

KAJIAN STRATEGI MENINGKATKAN ARMADA LAUT NASIONAL UNTUK ANGKUTAN CPO

Bambang Siswoyo *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

To increase the share of the national fleet charge for Crude Palm Oil (CPO), the necessary readiness of domestic shipping operators. Anticipation that shipping companies can do is to follow the market mechanism, one way to increase ship technology. This is due to the transport of palm oil are required to use double-hull vessels.

This study aims to enhance the development of the national share of the cargo fleet capable of transporting cargo for the CPO. With the SWOT analysis is used to solve this problem.

Based on the SWOT analysis that in order to reach your potential cargo marine transportation fleet to CPO lies in quadrat I, which is a very profitable situation, where the strategy is to utilize the opportunity and power that, by improving the management of shipping companies, which is guided by the Law no. 17 of 2008 on the voyage and the Presidential Regulation No. 44 of 2005 on Ratification of the International Covention on Maritime liens Mortgage.

Keywords: *Crude Palm Oil, Sea Transportation.*

PENDAHULUAN

Perkebunan kelapa sawit saat ini tersebar di 16 propinsi dari 32 propinsi di Indonesia. Areal terluas di Pulau Sumatera (2.243.501 ha), khususnya di Propinsi Sumatera Utara (614.617 ha) dan Propinsi Riau (606.492 ha). Di Pulau Kalimantan luas areal perkebunan kelapa sawit mencapai 562.901ha. Di samping Pulau Sumatera dan Kalimantan, perkebunan kelapa sawit terdapat di berbagai propinsi di pulau lainnya yaitu di Propinsi Jawa Barat (21.502 ha), Sulawesi Selatan (80.934 ha), Sulawesi Tengah (36.427 ha), dan Irian Jaya (29.855 ha). Ke depan, pengembangan kelapa sawit diarahkan ke Kawasan Timur Indonesia.

Indonesia saat ini tercatat sebagai produsen CPO terbesar kedua setelah Malaysia. Kedua negara menguasai sekitar 80% produksi minyak sawit dunia.

Tahun 2005, produksi CPO Indonesia mencapai 13,6 juta ton, naik dari tahun 2004 sebanyak 10,8 juta ton. Volume ekspor minyak sawit mentah (CPO) naik sekitar 0,4 juta dibandingkan tahun 2006 menjadi 11,7 juta ton tahun 2007. Tahun 2006 ekspor CPO sebesar 11,3 juta ton, tapi tahun 2007 menjadi sekitar 11,7 juta.

Pangsa pasar untuk armada laut nasional cukup tinggi, namun untuk kurun waktu hampir dua dekade ini, 95% muatan ekspor impor diangkut oleh kapal asing, sedangkan untuk CPO sebesar 62% diangkut kapal berbendera asing dan 38% oleh bendera Indonesia.

Untuk meningkatkan pangsa muatan armada laut nasional untuk CPO, perlu kesiapan operator pelayaran dalam negeri. Antisipasi yang dapat dilakukan perusahaan pelayaran adalah mengikuti mekanisme pasar, salah satu caranya

dengan peningkatan teknologi kapal. Dimana kapal yang akan melakukan pengangkutan CPO diwajibkan menggunakan kapal *double hull*. Kondisi ini sedikit banyak membatasi terhadap armada kapal nasional yang masih banyak menggunakan kapal *single hull*.

Selanjutnya dalam kajian ini berusaha untuk menemukali hambatan dan tantangan yang berkaitan dengan kondisi bagaimana armada laut nasional dapat memperoleh pangsa muatan untuk CPO, kemudian disusun strategi yang tepat guna meningkatkan pangsa muatan angkutan CPO bagi armada laut nasional.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Berdasarkan kajian yang terdahulu

Berdasarkan kajian terdahulu yang berjudul "Penelitian Strategi Meningkatkan Pangsa Muatan Armada Nasional Angkutan Luar Negeri Untuk CPO dan Batubara" (Puslitbang Perhubungan Laut Tahun 2009). Pada dasarnya pangsa muatan kapal laut nasional untuk CPO dan Batubara masih kalah untuk dapat bersaing dengan armada laut asing. Kondisi ini perlu adanya dukungan dari Pemerintah Indonesia, antara lain: azas cabotage agar kapal asing tidak masuk dan mengangkut komoditi dari Indonesia, memberikan pinjaman lunak dengan bunga yang rendah pada perusahaan pelayaran yang mengangkut 13 komoditi, meningkatkan teknologi galangan kapal di Indonesia agar pembangunan dan pemeliharaan kapal nasional dapat dilaksanakan di dalam negeri.

B. UU No. 17 Tahun 2008

Dalam UU Pelayaran yang baru, telah dipertegas kembali mengenai pember-

dayaan industri angkutan perairan nasional pada pasal 56-57 sebagai berikut.

Pasal 56: Pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan dalam rangka memberdayakan angkutan perairan nasional dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait.

Pasal 57 ayat 1: Pemberdayaan industri angkutan perairan nasional sebagai-mana dimaksud dalam Pasal 56 wajib dilakukan oleh Pemerintah.

Pasal 57 ayat 2: Perkuatan industri perkapalan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 wajib dilakukan oleh Pemerintah.

C. Perpres No. 44 Tahun 2005

Peraturan tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Lines and Mortgage* 1993 ini dikeluarkan pada tanggal 8 Juli 2005 untuk meratifikasi *International Convention on Maritime Lines and Mortgage* (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Hipotek). Ratifikasi ini diharapkan dapat memberikan jaminan kepastian hukum kepada dunia perbankan, lembaga keuangan non bank serta kreditur lainnya dalam penyediaan dana pinjaman bagi perusahaan pelayaran nasional dalam rangka pengembangan armada niaga nasional.

D. *International Convention for Conduct of Liner Conference*

Berdasarkan *International Convention for Conduct of Liner Conference*, kapal-kapal nasional mempunyai hak untuk mengangkut 40 persen muatan luar negeri atau barang ekspor impor.

Hak tersebut akan mengalami kenaikan menjadi 50 persen jika pelaksanaan

pengangkutannya dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral antara Indonesia dan satu negara asing.

