

MODEL PENDANAAN ARMADA KAPAL  
NASIONAL FUNDING MODEL of NATIONAL SHIP ARMADA

Mohd Ridwan \*)

*Abstract*

*Domination of Foreign ship armada in trading activity of exsport/import and interisland in Indonesia, cause deficit state 99 triliun rupiah per year. The national shipping armada can not serve sea transport to support commercial activity. They have not provides enough ship armada capacity for trading commodity, and dosent enough funding development of new ship armada, so that national armada freight capacity always downwards along increasingly ship age. Economic from transportation sector of sea which capital intensive, labour intensive and high tech, requires a policy of government which in subvention with funding especially from banking sector and finance companies non bank. It is required model or funding pattern which to support the sector, expected later national ship armada can transport all commerce commodity of exsport/import and interisland in country*

*Key words : Funding Model, Shipping Armada*

**Pendahuluan**

Sumber daya laut 2,7 juta km<sup>2</sup> Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, dapat dijadikan sebagai motor dalam Pembangunan Nasional dan menjadi tumpuan untuk mensejahterakan bangsa. Namun kenyataan saat ini dari sisi transportasi laut, dapat dilihat bahwa armada kapal yang menjadi alat pemersatu bangsa dalam segi ekonomi Indonesia, masih sangat tergantung pada armada kapal asing.

Melalui Inpres 5 tahun 2005 tentang “*asas cabotage*”, dimana “*asas cabotage*” adalah prinsip hukum yang dianut oleh sebagian besar negara maritim dunia, yang menyatakan bahwa angkutan di dalam suatu negara hanya dapat diangkut oleh kapal yang berbendera dari negara yang bersangkutan. Pemerintah Indonesia berkomitmen dan mengambil Kebijakan Kelautan (*Ocean Policy*) yang berpihak pada Pembangunan Ekonomi Maritim. Kemudian, ini ditindak lanjuti dengan langkah-langkah konkrit lanjutan menyangkut industri/ekonomi maritim, termasuk partisipasi perbankan dan lembaga keuangan non bank dalam penyediaan dana guna membantu Pelayaran Nasional untuk membangun Armada Kapal Baru.

Agar terwujudnya hal diatas, kultur perbankan dan lembaga keuangan lainnya harus dirubah melalui proses pembelajaran dan penempatan tenaga profesional yang memiliki pengetahuan dan kompetensi perkapalan di lembaga-lembaga keuangan tersebut. Salah-satu langkah untuk mengenalkan ekonomi maritim adalah dengan mempolakan dalam bentuk ***Model Pendanaan Pengadaan Armada Kapal***. Model pendanaan Armada Kapal Nasional, sebagai sarana transformasi Kultur Finansial Agraris ke

Kultur Finansial Maritim pada lembaga-lembaga keuangan nasional. Karakter budaya ini sangat diperlukan karena khususnya armada kapal, memiliki sifat ekonomi, seperti : Nilai investasi tinggi yang beresiko tinggi, Jangka waktu panjang (*long time services*), Waktu operasional makin berkurang, Memperhatikan faktor keselamatan dan komersial (*overaging*), dan Sangat dinamis. Faktor dinamisasi sangat dibutuhkan untuk mencover semua sifat finansial perkapalan tersebut.

**Kondisi Armada Nasional**

Perairan Indonesia dengan letak geografi strategis, yaitu terletak pada jalur persimpangan, dimana 70% arus perdagangan dunia lewat laut (*sea-borne trade*) melalui perairan ini, namun peran Indonesia sangat kecil dari segi angkutan komoditi perdagangan dunia tersebut yaitu hanya 0.69%, dibanding negara tetangga seperti Malaysia mencapai 1.17% dan Singapura 2.66%, (*UNCTAD*). Jumlah armada kapal yang tersedia 672 unit, dimana : 554 unit berbendera nasional, namun separuh diantaranya berstatus sewa dari perusahaan pelayaran asing, dan 118 asing, hal ini dapat kita lihat dalam tabel.1.

---

\*) Staf Pengajar Jurusan D III Teknik Perkapalan  
Fakultas Teknik Undip

Tabel.1. Jumlah Unit Kapal Niaga dari beberapa Negara.

