalam meningkatkan daya saing dalam negeri dan di ASEAN.
3. **Badan Koordinasi Penanaman Modal.** Pra Studi Kelayakan Industri Perkapalan Tahun 2007. *Roadmap* Perhubungan Laut menunjukkan bahwa tahun 2007 pangsa muatan dalam negeri baru mencapai 65 %, sementara muatan internasional tetap sebesar 5%. Dari sisi finansial, Indonesia kehilangan kesempatan meraih devisa sebesar US\$10.4 milyar, hanya dari transportasi laut untuk muatan ekspor/impor saja. Alih-alih memperoleh manfaat dari penerapan prinsip *cabotage* (yang tidak ketat) industri pelayaran nasional Indonesia malah sangat bergantung pada kapal sewa asing. Data diatas ini adalah perhitungan kehilangan devisa negara melalui industri perkapalan mulai tahun 2001-2005. Nilai devisa yang hilang berdasarkan total uang yang didapatkan perusahaan asing-total uang yang

diperoleh perusahaan domestik. Nilai total perusahaan asing selalu lebih besar dari pada perusahaan domestik, ini menjadi suatu pertanda kerugian bagi negara Indonesia dari sektor perkapalan sehingga diharapkan pemerintah membenahi kelemahan industri perkapalan agar saatnya menjadi komoditas yang benar-benar potensial.

C. Scenario Planning dan Systems Thinking

1. Scenario planning

Scenario planning sesungguhnya dimulai dari studi strategi militer. Herman Kahn adalah pendiri awal perencanaan berbasis skenario dalam karyanya berkaitan dengan skenario yang mungkin terkait dengan perang termonuklir ("*Thinking the unthinkable*"). Dalam perkembangannya pada akhir 1960-an dan awal 1970-an, *scenario planning* kemudian berubah menjadi alat bisnis yang dikembangkan Pierre Wack pada Royal Dutch/Shell. Hasilnya, perusahaan tersebut mampu meningkatkan daya saingnya selama krisis minyak (<http://www.netmba.com/strategy/scenario/>). Beberapa ahli mengembangkan teori *scenario planning* antara lain Pierre Wack (1984) mengemukakan bahwa: "*Scenario planning is a discipline for rediscovering the original entrepreneurial power of creative foresight in contexts of accelerated change, greater complexity, and genuine uncertainty.*" Ringland (1998): "*Scenario planning is the part of strategic planning which relates to the tools and technologies for managing the uncertainties of the future*", dan Lindgren (2003) memberikan pengertian "*Scenario planning is the combination of scenario analysis for strategic purposes and strategic planning based on the outcome of the scenario phase*". Dari beberapa pengertian tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa *scenario planning* merupakan metode penyusunan perencanaan strategis tentang masa depan dengan cara *manage* ketidakpastian masa depan. Melalui *scenario planning*, dapat disusun alternatif-alternatif skenario dari kecenderungan yang ada saat ini untuk dijadikan dasar mengantisipasi masa depan, dengan cara lebih bermanfaat dan terbaca untuk dapat disampaikan, baik yang bersifat negatif maupun positif. Dalam proses rangkaian kejadian tersebut, terlihat pergerakan-pergerakan baik positif maupun negatif, serta *impact* dari ketidakpastian (*uncertainty*) yang akan mempengaruhi pergerakan dari aktivitas yang dirancang.

Salah satu kekuatan dari *scenario planning* adalah tidak terikat dengan perencanaan yang kaku, hanya

difokuskan pada satu satu objek tertentu. Dibutuhkan tim yang terdiri dari orang-orang yang ahli untuk memikirkan gejala-gejala yang akan terjadi pada masa depan. Ada beberapa langkah yang bisa dilaksanakan dalam *scenario planning* yaitu:

- Menemukan isu yang tepat.
- Menentukan kekuatan-kekuatan pendorong (*driving force*).
- Menentukan peringkat (skor) kekuatan pendorong.
- Membuat skenario.
- Menyusun indikator-indikator kunci yang tepat dan sesuai dengan gambaran kenyataan yang ada.

2. *Systems Thinking*

Krisis perkapalan yang dialami saat muncul kebijakan pemerintah untuk menghidupkan industri pelayaran terutama galangan kapal dalam negeri dengan mengeluarkan kebijakan "*scrapping*" kapal, mengakibatkan banyak perusahaan pelayaran mengalami kerugian. Indonesia yang semula mampu berdiri tegak dengan pernyataan fundamental ekonomi yang kuat akhirnya tertunduk dan bahkan membuat sebagian besar usaha pelayaran dalam negeri yang tidak mampu bersaing dengan pelayaran asing. Hal ini menunjukkan betapa kompleksnya persoalan yang dihadapi. Dunia kita sekarang ini hampir semua terangkai dalam situasi *dynamic complexity* (Gede Manggala, 2011). Kompleksitas demikian dari sudut pandang "*system thinking*", bahwa cara penyelamatan usaha galangan kapal nasional oleh pemerintah Indonesia merupakan sebuah cara logis dan simplistik. Pemerintah berupaya mengobati gejalanya bukan penyebabnya. Ini merupakan solusi melegakan dalam jangka pendek, tapi menjadi sumber masalah baru yang lebih besar dalam jangka panjang. Oleh karena itu perlu pendekatan kesisteman dan integratif dalam menyelesaikan masalah tersebut termasuk dalam kaitan dengan penelitian ini.