METODOLOGI

Pada kajian ini menggunakan pendekatan analisis **SWOT** untuk menganalisis permasalahan dan pemecahan strateginya. Berdasarkan faktor-faktor kunci yang ada, dapat disusun strategi dan kebijakan untuk memajukan armada nasional dalam angkutan CPO.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

1. Potensi dan Lokasi Kelapa Sawit di Indonesia

Kelapa sawit (CPO) merupakan komoditi hasil perkebunan yang memiliki peran penting bagi perekonomian Indonesia dan memiliki potensi sebagai penghasil devisa disamping minyak dan gas. Indonesia merupakan negara penghasil CPO terbesar di dunia setelah Malaysia. Secara umum, perkembangan kelapa sawit di seluruh Indonesia mengalami peningkatan 2,21-13,36% baik dari skala produksi maupun luas areal perkebunan.

Perkebunan kelapa sawit tersebar di seluruh Pulau Sumatera dan Pulau Kalimantan, sebagian Sulawesi dan Pulau Jawa serta Papua. Berdasarkan data dari Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia (GAPKI), luas perkebunan kelapa sawit tercatat 6.9 juta hektar.

Prospek industri kelapa sawit kini makin cerah, baik di pasar dalam negeri maupun pasar dunia. Sektor ini makin strategis karena berpeluang besar untuk lebih berperan menjadi motor pertumbuhan ekonomi nasio-

nal dan menyerap tenaga kerja. Kebijakan pemerintah dalam mengembangkan bahan bakar nabati sebagai pengganti BBM memberikan peluang besar bagi industri kelapa sawit untuk berkembang.

Peluang pengembangan komoditas kelapa sawit sudah tentu harus menyertakan prasarana dan sarana yang mampu mengangkut produksi dari kebun ke tempat pengolahan (pabrik kelapa sawit) dan dari pabrik kelapa sawit ke pelabuhan muat serta dari pelabuhan muat ke pasar potensial baik di dalam negeri maupun luar negeri. Sebagaimana diketahui bahwa ekspor kelapa sawit Indonesia terus mengalami peningkatan rata-rata sebesar 16%.

2. Pola Distribusi Angkutan CPO

Perusahaan perkebunan kelapa sawit di Sumatera untuk pengangkutan dari perkebunan lebih banyak menggunakan angkutan darat, sebagian kecil juga menggunakan angkutan sungai dan laut. Sebagian besar perkebunan di Kalimantan yang berlokasi di daerah pedalaman yang jauh dari kota, pengangkutan juga hamper sama dengan di Sumatera, namun angkutan sungai juga berpengaruh besar dalam pengangkutan sawit.

Produk kelapa sawit selanjutnya diproses ke pabrik kelapa sawit menjadi produk CPO, lokasi pabrik kelapa sawit cenderung mendekati jalan raya utama atau sungai untuk memudahkan pengangkutan yang selanjutnya dilanjutkan baik menuju konsumen domestik maupun keperluan eksport. Jarak pabrik kelapa sawit ke pelabuhan khusus CPO biasanya kurang lebih 20 km.

Untuk pengangkutan sebagian besar produk kelapa sawit di Sumatera maupun Kalimantan melalui jalan darat dengan menggunakan truk tanki baik berukuran sedang maupun besar, sebagian lagi menggunakan moda angkutan sungai.

Jalur pengangkutan kelapa sawit di Kalimantan, sebagai berikut.

Pola angkutan kelapa sawit di Kalimantan memiliki 2 tipe, yaitu:

- a. Jalur pengangkutan dari lokasi perkebunan dibawa menggunakan truk ke Pelabuhan Kelapa Sawit dan langsung dibawa ke pelabuhan muat.
- b. Jalur pengangkutan kelapa sawit dari lokasi perkebunan dibawa menggunakan truk menuju dermaga sungai dengan tongkang dibawa ke pelabuhan muat.

Sebagian besar angkutan kelapa sawit melalui sungai (Sungai Barito, Mahakam dan Kapuas), sebagian lagi melalui angkutan jalan dengan truk. Moda transportasi darat mengalami kendala bahwa jalan rata-rata hanya memiliki lebar 4,5 m yang saat ini juga banyak yang rusak. Demikian juga dengan angkutan sungai, bahwa alur pelayaran sudah padat dan terjadi pendangkalan akibat banjir.

Dari sisi prasarana, pelabuhan muat khusus CPO di Kalimantan saat ini kapasitasnya sudah tidak memadai lagi, sehingga kinerjanya menurun. Dengan semakin tingginya permintaan akan kelapa sawit baik untuk ekspor maupun domestik, maka perlu adanya peningkatan kapasitas maupun alternatif pengembangan pelabuhan baru.

3. Standar Kapal Pengangkut Curah Cair

Kapal dan tongkang (*barge*) adalah suatu mata rantai utama dalam sistem jaringan transportasi minyak di negeri ini, baik untuk angkutan minyak mentah ke instalasi penyulingan (*refinery*) maupun untuk angkutan minyak hasil olahan ke pasar. *Oil Pollution Act* (1990) membuat perubahan besar dalam desain kapal untuk pengangkutan curah cair yang bertujuan untuk perlindungan lingkungan maritim. Saat ini, pengangkutan curah cair masih menggunakan kapal *single hull*, yang diartikan kapal hanya memiliki satu lapis hull dari baja. Perubahan besar yang akan dilakukan adalah menghapus setahap demi setahap pemakaian kapal *single hull*, yang didahului oleh penghapusan kapal yang paling besar dan yang paling tua. Kapal dan tongkang yang lebih kecil dari 5000 GT tidak harus dihapuskan sampai tahun 2015. Namun, setelah 1 Januari 2015, hanya kapal *double hull* yang akan digunakan.

Kapal *double hull* dianggap sebagai penyelamat lingkungan sebab badan kapal dalam (*inner hull*) dapat mencegah tumpahan minyak jika badan kapal bagian luar rusak/bocor. Munculnya konsep untuk mensyaratkan adanya lambung ganda (*double hull*) bagi kapal pengangkut minyak curah cair terilhami oleh tenggelamnya kapal Exxon Valdez pada tahun 1989 yang menumpahakan minyak ke perairan Alaska. Kejadian ini memberi inspirasi pada IMO untuk menciptakan peraturan tentang pencegahan polusi minyak pada tahun 1990 yang kemudian dikenal dengan *Oil Pollution Act* 1990.