Negara	Kapal			Deadweight tonnage (x 1000)			Persentase (%)	
	Nasional	Asing	Total	Nasional	Asing	Total	Asing	Dunia
China	1.695	917	2.612	27.110	29.703	56.813	52,28	6,77
Hongkong (China)	274	331	605	17.246	23.747	40.993	57,93	4,88
Korea	567	367	934	10.371	16.887	27.258	61,95	3,25
Taiwan	112	419	531	5.297	18.034	23.331	77,30	2,78
Singapura	443	297	740	12.424	9.909	22.333	44,37	2,66
Malaysia	259	68	327	6.054	3.781	9.835	38,44	1,17
Indonesia	554	118	672	3.660	2.094	5.754	36,39	0,69
Total Angkutan Dunia						839.633		100

Sumber : UNCTAD 2007

Dalam tabel.1 terlihat bahwa walaupun jumlah kapal Indonesia lebih banyak dari negara Malaysia (259 unit) ataupun Singapura (443 unit), namun kapasitas angkut total per unit kapal (*dead weight tonnage/DWT*) kecil yaitu rata-rata 3.144 DWT, sedangkan Malaysia 14.286 DWT dan Singapura 38.033 DWT.

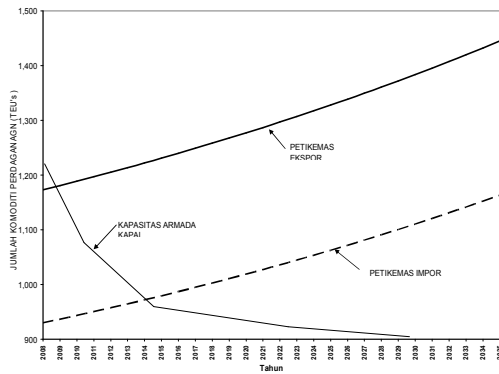
Total jumlah armada kapal yang melayani angkutan di Indonesia baik dalam negeri maupun ke luar negeri adalah 1.405 kapal dengan total kapasitas adalah 4.416.795 DWT, Namun yang menjadi perhatian disini adalah usia kapal tersebut adalah : 1% berusia 0 – 4 tahun, 3% berusia 5 – 9 tahun, 6% berusia 10 – 14 tahun, 5% berusia 15 – 19 tahunan 85% berusia 20 tahun ke atas. Artinya 90% kapal Indonesia sudah saatnya untuk diremajakan dalam waktu dekat, dengan usia kapal tersebut jelas kemampuan angkut Armada Kapal Nasional beberapa tahun kedepan akan turun dengan drastis.

Armada Kapal Nasional dengan kapasitas angkut 3.144 DWT, Hanya berfungsi sebagai angkutan pengumpan (*feeder port*) yaitu melayani angkutan dari pelabuhan kecil di Indonesia kepelabuhan besar seperti *Port Singapura, Port Malaysia* (Port Klang dan Tanjung Pelepas). Angkutan laut untuk komoditi perdagangan ekspor/impor, 96% dikuasai oleh Armada Kapal Asing, walaupun menggunakan bendera Indonesia, sehingga devisa yang menguap dari sektor transportasi laut ini per tahunnya mencapai US\$ 8 miliar - US\$ 9 miliar.

Armada Kapal Asing yang menguasai jasa angkutan perdagangan antar pulau dalam negeri mencapai 46,8%. Akibatnya, total devisa yang dikantongi kapal asing diperkirakan mencapai US\$ 11 miliar atau setara dengan Rp 99 triliun per tahunnya. Armada kapal Ikan Asing juga menguasai potensi kemaritiman Indonesia dimana Indonesia mengalami kerugian US\$ 2 miliar- US\$ 3 miliar per tahun (Departemen Kelautan dan Perikanan).

Pola transaksi perdagangan Ekspor/Impor yang selama ini banyak digunakan oleh Eksportir/Importir, dimana komoditi perdagangan tersebut dibayar setelah barang naik ke atas kapal atau biasa dikenal dengan *FOB/CIF (freight on bord / cost insurance freight)* yang menyebabkan pihak luar negeri bebas menentukan armada angkutan laut yang akan mereka gunakan untuk mengangkut komoditi Ekspor/Impor. Hal ini menyebabkan perusahaan pelayaran nasional tidak memiliki kesempatan untuk mengangkut komoditi perdagangan tersebut. Armada Kapal Asing dapat dengan bebas masuk langsung kepelabuhan di Indonesia tanpa melalui pelabuhan utama (*Hub Port*) yang menjadi terminal komoditi ekspor/impor, karena sampai saat ini Indonesia belum memiliki *Hub Port* seperti Singapura dan Malaysia. Dengan demikian komoditi perdagangan Indonesia sangat tergantung pada dua pelabuhan Utama tersebut.

