

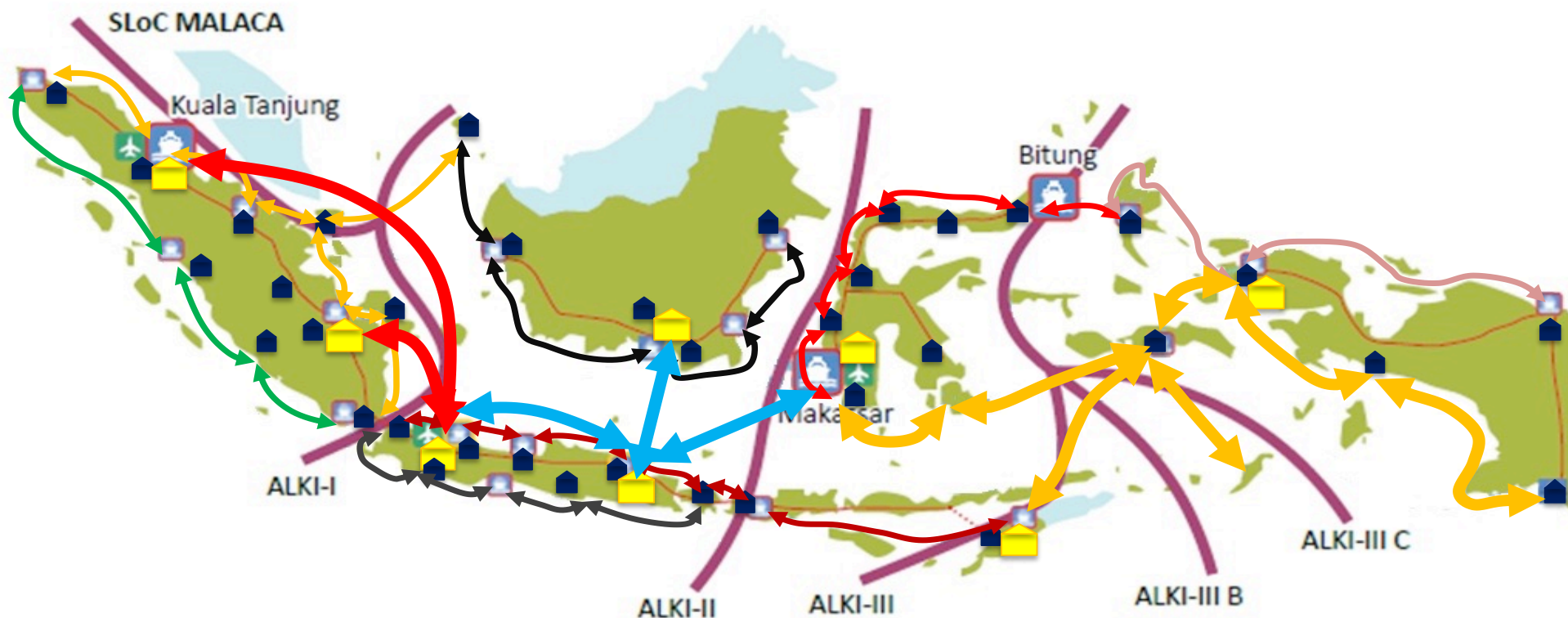


**INDONESIAN NATIONAL  
SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

# **EFEKTIVITAS REGULASI BIDANG PELAYARAN TERHADAP INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA DARI PERSPEKTIF PENGUSAHA BISNIS**

Oleh:  
Darmansyah Tanamas  
DPP INSA

15 Januari 2024



**Geografis :**

- 2 Benua,
- 2 Samudera

**Geopolitik :**

ALKI, Batas Wilayah Perairan

**Geoekonomi :**

- Sumber Daya Alam
- Sumber Daya Manusia
- Jalur Perdagangan

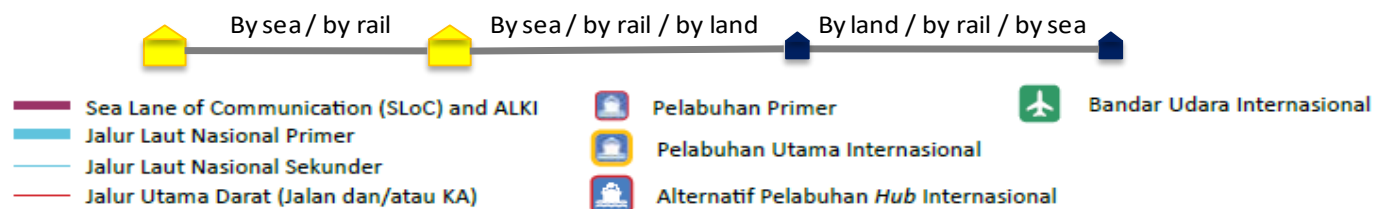
**Konektivitas :**

- Multimoda Transport
- Transportasi Laut

**Legend:**

- Pusat Distribusi Provinsi
- Pusat Distribusi Nasional
- ↔ Short Sea Shipping

**Konektivitas:**





# Perjalanan Pelayaran Nasional



**Era Sebelum  
1980**

Pelayaran nasional mengalami era keemasan, karena didorong adanya freight conference Indonesia-Eropa dan Asia Timur



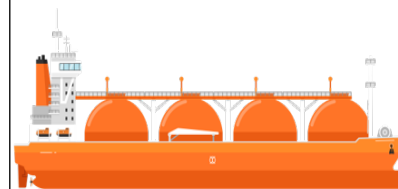
**Meredup di Era  
1984**

Kebijakan *scrapping policy* telah membuat industri pelayaran mengalami kemunduran



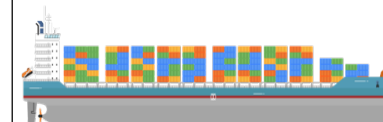
**Kembali Bangkit di  
Era 2005**

Kebijakan asas cabotage di 2005 telah membangkitkan kembali industri pelayaran nasional



**Era saat ini**

Pelayaran nasional telah menjadi tuan rumah di negeri sendiri, meski belum berdaya saing di internasional



**Pelayaran di era Indonesia Emas**

**Target:** Kemaritiman Menjadi Prioritas Pembangunan di Masa Depan



## INPRES 5 Tahun 2005

Inpres 05 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional

Menerapkan *asas cabotage* secara konsekuen untuk muatan pelayaran antar pelabuhan di dalam negeri wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.

