

## Pasar Perkapalan di Indonesia dan Negara-negara ASEAN

Firmansyah Kusasi<sup>1\*</sup>, Bunga Paramita<sup>2</sup> Akhirman<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Universitas Maritim Raja Ali Haji, Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia, 29111

<sup>2,3</sup> Universitas Maritim Raja Ali Haji, Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia, 29111

Email Address : [fkusasi@umrah.ac.id](mailto:fkusasi@umrah.ac.id)<sup>1\*</sup>, [bungaparamita1@umrah.ac.id](mailto:bungaparamita1@umrah.ac.id)<sup>2</sup>, [akhirman@umrah.ac.id](mailto:akhirman@umrah.ac.id)<sup>3</sup>

**ABSTRAK** : Penelitian ini berfokus pada pasar maritim Indonesia dan ASEAN. Jaringan pulau Indonesia yang luas dan lokasi utama di Asia Tenggara memiliki dampak yang cukup besar pada sistem transportasi, ekonomi, dan perdagangannya. Industri perkapalan berkontribusi signifikan terhadap ekspansi ekonomi global. ASEAN menekankan pentingnya industri maritim dalam mendorong kemajuan ekonomi dan integrasi regional. Diskusi terbaru di Forum Maritim ASEAN termasuk masalah lingkungan, keamanan kapal, serangan siber terhadap infrastruktur maritim, dan kolaborasi regional dalam kaitannya dengan transportasi laut. Penelitian sebelumnya telah menekankan upaya yang dilakukan oleh negara-negara seperti Malaysia, Singapura, Vietnam, Myanmar, Kamboja, Indonesia, Thailand, dan Filipina untuk meningkatkan sektor maritim mereka. Tujuan dari artikel ini adalah untuk menganalisis situasi pasar perkapalan saat ini di Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya, serta masalah dan peluang yang timbul.

Kata kunci: pasar perkapalan, Indonesia, ASEAN

**ABSTRACT:** *This report focuses on the Indonesian and ASEAN maritime markets. Indonesia's wide network of islands and key location in Southeast Asia have a considerable impact on its transportation system, economy, and trade. The shipping industry contributes significantly to the expansion of the global economy. ASEAN emphasizes the importance of the maritime industry in fostering economic progress and regional integration. Recent discussions at the ASEAN Maritime Forum included environmental concerns, vessel security, cyberattacks on maritime infrastructure, and regional collaboration in relation to maritime transport. Previous research has emphasized the efforts made by nations such as Malaysia, Singapore, Vietnam, Myanmar, Cambodia, Indonesia, Thailand, and the Philippines to enhance their maritime sectors. The purpose of this paper is to examine the current situation of the shipping market in Indonesia and other ASEAN nations, as well as the problems and opportunities it brings.*

Keywords: *shipping market, Indonesia, ASEAN*

## 1. Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, membentang lebih dari 5.000 kilometer dari timur ke barat dan 1.700 kilometer dari utara ke selatan, dan terdiri dari lebih dari 17.000 pulau (Cribb & Ford, 2009). Jaringan pulau yang luas ini, dikombinasikan dengan lokasinya yang strategis di sepanjang jalur laut utama dan di kawasan Asia Tenggara, telah berdampak signifikan pada sistem transportasi, ekonomi, dan perdagangan negara. Hal ini membuat transportasi laut menjadi tumpuan perdagangan baik domestik maupun internasional di wilayah tersebut. Industri perkapalan<sup>1</sup> dengan demikian, memainkan peran penting dalam berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi global.

Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) mengakui pentingnya industri perkapalan dan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan integrasi regional. Pada forum *13th ASEAN Maritime Forum* pada awal Agustus 2023 telah merumuskan laporan dalam *ASEAN Maritime Outlook 2023*. Forum ini mengeksplorasi banyak masalah seperti lingkungan, ekosistem laut, jalur keamanan kapal, serangan siber terhadap infrastruktur maritim, dan kerja sama regional untuk meningkatkan transportasi laut. Yang terakhir membahas inisiatif Transportasi Maritim Terintegrasi dan Kompetitif di ASEAN untuk *Near Coastal Voyages (NCV)* atau perkapalan di pesisir berhampiran dan untuk sirkulasi kontainer di ASEAN.

Studi sebelumnya menunjukkan beberapa perspektif tentang masalah ini. Salim et al. (2017) misalnya, menemukan bahwa negara-negara seperti Malaysia, Singapura, dan Vietnam memaksa inisiatif pemerintah dan rencana induk untuk lebih meningkatkan

transportasi laut. Sementara itu, negara-negara seperti Myanmar, Kamboja, Indonesia, Thailand, dan Filipina memanfaatkan lokasi geografis strategis mereka dan reformasi kebijakan untuk memperkuat sektor perkapalan mereka. Dang & Yeo (2017) menemukan bahwa pelabuhan menghadapi persaingan ketat sebagai akibat dari globalisasi, kontainerisasi, dan integrasi pasar. Mereka mengakui, secara umum, lingkungan bisnis yang berubah dengan cepat dan sangat kompetitif di pasar pengiriman. Ezeoke, (2022) memberikan pemeriksaan menyeluruh terhadap Pasar Pengiriman Tunggal ASEAN (*ASEAN Single Shipping Market* atau ASSM), dan berpendapat bahwa ASSM, ketika diterapkan sepenuhnya, menghasilkan peningkatan produktivitas dan kelayakan finansial untuk layanan pengiriman di kawasan ini.

