



PENGARUH PEMBERLAKUAN KEBIJAKAN ASAS CABOTAGE TERHADAP SURPLUS EKONOMI DI INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA

Farhan Delayori¹, Fauziah Zen²

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Magister Perencanaan Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan

Manajemen Sektor Publik Jakarta^{1,2}

Farhandelayori11@gmail.com¹ Fauziah20@gmail.com²

Diterima: 02-09-2022

Review: 10-09-2022

Publish: 15-09-2022

Abstrak:

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki potensi besar dalam industri pelayaran. Implementasi kebijakan Asas *Cabotage* di Indonesia sejak tahun 2005 hingga saat ini kerap kali menjadi polemik kalangan pemangku kebijakan. Hal tersebut dikarenakan adanya perbedaan pendapat dari para ahli atau studi empiris sebelumnya terkait dampak negatif dan positif implementasi kebijakan Asas *Cabotage* di perairan Indonesia ini. Asas *Cabotage* di Indonesia merupakan hak eksklusif yang diberikan kepada negara untuk bebas mengatur jalur transportasi, dalam hal ini transportasi laut. Pemerintah Indonesia menggunakan Asas *Cabotage* dengan cara memberlakukan aturan dimana hanya kapal berbendera Indonesia yang dapat mengangkut barang/penumpang di perairan laut Indonesia. Upaya pemerintah Indonesia ini untuk melindungi dan memberdayakan industri pelayaran di Indonesia. Dalam penelitian ini akan dilakukan analisis terkait struktur pasar akibat dari penerapan Asas *Cabotage*, setelah itu melakukan komparasi *freight cost* antara pelayaran lokal dengan asing, serta membuat simulasi berdasarkan tiga skenario yaitu penerapan penuh kebijakan Asas *Cabotage*, penerapan secara sebagian, dan tidak ada penerapan Asas *Cabotage* di perairan laut Indonesia. Hasilnya ialah kebijakan Asas *Cabotage* yang berupa pembatasan berpotensi membuat pasar menjadi tidak sempurna, berdasarkan faktor jarak maka *freight cost* pelayaran asing lebih mahal 74% dibanding pelayaran domestik, serta dari skenario yang dilakukan semakin dilonggarkan Asas *Cabotage* lebih meningkatkan *Social Welfare* sebanyak 40% dikarenakan *Industrial Profit* dan *Consumer Surplus* yang juga meningkat dalam sampel 1 teu peti kemas.

Kata kunci: Asas *Cabotage*; *Social Welfare*; Struktur Pasar; *Freight Cost*.

Abstract:

Indonesia is an archipelago country that have a big potential for shipping industry. Implementation of *Cabotage Policy* in Indonesia since 2005 until now has often became a polemic within policy makers. It is caused *Cabotage Policy* in Indonesia is a form of exclusive right granted to the state to freely regulate transportations route, in this case sea transportation. The Indonesia government uses the *Cabotage Policy* by enforcing a rule whereby only Indonesian-flagged vessels can transport goods/passengers in Indonesian's sea. This effort by the Indonesian government is to protect and empower the shipping industry in Indonesia. In this research, it will be tested whether the government's efforts can provide maximum benefits to the shipping industry or even limit the benefits obtained. This research will analyze changes in market structure due to *Cabotage Policy* implementation, and then made a comparison *freight cost* between local shipping line and foreign shipping line based on shipping distance, the last is make simulation method based on three scenario. The scenarios are implementation full of *Cabotage Policy*, partial *Cabotage Policy*, and no more implementation of *Cabotage Policy*. The result is *Cabotage Policy* in the form of restrictions that have the potential to make the market imperfect, then based on shipping distance the transportation cost of 1 teu of container on local shipping line is 74% more expensive than foreign shipping line, and for scenario

related to the easing of the Cabotage Principle increase more social welfare 40% due to industrial profit and consumer surplus also increase in sample 1 teu of container.