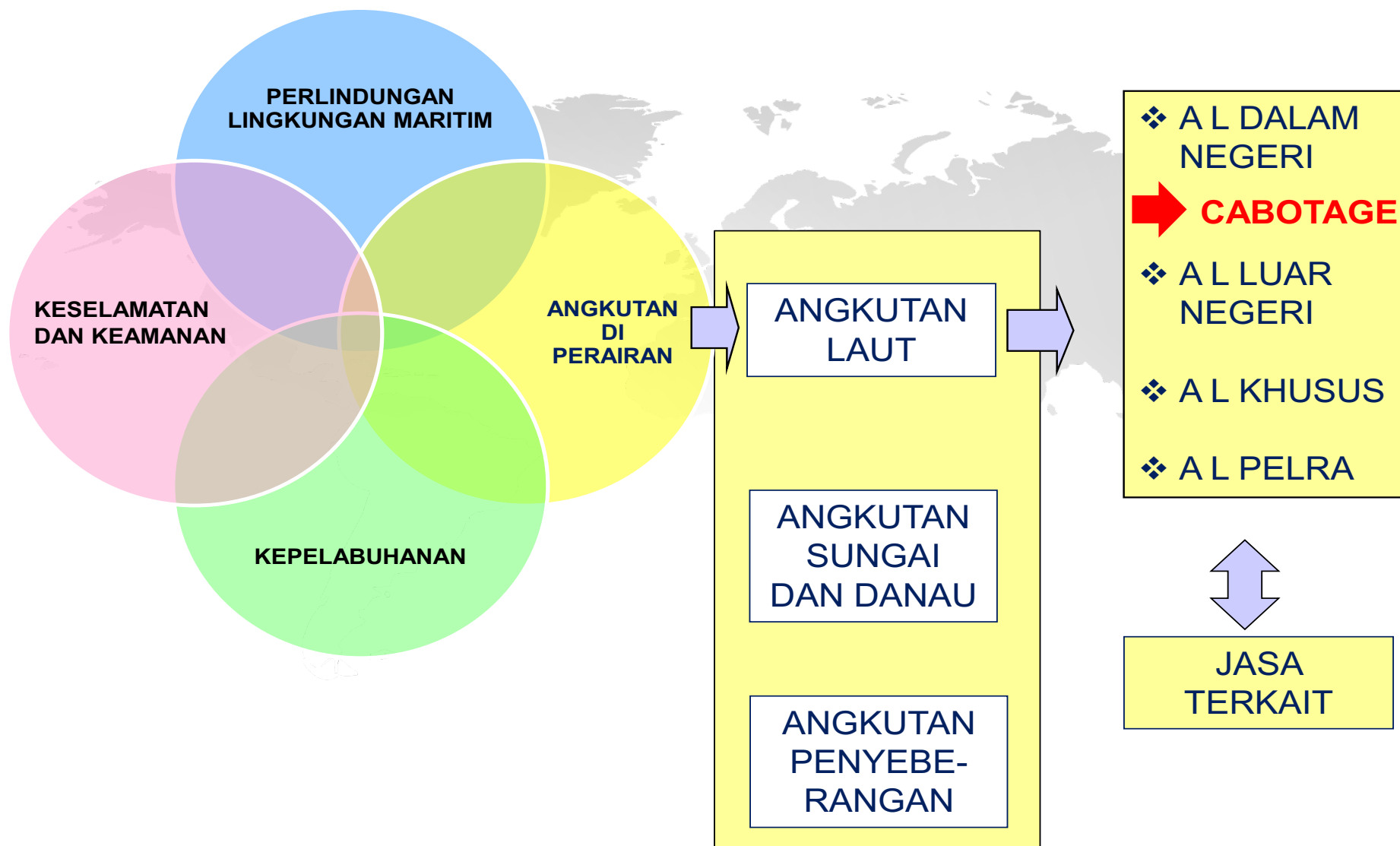
Menata dan merumuskan kebijakan penyelenggaraan angkutan laut dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya.

## UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Asas cabotage termuat dalam **Pasal 8:**

Ayat 1: Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Ayat 2: Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.





## Kedaulatan Negara

Kedaulatan negara (*sovereign of the country*) karena terkait peran armada nasional sebagai komponen pertahanan dan keamanan negara ( **UU No. 3/2002** ) dan pendukung pertahanan negara dalam keadaan bahaya ( **UU No. 27/1997** ) serta sebagai jembatan penghubung dan pemersatu NKRI.

## Pemberdayaan Industri Pelayaran

Kebijakan asas cabotage telah berdampak positif bagi tumbuh kembangnya industri pelayaran nasional, sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 56-57 dalam UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

## Ekosistem Industri Maritim

Pertumbuhan pelayaran nasional mempunyai dampak turunan yang positif terhadap ekosistem industri maritim nasional , seperti industri galangan kapal dan komponennya, asuransi dan pembiayaan serta lembaga pendidikan SDM pelaut.

## Logistik Nasional

Tumbuh kembangnya pelayaran nasional tidak hanya berdampak positif pada kelancaran distribusi logistik nasional, melainkan sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi dan desparitas wilayah.