Organisasi untuk Kerjasama Ekonomi dan Pembangunan (*Organisation for Economic Co-operation and Development* atau OECD), sebuah organisasi antar pemerintah, menyoroti pentingnya logistik yang efisien di Indonesia dan negara-negara ASEAN (OECD, 2021b). Evaluasi mengidentifikasi 475 hambatan peraturan yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi, terutama di pasar perkapalan. Laporan ini menekankan pentingnya reformasi dalam meningkatkan daya saing dan memfasilitasi pertumbuhan di sektor perkapalan dan logistik di kawasan ini.

Tujuan dari artikel ini adalah untuk memberikan gambaran yang komprehensif tentang dinamika pasar perkapalan Indonesia dan ASEAN. Artikel ini akan membahas lanskap kompetitif pasar perkapalan, diikuti oleh inisiatif dan investasi pemerintah. Sebagai penutup, artikel ini membahas tantangan dan peluang yang ada di depan untuk pasar perkapalan dan industri maritim regional di masa depan.

---

<sup>1</sup> Industri perkapalan dalam hal ini meliputi semua sektor barang dan jasa dalam transportasi laut dan produksi kapal.

## 2. Lanskap Kompetitif Pasar Perkapalan

Beragam pemain domestik dan internasional hidup berdampingan di pasar perkapalan Indonesia, berkontribusi pada pertumbuhan sektor yang beragam. Perusahaan milik negara, seperti PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), bergerak berdampingan dengan perusahaan swasta, seperti PT Samudera Indonesia Tbk., dan PT Meratus Line. Organisasi domestik ini dilengkapi oleh perusahaan multinasional seperti Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), dan CMA CGM, yang membawa keahlian dan sumber daya global. Perusahaan perkapalan ini menyediakan berbagai layanan yang penting untuk perdagangan regional. Mereka menawarkan pengiriman kontainer ke pelabuhan utama, sehingga memfasilitasi transportasi barang yang efisien. Selain itu, layanan pengiriman curah ditawarkan untuk pengiriman komoditas yang tidak dikemas seperti batu bara, biji-bijian, dan mineral. Layanan pengiriman kapal tanker menyediakan transportasi kargo cair seperti minyak, gas, dan bahan kimia, sehingga mendiversifikasi portofolio.<sup>2</sup>

Menurut laporan BPS (Pusat Statistik Bureau Indonesia) baru-baru ini, gabungan bongkar muat kargo untuk perjalanan domestik di pelabuhan Indonesia menyaksikan serangkaian pasang surut antara 2017 dan 2021. Dimulai dengan 747.181-ton pada tahun 2017, total volume angkutan meningkat sebesar 3,48% pada tahun 2018, mencapai 773.179 ton. Peningkatan ini mencerminkan tren positif dalam aktivitas maritim domestik untuk tahun itu. Namun, momentum itu tidak berlangsung lama. Pada 2019, volume kargo

total turun 1,82% menjadi 759.093 ton. Penurunan berlanjut hingga tahun 2020, yang merupakan tahun yang sulit bagi beberapa industri karena pandemi COVID-19. Total volume angkutan turun 3,76% menjadi 730.522 ton. Pasang surut berubah pada tahun 2021, dengan peningkatan yang cukup besar dalam total volume pengiriman. Ini tumbuh sebesar 7,28% menjadi 783.741 ton, menunjukkan kebangkitan dan bahkan mungkin pertumbuhan dalam kegiatan maritim domestik.<sup>3</sup>

Dari 2017 hingga 2021, perjalanan luar negeri telah mengikuti tren yang dinamis. Pada 2018, volume kargo meningkat 7,2%, dari 377.895-ton pada 2017 menjadi 405.285-ton pada 2018. Pada 2019, total volume kargo meningkat 11,92%, mencapai 453.616 ton. Namun, tahun 2020 menandai jeda kecil terhadap tren pertumbuhan ini. Total volume angkutan turun 0,63% menjadi 450.774 ton. Meskipun mengalami kemunduran yang moderat, volume pengiriman pada tahun 2021 meningkat sebesar 11,19% menjadi 501.177 ton, menandakan pantulan yang signifikan. Pola yang berubah ini menandakan terdapatnya interaksi yang kompleks dari unsur-unsur yang mempengaruhi aktivitas maritim asing di pelabuhan Indonesia. Namun demikian, tren secara keseluruhan memperlihatkan suatu ekspansi, dengan pantulan yang signifikan pada tahun 2021 (BPS-Statistics Indonesia, 2021). Tingkat pertumbuhan gabungan bongkar muat kargo di Indonesia menunjukkan tren kembali naik pada perkapalan domestik dan internasional. Hal ini mengindikasikan bahwa pasar perkapalan Indonesia mendapatkan momentum pasca bencana global COVID-19.