Perkembangan muatan perdagangan luar negeri, misalnya pada daerah industri di pantai utara Jawa Timur, dapat dilihat dari Grafik.1. berikut.



Grafik 1. Perkembangan jumlah komoditi ekspor/impor Vs Kapasitas Armada Kapal (data primer)

Dalam grafik terlihat gambaran perkembangan muatan kapal untuk perdagangan ekspor/impor dan kapasitas armada kapal yang tidak mencukupi untuk melayani perkembangan perdagangan pada 5 tahun kedepan. Secara spesifik, permasalahan yang menjadi isu Pelayaran Nasional adalah sebagai berikut :

- Jumlah Armada Nasional tidak sebanding dengan pertumbuhan Perdagangan Luar Negeri maupun antar pulau, kapasitas Armada Kapal minim dan usia Kapal sudah 90% diatas 15 tahun, sehingga potensi daya saing armada secara global lemah.
- Perusahaan Pelayaran Nasional sampai detik ini belum mampu bersaing dengan Pelayaran Asing secara bebas, akibat kurang armada kapal yang layak terutama dalam memenuhi standar regulasi internasional di bidang maritim (*International Maritime Organization*).
- Lemahnya Modal Pelayaran Nasional dan masih terbatas ketertarikan dunia usaha (perbankan dan lembaga keuangan lainnya) terhadap usaha angkutan laut, hal ini mengakibatkan Peremajaan Armada Nasional tertunda, daya saing menjadi rendah terhadap Pelayaran Asing .
- Belum konsistennya pemerintah dalam mengimplementasikan Impres No. 5 – 2005, tentang pelayaran nasional, belum ada keberpihakan kebijakan fiskal yang dibutuhkan sebagai pemicu percepatan Pengembangan Armada Nasional.
- Partisipasi Perbankan dan Lembaga Keuangan baik pemerintah maupun swasta dalam berinvestasi pada Pembangunan Kapal Baru, masih jauh dari yang diharapkan, sehingga peran pemerintah harus lebih dominan agar pelayaran dapat bangkit dan bersinergi dengan sektor lainnya. Hal ini akibat kurangnya kompetensi di bidang perkapalan, sehingga pihak perbankan belum bisa menerima kapal sebagai jaminan kredit, karena dianggap investasi di Bidang Perkapalan beresiko tinggi.

## Institusi Angkutan Laut

Institusi yang terlibat dalam sektor angkutan laut ini, terdiri dari tiga bagian, yaitu : Pemilik Angkutan (*carrier*), Operator Infrastruktur dan Fasilitas Pendukung (*non-carrier*), dan Arsitektur/Perencana Transportasi (*freight forwarder*), serta institusi pendukung. Pembagian Institusi adalah sebagai berikut:

1. Pemilik Angkutan (*carriers*).
  - a. Pemilik kapal (*ownership*).
  - b. Perusahaan agen pelayaran (*Shipping Agency*)
  - c. Operator angkutan jalan, kereta api dan udara (*road, rai way and airway operator*)
2. Operator Infrastruktur dan Fasilitas Pendukung (*non-carriers*)
  - a. Operator Terminal/pelabuhan (*sea port and air port*)
  - b. Operator gudang
  - c. Operator depot/pelabuhan kering/kargo konsolidasi (*CFS / container freight station*)
  - d. Perusahaan packaging, dll
3. *Freight forwarder*, merupakan arsitektur / perencana angkutan barang, yang biasa bertindak sebagai pemilik barang (*on behalf shipper or consignees*), dan bertanggung jawab dalam seluruh proses transportasi barang, mulai dari perencanaan, dokumentasi, pengontrolan dan pengamatan sampai barang diterima di tempat tujuannya.
4. Institusi Pendukung
  - a. Asuransi, Karantina, Bea cukai
  - b. Perbankan, Lembaga keuangan non bank lainnya
  - c. Teknologi Informasi (*IT system*).
  - d. Biro klasifikasi, Pendidikan dan pelatihan, dll

Masing pihak (institusi) sangat erat kaitannya dengan kegiatan transportasi laut, sehingga dibutuhkan kebijakan dari pemerintah yang mampu mengayomi keseluruhan institusi di atas agar bisa saling bersinergi, terutama masalah-masalah yang menyangkut pendanaan untuk Pengembangan Armada Kapal Nasional.