Keywords: *Cabotage Policy; Social Welfare; Market Structure; Freight Cost.*

Corresponding: **Farhan Delayori**

E-mail: Farhandelayori11@gmail.com

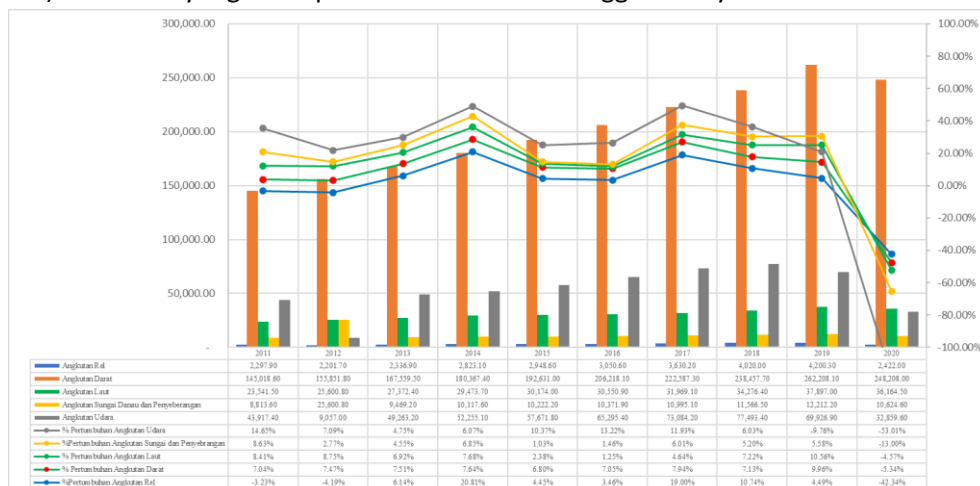


PENDAHULUAN

Pada tanggal 28 Maret 2005 telah ditetapkan Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Melalui aturan ini Presiden Republik Indonesia menginstruksikan kepada para menteri untuk menerapkan Asas *Cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 92 Tahun 2018 telah mengatur terkait tata cara dan persyaratan pemberian persetujuan penggunaan kapal asing untuk kegiatan lain termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia bagi kapal berbendera Asing. Pembatasan pengoperasian kapal asing di wilayah air Indonesia ini dimaksudkan untuk memberikan kesempatan luas bagi pengusaha Indonesia menggunakan kapal nasional dalam melaksanakan kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia.

Indonesia adalah negara kepulauan atau negara *archipelago* yang memiliki laut luas dan terdiri dari ribuan pulau. Jumlah pulau di Indonesia mencapai 17.508 pulau dan laut Indonesia terbentang seluas 3.252.357 km² bahkan daratan Indonesia hanya 1.919.443 km² (BPS, 2019). Maka dari itu tidak heran pemerintah khususnya Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Instruksi yang diturunkan melalui Peraturan Menteri untuk menjaga kedaulatan laut Indonesia. Gambar 1 dibawah ini menjelaskan bahwa seberapa besar kontribusi Angkutan laut Indonesia terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia yang dihimpun dari tahun 2010 hingga 2020 yaitu 10 tahun kebelakang.



Gambar 1 Kontribusi Sektor Angkutan Terhadap Produk Domestik Bruto

Sumber: (Badan Pusat Statistik RI, 2021)