Standar pencegahan polusi dalam *Oil Pollution Act 1990* adalah persyaratan untuk kapal tanker baru dengan konstruksi *double hull*. Ketetapan ini juga mensyaratkan bahwa kapal *single hull* yang ada sekarang harus *diretrofit* menjadi *double hull* mulai tahun 1995 dan dihapus secara bertahap hingga tahun 2015. Disamping itu juga ditetapkan bahwa perlu menentukan persyaratan struktural dan operasional lain pada kapal tanker yang akan memberikan perlindungan bagi lingkungan laut yang sepadan dengan atau lebih besar dari desain *double hull*.

4. Komoditas Cruel Palm Oil (CPO) Di Indonesia

Saat ini, Indonesia merupakan negara penghasil CPO terbesar kedua setelah Malaysia, dengan produksi mencapai lebih dari 15 juta ton dan ekspor 11 juta ton pada tahun 2006. Indonesia adalah negara *netexporter* minyak sawit, tetapi dalam keadaan mendesak juga mengimpor minyak sawit. Negara tujuan utama ekspor minyak sawit Indonesia adalah Eropa Barat, India, Pakistan, Cina, dan Jepang. Produk yang diekspor adalah minyak olahan tahap awal seperti RBD palm oil, CPO dan beberapa produk oleokimia.

Prospek bisnis minyak sawit mentah atau crude palm oil (CPO) semakin licin tahun ini. Permintaan CPO di pasar dunia akan meningkat, demi mensubstitusi minyak bumi yang kini terus naik harganya. Maka itu, produsen CPO di Indonesia, akan menggenjot produksi mereka. Departemen Pertanian Amerika Serikat, *US Department of Agriculture (USDA)* seperti dikutip Bloomberg, Selasa (15/3), memperkirakan, produksi CPO Indo-

nesia akan mencapai 25,4 juta ton tahun ini. Jumlah ini lebih tinggi ketimbang perkiraan sebelumnya sebesar 23,6 juta ton.

Selain produksi, USDA juga memperkirakan, ekspor CPO Indonesia tahun ini bisa mencapai 19,35 juta ton. Jumlah ini juga naik dari perkiraan sebelumnya yang sebesar 17,85 juta ton. Kalangan pengusaha CPO Indonesia sendiri pesimistis dengan perkiraan USDA tersebut, karena tahun ini produksi CPO diperkirakan paling besar sekitar 24 juta ton. Saat ini banyak kebun sawit rakyat yang sudah tua, sehingga produktivitasnya menurun. Sementara itu, program revitalisasi dan peremajaan kebun juga belum berjalan dengan semestinya. Di sisi lain, meski iklim sudah tidak terlampau ekstrem seperti tahun lalu, tapi curah hujan masih tinggi, sehingga produksi CPO belum bisa maksimal.

Berdasarkan perhitungan Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia (Gapki), produksi CPO Indonesia selama 2010 diperkirakan sekitar 21 juta ton. Tahun ini Gapki memperkirakan, produksi CPO nasional akan mencapai sekitar 22 juta ton-22,5 juta ton. Sedangkan untuk ekspor tahun ini, Gapki memperkirakan sebesar 16,5 juta ton, naik dibanding tahun lalu sekitar 15,6 juta ton.

Meski meragukan prediksi USDA terkait produksi CPO, dengan melihat prediksi USDA mengenai ekspor CPO Indonesia masih berpeluang dicapai. Sebab, konsumsi CPO Indonesia masih sedikit sehingga ekspor 19,35 juta ton bisa dikejar. Apalagi harga minyak bumi di pasar dunia semakin tinggi,

sementara harga CPO sedikit melorot. Kalau harga minyak bumi di pasar dunia makin tinggi dan CPO turun, penggunaan biodiesel akan jadi pilihan.

Industri CPO sangat berperan dalam menyediakan kesempatan kerja bagi lebih dari 2 juta orang, menghasilkan devisa dan pendapatan negara, serta menyediakan bahan baku bagi industri pangan, seperti minyak goreng. Peran industri CPO dan produk turunannya akan terus berkembang, utamanya dengan adanya program energi alternatif, biodiesel, baik nasional maupun internasional.

Secara umum, ekspor minyak sawit Indonesia pada 1980-2005 meningkat 12,9%/ tahun. Pada tahun 2005 pangsa ekspor minyak sawit Indonesia mencapai 39,35% dari ekspor minyak sawit dunia, dan pada periode yang sama, pangsa ekspor minyak sawit Malaysia sekitar 50,68%. Pada tahun 2006 pangsa ekspor minyak sawit Indonesia mencapai 39,18% dari ekspor minyak sawit dunia dan Malaysia sekitar 50,31%. Dengan demikian, pangsa pasar Malaysia cenderung menurun, sebaliknya pangsa pasar Indonesia makin meningkat seiring dengan peningkatan produksi minyak sawit Indonesia.

Pada tahun 2010 jumlah ekspor minyak sawit Indonesia diproyeksikan akan menyamai Malaysia dan sedikit di atas jumlah ekspor Malaysia pada tahun-tahun berikutnya. Dalam periode 2006-2010, harga minyak sawit di pasar Eropa diperkirakan relatif stabil pada kisaran USD 388,48-USD 521,85/ton. Stabilitas harga ini

tidak terlepas dari berkembangnya pasar minyak sawit, terutama di negaranegara berkembang.

Ekspor selama Januari-Juli 2008 mencapai 83,03 miliar dolar AS dan impornya 77,88 miliar dolar AS. Berdasarkan data dari Bank Indonesia (BI), sepanjang tahun 2007 nilai ekspor CPO mencapai 7,6 miliar dolar AS atau tumbuh sebesar 48,9%. Tingginya nilai ekspor ini sepenuhnya karena faktor harga dan pada saat yang sama volume ekspor CPO mengalami penurunan. Turunnya volume ekspor CPO terutama terjadi akibat penetapan pajak ekspor yang besar sehingga eksportir cenderung mengurangi ekspor CPO. Tingginya harga CPO ini disebabkan oleh kuatnya permintaan, seperti untuk kebutuhan *biofuel* terutama di India dan Cina. Sementara pasokan CPO dari negara-negara seperti Indonesia dan Malaysia cenderung tetap.