## Model Pendanaan Maritime

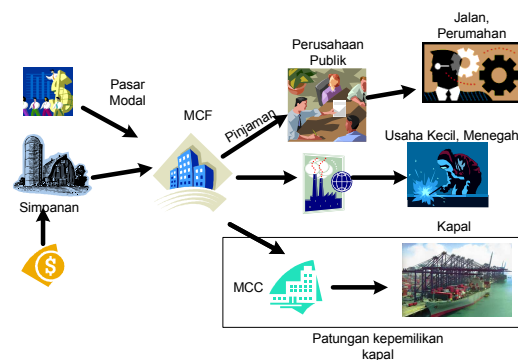
Sumber investasi yang ada saat ini di Indonesia, di samping dari pihak Perbankan juga terdapat Lembaga Keuangan lainnya seperti : Koperasi, Pasar Modal, Bank Syariah, maupun Reksa Dana, disamping itu juga pihak swasta melalui badan usaha maupun individual, mampu untuk menyalurkan investasinya pada kegiatan angkutan laut ini. Namun karena belum adanya instrumen yang bisa untuk mengakomodasi kepentingan investor dan operator angkutan laut, maka pihak investor belum dapat mengakui kapal sebagai Hipotek, yang dapat di jaminkan ke pihak Bank sebagai anggunan modal usaha.

Pola pendanaan yang dilakukan pemerintah Jepang dapat kita jadikan sebagai contoh perbandingan, karena pada awal era perkapalan di Jepang mengalami hal sebagai berikut: 1) sebagian besar perusahaan pelayaran adalah usaha kecil, 2) kekurangan aset, 3) kurangnya kolateral untuk memperoleh bantuan pembiayaan, dan 4) kurangnya kredibilitas bisnis. Akibatnya pelayaran domestik tidak dapat menikmati bantuan pembiayaan untuk perbaikan armada dan pembangunan kapal baru dari pihak perbankan.

Pemerintah Jepang membantu industri pelayaran agar sehat secara kompetitif, dengan bantuan pendanaan untuk membangun kapal-kapal baru pada industri pelayaran nasionalnya. Upaya yang akhirnya dianggap cukup fair adalah dengan membentuk Model Sistem Kerjasama (*joint system*) antara Perusahaan Semi Pemerintah yang bertugas memberikan bantuan keuangan bagi pembiayaan pembangunan kapal baru (*Maritime Credit Corporation /MCC*) dengan Perusahaan Pelayaran (*shipping companies*).

Bentuk dukungan pembiayaan yang kemudian dilakukan oleh pemerintah Jepang kepada industri pelayaran adalah dengan Program pinjaman investasi dengan bunga ringan (*Fiscal Investment and Loan Program /FILP*) melalui MCC tersebut, yang merupakan satu bentuk teknis pendanaan pemerintah dengan sistem interest bearing funds. Di Jepang FILP diterapkan pada 4 (empat) jenis bentuk usaha yaitu:

- Bentuk usaha menguntungkan, seperti jalan tol, wajib menanggung bunga.
- Bentuk usaha yang membutuhkan kecakapan khusus (*self-discipline*) seperti usaha kecil dan menengah, tidak wajib menanggung bunga.
- Bentuk usaha seperti pengendalian pencemaran yang memiliki dampak lingkungan, tidak wajib menanggung bunga.
- Bentuk usaha yang memerlukan dorongan pemerintah agar bisnis swasta dapat masuk dan melakukan investasi, tidak wajib menanggung bunga.

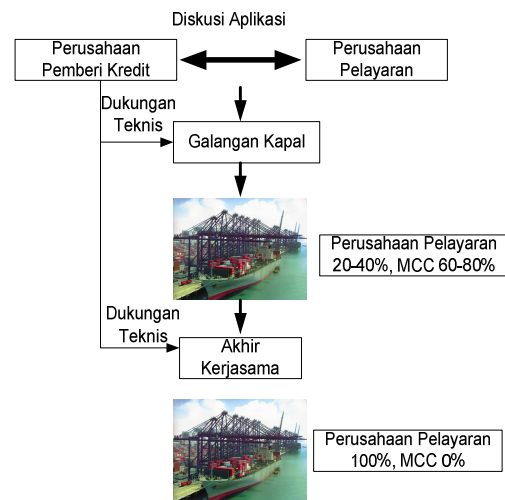


Gambar .1. Pola Pendanaan Skema FILP (Widyahartono)