Kondisi angkutan laut Indonesia tidak hanya dipengaruhi oleh kondisi internal (domestik) tetapi juga oleh lingkungan eksternal global akibat *borderless* yang memudahkan semua orang dapat saling berinteraksi. Oleh karena itu strategi dan kebijakan pengembangan angkutan laut/pelayaran harus memperhatikan berbagai macam faktor. Pendekatan untuk melihat suatu masalah mengalami perkembangan. Pendekatan lama dalam melihat masalah dipengaruhi oleh pendekatan linear yakni pendekatan berdasarkan sudut pandang

model rasional dalam menyelesaikan suatu masalah (Kearney A.T, 2013). Menurut pendekatan linear suatu masalah disebabkan oleh suatu sebab yang mempengaruhinya, karena itu penyelesaian masalah sangat tergantung pada kemampuan kita mempengaruhi faktor penyebab masalah. Sedangkan pendekatan baru dipengaruhi oleh *systems thinking* yaitu pendekatan yang melihat suatu masalah secara menyeluruh (*holistic*). Menurut pendekatan ini masalah dianggap bersikap terbuka yaitu berinteraksi dengan lingkungannya baik internal maupun eksternal. Karena itu pendekatan ini dapat menjelaskan hubungan timbal balik antara berbagai variabel permasalahan sehingga dapat diketahui pola perubahan yang terjadi (Edward E, 2003) misalnya masalah maritim tidak hanya karena kurang infrastruktur tetapi juga dipengaruhi lingkungan global, regional, kondisi ekonomi, sosial masyarakat dan budaya masyarakat.

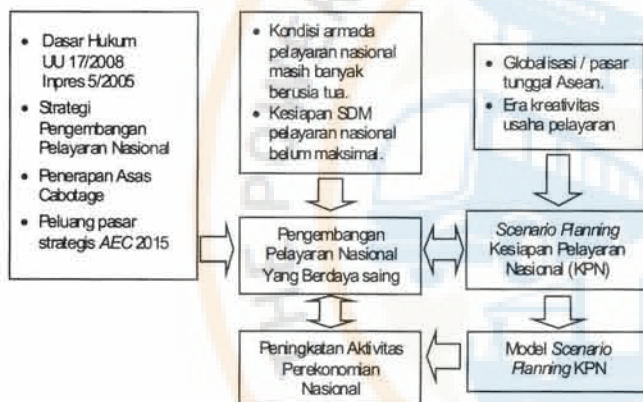
Analisis yang mendalam terhadap *systems thinking* akan menghasilkan suatu variabel yang menjadi pengungkit. Variabel pengungkit adalah variabel yang paling berperan dalam memperbaiki kinerja organisasi. Variabel pengungkit didapatkan melalui uji sensitivitas. Uji sensitivitas dilakukan dengan cara menambah atau mengurangi peran variabel pengungkit tersebut. Dalam masalah kelautan misalnya, ditetapkan variabel yang berperan memperbaiki peran Indonesia dalam kelautan adalah kurangnya sarana prasarana kelautan. Sarana prasarana yang minim seperti kapal pengawas atau patroli perlu ditambah agar potensi kekayaan laut Indonesia tidak dikuasai dan dijajah oleh asing. Sistem dinamis lebih dikenal sebagai sebuah disiplin berfikir sistem (*systems thinking*) dalam perspektif tentang cara pandang, analisis, dan menjelaskan masalah yang berubah cepat dan mengandung ketidakpastian, kemudian dikembangkan dalam analisis sistem yang dapat mensimulasikan kondisi nyata. Disamping itu, cara lain yang digunakan adalah pendekatan berpikir sistemik untuk melihat hubungan antar sub sistem secara integratif holistik dan sekaligus menghilangkan pengambilan keputusan hanya atas dasar kepentingan sektoral (Kearney A.T, 2013).

Secara substansial ada dua alasan yang mendasari pentingnya perspektif berpikir seperti ini. Pertama adalah pendekatan sistemik yaitu proses berpikir menyeluruh dan terpadu yang mampu menyederhanakan permasalahan yang rumit tanpa kehilangan esensi atau unsur utama dari obyek yang menjadi perhatian. Kedua adalah metode sistem

dinamis yang cocok untuk menganalisis mekanisme, pola, dan kecenderungan sistem serta analisis dan perilaku sistem yang rumit, berubah cepat dan mengandung ketidakpastian (Senge Peter. 1994).

D. Kerangka Konseptual

Dalam rangka memberikan pemahaman mengenai variabel yang diteliti, penulis menyajikan kerangka konsep dalam rangka memahami pola penyelesaian masalah dan alat analisis yakni *scenario planning*. Cara berpikir serba sistem akan membentuk sikap yang sistemik dalam merespon permasalahan yang ada dengan tetap berpedoman pada aturan main yang sudah disepakati. Sebuah aturan yang ditetapkan dalam sistem membatasi ruang gerak, namun memberi kemampuan kepada setiap elemen untuk bekerja sesuai fungsinya dan berinteraksi dengan elemen lain, karena jika tidak ada batasan fungsi yang jelas, maka setiap elemen akan saling bertabrakan dan berpotensi menghancurkan sistem secara keseluruhan.



Gambar 1. Kerangka Konseptual Pemecahan Masalah

METODOLOGI PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan analisis deskriptif, kualitatif karena sifat data yang dikumpulkan adalah data kualitatif, yakni tidak menggunakan alat-alat pengukur. Dengan metode survei maka dari responden diperoleh opini secara tertulis maupun lisan dengan memberikan informasi terhadap data primer yang berupa kuesioner.

Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pengisian kuesioner yang dibarengi dengan wawancara terhadap regulator, operator/perusahaan pelayaran, dan informan lainnya. Data sekunder didapatkan dalam bentuk data atau dokumen tertulis lainnya yang menunjang

penelitian ini. Instrumen penelitian adalah kuesioner sebagai pedoman wawancara sesuai dengan karakteristik penelitian kualitatif. Peneliti sebagai instrumen utama yang terjun langsung dalam penelitian. Dalam penelitian ini pedoman wawancara yang digunakan berupa pertanyaan tertutup dengan tujuan agar informan dapat memberikan data yang lebih akurat sehingga tidak berkembang kearah yang mungkin tidak sesuai dengan tujuan penelitian dan tidak spesifik. Selain pedoman wawancara peneliti menggunakan catatan lapangan (*field notes*), yakni catatan yang merupakan informasi tambahan yang mendukung kegiatan penelitian.

B. Populasi dan Teknik Sampling

Pemilihan dua lokasi ini karena strategis dalam mendukung konsep MP3EI terutama untuk kawasan timur Indonesia. Populasi penelitian adalah regulator bidang pelayaran dan perusahaan pelayaran. Teknik *sampling* yang digunakan adalah wawancara dan pengisian kuesioner secara *random sampling*.

C. Analisis Data

Data yang dikumpulkan adalah data sekunder dan primer. Data sekunder adalah data sesuai dengan ruang lingkup kegiatan antara lain perkembangan perusahaan, dan muatan yang diangkut. Data primer adalah hasil kuesioner yang selanjutnya diolah dengan menggunakan analisis statistik deskriptif dan analisis *scenario planning* sebagai bagian dari *sistem thinking*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Regulasi Pelayaran Nasional

Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 1985 diterbitkan dengan tujuan meningkatkan ekspor non-migas dan menekan biaya pelayaran dan pelabuhan. Pelabuhan yang melayani perdagangan luar negeri ditingkatkan jumlahnya secara drastis dari 4 pelabuhan menjadi 127 dalam perkembangannya meningkat menjadi 141 pelabuhan. Tahun 1988 pemerintah memberi dispensasi pendirian perusahaan pelayaran tidak disyaratkan memiliki kapal berbendera Indonesia. Perusahaan pelayaran fleksibel dalam memilih rute pelayaran dan penggunaan kapal, dan melalui Peraturan Pemerintah No 82 Tahun 1999, beberapa kebijakan dikeluarkan sebagai berikut :

- Perusahaan Pelayaran Nasional Indonesia harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indo-

nesia, berukuran 175 GT.

- Kapal berbendera asing diperbolehkan beroperasi pada pelayaran domestik hanya dalam jangka waktu terbatas (3 bulan).
- Agen perusahaan pelayaran asing kapal harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5.000 GT.
- Didalam perusahaan patungan, perusahaan nasional harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5.000 GT.

Jaringan pelayaran domestik dibagi menjadi 3 jenis trayek, yaitu utama (*main route*), pengumpan (*feeder route*) dan perintis (*pioneer route*). Jenis ijin operasi pelayaran dibagi menurut jenis trayek tersebut dan jenis muatan (penumpang, *cargo* umum dan *container*).

Untuk mendukung sektor Perhubungan maka diterbitkan Keputusan MPP No. 229/MPP/Kep/7/97 yang memperbolehkan kapal niaga dapat diimpor dalam keadaan bukan baru (bekas) yang kemudian dipertegas oleh Keppres No. 22/1998 tentang impor kapal niaga dan kapal ikan dalam keadaan baru dan bukan baru. Inpres Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional adalah perwujudan keinginan pemerintah untuk menerapkan azas *cabotage* dimana angkutan muatan/penumpang didalam negeri harus dilaksanakan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional. Inpres ini berdampak pada perdagangan yang positif terhadap industri pelayaran nasional.

Dalam melihat kondisi perkapalan Indonesia, dapat ditambahkan peluang perkembangan perkapalan di Indonesia yaitu pergeseran kekuatan dominasi di bidang perkapalan. Hal ini terlihat pada *trend* kekuatan industri perkapalan dunia yang hingga saat ini, terjadi pergeseran kekuatan dari Eropa ke Asia. Awal kekuatan industri kapal adalah dari negara-negara di Eropa, kemudian kekuatan tersebut bergeser ke Jepang lalu ke Korea hingga ke China. Dengan melihat potensi dasar yang ada di Indonesia, maka ada keyakinan suatu saat kekuatan industri perkapalan tersebut menjadi 'milik' industri perkapalan nasional. Faktanya adalah industri perkapalan telah bergeser ke negara-negara yang mana memiliki ciri-ciri, sebagai berikut : (a) Tenaga Kerja yang murah, serta secara kuantitas dan kualitas yang cukup memadai; (b) Memiliki ketersediaan atau dekat dengan industri-industri pendukung dan penunjang; (c) Terjadi suatu iklim usaha yang mendukung. Namun demikian, kita tidak boleh

berharap dengan adanya pergeseran kekuatan ini, kita sebagai negara Indonesia tidak melakukan apa-apa (hanya berpangku tangan menunggu pergeseran kekuatan terjadi di Indonesia).

B. Kondisi dan Kesiapan Pelayaran Nasional

1. Kondisi Pelayaran Nasional

Implementasi Pasar Tunggal ASEAN 2015 sudah di depan mata. Bukan optimisme yang muncul, melainkan kekhawatiran dampak pemberlakuan pasar tunggal tersebut dapat menekan perekonomian Indonesia. Kekhawatiran dapat dikatakan beralasan karena dilihat dari berbagai parameter daya saing, Indonesia belum memiliki keunggulan signifikan dibandingkan negara-negara pesaing dilihat dari sisi perkembangan logistik kita yang belum meyakinkan. Di Indonesia biaya logistik kita saat ini rata-rata 16 % dari total biaya produksi. Satu-satunya keunggulan yang dimiliki adalah usaha bahan baku berbasis sumber daya alam. Namun, dengan hilangnya sekat-sekat negara di kawasan ASEAN nantinya, bisa diyakini Indonesia berpotensi kehilangan nilai tambah dari sumber daya alam yang dimilikinya.