Produksi CPO tahun 2008 naik drastis, produksi minyak kelapa sawit Indonesia diperkirakan akan naik sebesar 2 juta ton dari 19,33 juta ton pada tahun 2007.

Menurut laporan pengamat minyak nabati asal Hamburg, *Oil World* yang dikutip oleh Reuters, ekspor kelapa sawit Indonesia akan naik menjadi 14,55 juta ton tahun ini dari 12,65 juta ton pada tahun 2007. Dengan dihapuskannya pajak ekspor sejak 1 November lalu, eksportir Indonesia diharapkan kembali mendapatkan porsi di pasar ekspor. Tiga negara pengimpor terbesar produk CPO Indonesia adalah: India (23,99%), Belanda (10,22%), dan Pakistan (8,52%). Ekspor produk turunan utamanya ditujukan

bagi negara-negara yang tidak memiliki industri *refinery*, seperti China dan Belanda. Secara rinci, data volume produksi dan ekspor CPO disajikan pada tabel 1.

Selama 10 tahun terakhir, konsumsi minyak sawit domestik sekitar 25-30% dari produksi. Penggunaannya adalah untuk bahan baku industri pangan 80-85% dan industri nonpangan (15-20%).

Tabel 1. Volume produksi dan ekspor CPO dan produk turunannya

Uraian	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total Produksi (Juta Ton)	9,62	10,44	12,23	13,11	15,00	19,33	18,7	19,35	21
Volume Dlm Negeri (Jt Ton)	3,29	4,05	3,57	2,73	2,9	6,68	6,2	5,97	5,4
Volume Ekspor (Juta Ton)	6,33	6,39	8,66	10,38	12,10	12,65	12,5	13,38	15,6
Prosentase Ekspor (%)	65,80	61,21	70,81	79,18	80,67	65,44	68,45	73,25	78,05

Sumber: BPS 2009 dan Capki 2011 diolah.

Pada tabel 1, dapat dilihat bahwa ekspor CPO cenderung meningkat rata-rata 7% setiap tahun. Hal ini sejalan dengan rata-rata peningkatan produksi CPO dan turunannya setiap tahun sebesar 12%. Nilai ekspor CPO terus meningkat setiap tahunnya, namun nilai peningkatannya cenderung turun yang disebabkan karena harga CPO dunia yang juga menurun.

Pertumbuhan dan produksi CPO di Indonesia secara jelas dapat dilihat pada grafik 1. Grafik pertumbuhan produksi dan ekspor CPO sejak tahun 1964 hingga tahun 2007 menunjukkan trend eksponensial, yang berarti pertumbuhan CPO pada beberapa tahun terakhir terus meningkat dengan cukup tajam.

Pertumbuhan konsumsi minyak sawit dalam negeri adalah sekitar 5,5% per tahun. Pada periode 2006-2010, konsumsi minyak kelapa sawit Indonesia diproyeksikan sekitar 4-6,86 juta ton, kenaikan terbesar diperkirakan berasal dari industri biodiesel.

Berdasarkan data dari *Oilworld* yang dikutip dari Astra Agro Lestari dalam keterbukaan informasi ke Bursa Efek Indonesia (BEI), konsumsi minyak sawit mentah dunia atau *crude palm oil* (CPO) sampai akhir tahun 2009, diproyeksikan berada pada sekitar 44,8 juta ton, atau naik 6% dibandingkan tahun 2008 sebesar 42,4 juta ton. Sementara itu, konsumsi CPO dunia pada tahun 2008 yang sebesar 42,4 juta ton meningkat sebesar 11,9% dibandingkan tahun 2007 yang sebesar 37,9 juta ton.



Sumber: diolah dari data IMF

Grafik 1. Pertumbuhan produksi dan ekspor CPO Indonesia 1964-2007

Negara pengonsumsi utama CPO tetap dipegang oleh dua negara utama yakni China & India. Meski krisis finansial masih melanda dunia, namun permintaan CPO tetap akan tumbuh.

Berikut konsumsi CPO negara-negara utama dunia di 2009, sebagai berikut :

- a. China 6,180 juta ton (tahun 2008 sebesar 5,682 juta ton)
- b. India 5,534 juta ton (tahun 2008 sebesar 5,324 juta ton)
- c. Uni Eropa 4,935 juta ton (tahun 2008 sebesar 4,844 juta ton)
- d. Indonesia 4,710 juta ton (tahun 2008 sebesar 4,420 juta ton)
- e. Malaysia 2,720 juta ton (tahun 2008 sebesar 2,575 juta ton)
- f. Pakistan 1,790 juta ton (tahun 2008 sebesar 1,724 juta ton)
- g. Nigeria 1,125 juta ton (tahun 2008 sebesar 1,119 juta ton)
- h. Lain-lain 17,846 juta ton (tahun 2008 sebesar 16,685 juta ton).

Saat ini Indonesia merupakan negara produsen kelapa sawit terbesar di dunia dengan luas areal 6,78 ha dan produksi 17,37 juta ton CPO. Prospek pengembangan kelapa sawit ke depan sangat bagus, tidak saja untuk bahan baku minyak makan, oleokimia, tapi juga digunakan sebagai bahan baku energi (*bio-fuel*). Melihat prospek yang bagus tersebut, pemerintah akan terus mendorong pengembangan kelapa sawit dengan menerapkan prinsip *sustainable development*.

Keberhasilan peningkatan armada niaga nasional yang telah dicapai setelah 4 (empat) tahun pelaksanaan Inpres no. 5 tahun 2005, terlihat bahwa

pada Maret 2005 jumlah kapal tanker sekitar 233 kapal, kemudian perkembangan kapasitas armada nasional pada posisi Mei 2009 jumlah kapal tanker yang dimiliki sekitar 393 kapal.

Posisi 31 Mei 2009 total armada sebanyak 8.525 unit kapal, bila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang total armadanya sebanyak 6.041 unit kapal maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 2.484 unit kapal atau sebesar 41,12%, dimana sebagian besar merupakan pengalihan bendera kapal milik perusahaan pelayaran nasional dari bendera asing ke bendera Indonesia serta pembangunan kapal baru dan pengadaan kapal bekas dari luar negeri.

Dalam pembahasan dilakukan analisis secara kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif dilakukan terhadap identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan armada laut nasional untuk mengangkut CPO. Analisis kuantitatif menggunakan analisis SWOT untuk mengetahui peta posisi kekuatan posisi armada nasional berdasarkan faktor internal dan eksternal yang diperoleh.