Dalam pendanaan pembiayaan dengan sistem kerjasama (*joint system*), pola yang dipakai dijelaskan pada Gambar.2. Departemen Keuangan menyalurkan dana yang masuk dari pasar uang dan pemasukan lain untuk disalurkan pada bisnis korporasi publik, usaha kecil menengah maupun untuk Sistem Patungan Pemilikan Kapal (*joint ownership system*) antara MCC dengan perusahaan pelayaran. Bentuk kerja sama diawali dengan aplikasi dan diskusi yang kemudian berujung pada Pemesanan Kapal Baru dan Pembayaran (*joint order dan payment*) pada Galangan Kapal. MCC akan memberikan dukungan teknis terhadap pembangunan di galangan kapal tersebut. Sampai dengan selesainya pembangunan kapal, dukungan kerja sama pendanaan oleh MCC telah mencapai 60-80%, sedangkan sisanya ditanggung oleh perusahaan pelayaran sebesar 20-40%. Kerja sama pembiayaan ini memakan waktu antara 9-15 tahun, di mana setelah selesainya periode Patungan Kepemilikan Kapal (*joint ownership*) tersebut, kapal tersebut diserahkan pada perusahaan pelayaran sebagai sisa nilai pembukuan (*Residual Book Value*). Pada saat itu kerjasama (*share*) perusahaan pelayaran menjadi 100%.

Model Sistem Kerjasama (*joint system*) ini bagi perusahaan pelayaran mengandung beberapa keuntungan antara lain:

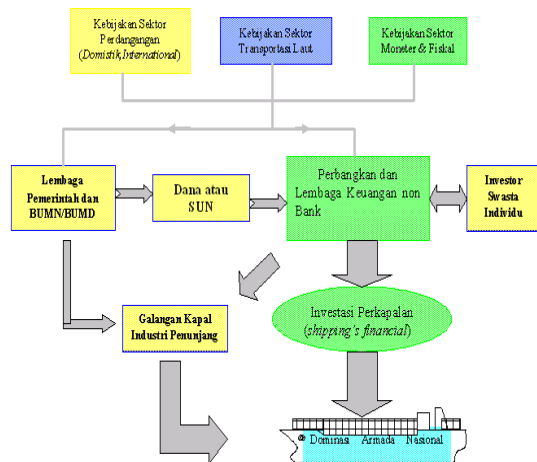
- Pendanaan dengan rasio pinjaman yang tinggi
- Pendanaan jangka panjang dan bunga pinjaman tetap
- Tidak membutuhkan kolateral
- Memperoleh dukungan teknis



Gambar.2 Model Sistem Patungan Kepemilikan Kapal (Widyahartono)

Model pendanaan yang akan di aplikasikan adalah Model Pendanaan Armada Kapal Nasional, dimana Pemerintah harus memberikan semacam jaminan terhadap kelangsungan muatan yang akan diangkut

oleh Armada Kapal Nasional tersebut. Nantinya komoditi ini menjadi tolak ukur dalam perhitungan pendapatan sebuah armada kapal. Barang muatan/komoditi baik ekspor/impor dan muatan dalam negeri yang merupakan milik Pemerintah serta Swasta Nasional selalu di tingkatkan baik dari segi jumlah maupun kualitas agar barang-barang produksi dalam negeri dapat diterima oleh negara lain. Disamping hal tersebut juga erat hubungannya dengan kebijakan perdagangan baik luar maupun dalam negeri.



Gambar.3. Model pendanaan armada kapal nasional

Jangka Pinjaman yang diterapkan dalam model pendanaan ini adalah pinjaman jangka panjang. Jangka atau Masa pendanaan untuk kapal penumpang dan kapal kargo mencapai 15 tahun dan kapal tanker mencapai 10 tahun (*data primer: merupakan hasil survei, baik tertulis maupun melalui media komunikasi dan questioner pada berbagai institusi transportasi laut*)

Dukungan Teknis yang diberikan dalam model ini kepada perusahaan pelayaran melalui lembaga pemerintah terkait, seperti perguruan tinggi, Pusat Desain Kapal Nasional, serta Badan Pelaksana Peneliti Hidrodinamika Indonesia, berupa :

- Perencanaan bangunan kapal, supervisi proses konstruksi, dan persoalan hukum setelah kapal jadi.
- Desain kapal dan konstruksi kapal, baik untuk Kapal Kontainer, Penumpang dan Muatan Curah
- Jaminan keselamatan baik barang dan penumpang sesuai dengan aturan internasional yang berlaku.