Infrastruktur dan sarana transportasi laut berdasarkan informasi dari lapangan tampaknya menjadi salah satu faktor utama yang dapat menghambat perkembangan dan kemampuan daya saingnya dalam era globalisasi saat ini. Kompleksitas masalah yang di hadapi oleh armada pelayaran nasional menyebabkan perkembangannya memprihatinkan. Tampaknya Indonesia belum cukup menunjukkan diri sebagai negara bahari. Di tingkat ASEAN kekuatan armada pelayaran nasional masih berada Malaysia dan Philipina. Kendala utama adalah banyaknya kapal yang sudah berusia tua seperti terlihat pada gambar 2. Oleh karena itu perlu mendorong agar diupayakan pengadaan kapal yang diproduksi di dalam negeri.

Bagi industri perkapalan untuk dapat bersaing secara kompetitif diperlukan dukungan finansial dalam pengadaan kapal. Permasalahan finansial banyak dialami oleh galangan-galangan kecil dan menengah, maupun galangan-galangan besar di Indonesia. Kesulitan finansial ini juga merupakan salah satu penyebab kelesuan industri perkapalan saat ini. Namun demikian jika melihat kecenderungan industri perkapalan dunia saat ini, tampak terjadi pergeseran dari Eropa ke Asia terutama karena pasar muatan yang sangat potensial. Awal kekuatan industri kapal adalah dari negara-negara di Eropa, kemudian bergeser ke

Jepang lalu ke Korea hingga ke China. Dengan melihat potensi Indonesia, maka dapat diyakini bahwa industri pelayaran suatu saat dapat menjadi kekuatan bagi Indonesia. Faktanya adalah industri pelayaran telah bergeser ke negara-negara yang memiliki karakteristik antara lain: tenaga kerja relatif murah profesional dan secara kuantitas dan kualitas yang cukup memadai, memiliki keterkaitan dengan industri penunjang, adanya iklim usaha yang kondusif yang ditunjang oleh regulasi yang mendukung pengembangan industri dan investasi. Meskipun demikian, menurut hasil studi dari JICA (2000) bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan adalah bahwa dari 244 unit *cargo vessel* (*General Cargo, Semi-Container, Full Container dan Multi-purpose ship*) sudah berusia lebih dari 25 tahun. Disamping itu, kondisi aktual armada nasional seperti terlihat pada gambar 2, menunjukkan bahwa (44,31%) kapal yang berlayar di Indonesia berusia lebih dari 25 tahun, berusia 20-25 tahun sebesar 18,04% sehingga dapat dikatakan mayoritas ($\pm 62\%$) kapal dalam negeri berusia diatas 20 tahun. Hal ini berarti, kapal-kapal tersebut tidak mampu bersaing dengan kapal asing dan sudah waktunya untuk dibesituakan (*scrapping*), sehingga perlu peremajaan/ penggantian dengan kapal-kapal sejenis serta total kapasitas kapal yang sama atau lebih. Oleh karena itu, pemberian insentif pajak dan bea masuk bagi industri pelayaran dan galangan kapal untuk pengadaan kapal baru dinilai perlu.



Sumber: BKI, 2009 (diolah)

Gambar 2. Usia Rata-rata Kapal Nasional

Skema kerja sama ASEAN 2015 menuntut peran pelabuhan dan pelayaran nasional semakin besar. Oleh karena tantangan yang perlu dihadapi adalah bagaimana efektivitas dan efisiensi pelabuhan agar memiliki daya saing. Demikian halnya dengan pelayaran harus mampu mengimbangi kekuatan negara tetangga agar terjadi keseimbangan usaha yang saling menguntungkan. Anne Padmos dari *Rotterdam Shipping and Transport College* menyatakan

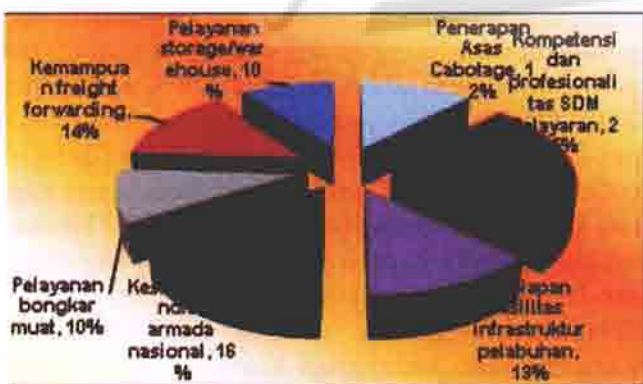
jika tahun 2010 bongkar muat pelabuhan di dunia 547 juta TEUs, maka tahun 2017 diprediksi akan melayani 731 juta TEUs. Bahkan RJ Lino (Pelindo II) pernah menyatakan tahun 1980-1996 sebanyak 60 % lebih kapal kontainer berukuran di bawah 3.000 TEUs, maka pada tahun 2012 lalu sebanyak 46,03 % kapal kontainer yang melaut berukuran di atas 5.000 TEUs. Prediksi peningkatan tersebut sudah terlihat dari tahun ke tahun pada pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Arus peti kemas yang melewati pelabuhan di lingkungan Pelindo II sepanjang tahun 2012 lalu mencapai 6,4 juta TEUs naik 9 % dari 2011 yang hanya 5,9 juta TEUs. Penyumbang terbesar trafik peti kemas ini memang Pelabuhan Tanjung Priok yang melayani 98 % dari total arus peti kemas nasional. Lantas bagaimana kesiapan pelabuhan Indonesia? Menurut Carmelita Hartoto (DPP INSA), fasilitas pelabuhan belum optimal. Fasilitas terminal kontainer dan kargo seperti lapangan penumpukan (*storage/warehousing*), dermaga dan alat bongkar muat masih terbatas, akses keluar masuk pelabuhan belum sistematis, hingga soal buruh dan kenaikan tarif yang tidak tertib, yang akhirnya berdampak pada tingginya biaya logistik di pelabuhan. Kondisi demikian mengakibatkan tingginya biaya pengangkutan kontainer. Disamping itu, masih terjadi kenaikan tarif bongkar muat yang tinggi di sejumlah pelabuhan. Penerapan tarif yang demikian membuat total biaya pengangkutan menjadi tinggi, mulai dari biaya sandar, bongkar muat, hingga penyimpanan.