1. Faktor yang berpengaruh terhadap muatan CPO

Industri kelapa sawit Indonesia telah tumbuh secara signifikan. Sejak tahun 2006 Indonesia telah menjadi produsen minyak sawit terbesar di dunia. Bersama dengan Malaysia, Indonesia menguasai hampir 90% produksi minyak sawit dunia.

Adanya kebijakan *biofuel* dan *bio-energi* juga membuat industri minyak sawit akan terus tumbuh secara signifikan. Potensi produksi CPO inilah yang menjadi peluang bagi Indonesia

Tabel 2. Kebutuhan dana untuk penambahan armada nasional Tahun 2010 (perkiraan sebelum krisis ekonomi - perlu di update)

Penambahan Kapal Nasional Yg Diperlukan Tahun 2010				Dana Yg Dibutuhkan (Juta US \$)	
Jenis Kapal	Jumlah Kapal	Ukuran Kapal (DWT)	Harga Pasar Kapal (Juta US\$)	Dana Total Yg Dibutuhkan	Dana Bersih Yg Dibutuhkan (Di luar modal sendiri*)
Tanker	8	30,000	21.00	168.00	134.40
	12	20,000	15.00	180.00	144.00
	22	11,500	12.00²⁾	264.00	211.20
	40	6,000	7.00 ²⁾	280.00	224.00
	143	2,500	3.50 ²⁾	500.50	400.40

Sumber : Asumsi modal sendiri sebesar 20%, New Vessel

untuk terus meningkatkan ekspor CPO seiring dengan kebutuhan dunia akan CPO yang terus meningkat.

Perubahan nilai ekspor CPO secara signifikan dipengaruhi oleh nilai transaksi ekspor per ton, terutama faktor harga. Faktor lain yang menyebabkan penurunan ekspor CPO adalah adanya peraturan IMO (*International Maritim Organization*) yang mensyaratkan pengangkutan produk CPO menggunakan kapal *double hull* (lambung ganda) dimana jenis kapal pengangkutan tersebut masih relatif terbatas armadanya di Indonesia sehingga menyebabkan kurangnya kapal pengangkutan minyak sawit.

Pengangkutan CPO memerlukan keterse-diaan sarana dan prasarana yang mema-dai. Sebagaimana diketahu bahwa kapal pengangkut CPO saat ini belum memiliki design yang disyaratkan oleh IMO, sehingga hal ini menjadi kelemahan bagi Indonesia untuk meraih pangsa muatan CPO. Dalam proses menuju penerapan *double hull* secara utuh, Pemerintah telah mengeluarkan peraturan tentang kapal tanker *single hull* (Permenhub

KM 66 Tahun 2005) yang mengharuskan kapal tanker untuk melalui proses penilaian kondisi kapal atau *Conditioning Assessment Scheme* (CAS) yang merupakan kegiatan *close up* survei dan pengukuran ketebalan kapal yang diatur dalam amandemen MARPOL 73/78. Ketentuan ini mengatur bahwa kapal tanki minyak *single hull* berbendera Indonesia yang berlayar di dalam negeri dan berumur 20 tahun atau lebih wajib memehuhi program CAS jika ingin tetap beroperasi. Berdasarkan data dari BKI, bahwa sebanyak 74% kapal tanki *single hull* berusia diatas 20 tahun, sehingga kapal-kapal sudah berusia tua dan perlu dipikirkan peremajaannya.

Armada kapal yang banyak berusia tua, prasarana yang tersedia di Indonesia untuk bongkar muat CPO juga masih terbatas, karena proses bongkar muat CPO masih dilakukan di pelabuhan konvensional.

Terlihat pula bahwa tersendatnya potensi industri pelayaran dikarenakan tidak tampaknya dukungan sistem permodalan yang kuat. Dalam perspektif perbankan, usaha angkutan

laut nasional belum digolongkan sebagai usaha yang layak untuk mendapat kredit, karena sifat usahanya yang padat modal, lama dalam menghasilkan dan beresiko tinggi. Kesulitan permodalan dari bank terjadi karena belum adanya jaminan kepastian muatan armada nasional. Jaringan informasi muatan belum tersedia dengan baik, sehingga menyulitkan perusahaan pelayaran dalam mencari pangsa muatan.

Pengembangan armada sangat dipengaruhi oleh pendanaan, kemudian lembaga keuangan yang khusus menangani pengadaan dan pembangunan kapal perlu dibentuk untuk menghindari diterapkannya *two-steps-loan* yang dianut oleh UU Perbankan. Akibat sistem tersebut, semua pinjaman uang bunga rendah, apabila masuk ke sistem perbankan di Indonesia menjadi bunga yang tinggi. Alternatif lainnya adalah mengembalikan fungsi badan seperti PT. PANN (Pengembangan Armada Niaga Nasional). Badan ini seharusnya hanya menjamin dan mendistribusikan uang menjadi lembaga yang ikut melakukan operasional dan kepemilikan barang. Saat ini, PT. PANN sudah berubah bentuknya menjadi Lembaga Multi Finance.

Tingginya bunga pinjaman pada bank di dalam negeri ini sangat membatasi para usahawan di Indonesia mendapatkan dana cukup untuk investasi dan modal kerja. Selain tingginya bunga, sistem perbankan di Indonesia masih meminta jaminan tambahan berupa fix asset selain kapal itu sendiri sebagai agunan.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat diketahui bahwa beberapa

faktor yang berpengaruh pada kegiatan ekspor CPO adalah:

- a. Kebutuhan dunia akan CPO.
- b. Sarana yang memadai
- c. Prasarana yang mendukung kegiatan ekspor CPO
- d. Usaha keagenan kapal asing
- e. Sistem perdagangan
- f. Sistem permodalan termasuk dukungan perbankan

2. Analisis SWOT

Langkah pertama dalam melakukan analisis SWOT adalah melakukan identifikasi faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi armada laut nasional dalam meraih pangsa muatan CPO. Berdasarkan hasil pengumpulan data, maka dapat diidentifikasi faktor-faktor yang merupakan kekuatan, kelemahan, peluang maupun ancaman bagi armada laut nasional untuk angkutan CPO.

a.. Identifikasi Faktor Internal

1) Kekuatan

Kekuatan yang merupakan pendorong internal bagi armada laut nasional dalam meraih pangsa muatan CPO adalah :

- a) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b) Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgage*, 1993
- c) Pembatasan jumlah pelabuhan terbuka untuk luar negeri.