Model Pendanaan Armada Nasional menjadi bagian yang tak terpisahkan dengan pengembangan Fiskal dan Pembangunan Ekonomi Nasional. Kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan kemudahan dalam fiskal atau perpajakan yang diberikan bagi setiap pelaku usaha baik lembaga Perbankan dan Lembaga Keuangan non perbankan, maupun Individu masyarakat atau Instansi Pemerintah, yang bergerak

dalam bidang transportasi laut, yaitu berupa potongan pajak bagi yang berpartisipasi dalam mendanai pembangunan Armada Kapal Nasional. Pembangunan ekonomi dalam berbagai sektor industri kecil, menengah dan besar, harus mendapat prioritas utama, terutama dalam mendongkrak komoditas ekspor maupun dalam negeri. Ini menjadi penting karena sifat usaha bidang transportasi laut merupakan turunan dari berbagai bidang bisnis yang dipacu oleh perkembangan ekonomi secara nasional. Kemudian sektor Industri penunjang Industri Maritim pada umumnya dan khususnya industri komponen kapal harus di prioritisasikan agar Harga Bangunan Kapal Baru dapat ditekan serendah mungkin, dengan peningkatan penggunaan komponen lokal sesuai dengan peraturan Pemerintah harus lebih dari 60%.

Tingkat pendanaan melalui model ini diberikan sampai 60 - 90 % dari kebutuhan investasi armada kapal baru. Armada kapal penumpang sebesar 70%. Namun untuk jenis kapal tertentu seperti kapal Ro-Ro dan kapal-kapal perintis nilai pinjamannya mencapai 90%. Sedangkan untuk kapal barang tingkat pendanaan diberikan hingga 60%, kecuali untuk kapal tertentu dengan perlengkapan yang sangat modern dapat mencapai 85%.

Pembangunan bidang transportasi laut sangat ditunjang oleh kondisi ekonomi secara nasional, sehingga diperlukan model pendanaan yang sangat komprehensif dengan memperhatikan berbagai sektor ekonomi yang harus dibangun dan dijadikan kebijakan perkembangan ekonomi nasional.

### Kesimpulan

Zone ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia sangat luas 2,7 juta km<sup>2</sup> menjadi tumpuan pembangunan jangka panjang dengan transportasi laut sebagai tulang punggung ekonominya. Kebijakan Pemerintah mengembangkan ekonomi maritim terutama dengan pengadaan sarana angkut transportasi laut yang ditunjang dengan sektor industri perbankan dan lembaga keuangan non bank untuk mendanai pembangunan Armada Nasional agar terwujudnya *asas cabotage* di Indonesia.

Kapasitas angkut armada Kapal nasional yang tidak memadai untuk mengangkut seluruh komoditi perdagangan luar negeri dan antar pulau di Indonesia menyebabkan negara devisa lebih dari 99 triliun rupiah per tahunnya. Hal ini karena lemahnya modal yang dimiliki Perusahaan Pelayaran Nasional sehingga tidak mampu membangun armada kapal baru.

Institusi yang terkait dalam kegiatan transportasi laut, harus dapat di organisir dalam satu tujuan untuk memajukan industri transportasi laut yang ditopang dengan kebijakan pemerintah, agar saling bersinergi terutama menyangkut masalah pendanaan pengembangan Armada Kapal Nasional.

Model pendanaan Armada Kapal Nasional menempatkan kebijakan pemerintah sebagai jaminan terutama dalam penyediaan muatan kapal yang berasal dari lembaga Pemerintah (BUMN/BUMD), sangat dibutuhkan agar kepercayaan perbankan dan lembaga keuangan non bank bisa merealisasi pinjaman modal dengan kapal alat jaminannya, seperti telah dilakukan pada industri lainnya.

Dalam model pendanaan kapal ini diterapkan pinjaman jangka panjang, dengan dukungan teknis, dan keringanan fiskal pada seluruh pihak yang terkait dalam pendanaan armada kapal, serta pengembangan perdagangan dan industri komponen kapal agar kapal yang dibangun memiliki daya saing tinggi dan mampu menjadi tuan rumah di perairan sendiri.

#### **Daftar Pustaka**

1. Prayudyanto M N, "Procurement Armada Pelayaran Nasional", Jakarta 2004.
2. Ridjin ketut, "Pengantar Perbankan Dan Lembaga Keuangan Bukan Bank", Gramedia, Jakarta, 2003.
3. Sasono Djoko, "Multimodal Transport Development In Indonesia", research & Development center for MTM, ministry of communications, Indonesia, 2003.
4. Stopford Martin, "Maritime Economics", second edition, London, 2000.