Persaingan domestik dan internasional

---

<sup>2</sup> Maritime Sector Developments in ASEAN, by H.R. Vitasa and Nararya Soeprapto, 1999  
[<https://asean.org/maritime-sector-developments-in-asean-by-h-r-vitasa-and-nararya-soeprapto/>]

---

<sup>3</sup> BPS-Statistics Indonesia. (2021). Sea Transportation Statistics 2021. Retrieved from <https://www.bps.go.id>

untuk pangsa pasar di pasar perkapalan di Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya. Persaingan ini telah memaksa perusahaan untuk terus meningkatkan penawaran, efisiensi, dan efektivitas biaya mereka untuk menarik klien dan mencapai keunggulan kompetitif. Aksesibilitas pasar di kawasan ini telah ditingkatkan oleh reformasi legislatif dan upaya untuk memperkuat konektivitas dan perdagangan maritim. Kebijakan ini telah membawa pesaing tambahan ke dalam industri perkapalan, merangsang persaingan dan menghasilkan peningkatan layanan dan memenuhi permintaan konsumen. (OECD, 2021a; dan OECD, 2021b).

Menurut Buku Tahunan Statistik ASEAN 2022, bongkar-muat kargo laut internasional dari beberapa negara ASEAN menunjukkan tren yang berbeda pada tahun 2019 dan 2020. Hasilnya menyiratkan bahwa sektor perkapalan negara-negara ASEAN dinamis dan kompetitif. Indonesia menangani 564.329,0 ribu ton angkutan maritim internasional pada tahun 2020. Ini menunjukkan penurunan yang moderat dibandingkan dengan total tahun sebelumnya sebesar 595.478,0 ribu ton. Sementara itu, Malaysia mengalami penurunan dramatis dalam nilai bongkar-muat kargo laut internasional, dengan nilai anjlok dari 34.301,0 ribu ton pada 2019 menjadi 10.952,0 ribu ton pada 2020 (ASEAN Secretariat, 2022).

Sebaliknya, bongkar-muat kargo laut internasional Singapura sedikit meningkat dari 163.01,1 ribu ton pada 2019 menjadi 164.403,7 ribu ton pada 2020. Nilai kargo laut internasional yang diangkut melalui Filipina menurun dari 625.521,2 ribu ton pada 2019 menjadi 590.738,0 ribu ton pada 2020. Bongkar-muat kargo maritim internasional Vietnam sedikit meningkat dari 238.013,3 ribu ton pada 2019 menjadi 239.829,0 ribu ton pada 2020. Nilai bongkar-muat kargo maritim internasional Thailand meningkat signifikan dari 364.000,0 ribu ton pada 2019 menjadi

433.060,0 ribu ton pada 2020 (ASEAN Secretariat, 2022).

Namun demikian, menurut United Nations' Handbook of Statistics 2022 (UNCTAD, 2022), Singapura terdaftar di antara lima ekonomi paling terhubung ke jaringan perkapalan global, menunjukkan bahwa industri perkapalan dan pelabuhannya berkembang dengan baik. Ini mungkin merupakan hasil dari kebijakan pemerintah dan investasi di pelabuhan dan infrastruktur maritim dari waktu ke waktu. Malaysia juga ditempatkan di antara dua puluh ekonomi teratas dengan koneksi terbanyak. Seperti Singapura, koneksi kuat Malaysia kemungkinan merupakan hasil dari langkah-langkah pemerintah untuk memperluas sektor pelabuhan dan pengirimannya. Negara-negara ASEAN lainnya, seperti Indonesia, Thailand, dan Vietnam, adalah negara-negara berkembang utama di Asia dan berkontribusi besar terhadap muatan dan pembuangan perdagangan lintas laut global. Keterlibatan mereka dalam perkapalan internasional akan mendapat manfaat dari integrasi ekonomi ASEAN dan kebijakan transportasi dan perdagangan pemerintah yang akan menghubungkan mereka dengan rantai pasokan global.

Secara keseluruhan, keberagaman kinerja dalam kargo laut internasional di antara negara-negara ASEAN ini mencerminkan dinamika perdagangan, kondisi ekonomi, dan kemampuan logistik yang kompleks di kawasan ini. Untuk mengatasi masalah ini, OECD dan ASEAN mengusulkan bahwa program-program inisiatif yang sedang berlangsung untuk mempromosikan persaingan yang adil, meningkatkan kerangka peraturan, dan mempromosikan kerja sama regional akan memajukan pasar perkapalan regional, dan selanjutnya akan membantu pertumbuhan ekonomi (OECD, 2021b; dan ASEAN Secretariat, 2010).