**INDONESIAN NATIONAL  
SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

---

## PERAN ANGKUTAN LAUT DALAM SISTIM LOGISTIK NASIONAL



KONEKTIVITAS LOKAL

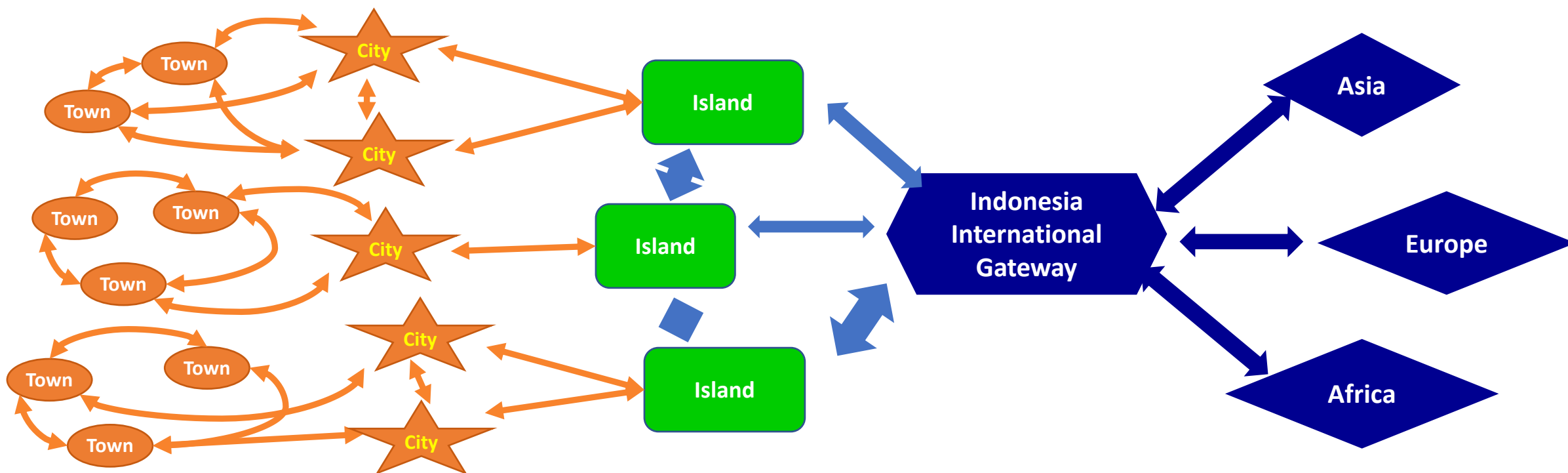
**INTRA-ISLAND**

KONEKTIVITAS NASIONAL

**INTER-ISLAND**

KONEKTIVITAS GLOBAL

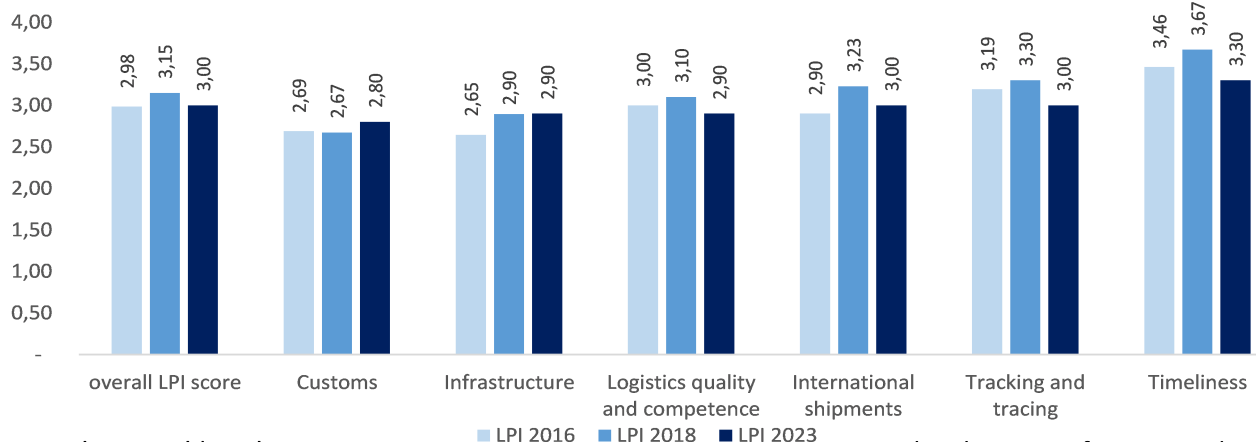
**INTERNATIONAL**







**Perkembangan Indeks Kinerja Logistik Indonesia, 2016-2023**

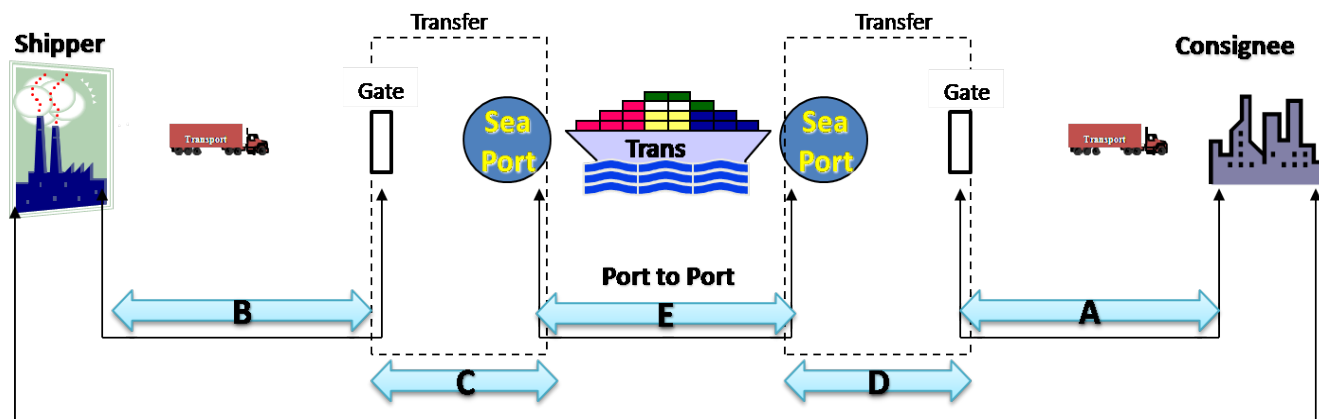


Sumber: World Bank

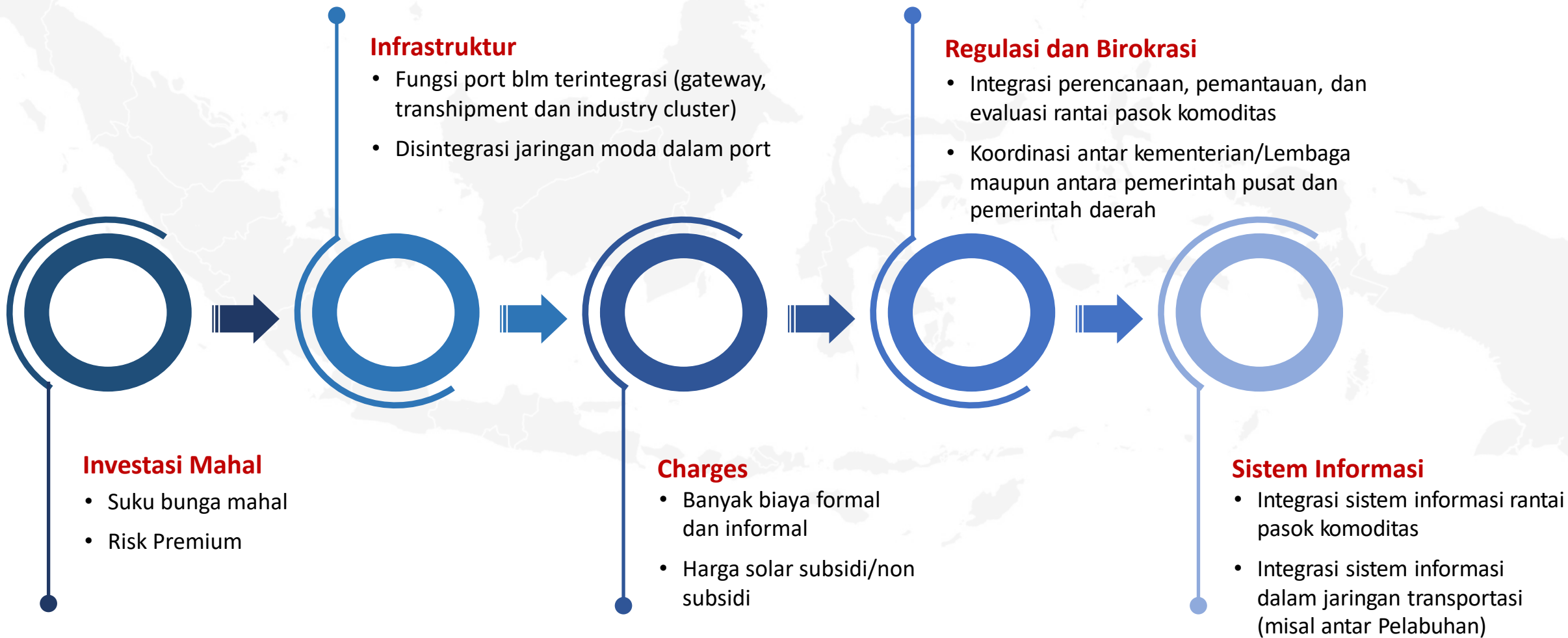
Sumber: logistic performance index (LPI)

NEGARA	PERINGKAT
Singapura	1
Malaysia	31
Thailand	37
Filipina	47
Vietnam	50
Indonesia	63
Lao PDR	82
Kamboja	116

## PORSI BEBAN BIAYA LOGISTIK (DOOR TO DOOR)



- ❖ Sektor logistik Indonesia berbeda dengan negara lain
- ❖ Kegiatan logistik Indonesia membutuhkan konektivitas multimoda
- ❖ Masing-masing moda transportasi memiliki tantangan
- ❖ Freight kapal sudah cukup efisien dan hanya menjadi bagian kecil dari total biaya logistic nasional secara door to door



# BOTTLENECKING MESO: INDUSTRI LOGISTIK KEDEPAN



**Mendukung konektivitas dan aksesibilitas antar kawasan** dengan mengintegrasikan & menghubungkan infrastruktur melalui :

- Simpul-Simpul Transportasi** (Pelabuhan, Bandara, Stasiun Kereta Api, Terminal, Pusat Distribusi)
- Jaringan Transportasi** (Angkutan Truk, Laut, Udara)

Infrastruktur	Komoditas	Penyedia Jasa Logistik	Regulasi & Birokrasi	Sistem Informasi
<p>Penyiapan infrastruktur dan fasilitas penanganan logistik berbasis komoditas</p> <p>Penyusunan rencana induk pengembangan konektivitas (infrastruktur) nasional</p>	<p>Pengembangan komoditas dan industri daerah untuk penyeimbangan volume pengiriman antar wilayah</p> <p>Peningkatan daya saing, kontinuitas, dan standarisasi komoditas bahan baku industri</p>	<p>Efisiensi (pengurangan rantai pasok yang panjang)</p> <p>Standarisasi dan integrasi proses bisnis antar penyedia jasa logistik</p> <p>Perencanaan dan implementasi Sistem Manajemen Risiko</p>	<p>Integrasi perencanaan, pemantauan, dan evaluasi rantai pasok komoditas</p> <p>Koordinasi antar kementerian/Lembaga maupun antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah</p>	<p>Integrasi sistem informasi rantai pasok komoditas</p> <p>Integrasi sistem informasi dalam jaringan transportasi (misal antar Pelabuhan)</p>