- d) Kemudahan perijinan pendaftaran kapal
- e) Manajemen perusahaan pelayaran dalam memasarkan ruangan kapal dan kegiatan pencarian muatan (*canvassing*).
- 2) Kelemahan
- Kelemahan yang menjadi kendala bagi armada laut nasional untuk meraih pangsa muatan angkutan CPO adalah :
- a) Terbatasnya kapasitas pelabuhan untuk ekspor CPO.
- b) Kurangnya fasilitas pendukung untuk proses pemuatan.
- c) Desain kapal nasional untuk mengangkut CPO kurang tepat.
- d) Jumlah kapal berbendera Indonesia untuk mengangkut CPO masih kurang.
- e) Belum ada kapal pengangkut CPO (*double hull*)
- f) Ukuran kapal berbendera Indonesia belum memadai.
- g) Usia kapal tua.
- h) Kecepatan kapal kurang.
- i) Kemampuan galangan Indonesia kurang memadai.
- j) Teknologi kapal nasional belum memadai.
- k) Kebijakan *scrapping* kapal menghambat peningkatan jumlah armada nasional.
- l) SDM belum memadai.

Tabel 3. Matriks IFAS

No	Faktor Strategis Internal (IFAS)	Bobot	Rating	Bobot x rating
FAKTOR INTERNAL				
Kekuatan (Strengthness)				
1	UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	0,0446	4	0,1786
2	Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgage, 1993	0,0400	4	0,1601
3	Pembatasan jumlah pelabuhan terbuka untuk LN	0,0408	3	0,1224
4	Kemudahan perijinan mendaftarkan kapal	0,0500	3	0,1501
5	Manajemen perusahaan pelayaran dalam memasarkan ruangan kapal dan kegiatan pencarian muatan (<i>canvassing</i>).	0,0467	4	0,1868
Sub Total S				0,8376
Kelemahan (Weakness)				
1	Terbatasnya kapasitas pelabuhan untuk ekspor CPO	0,0446	4	0,1786
2	Kurangnya Fasilitas pendukung untuk proses pemuatan	0,0408	3	0,1224
3	Desain kapal nasional untuk mengangkut CPO kurang tepat	0,0423	3	0,1270
4	Jumlah kapal berbendera Indonesia untuk mengangkut CPO masih kurang	0,0431	2	0,0862
5	Belum ada kapal pengangkut CPO (<i>double hull</i>)	0,0393	2	0,0785
6	Ukuran kapal berbendera Indonesia belum memadai	0,0408	2	0,0816
7	Usia kapal tua	0,0408	4	0,1632
8	Kecepatan kapal kurang	0,0416	3	0,1247
9	Kemampuan galangan Indonesia kurang memadai	0,0462	3	0,1385
10	Teknologi kapal nasional belum memadai	0,0439	3	0,1316
11	Kebijakan <i>scrapping</i> kapal menghambat peningkatan jumlah armada nasional	0,0346	2	0,0693
12	SDM belum memadai	0,0423	3	0,1270
13	Mahalnya tarif menghambat armada nasional meraih pangsa muatan	0,0475	3	0,1426
14	Jaringan informasi belum ada	0,0434	3	0,1301
15	Tingginya biaya pembelian kapal yang tinggi menghambat pertumbuhan armada nasional	0,0400	4	0,1601
16	Penyewaan kapal asing lebih menguntungkan daripada menyewa armada nasional	0,0342	3	0,1026
17	Biaya pembangunan dan pemeliharaan kapal yang tinggi menghambat pertumbuhan armada nasional	0,0417	3	0,1251
Sub Total W				2,2015

- m) Mahalnya tarif menghambat armada nasional meraih pangsa muatan.
- n) Jaringan informasi belum ada.
- o) Biaya pembelian kapal yang tinggi menghambat pertumbuhan armada nasional.
- p) Penyewaan kapal asing lebih menguntungkan daripada menyewa armada nasional.
- q) Biaya pembangunan dan pemeliharaan kapal yang tinggi.

Perhitungan faktor strategis internal, baik dari faktor kekuatan maupun kelemahan, berdasarkan data yang diperoleh disajikan pada tabel 3. Berdasarkan tabel 3, tiga faktor kekuatan yang menunjukkan tiga nilai tertinggi adalah :

- 1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2) Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgage*, 1993.
- 3) Manajemen Perusahaan Pelayaran dalam memasarkan ruangan kapal dan kegiatan pencarian muatan (canvassing).

Pada faktor kelemahan, urutan dari nilai tertinggi ke nilai terendah adalah:

- 1) Terbatasnya kapasitas pelabuhan.
- 2) Usia kapal yang digunakan sudah tua.

- 3) Tingginya biaya pembelian kapal.

Oleh karena itu, faktor tersebut menjadi faktor kunci keberhasilan dalam menentukan alternatif strategi.

b. Identifikasi Faktor Eksternal

Berdasarkan data yang diperoleh, maka identifikasi faktor eksternal adalah sebagai berikut :

1) Peluang:

- a) Kebutuhan dunia akan CPO yang cukup besar.
- b) *Agreement* dengan negara sahabat.
- c) Kontrak jangka panjang.
- d) Kerjasama antara pemerintah dan swasta.
- e) Dukungan perbankan dan lembaga keuangan non bank.
- f) Pembebasan PPn seperti PPn atas impor kapal, PPn atas *docking* dan *repair*, serta PPn atas jasa kepelabuhanan.
- g) Penataan kelonggaran bea balik nama, pendaftaran kapal dan sertifikasi kapal.
- h) Perubahan *term of trade*.

2) Ancaman

- a) Lingkup dan skala sumber dana belum memadai untuk membiayai armada nasional.
- b) Tingginya suku bunga bank menghambat pertumbuhan armada nasional.
- c) Teknologi kapal asing lebih unggul dibanding teknologi kapal nasional.