Berdasarkan hasil survei Pusat Studi Transportasi dan Logistik LPPM-ITS Surabaya dan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), biaya angkutan laut/pelayaran masih relatif besar yaitu 52-60 % dari total biaya angkutan (dari struktur biaya produksi), tergantung dari komoditas dan lokasinya. Biaya lainnya yang besar seperti biaya pelabuhan yang diperkirakan berkisar 27-36 %. Sisanya angkutan darat 9-16 %. *World Economic Forum (WEF)* juga pernah melansir bahwa pada tahun 2012 lalu peringkat daya saing global Indonesia turun. Dari peringkat 46 pada tahun 2011 menjadi 50 pada tahun 2012. Dalam skala perdagangan internasional, pelabuhan Indonesia juga masih kalah dengan pelabuhan Singapura dan Malaysia. Kedalaman rata-rata kolam pelabuhan di Indonesia hanya 6-12 meter, sehingga hanya kapal-kapal kecil saja yang dapat sandar. Kapal-kapal besar memilih berlabuh di Pelabuhan Singapura, Malaysia atau Hongkong yang memiliki kedalaman kolam 16 meter. Oleh karena itu, kegiatan ekspor impor Indonesia masih sangat bergantung kepada negara lain.

2. Kesiapan Pelayaran Nasional

Implementasi *ASEAN Economic Community* atau Pasar Tunggal ASEAN 2015 sudah di depan mata. Banyak kalangan yang mengkhawatirkan dampak pemberlakuan Pasar Tunggal ASEAN 2015. Kekhawatiran tersebut memang bukan tanpa alasan. Dilihat dari berbagai parameter daya saing, Indonesia tampaknya belum memiliki keunggulan signifikan dibandingkan negara-negara pesaing. Bahkan, untuk beberapa parameter, posisi Indonesia jauh tertinggal dibandingkan negara ASEAN lainnya.

Implementasi Pasar Tunggal ASEAN yang dimulai pada 1 Januari 2015 mendatang dilandasi pembentukan empat pilar, yakni terbentuknya pasar dan basis produksi tunggal, menjadikan ASEAN sebagai kawasan berdaya saing tinggi, menjadi kawasan dengan pembangunan ekonomi merata, serta terintegrasi dengan perekonomian dunia. Dengan terbentuknya pasar dan basis produksi tunggal, kawasan ASEAN akan menjadi kawasan bebas arus barang, bebas jasa, bebas investasi, bebas tenaga kerja, bebas arus permodalan, prioritas sektor terintegrasi, serta menjadi kawasan pengembangan sektor makanan, pertanian, dan kehutanan. Jika dilihat dari kesiapan industri domestik, masih banyak yang harus dibenahi terutama terkait kesiapan daya saing industri pelayaran nasional. Hal ini sejalan dengan kondisi dari beberapa parameter yang dianalisis dari opini responden sehingga memerlukan pembenahan antara lain: (i) Kompetensi dan profesionalisme SDM Pelayaran dengan bobot pilihan sebesar 25%, (ii) Kesiapan/kondisi armada nasional dengan bobot pilihan 16%, (iii) Kemampuan *freight forwarding* dengan bobot 14%, (iv) kesiapan fasilitas infrastruktur pelabuhan sebesar 13%, asas cabotage (12%), (v) pelayanan bongkar muat dan *storage/warehousing* masing-masing 10% (gambar 3).



Gambar 3. Hal Yang Perlu Dibenahi

Kondisi pelayaran nasional Indonesia tidak hanya dipengaruhi oleh kondisi dalam negeri tetapi juga oleh lingkungan global. Oleh karena itu strategi dan kebijakan pengembangan usaha industri pelayaran harus memperhatikan berbagai macam faktor. Pendekatan untuk melihat suatu masalah mengalami perkembangan. Pendekatan lama dalam melihat suatu masalah dipengaruhi oleh pendekatan linear yaitu pendekatan yang berdasarkan sudut pandang model rasional dalam menyelesaikan suatu masalah. Menurut pendekatan linear suatu masalah disebabkan oleh suatu sebab yang mempengaruhinya, karena itu penyelesaian masalah sangat tergantung pada kemampuan kita mempengaruhi faktor penyebab masalah. Pendekatan klasik dalam menyelesaikan masalah pelabuhan dan pelayaran mengacu pada kurangnya sarana dan prasarana yang menyebabkan peran Indonesia di bidang usaha pelayaran tidak optimal dalam menghadapi persaingan dengan negara lain. Pendekatan baru dipengaruhi oleh *systems thinking* yaitu pendekatan yang melihat suatu masalah secara holistik.