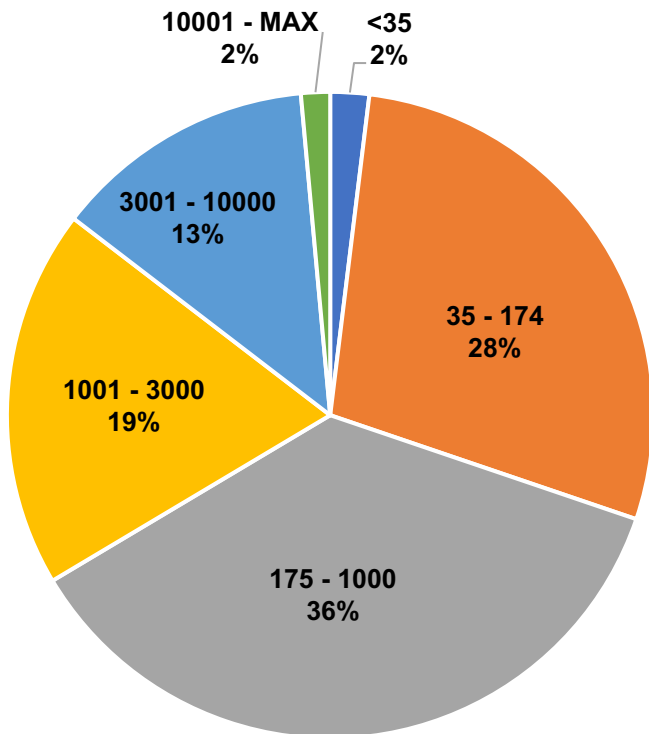
**INDONESIAN NATIONAL  
SHIOWNERS' ASSOCIATION**

---

**PEMBERDAYAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL**



## DATA ARMADA DITINJAU DARI GT KAPAL



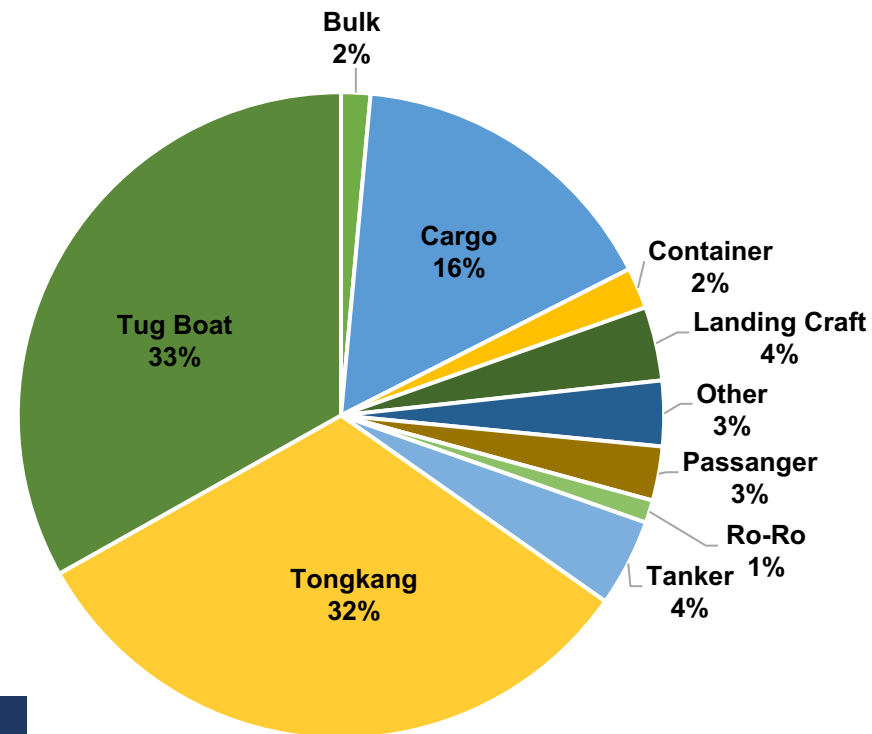
Sebesar 96% kapal Indonesia mempunyai GT 10,000 kebawah.

Jumlah Perusahaan Pelayaran : 5,042

- SIUPAL : 4,425
- SIOPSUS : 617

Jumlah Kapal Niaga  
Berbendera Indonesia : 21,756

## DATA ARMADA DITINJAU DARI JENIS KAPAL



Mayoritas Armada ditinjau dari Jenis Kapal adalah Tug Boat dan Tongkang sebesar 65%



*“Penerapan asas cabotage dan pengaturan tentang kepemilikan kapal dan badan usaha angkutan niaga nasional sebagai upaya untuk menghilangkan praktik-praktik manipulasi pengangkutan yang sebenarnya tidak dikuasai oleh perusahaan angkutan dalam negeri”*

Perubahan Pasal 8 Ayat 2	Perubahan Pasal 29 Ayat (2)	Penegasan Ketentuan Kemitraan
<p><b>Dari semula:</b> Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang <b>antarpulau atau antarpelabuhan</b> di wilayah perairan Indonesia.</p> <p><b>Menjadi:</b> Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang <b>dari satu titik koordinat ke titik koordinat</b> lainnya di wilayah perairan Indonesia.</p>	<p>Perubahan Pasal 29 ayat (2) UU Pelayaran yang mengatur tentang batasan minimum GT Kapal bagi perusahaan pelayaran nasional berbentuk PT PMA.</p> <p>Diharapkan agar dilakukan peningkatan batasan minimum GT Kapal mengingat bahwa investor dalam negeri sudah mampu untuk melakukan pengadaan kapal-kapal yang berukuran sesuai ketentuan Pasal 29 ayat (2) UU Pelayaran.</p>	<p>Penegasan ketentuan kemitraan bagi perusahaan pelayaran nasional berbentuk PT PMA yang sesungguhnya telah diatur dalam Pasal 93 ayat (2) huruf c (berikut penjelasannya) dalam PP 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, untuk menegaskan bahwa mayoritas pemegang saham perusahaan pelayaran nasional berbentuk PT PMA <b>yang kapalnya digunakan untuk kegiatan niaga</b> adalah perusahaan pelayaran nasional yang seluruh sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia atau perusahaan SIUPAL PMDN (bukan lagi perorangan warga negara Indonesia).</p>



## Terkait Capex:

Diperlukannya skema pembiayaan yang murah untuk investasi kapal dengan tenor yang panjang melalui penyetaraan perlakuan kapal sebagai infrastruktur dengan ketetapan pemerintah qq Menteri Keuangan.