Tabel 4. Matriks EFAS

No	Faktor Strategis Eksternal (EFAS)	Bobot	Rating	Bobot x rating
PELUANG (Opportunity)				
1	Kebutuhan dunia akan CPO yang cukup besar memberikan peluang bagi armada nasional sebagai angkutan laut	0,0668	4	0,2673
2	Agreement dengan negara sahabat telah mendukung kegiatan ekspor CPO	0,0598	4	0,2391
3	Kontrak jangka panjang dapat mendukung peningkatan pangsa muatan armada nasional	0,0703	4	0,2813
4	Kerjasama antara pemerintah dan swasta	0,0620	4	0,2482
5	Dukungan perbankan dan lembaga keuangan non bank dapat meningkatkan pangsa muatan armada nasional	0,0740	3	0,2221
6	Pembebasan PPn seperti PPn atas impor kapal, PPn atas docking dan repair, serta PPn atas jasa kepelabuhanan dapat meningkatkan pangsa muatan armada nasional untuk mengangkut CPO	0,0610	4	0,2438
7	Penataan kelonggaran bea balik nama, pendaftaran kapal dan sertifikasi kapal telah mendorong armada nasional untuk dapat meraih pangsa muatan yang lebih besar	0,0680	4	0,2720
8	Perubahan <i>term of trade</i>	0,0749	4	0,2997
Sub Total O				2,0732
ANCAMAN (Threat)				
1	Lingkup dan skala sumber dana belum memadai untuk membiayai armada nasional	0,0692	3	0,2075
2	Tingginya suku bunga bank menghambat pertumbuhan armada nasional	0,0739	4	0,2954
3	Teknologi kapal asing lebih unggul dibanding teknologi kapal nasional	0,0620	4	0,2482
4	Kedatangan kapal asing menghambat armada nasional dalam meraih pangsa muatan	0,0631	4	0,2525
5	Meluasnya keagenan kapal asing di Indonesia menghambat armada nasional untuk meraih pangsa muatan	0,0653	4	0,2612
6	Proteksi terhadap armada nasional di beberapa negara telah menghambat armada nasional dalam meraih pangsa muatan CPO	0,0675	4	0,2700
Sub Total T				1,5348

d) Kedatangan kapal asing menghambat armada nasional dalam meraih pangsa muatan.

e) Meluasnya keagenan kapal asing di Indonesia menghambat armada nasional untuk meraih pangsa muatan.

Faktor peluang dari tabel 4. yang menunjukkan tiga nilai tertinggi adalah :

- 1) Perubahan *term of trade*.
- 2) Penataan kelonggaran bea balik nama, pendaftaran kapal dan sertifikasi kapal.
- 3) Kontrak muatan jangka panjang.

Pada faktor ancaman, urutan dari nilai tertinggi ke nilai terendah adalah:

- 1) Tingginya suku bunga bank di Indonesia.
- 2) Proteksi terhadap armada nasional di beberapa negara.
- 3) Meluasnya keagenan kapal di Indonesia.

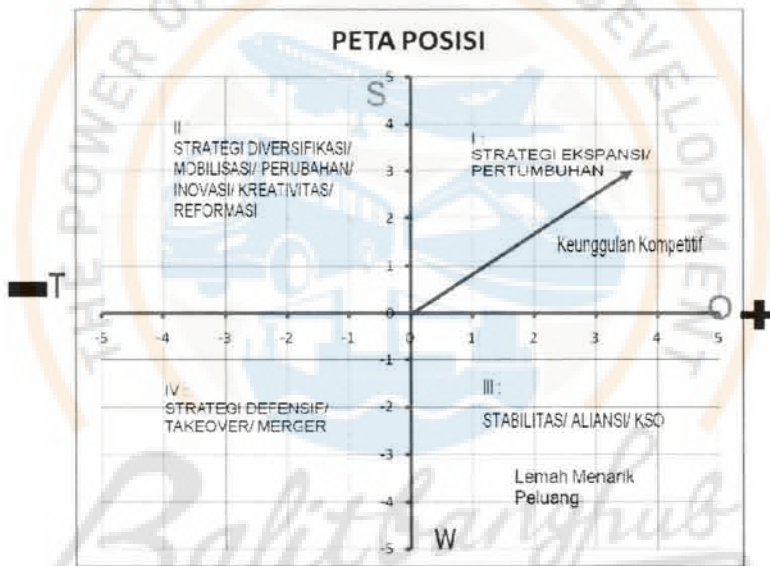
Oleh karena itu, faktor tersebut menjadi faktor kunci keberhasilan dalam menentukan alternatif strategi.

Tahap selanjutnya adalah dengan menggunakan matriks penggabungan EFAS dan IFAS dengan tujuan untuk melihat sub total EFAS dan sub total IFAS.

Dari tabel 5. selanjutnya akan diketahui posisi peta kekuatan armada laut nasional yang ditunjukkan oleh gambar 2.

Tabel 5. Matriks EFAS + IFAS

No	Faktor	Bobot x rating	No	Faktor	Bobot x rating
KEKUATAN (S)			KELEMAHAN (W)		
1.	Manajemen Perusahaan Pelavaran	0,1868	1.	Terbatasnya kapasitas pelabuhan	0,1786
2.	UU No. 17 tahun 2008	0,1786	2.	Usia kapal yang tua	0,1632
3.	Perpres No. 44 Tahun 2005	0,1601	3.	Tingginya biaya pembelian kapal	0,1601
Sub Total S		0,837	Sub Total W		2,201
PELUANG			ANCAMAN		
1.	Perubahan <i>term of trade</i>	0,2997	1.	Tingginya suku bunga bank	0,2954
2.	Kontrak muatan jangka panjang	0,2813	2.	Proteksi negara lain terhadap kapal Indonesia	0,2700
3.	Penataan kelonggaran bea balik nama, pendaftaran dan sertifikasi kapal	0,2720	3.	Meluasnya keagenan kapal asing di Indonesia	0,612
Sub Total O		2,073	Sub Total T		1,534
Total S + O		2,910	Total W + T		3,736



Gambar 2 : Kekuatan armada laut nasional untuk angkutan CPO

Berdasarkan perhitungan dari tabel 5. dapat diketahui bahwa nilai S+O lebih kecil dari nilai W+T, maka faktor strategis Kekuatan dan Peluang masih mendukung tercapainya jalan ke luar dari pokok permasalahan yang ada, untuk mendapatkan rekomendasi yang diharapkan. Strategi yang dipilih adalah strategi *Strength Opportunity (SO)*, yaitu strategi memanfaatkan seluruh kekuatan untuk

merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.