### 3. Agenda Inisiatif Pemerintah dan Investasi

Pasar perkapalan Indonesia dan ASEAN telah menjadi fokus dari berbagai agenda inisiatif dan investasi pemerintah yang bertujuan untuk mengatasi tantangan dan mendorong pertumbuhan. Bagian ini memberikan analisis inisiatif dan investasi pemerintah baru-baru ini di industri perkapalan, dengan fokus pada rencana dan proyek pembangunan infrastruktur, harmonisasi peraturan dan prosedur, dan dukungan pemerintah untuk industri perkapalan.

Melalui berbagai inisiatif, insentif, undang-undang, dan investasi, pemerintah Indonesia telah mengambil langkah untuk mendukung sektor maritim negara. Negara telah memulai "*Sea Toll Programme*" (Program Tol Laut) sebagai bagian dari Rencana Induk Pelabuhan Nasional, yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas maritim di dalam Indonesia dengan mengembangkan pelabuhan dan memenuhi permintaan transportasi laut yang meningkat (Salim et al., 2017). Selain itu, Indonesia telah mengadopsi proyek *International National Single Window* (INSW) untuk mempercepat proses pengiriman dan menghemat biaya dengan menyederhanakan prosedur pengurusan perdagangan dan muatan (OECD, 2012b).

Indonesia didorong untuk secara proaktif mematuhi *Roadmap Towards An Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN* atau Peta Jalan ASEAN untuk Transportasi Maritim Terintegrasi dan Kompetitif (OECD, 2012a). Keselarasan dan keterlibatan ini akan memudahkan integrasi sektor perkapalan Indonesia dengan pasar ASEAN lainnya. Melalui langkah-langkah seperti mengatur permintaan kapal langsung dari negara-negara seperti AS, Korea, dan

Cina, Indonesia berupaya meningkatkan konektivitas maritim dalam rangka mencapai ambisinya menjadi pusat maritim global (World Trade Organization, 2021). Selain itu, subsidi yang diberikan Indonesia kepada perusahaan perkapalan "perintis" untuk meningkatkan aksesibilitas ke daerah terpencil telah memberikan dampak positif yang besar pada pengembangan dan pengaruh sektor perkapalan Indonesia (UNCTAD, 2022)

Indonesia sedang melakukan investasi dalam pengembangan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas, yang dapat memfasilitasi pergerakan barang dan memberikan manfaat bagi pengiriman domestik maupun internasional (OECD, 2023). Pemerintah Indonesia telah mengidentifikasi industri maritim sebagai sektor kunci untuk pengembangan ekonomi, dengan rencana untuk menginvestasikan hingga USD 100 miliar dalam industri tersebut dalam sepuluh tahun ke depan. Investasi ini akan difokuskan pada pengembangan pelabuhan, galangan kapal, dan infrastruktur lainnya untuk mendukung sektor maritim yang terus berkembang di negara ini.<sup>4</sup>

Pada 2 Februari 2021, pemerintah Indonesia menerbitkan Peraturan no. 31 Tahun 2021, yang memodifikasi bagian-bagian kunci dari undang-undang perkapalan negara dalam upaya untuk menarik investasi internasional di sektor maritim. Peraturan ini menggantikan sejumlah kategori lisensi perusahaan dengan skema lisensi berbasis risiko (Qolbi, 2021). Untuk mencapai tujuan ini, pemerintah Indonesia meningkatkan konektivitas antar-pulau dan memodernisasi infrastruktur pelabuhan dengan harapan bahwa regulasi perkapalan baru ini akan menarik lebih banyak investor asing ke industri perkapalan negara.

---

<sup>4</sup>The prospects of Indonesia's Maritime Sector in 2023. Retrieved from: <https://inamarine-exhibition.net/why-indonesia/>

*Omnibus Law* mempertahankan norma *cabotage* sambil menambahkan klausa yang memungkinkan kapal berbendera asing untuk melakukan sebarang operasi di perairan Indonesia hanya jika terdapat ketidaktersediaan kapal berbendera Indonesia atau apabila jumlahnya tidak mencukupi.

ASEAN, di sisi lain, telah meluncurkan beberapa upaya strategis untuk mendukung perluasan industri pengiriman laut. Di antara inisiatif-inisiatif ini, *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) dan *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT) telah didirikan dengan tujuan mengurangi tarif menjadi 0-5% untuk barang-barang yang menunjukkan konten ASEAN sebesar 40%, langkah ini dimaksudkan untuk memfasilitasi perdagangan dan meningkatkan aktivitas pengiriman di wilayah ASEAN (OECD, 2012). Implementasi ASEAN Single Window bertujuan untuk menyederhanakan prosedur bea cukai dan mengurangi tuntutan dokumentasi untuk operasi pengiriman di antara negara-negara ASEAN ((Secretariat ASEAN & UNCTAD, 2021). Meskipun awalnya berfokus pada transportasi darat, *ASEAN Customs Transit System* atau Sistem Transit Kepabeanan ASEAN memiliki potensi untuk berkembang ke ranah maritim, menawarkan manfaat yang lebih luas bagi operasi pengiriman operations (Secretariat ASEAN & UNCTAD, 2021). Operasionalisasi rute pengiriman *roll-on/roll-off* (Ro-Ro) merupakan langkah yang mencolok untuk merangsang perdagangan intra-ASEAN sambil memperkuat konektivitasnya (Secretariat ASEAN, 2023).