## Terkait Opex Diberikan pengaturan payung hukum tentang:

### Tarif

Penegasan bahwa tarif terkait dengan pemberian jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, termasuk pemberian jasa pemanduan dan penundaan kapal (oleh pengelola BUP, TK dan/atau TUKS berdasarkan pelimpahan) **ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa.**

### Prinsip Pelayanan

Pelayanan di Pelabuhan agar mengedepankan prinsip First Come First Service sesuai dengan asas adil dan merata tanpa diskriminasi

### Tanggung Jawab Fasilitas

Peningkatan infrastruktur kepelabuhanan yang menjadi tanggung jawab pemerintah yang pembiayaannya menggunakan APBN, APBD atau kerja sama dengan BUP, seyogyanya tidak dibebankan kepada pengguna jasa. Contoh utama: Biaya penggunaan alur pelabuhan yang dikeruk oleh pihak swasta dibebankan kepada pengguna jasa.

### Infrastruktur

Masing-masing pelabuhan agar terus meningkatkan fasilitas infrastrukturnya dan disertai dengan sistem IT yang mumpuni agar tidak terjadi disrupsi operasi akibat kegagalan sistem (INAPORTNET dan sistem IT yang dioperasikan masing-masing pelabuhan).





# Industri Pelayaran Nasional

## Perbandingan Kebijakan Fiskal dan Moneter Non Equal Treatment

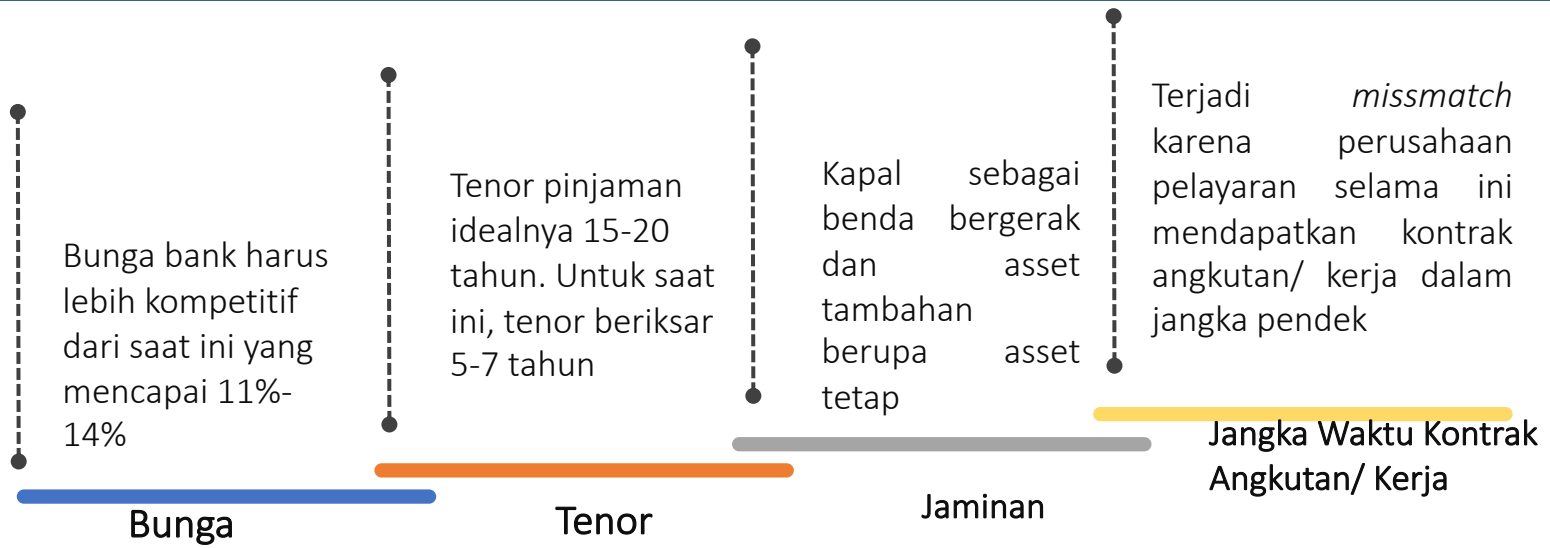
Moneter		Indonesia	Negara Lain
1	Tenor Pinjaman (Tahun)	3-5	7-10
2	Suku Bunga (per tahun)	IDR (8,5 – 14%), USD (6 – 8%)	USD (LIBOR + 1-2%)
3	Penyetaraan Modal	Min 30%, tambahan Jaminan asset lain & PG	10 – 20%

Fiskal		Indonesia	Negara Lain
1	PPN Pembelian Kapal Ditangguhkan	Bebas bila dijual setelah 4 tahun, Dibebankan 10% bila dijual <4 Tahun	Nihil
2	PPH atas Laba Penjualan Kapal	22% atas laba	Nihil
3	Charter (sewa) kapal	Dikenakan PPN 10%	Nihil
4	Pendapatan Freight	Dikenakan PPH 1,2%	Nihil
6	Pembelian BBM (Dalam Negeri)	Dikenalan PPN 10%	Nihil
7	Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan (Dalam Negeri)	Dikenakan PPN 10%	Nihil
8	Bea Masuk Komponent Kapal	Dikenakan 5%	Nihil