C. Scenario Planning

Scenario planning sebagai bagian dari *systems thinking* mengarahkan kita untuk melihat berbagai skenario pengembangan suatu usaha. Semuanya dapat dibangun melalui skenario yang adalah pendekatan yang melihat apa-apa yang mungkin terjadi. Analisis yang mendalam terhadap *scenario planning* akan menghasilkan suatu variabel yang memicu terjadinya perubahan (*driving force*). Faktor pemicu (*driving force*) merupakan variabel yang paling berperan dalam memperbaiki kinerja organisasi. Dalam masalah pelayaran misalnya, ditetapkan *driving force* yang berperan untuk memperbaiki kondisi kesiapan Indonesia dalam meningkatkan daya saing. Penggunaan skenario dalam suatu perencanaan ditentukan oleh adanya beberapa alternatif pilihan yang dapat diambil untuk diimplementasikan dengan melihat kondisi yang ada serta sekaligus mengantisipasi masa depan, sehingga tujuan yang ingin dicapai dapat diwujudkan. *Scenario planning* disusun atas kajian teori dan hasil observasi dengan metode kuesioner wawancara dengan para informan serta pengumpulan data data dan informasi melalui kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan pada dua lokasi penelitian yaitu Bitung dan Makassar. Hasil dari kuesioner dan wawancara seperti terlihat pada tabel 1.

Berdasarkan tabel 1, ternyata sebagian besar responden mengakui tidak mengetahui bahwa

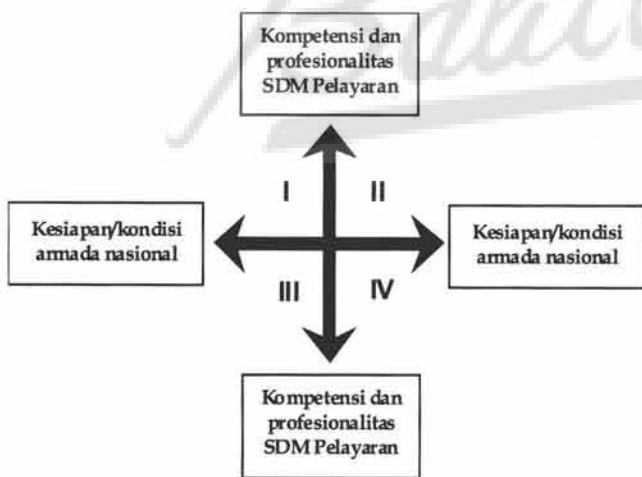
mereka belum memahami sesungguhnya prinsip pemberlakuan Pasar Tunggal ASEAN tahun 2015. Mereka masih menganggap bahwa asas *cabotage* yang berlaku saat ini menjadi kekuatan untuk tidak memungkinkan masuknya armada asing ke wilayah perairan Indonesia. Pemahaman ini kemudian membuat mereka tidak mengetahui dampak dari pemberlakuan Pasar Tunggal ASEAN, disamping itu pengelolaan usaha pelayaran yang belum berorientasi internasional. Kondisi tersebut, dapat dikategorikan sebagai akibat faktor sumber daya manusia (SDM) yang belum maksimal memahami pentingnya Pasar Tunggal ASEAN. Dari data dan fakta yang didapat dilapangan tersebut, kemudian dimodelkan untuk melihat perilaku model dalam jangka waktu yang lebih panjang dari kondisi yang ada. Pemodelan tersebut dibentuk dalam 4 kuadran berdasarkan *driving force* utama yakni: (i) Kompetensi dan profesionalitas SDM Pelayaran, (ii) Kesiapan/kondisi armada nasional (gambar 4).

Tabel 1. Opini Responden Terhadap Kesiapan Pelayaran

No	Driving Force	A	B	C	Skor
1	Penerapan Asas Cabotage	12	5	2	84
2	Kompetensi dan profesionalitas SDM Pelayaran	25	5	4	225
3	Kesiapan fasilitas infrastruktur pelabuhan	13	5	4	117
4	Kesiapan/kondisi armada nasional	16	5	5	160
5	Pelayanan bongkar muat	10	3	5	80
6	kemampuan freight forwarding	14	5	4	126
7	pelayanan storage/warehouse	10	3	3	60

Keterangan:

- A = Bobot Penilaian
- B = Tingkat Kepentingan (*importance*)
- C = Tingkat ketidak pastian (*uncertainty*)