Selain upaya-upaya tersebut, pemerintah telah mengembangkan kebijakan yang kuat untuk memperkuat sektor maritim. Rencana Aksi Persaingan ASEAN 2016-2025 menetapkan tujuan strategis untuk mencapai visi terkait persaingan yang terungkap dalam Rencana Pembangunan Masyarakat Ekonomi ASEAN 2025. Ini termasuk menilai dampak

hambatan non-tarif terhadap daya saing di berbagai sektor, termasuk logistik (OECD, 2021c). Selaras dengan hal ini, Kesepakatan Kerangka Kerja ASEAN tentang Jasa (AFAS) bertujuan untuk mempromosikan liberalisasi perdagangan jasa, termasuk jasa transportasi, di antara anggota ASEAN (OECD, 2012). *ASEAN Transport Strategic Plan* (KLTSP, 2016-2025) atau Rencana Strategis Transportasi ASEAN menetapkan rute yang ambisius yang mencakup peningkatan jaringan transportasi jalur air darat yang efisien dan pengembangan upaya regulasi untuk mendorong logistik transportasi maritim strategis (OECD, 2021c). Blueprint untuk Masyarakat Ekonomi ASEAN (AEC) menguraikan visi komprehensif yang bertujuan untuk membentuk pasar bersatu dan basis manufaktur di dalam ASEAN, serta inisiatif untuk mengurangi hambatan non-tarif dan membebaskan perdagangan jasa, termasuk transportasi (OECD, 2012).

Seiring dengan upaya ini, pemerintah telah mengembangkan kebijakan yang kuat untuk memperkuat sektor maritim. Cetak Biru untuk Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) menguraikan visi komprehensif yang bertujuan untuk membangun pasar bersama dan basis manufaktur di ASEAN, serta inisiatif untuk mengurangi hambatan non-tarif dan meliberalisasi perdagangan jasa, termasuk transportasi (OECD, 2012). Sejalan dengan ini, *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) atau Perjanjian Kerangka Kerja ASEAN tentang Jasa bertujuan untuk mempromosikan liberalisasi perdagangan jasa, termasuk layanan transportasi, di antara anggota ASEAN (OECD, 2012). *ASEAN Transport Strategic Plan* (KLTSP, 2016-2025) juga mendefinisikan rute ambisius yang mencakup peningkatan jaringan transportasi jalur air darat yang efisien dan mengembangkan upaya pengaturan untuk mendorong logistik transportasi maritim

strategis (OECD, 2021c). Selanjutnya, *ASEAN Competition Action Plan (2016-2025)* atau Rencana Aksi Persaingan ASEAN menetapkan tujuan strategis untuk mencapai visi terkait persaingan yang dinyatakan dalam *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*. Dalam hal ini termasuk menilai dampak hambatan non-tarif terhadap daya saing di berbagai sektor, termasuk sektor logistik (OECD, 2021c).

Dalam hal investasi, beberapa negara ASEAN memfokuskan upaya mereka pada pembangunan infrastruktur, termasuk pembangunan, dan peningkatan pelabuhan, dermaga, jalan, dan rel kereta api, semuanya dengan tujuan memungkinkan perdagangan internasional dan operasi maritim yang mulus (World Bank, 2021). Contoh penting adalah upaya Malaysia untuk memperluas Port Klang dan inisiatif ambisius Singapura untuk menciptakan mega pelabuhan Tuas (World Bank, 2021).

Negara-negara secara agresif memberikan keringanan pajak, subsidi, dan bantuan keuangan untuk mendorong pembuatan kapal, pendaftaran kapal, dan pelatihan awak kapal, sehingga merevitalisasi sektor maritim nasional mereka (World Bank, 2021). Selain itu, ada upaya terkonsentrasi untuk mempromosikan perkapalan ramah lingkungan, dengan aturan dan insentif yang ditujukan untuk mendukung penelitian dan pengembangan teknologi hijau, seperti area kontrol emisi dan penggunaan bahan bakar yang lebih bersih (World Bank, 2021). Ini adalah upaya untuk memastikan kelangsungan hidup jangka panjang industri.

Singkatnya, negara-negara ASEAN memiliki beragam program, peraturan, dan investasi yang bertujuan untuk meningkatkan sektor maritim mereka. Di antaranya fasilitasi perdagangan, integrasi ekonomi, pembangunan infrastruktur, dan kelestarian lingkungan. Selain itu, ada beberapa insentif untuk

mendorong ekspansi dan persaingan di industri perkapalan.