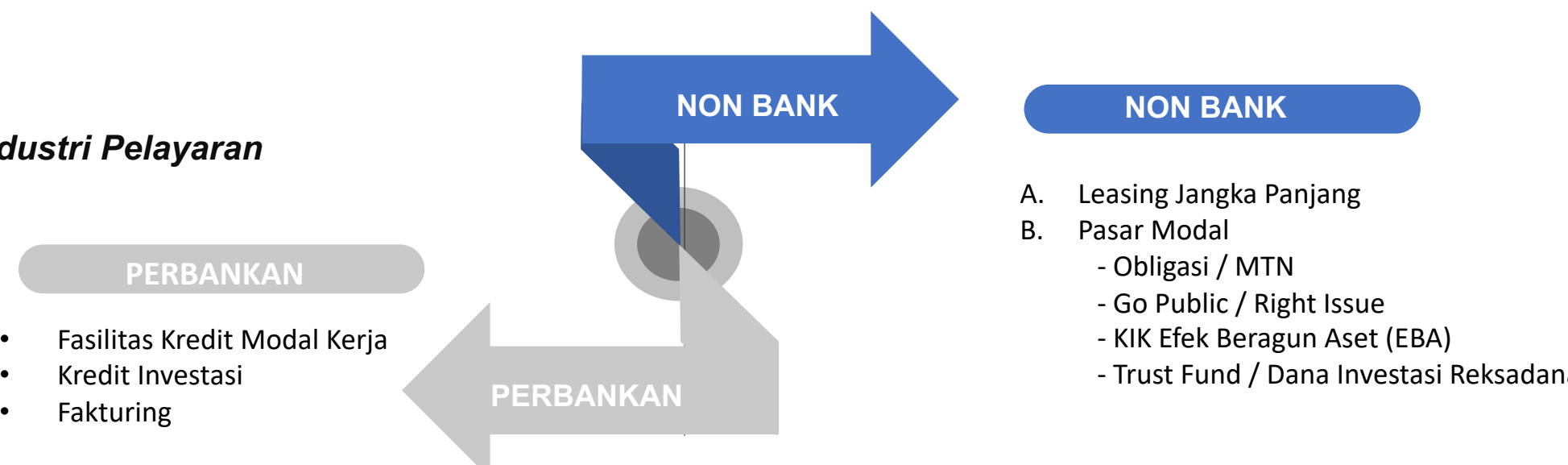




**Pendanaan pelayaran masih menjadi tantangan besar dalam menggarap potensi industry pelayaran**



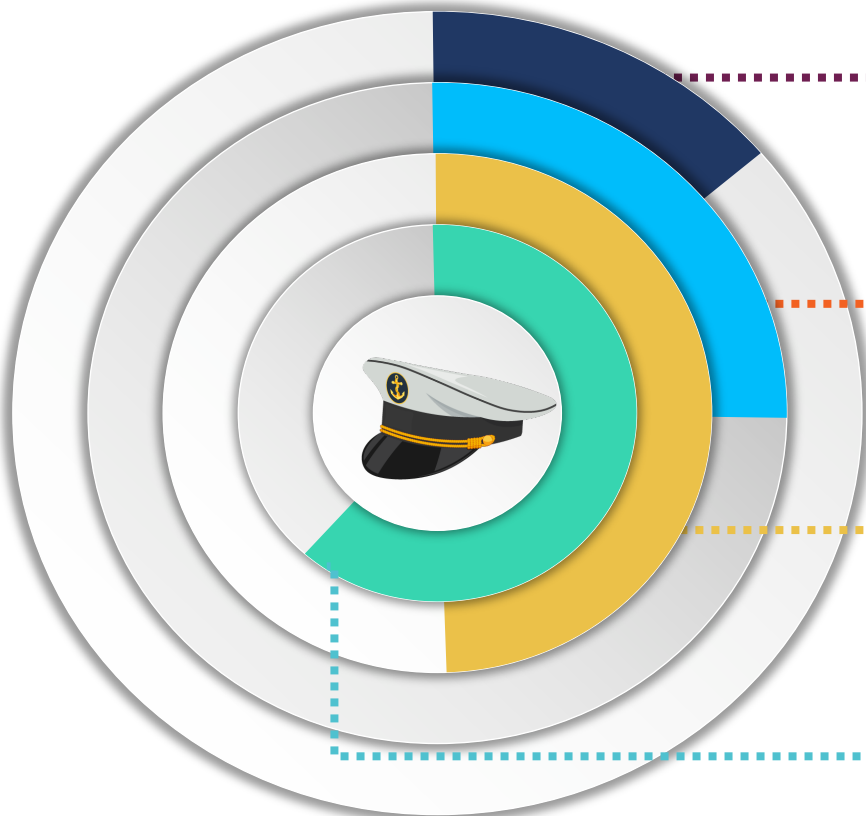
## Alternatif Pembiayaan Industri Pelayaran





*“Saat ini tidak ada kejelasan siapa kelembagaan yang paling berwenang melakukan penjagaan laut dan pantai, hal ini disebabkan banyak kelembagaan yang masing-masing memiliki kewenangannya sendiri-sendiri, sehingga terhadap kapal dapat dilakukan pemeriksaan berulang oleh beberapa instansi.”*

## DAMPAK TERHADAP PELAYARAN



Pencegatan dan pemeriksaan terhadap kapal-kapal anggota INSA oleh oknum aparat keamanan laut

Terhambatnya waktu operasional pelayaran ; Klaim kerusakan muatan; Gagal bayar

Terjadinya biaya tinggi; Konsumable kapal meningkat

Terganggunya arus logistik nasional



## Diperlukan:

**1** Penguatan pengaturan tentang keberadaan Sea and Coast dan Guard

**2** Perlu ada penegasan atau arah politik hukum terkait keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai agar pengaturannya tetap diatur dalam Undang-Undang tentang Pelayaran secara komprehensif

Diharapkan hanya ada satu lembaga atau badan tunggal yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Berbagai instansi yang memiliki kewenangan penyidikan di laut seluruhnya agar bergabung dalam Sea and Coast Guard

Ketentuan mengenai Sea and Coast Guard agar diatur dalam undang-undang tersendiri dalam bentuk Omnibus Law.

Sea and Coast Guard haruslah merupakan Lembaga PPNS (instansi sipil) yang diakui oleh IMO karena pemerintah Indonesia telah meratifikasi konvensi IMO





INDONESIAN NATIONAL  
SHIPOWNERS' ASSOCIATION

# PENAHANAN KAPAL DI PELABUHAN

*“Tata cara penahanan kapal di pelabuhan; apakah sudah tepat jika Kewenangan diberikan kepada Kementerian Perhubungan yang seyogyanya diberikan kepada lembaga yudikatif. Terkait pendelegasian peraturan pelaksana yang diatur di dalam Pasal 223 ayat (2).”*

1

Selama ini sudah tepat bahwa penahanan kapal di pelabuhan dilaksanakan oleh Syahbandar berdasarkan perintah pengadilan terkait perkara pidana atau perdata sesuai ketentuan Pasal 222 UU Pelayaran

2

Terkait Pasal 223 ayat (1) yang menyatakan bahwa perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan, tidak dapat dilaksanakan karena tidak sesuai dengan ketentuan hukum acara perdata yang berlaku

3

Peraturan pelaksanaan mengenai ketentuan ini sebaiknya memang diatur oleh lembaga yudikatif, bukan oleh Kementerian Perhubungan sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 223 ayat (2).