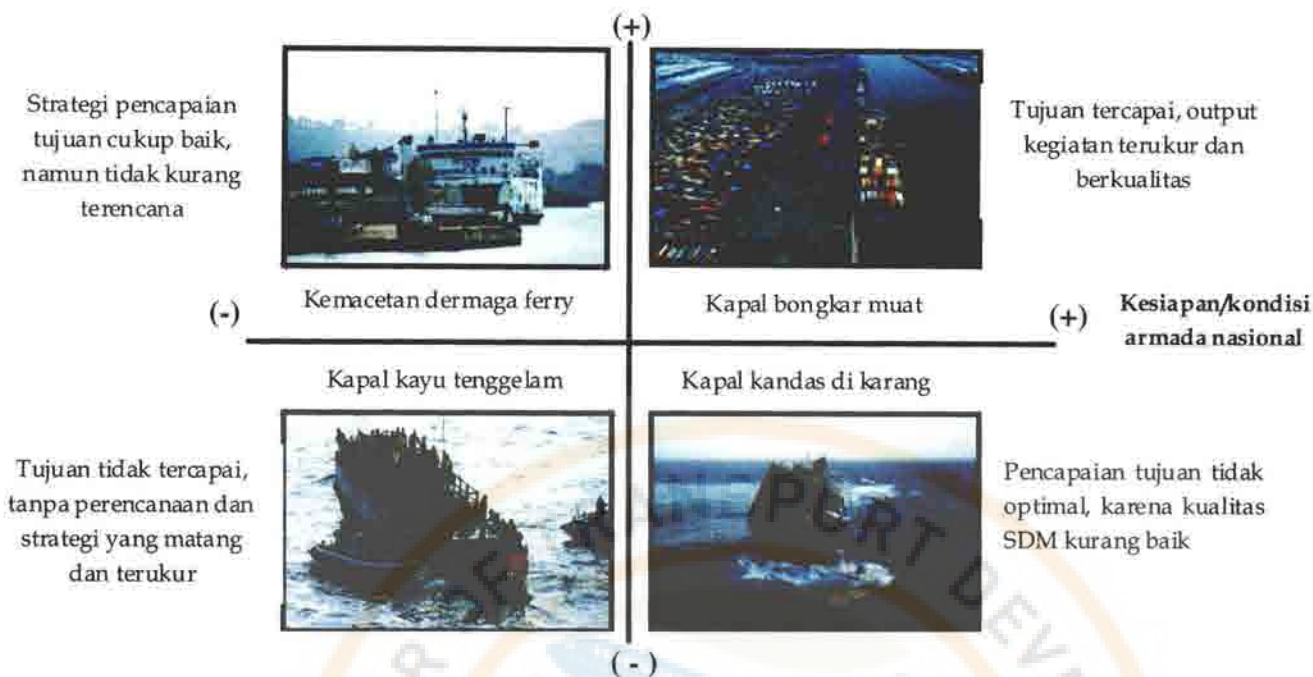


Gambar 4. Peta Kuadran Susunan Skenario Planning

Untuk menghasilkan formulasi rancangan *scenario planning* atas pembangunan sumber daya angkutan laut nasional maka terhadap perilaku model dasar dilakukan simulasi untuk melihat sejauh mana perubahan model apabila dipengaruhi oleh adanya intervensi-intervensi terhadap sistem. Dari simulasi diperoleh bahwa potensi sumber daya manusia (SDM) dan sarana angkutan laut nasional dalam kurun waktu beberapa tahun ke depan akan berpotensi mengalami penurunan daya saing. Hal ini diakibatkan kondisi armada yang belum siap akibat masih banyaknya armada yang berusia tua dan kurangnya peremajaan atau pembangunan kapal baru serta kesiapan dari sebgaiian besar SDM yang masih terbiasa dengan pola kerja *business as usual*. Bila kondisi ini terus dipertahankan akan berdampak pada banyak armada dan SDM yang tidak bisa lagi mengantungkan kehidupannya dari kegiatan usaha angkutan laut. Padahal kemampuan SDM dan potensi muatan sangat besar untuk dapat dikelola dan dikembangkan menjadi sebuah usaha industri pelayaran. Akibat lebih lanjut adalah pendapatan berkurang dan kesejahteraan masyarakat pada akhirnya menurun sehingga roda perekonomian tidak berjalan sebagaimana mestinya. Oleh karena itu, pengembangan usaha pelayaran perlu menjadi alternatif usaha yang harus tetap dipertahankan seiring dengan karakter geografis Indonesia sebagai negara bahari.

Analisis terhadap perilaku model dasar menunjukkan potensi sumber daya angkutan laut yang cukup besar. Jika pada tahun 2005 sebelum Inpres Nomor 5 Tahun 2005 jumlah armada hanya sebesar 6.041 unit namun sampai Juni 2013 jumlah armada nasional mencapai 12.536 unit. Meskipun demikian, mayoritas kapal yang berlayar di dalam negeri merupakan kapal berumur di atas 25 tahun sehingga beberapa diantaranya mungkin layak untuk diremajakan (*scrap*). Potensi sumber daya ini dikhawatirkan tidak memiliki kemampuan daya saing sehingga menurunkan pangsa muatannya sendiri. Oleh karena itu, untuk mengambil kebijakan yang tepat guna menjawab persoalan tersebut maka langkah selanjutnya adalah menyusun skenario variabel/ parameter yaitu (1) regulasi atas pelaksanaan langkah-langkah untuk memperbaiki kondisi pelayaran nasional, (2) regulasi dan pelaksanaan aturan pemilikan armada kapal yang memadai, baik dari segi jumlah maupun kapasitasnya, (3) pemberian insentif pajak dan bea masuk bagi industri galangan kapal untuk mendorong tumbuhnya investasi pengadaan kapal baru.

Kompetensi dan Profesionalitas SDM



Gambar 5. Metafora Kesiapan Angkutan Laut Menghadapi AEC 2015

SKENARIO	URAIAN SKENARIO
	Aktivitas pengelolaan dan pemanfaatan angkutan laut nasional oleh SDM dengan kompetensi dan profesionalisme yang tinggi dan mampu menghasilkan langkah strategi menghadapi AEC 2015 sementara ketersediaan sarana masih dalam kondisi seperti saat ini.
	Aktivitas pengelolaan dan pemanfaatan angkutan laut nasional oleh SDM dengan kompetensi dan profesionalisme yang tinggi dan mampu menghasilkan langkah strategi menghadapi AEC 2015 dan ketersediaan sarana dalam kondisi baik serta berdaya saing tinggi.
	Aktivitas pengelolaan dan pemanfaatan angkutan laut nasional oleh SDM dengan kompetensi dan profesionalisme yang rendah dalam menghadapi komunitas ekonomi ASEAN, sementara ketersediaan sarana dalam kondisi seperti saat ini.
	Aktivitas pengelolaan dan pemanfaatan angkutan laut nasional oleh SDM dengan kompetensi dan profesionalisme yang rendah dalam menghadapi komunitas ekonomi ASEAN, sementara ketersediaan sarana dalam kondisi baik serta berdaya saing tinggi.