#### **4. Tantangan di Industri Perkapalan Indonesia**

Industri perkapalan Indonesia memiliki banyak kendala yang menghambat ekspansi dan produktivitasnya. Infrastruktur pelabuhan yang tidak memadai, biaya logistik yang tinggi, kurangnya ahli maritim yang berkualitas, kemungkinan pembajakan, dan persaingan dari pelabuhan terdekat adalah beberapa kendala ini. Sangat penting untuk mengatasi kesulitan-kesulitan ini untuk pertumbuhan industri dan untuk memastikan pergerakan bebas barang dan perdagangan di wilayah tersebut (UNCTAD, 2022b). Berikut ini adalah beberapa masalah yang perlu diperhatikan:

##### **Isu 1: Infrastruktur Pelabuhan yang Tidak Memadai**

Salah satu tantangan utama yang dihadapi oleh industri perkapalan Indonesia adalah infrastruktur pelabuhan yang belum memadai. Banyak daerah di negara ini menderita kemacetan dan inefisiensi karena kurangnya pelabuhan yang dimodernisasi dan diperluas. Hal ini tidak hanya menghambat kelancaran arus barang tetapi juga menyebabkan keterlambatan dan peningkatan biaya bagi perusahaan perkapalan. Untuk mengatasi tantangan ini, sangat penting bagi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait untuk berinvestasi dalam perluasan dan modernisasi pelabuhan, meningkatkan kapasitas dan efisiensinya (UNCTAD, 2022b).

##### **Isu 2: Biaya Logistik Tinggi**

Biaya logistik yang tinggi menjadi perhatian penting lainnya bagi industri perkapalan Indonesia. Proses pelabuhan dan prosedur bea cukai yang tidak efisien berkontribusi pada peningkatan biaya pengiriman dan perdagangan. Ketika dievaluasi sebagai proporsi dari PDB, biaya tinggi ini merupakan beban bagi perekonomian

dan hambatan bagi daya saing perusahaan Indonesia. Untuk mengatasi masalah ini, ada kebutuhan untuk merampingkan dan meningkatkan operasi logistik, mengurangi birokrasi, dan meningkatkan koordinasi di antara berbagai pemangku kepentingan dalam ekosistem perkapalan dan perdagangan (UNCTAD, 2022b).

### **Isu 3: Kekurangan Tenaga Terampil**

Perhatian kritis bagi industri perkapalan Indonesia adalah kelangkaan profesional di bidang kelautan yang terdidik seperti pelaut dan insinyur. Kurangnya tenaga kerja terampil berdampak pada keselamatan industri, efisiensi, dan adopsi teknologi. Untuk mengatasi kesenjangan keterampilan, sangat penting untuk berinvestasi dalam program pelatihan dan pendidikan yang berfokus pada membangun keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk industri kelautan. Kolaborasi dengan lembaga pendidikan dan organisasi industri dapat membantu menjembatani kesenjangan ini dan memastikan pasokan profesional terampil yang konsisten (UNCTAD, 2022b).

### **Isu 4: Ancaman Bajak Laut**

Kekhawatiran tentang keamanan di jalur pelayaran penting, khususnya Selat Malaka, menimbulkan tantangan serius bagi industri maritim Indonesia. Kekhawatiran pembajakan tidak hanya mempengaruhi keselamatan awak kapal dan kapal, tetapi juga meningkatkan biaya operasional perusahaan maritim. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah dan lembaga terkait harus memperkuat langkah-langkah keamanan laut, bekerja dengan negara-negara tetangga, dan mengadopsi kebijakan anti-pembajakan yang efektif. Memastikan operasi navigasi dan pengiriman yang aman sangat penting untuk pertumbuhan dan keberlanjutan industri (UNCTAD, 2022b).

### **Isu 5: Persaingan dari Pelabuhan Tetangga**

Industri maritim Indonesia menghadapi persaingan ketat dari pelabuhan hub (pelabuhan penghubung) tetangga dengan fasilitas dan infrastruktur yang lebih maju, seperti Singapura dan Malaysia. Pelabuhan-pelabuhan ini memberikan peningkatan efisiensi, koneksi, dan layanan, yang menarik perusahaan perkapalan dan mengalihkan perdagangan dari pelabuhan Indonesia. Agar tetap kompetitif, Indonesia harus mengeluarkan biaya untuk memperkuat infrastruktur pelabuhan, meningkatkan konektivitas, dan meningkatkan daya saing bisnis perkapalan-nya secara keseluruhan. Kolaborasi dengan negara-negara tetangga dan penggunaan aliansi regional juga dapat membantu mengurangi hambatan kompetitif yang ditawarkan oleh pelabuhan tetangga (UNCTAD, 2022b).

Sangat penting bahwa pemerintah, pemangku kepentingan industri, dan otoritas terkait terlibat dalam pembangunan infrastruktur, merampingkan operasi logistik, meningkatkan pelatihan keterampilan, meningkatkan langkah-langkah keamanan maritim, dan meningkatkan daya saing industri perkapalan. Dengan mengatasi masalah ini, Indonesia akan dapat mengamankan aliran komoditas yang mulus, memangkas biaya, dan meningkatkan posisinya di lingkungan perdagangan regional dan global (UNCTAD, 2022b).