Terkait penyempurnaan pengaturan tentang keberadaan terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri (TK dan TUKS) mengingat jumlah terminal meningkat pesat, termasuk kejelasan dalam melakukan pemanduan untuk kapal yang ke dan dari terminal tersebut, termasuk di dalamnya upaya pemerintah untuk menghilangkan kebocoran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari sektor ini.

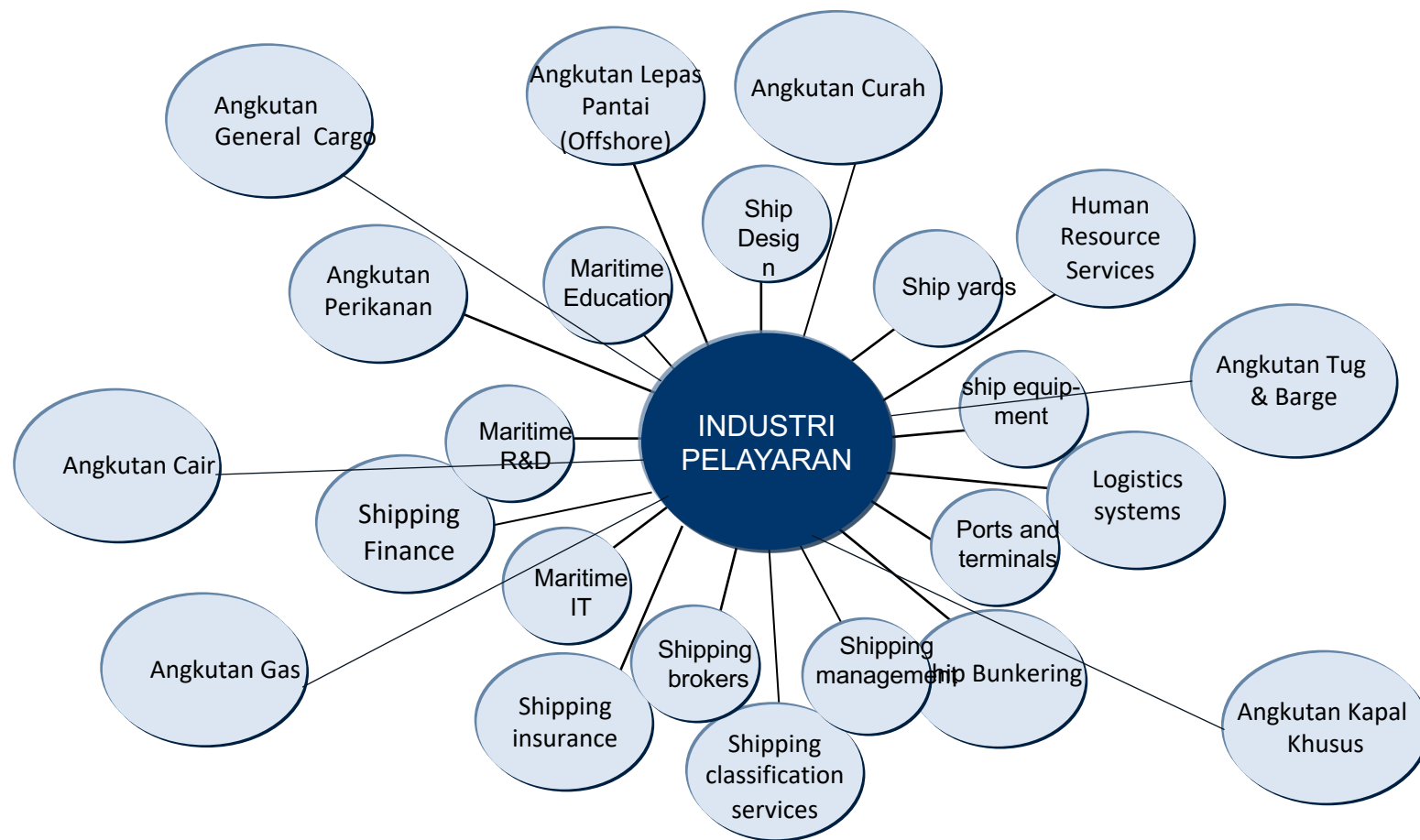
Selain itu, perlu ditinjau ketentuan selama ini tentang pelimpahan kewenangan dalam hal pemerintah belum menyediakan jasa pandu maka pengelolaan dan pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus ataupun terminal untuk kepentingan sendiri yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah.

**1**

Perlu adanya penegasan bahwa tarif jasa pemanduan dan penundaan kapal oleh pengelola BUP, TK dan/atau TUKS berdasarkan pelimpahan, **ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa.**

**2**

Perlu ditegaskan bahwa jasa pemanduan adalah terkait dengan aspek keselamatan. Hal ini perlu dipisahkan dari pemberian jasa penundaan yang seyogyanya merupakan sarana bantu pemanduan sehingga pemberian jasa penundaan bukanlah suatu keharusan.





- Berdiri sejak 1967
- Ketua Umum Ibu Carmelita Hartoto
- 1700 anggota
- 51 DPC INSA
- Anggota dan Aktif :
  - ✓ FASA – Federation ASEAN Ship-owners Association
  - ✓ ASA – Asian Ship-owners Association
  - ✓ IMO – International Maritime Organization

## VISION

Sebagai infrastruktur pembangun perekonomian, alat pemersatu kesatuan dan persatuan bangsa dan negara.

## MISSION

- Turut memberdayakan pelayaran niaga nasional.
- Mempersatukan, melindungi dan memperjuangkan kepentingan anggota organisasi.
- Mengarahkan kemampuan usaha untuk mencapai tujuan bersama, menjadi tuan di negeri sendiri.

# PROFIL DPP INSA





**TERIMA KASIH**

Follow us for more information at:

Website: [www.insa.or.id](http://www.insa.or.id)

Instagram: [@dppinsa](https://www.instagram.com/dppinsa)