Gambar 6. Matriks Metafora Kesiapan Angkutan Laut Menghadapi AEC 2015

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dalam menghadapi penerapan AEC 2015, kondisi pelayaran nasional dari segi kuantitas sarana dan sumber daya cukup, akan tetapi kualitasnya belum memadai sehingga perlu pembenahan agar supaya

memiliki kemampuan dan daya saing tinggi. Hal ini sejalan dengan kondisi berdasarkan analisis opini responden yang menyatakan bahwa pembenahan antara lain: (a) Kompetensi dan profesionalisme SDM Pelayaran, (b) Kesiapan/kondisi armada nasional, (c) Kemampuan *freight forwarding*, (d) kesiapan fasilitas infrastruktur pelabuhan, (e) pelayanan bongkar muat dan *storage/ warehousing*.

Laju pertumbuhan produk kapal baru yang seret merupakan hal yang perlu dipecahkan bersama. Oleh karena itu, pemberian insentif pajak dan bea masuk bagi industri galangan kapal untuk pengadaan kapal baru dinilai perlu.

Mayoritas kapal yang berlayar di dalam negeri merupakan kapal berusia tua sehingga berpotensi untuk menurunkan daya saing dengan kapal-kapal negara lain di kawasan ASEAN. Pembangunan kapal baru dapat dilakukan dan perlu dipertimbangkan seiring dengan proses peremajaan kapal-kapal tua agar daya saing dan daya angkut armada nasional terjamin.

Dalam menyikapi implementasi AEC 2015, berdasarkan *scenario planning* yang dapat dilakukan asumsi berbagai kondisi/posisi pelayaran nasional adalah mengoptimalkan pengelolaan dan pemanfaatan angkutan laut nasional oleh SDM dengan tingkat kompetensi dan profesionalisme yang tinggi dan mampu berinovasi dalam mencari terobosan langkah strategis menghadapi AEC 2015 dan penyediaan sarana dalam kondisi baik serta berdaya saing tinggi.

B. Saran

Untuk mengimplementasikan kebijakan yang dihasilkan berdasarkan analisis *scenario planning* di atas, perlu dibuat rencana aksi (*action plan*) sehingga semua pihak terkait (pemerintah, masyarakat dan swasta) memahami apa yang harus dikerjakan dan kapan berakhirnya pekerjaan tersebut.

Dibutuhkan komitmen semua pihak (*stakeholder*) terkait untuk menerapkan dan menjadikan dengan sungguh-sungguh pengembangan sumber daya pelayaran sebagai *primer mover* pembangunan ekonomi nasional, dan meningkatkan kemampuannya, namun memperjuangkan hak pengelolaan usaha pelayaran sebagai bagian dari asas *cabotage*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Otoritas Pelabuhan Bitung dan Makassar serta Edward Marpaung selaku Kapuslitbang Perhubungan Laut, yang telah memberikan informasi penting mengenai kesiapan pelayaran nasional menghadapi globalisasi usaha angkutan laut di tingkat ASEAN.

DAFTAR PUSTAKA

Andri Gilang Nugraha. 2010. *Arti Penting Keketuaan Indonesia di ASEAN Tahun 2011 dalam Bidang Perdagangan*. Buletin Kerjasama Perdagangan

- Internasional. Edisi-005/KPI/2010. Jakarta
- Anonim. 1992. *Framework Agreement on Enhancing Economic Cooperation*. Singapore.
- ASEAN Secretariat. 1985. *ASEAN Document Series 1967-1985*. Jakarta.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal. 2007. *Pra Studi Kelayakan Industri Perkapalan Tahun 2007*. <http://regionalinvestment.bkpm.go.id/userfiles/ppi/> (diakses 17 Juni 2013).
- Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN Kemlu. 2009. *Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN*. Jakarta.
- Dwi Bayu Radius. 2013. *Indonesia Tak Siap Hadapi ASEAN Economic Community*. Jakarta. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/05/29/2020371/twitter.com> (diakses 17 Mei 2013)
- Edward E. Ward. 2003. *A Systems Thinking Perspective on the Transportation and Regional Growth Study*. Center for Transportation Studies, University of Minnesota. <http://www.cts.umn.edu/Publications/ResearchReports/pdfdownload.pl?id=50> (diakses 18 juni 2013)
- Erman Aminullah. 2004. *Berpikir Sistemik: Untuk Pembuatan Kebijakan Publik, Bisnis, dan Ekonomi*. ISBN 9794421693. PPM. Jakarta.
- Gede Manggala. 2011. *Kasus Bank Century, Kenapa Berdampak Sistemik*. <http://gdmanggala.wordpress.com/tag/system-thinking/> (diakses 18 juni 2013).
- Gustami Harahap. 2013. *Apakah Indonesia Siap Memasuki ASEAN Economic Community*. Program Studi Agribisnis, Universitas Medan Area, Medan <http://www.neraca.co.id/harian/article/28441/> (diakses 16 Juni 2013)
- Kahane Adam. 2012. *Working Together to Change the Future, Transformative Scenario Planning*. <http://reospartners.com/scenarios>. (diakses 15 Juli 2013).
- Kearney A.T. *Scenario Planning*. <http://www.atkearney.com/gbpc/scenario-planning> (diakses 1 juli 2013)
- Senge Peter M. 1994. *The Fifth Discipline Fielbook*. London: Nicholas Brealey Publishing.
- Werdi Ariyani. 2010. *Menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 Sebagai Kawasan Berdaya Saing Tinggi*. Buletin Kerjasama Perdagangan Internasional. Edisi-005/KPI/2010.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*
- Inpres 5 Tahun 2005 tentang *Pemberdayaan industri pelayaran dalam negeri*.