### **5. Peluang di Industri Perkapalan Indonesia**

Alih-alih hambatan yang diuraikan di bagian sebelumnya, industri perkapalan di Indonesia prima untuk pertumbuhan dan perkembangan karena sejumlah aspek yang menguntungkan. Ekspansi perdagangan regional yang cepat di ASEAN dan dengan negara-negara lain telah meningkatkan permintaan untuk pengiriman dan layanan logistik, membuka potensi baru untuk bisnis (UNCTAD, 2022b). Selain itu, karena lokasinya yang strategis, Indonesia berpotensi

menjadi pusat transit penting bagi arus ekonomi global (UNCTAD, 2022b). Hal ini, dikombinasikan dengan program pembangunan infrastruktur yang masif, keinginan untuk menjadi nexus (koneksi) maritim global, memperluas konsumsi domestik, digitalisasi, inisiatif perkapalan hijau, menyelesaikan kesenjangan keterampilan, dan integrasi ASEAN, menghadirkan iklim yang baik bagi industri perkapalan Indonesia (UNCTAD, 2022b). Berikut adalah beberapa peluang untuk dipertimbangkan.

### **Pertumbuhan Perdagangan dan Peluang Regional**

Ekspansi cepat perdagangan regional di ASEAN dan dengan negara-negara lain menawarkan prospek besar bagi industri maritim Indonesia. Layanan pengiriman dan logistik untuk membantu transfer komoditas sangat diminati karena volume perdagangan meningkat. Ini menciptakan lingkungan yang menguntungkan bagi bisnis perkapalan dan pemasok untuk memperluas operasi mereka dan memenuhi permintaan sektor perdagangan yang berkembang (UNCTAD, 2022b).

### **Lokasi Strategis sebagai Hub Transit**

Karena letak geografisnya, Indonesia memiliki potensi yang sangat besar untuk menjadi pusat transit penting bagi arus ekonomi global. Indonesia, yang terletak di persimpangan rute pelayaran utama, memiliki potensi untuk bertindak sebagai penghubung penting antara berbagai wilayah, menghubungkan Asia, Eropa, dan Amerika. Keunggulan strategis ini memungkinkan industri maritim memainkan peran penting dalam memfasilitasi perdagangan internasional dan menjadi pusat transit yang disukai bagi perusahaan di seluruh dunia (UNCTAD, 2022b).

### **Pembangunan Infrastruktur dan Pertumbuhan Industri**

Upaya pembangunan infrastruktur skala

besar yang terus berlanjut di Indonesia berupaya meningkatkan pelabuhan, jalan raya, dan rantai logistik. Upaya ini menghadirkan potensi besar bagi bisnis pengiriman dan pemasok untuk terlibat dalam proyek infrastruktur dan menuai manfaat dari peningkatan efisiensi dan koneksi. Infrastruktur modern tidak hanya akan meningkatkan daya saing pelabuhan Indonesia, tetapi juga akan menarik lebih banyak perusahaan perkapalan dan meningkatkan volume perdagangan, menghasilkan pertumbuhan industri secara keseluruhan (UNCTAD, 2022b).

### **Ambisi Menjadi Poros Maritim Global**

Keinginan Indonesia untuk menjadi nexus maritim global meningkatkan kemungkinan bagi industri perkapalan. Indonesia bermaksud untuk memantapkan dirinya sebagai pemain penting di sektor perkapalan dan manufaktur global dengan mengembangkan pelabuhan canggih dan pusat pembuatan / perbaikan kapal. Tujuan ini memberikan peluang bagi perusahaan perkapalan, pemasok, dan bisnis yang berdekatan untuk berkontribusi pada pertumbuhan dan perkembangan sektor kelautan Indonesia (UNCTAD, 2022b).

Singkatnya, industri perkapalan Indonesia siap untuk pertumbuhan dan perkembangan karena faktor-faktor yang menguntungkan seperti pertumbuhan perdagangan yang cepat, lokasi strategis, pembangunan infrastruktur, ambisi untuk menjadi poros maritim global, meningkatnya konsumsi domestik, digitalisasi, inisiatif perkapalan hijau, mengatasi kesenjangan keterampilan, dan integrasi ASEAN. Dengan memanfaatkan peluang ini, Indonesia dapat memperkuat posisinya sebagai pemain kunci dalam lanskap perkapalan global dan berkontribusi pada kemajuan perdagangan regional dan internasional (UNCTAD, 2022b).

## **6. Ringkasan dan Kesimpulan**

### **Ringkasan**

Pasar perkapalan di Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya merupakan komponen yang dinamis dan penting dari ekonomi global, dibantu oleh lokasi strategis negara dan wilayah pulau yang besar. Menyadari pentingnya transportasi laut, ASEAN telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan pembangunan ekonomi dan integrasi regional. Studi ini mengkaji lanskap kompetitif, agenda inisiatif dan investasi pemerintah, hambatan, dan prospek di sektor perkapalan Indonesia dan ASEAN.