Hal ini diperjelas oleh gambar 2. yang menunjukkan bahwa peta posisi armada laut nasional dalam meraih pangsa muatan untuk CPO terletak pada kwadran I yang merupakan situasi yang sangat menguntungkan, memiliki peluang dan kekuatan, sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada.

3. Evaluasi

Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui beberapa kelemahan yang dimiliki oleh armada laut nasional dan ancaman yang terjadi pada armada laut nasional dalam meraih pangsa muatan untuk CPO. Kelemahan yang dimiliki oleh armada laut nasional adalah jumlah armada yang belum memadai (baik dari segi ukuran, desain kapal, teknologi, kecepatan), belum tersedianya jaringan informasi yang baik, tarif kepelabuhanan yang mahal, tingginya biaya pembelian kapal dan kebijakan pemerintah yang belum tepat serta kapasitas pelabuhan yang belum memadai terkait prasarana.

Ancaman yang datang baik dari dalam negeri maupun luar negeri adalah tingginya suku bunga bank di Indonesia, meluasnya kegenan kapal asing, lingkup dan skala sumber dana yang belum memadai serta adanya proteksi dari beberapa negara terhadap armada nasional.

Kelemahan dan ancaman yang terjadi masih merupakan permasalahan yang harus segera diselesaikan agar armada laut nasional dapat merebut pangsa muatan.

Kondisi saat ini menunjukkan bahwa cenderung tidak ada armada laut nasional yang dapat bersaing setara dengan jasa angkutan laut asing, sehingga mengakibatkan sebagian besar muatan angkutan laut luar negeri diangkut oleh kapal berbendera asing.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis secara kualitatif

Berdasarkan hasil analisis secara kualitatif dan evaluasi terhadap permasalahan dalam kajian armada laut nasional dalam meraih pangsa

muatan untuk CPO ini dapat diberikan kesimpulan sebagai berikut :

- a. Potensi produksi CPO Indonesia menjadi peluang untuk terus meningkatkan ekspor CPO seiring dengan kebutuhan dunia akan CPO yang terus meningkat.
- b. Pengangkutan CPO memerlukan ketersediaan sarana yang memadai, sesuai dengan design yang disyaratkan oleh IMO, yaitu menggunakan kapal *double hull* (lambung ganda), dan kondisi inilah yang menjadi kelemahan bagi Indonesia untuk meraih pangsa muatan CPO.
- c. Prasarana pelabuhan yang tersedia di Indonesia untuk bongkar muat CPO masih terbatas, dimana proses bongkar muat CPO masih dilakukan di pelabuhan konvensional.

2. Berdasarkan Analisis SWOT

Berdasarkan analisis SWOT, diketahui bahwa peta posisi armada laut nasional untuk angkutan CPO terletak pada **kwadran I** yang merupakan situasi yang sangat menguntungkan, dimana strategi yang diterapkan dengan memanfaatkan peluang dan kekuatan yang dimiliki, adalah :

- a. Memperbaiki manajemen perusahaan pelayaran dalam mencari pangsa muatan CPO sehingga kontrak muatan jangka panjang dapat terwujud dalam rangka meningkatkan pangsa muatan armada laut nasional.
- b. Menata kembali kelonggaran bea balik nama, pendaftaran dan sertifikasi kapal agar penambahan armada laut nasional dapat terus meningkat sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- c. Melakukan perubahan *term of trade* yang didukung oleh intervensi pemerintah, khususnya dalam hal penyediaan fasilitas pembiayaan (*trade financing*) baik untuk *pre-shipment* maupun *postshipment* dengan biaya yang bersaing dan mudah diperoleh para pelaku ekonomi.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi terhadap permasalahan dapat diberikan beberapa saran, antara lain :

1. Pihak perbankan hendaknya memberikan kemudahan untuk mendapatkan kredit dari perbankan dengan tingkat suku bunga yang memadai untuk pendanaan armada laut nasional. Oleh sebab itu Pemerintah dapat segera memberlakukan ratifikasi terhadap peraturan internasional tentang penahanan kapal.
2. Perlu dukungan pemerintah untuk mengembangkan industri galangan kapal agar dapat membangun kapal berteknologi tinggi sesuai dengan yang persyaratan internasional, seperti pembangunan kapal tanker yang memadai untuk melayani ekspor CPO dengan standar design sesuai IMO (kapal *double hull*).
3. Perlu pengembangan pusat desain, penelitian dan pengembangan industri kapal, serta Pemerintah diharapkan memberikan kemudahan kepada pihak swasta untuk membangun industri galangan kapal dan membangun pabrik untuk menyediakan *sparepart* kapal sehingga tidak perlu impor *sparepart* lagi;
4. Sisi prasarana, perlu dibuat dermaga khusus untuk bongkar muat CPO,

membuat dermaga yang dilengkapi perpipaan untuk menyalurkan CPO dari sentra ke pelabuhan sehingga distribusi menjadi lancar;

5. Perlu pendidikan dan latihan bagi ABK dan nahkoda agar dapat bersaing dengan SDM asing dan meningkatkan kesejahteraan ABK agar mau bekerja pada armada nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- , Kementerian Perhubungan, Undang-Undang No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta, 2008.
- , *Metodologi Penelitian-Analisis Kuantitatif*, Lembaga Pendidikan Doktor, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta - Indonesia, 1984;
- , Singarimbun, Masri, dkk., *Metode Penelitian Survei*, Edisi kedua. LP3ES, Jakarta, 1989
- , Handbook and Directory BIMP-EAGA 2008, Brunai Darusslam, Indonesia, Malaysia, Philipines East Asean Growth Area.
- , Puslitbang Perhubungan Laut, Penelitian Strategi Meningkatkan Pangsa Muatan Armada Nasional Angkutan Luar Negeri Untuk CPO dan Batubara, Jakarta, 2009.
- <http://www.tribunnews.com/>
- *) Lahir di Bojonegoro, 09 Agustus 1971, S-I Teknik Mesin lulus tahun 1996, S-2 Transportasi ITB lulus tahun 2006. Saat ini menduduki jabatan Kasubid. Program dan Kerjasama, Puslitbang Perhubungan Laut., Peneliti Muda.