### Kesimpulan

Kesimpulannya, industri perkapalan di Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya memiliki potensi pertumbuhan dan pengembangan yang sangat besar karena perpaduan keunggulan strategis, inisiatif pemerintah, dan prospek regional. Meskipun ada hambatan seperti infrastruktur pelabuhan yang tidak memadai, biaya logistik yang tinggi, kekurangan tenaga terampil, ancaman pembajakan, dan persaingan dari pelabuhan yang berdekatan, secara keseluruhannya ia merupakan industri yang positif. Upaya bersama pemerintah, pemangku kepentingan, dan pelaku industri sangat penting untuk mengatasi hambatan ini dan memanfaatkan potensi yang diberikan oleh ekspansi perdagangan, lokasi strategis, pembangunan infrastruktur, konektivitas global, dan keinginan untuk menjadi nexus jalur laut. Dengan mendorong kolaborasi, berinvestasi dalam infrastruktur, mengatasi kesenjangan keterampilan, memperkuat keamanan maritim, dan merangkul kemajuan teknologi, Indonesia dan negara-negara ASEAN dapat memposisikan diri mereka sebagai pemain kunci dalam lanskap pelayaran global, mendorong pertumbuhan ekonomi dan berkontribusi pada industri maritim yang berkembang di regional ini dan sekitarnya.

### Daftar Pustaka

- ASEAN Secretariat. (2010). *ASEAN Regional Guidelines on Competition Policy*. ASEAN Main Portal. <https://asean.org/book/asean-regional-guidelines-on-competition-policy/>
- ASEAN Secretariat. (2022). *ASEAN Statistical Year Book 2022 | ASEANstats Official Web Portal*. <https://www.aseanstats.org/publication/asyb2022/>
- BPS-Statistics Indonesia. (2021). *Sea Transportation Statistics 2021*. <https://www.bps.go.id>
- Cribb, R., & Ford, M. (2009). Indonesia as an Archipelago: Managing Islands, Managing the Seas. In R. Cribb & M. Ford (Eds.), *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State* (pp. 1–27). ISEAS Publishing (Institute of Southeast Asian Studies). <https://core.ac.uk/download/pdf/212688296.pdf>
- Dang, V. L., & Yeo, G. T. (2017). A Competitive Strategic Position Analysis of Major Container Ports in Southeast Asia. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(1), 19–25. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.03.003>
- Ezeoke, C. (2022). The ASEAN Single Shipping Market: Towards a Regional Cabotage Regime. In E. Y. J. Lee (Ed.), *ASEAN International Law* (pp. 193–216). Springer Nature Singapore. [https://doi.org/10.1007/978-981-16-3195-5\\_12](https://doi.org/10.1007/978-981-16-3195-5_12)
- OECD. (2012a). *OECD Reviews of Regulatory Reform: Indonesia Market Openness*. [www.oecd.org/regreform/backgroundreports](http://www.oecd.org/regreform/backgroundreports)
- OECD. (2012b). *Regulatory and competition issues in ports, rail and shipping*. <https://doi.org/10.1787/9789264173637-9-en>
- OECD. (2021a). *Promoting the Productivity of SMEs in ASEAN Countries: Strengthening Capabilities, Enabling Business Dynamics*.
- OECD. (2021b). *Fostering Competition in ASEAN: OECD Competition Assessment Reviews: Logistics Sector in ASEAN*. <https://www.oecd.org/competition/fostering-competition-in-asean.htm>
- OECD. (2021c). *Fostering Competition in*

- ASEAN: OECD Competition Assessment Reviews: Logistics Sector in ASEAN.*  
<https://www.oecd.org/competition/fostering-competition-in-asean.htm>
- Qolbi, T. (2021). *Indonesia's Omnibus Law: New Provisions for the Shipping Sector—Indonesia Guide.*  
<https://app.wordtune.com/read>
- Salim, Z., Pranata, N., & Tobing, A. L. (2017). *Maritime Logistics in Asean: An Investment Guidebook.* The Habibie Center.  
<https://aipdf.app/p9HNL3xSwXHL/4MA8.pdf>
- Secretariat ASEAN. (2023). *ASEAN Maritime Outlook* (1st ed.). ASEAN Secretariat.  
<https://asean.org/wp-content/uploads/2023/08/AMO-1.pdf>
- Secretariat ASEAN & UNCTAD. (2021). *ASEAN Investment Report 2020–2021 – Investing in Industry 4.0.* ASEAN Secretariat. <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/09/AIR-2020-2021.pdf>
- UNCTAD. (2022). *Handbook of Statistics 2022 / UNCTAD.*  
<https://unctad.org/publication/handbook-statistics-2022>
- World Trade Organization. (2021). *Trade Policy Review: Indonesia* (Report WT/TPR/S/401/Rev.1). World Trade Organization.  
[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tpr\\_e/s401\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s401_e.pdf)