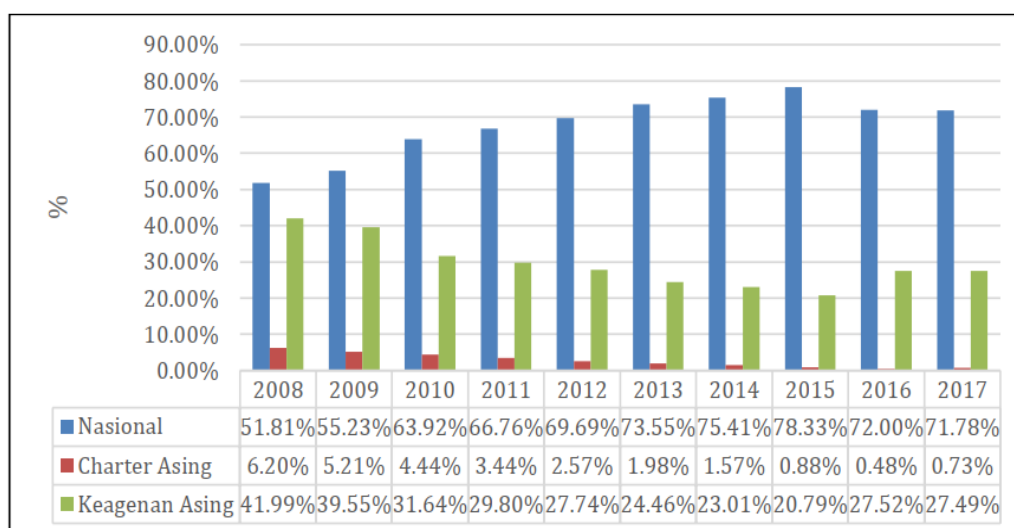
Pada Gambar 1 diatas merupakan grafik kontribusi sektor angkutan terhadap PDB Indonesia, mulai dari tahun 2011 hingga 2020. Grafik diatas terlihat perbandingan berbagai sektor angkutan

mulai dari darat, laut, sungai, dan udara. Terlihat angkutan sektor darat menyumbang kontribusi terbesar terhadap PDB Indonesia, walau pertumbuhan nya terkesan stabil. Secara nilai jika dibandingkan dengan sektor transportasi udara dan darat sektor angkutan laut memang berkontribusi lebih kecil, namun sektor angkutan laut ini konsisten meningkat dalam berkontribusi pada PDB Indonesia. Jika dilihat dari angka pertumbuhan kontribusi angkutan darat memang masih memimpin yaitu dengan rata-rata tahun 2011-2020 ialah 6.32%, dibawah nya ialah sektor angkutan laut dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 5.32%.

Indonesia memiliki luas lautan lebih besar dibanding daratan, perbandingan nya ialah hampir 3:1 Indonesia merupakan laut. Secara logika seharusnya sektor angkutan laut menjadi unggulan di negara ini serta berpotensi menyumbangkan kontribusi PDB yang paling besar, namun faktanya hal tersebut berbeda karena secara nilai masih kalah dengan sektor angkutan darat dan udara. Hal ini menjadi pertanyaan mengapa hal itu bisa terjadi, padahal dari segi wilayah dan banyaknya pulau sangat mendukung.

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana sektor angkutan laut berperan besar dalam sinergisitas diantara satu pulau dengan pulau lainnya. Dalam rangka memperkuat ekonomi di sebuah negara kepulauan maka angkutan laut menjadi kunci untuk menjalankan sistem logistik yang kuat dan pembangunan infrastruktur (Utomo, 2010). Hal ini sesuai dengan gagasan dari Presiden Republik Indonesia yang menjadikan angkutan laut sebagai moda transportasi unggulan pada program tol laut (Kadarisman, Yuliantini, & Majid, 2016). Program ini adalah jenis program logistik kelautan, yang memiliki tujuan agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat di pulau-pulau terpencil melalui kemudahan karena akses yang sulit dicapai dengan jalur darat.

Kebijakan Asas *Cabotage* yang secara spesifik diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 92 Tahun 2018 tentang pembatasan kapal asing merupakan salah satu bentuk dukungan pemerintah agar sektor angkutan laut dapat dikuasai negeri sendiri sehingga menjadi sektor andalan Indonesia. Hal ini terlihat dari Gambar 2 yang menyajikan data angkutan laut berdasarkan kepemilikan kapal yang milik nasional dimana kepemilikan kapal di dominasi oleh kepemilikan nasional.



Gambar 2 Data Angkutan laut Berdasarkan Kepemilikan

Sumber : (Dirjen Perhubungan Laut, 2018)

Berdasarkan data pada Gambar 2 angkutan laut milik nasional mulai dari tahun 2008 hingga tahun 2017 terus meningkat seiring dengan diterapkan nya Asas *Cabotage* dalam dunia pelayaran

Indonesia. Hal sebaliknya terlihat pada angkutan laut berdasarkan kepemilikan asing, pada tahun 2008 sebanyak 40% kapal masih dimiliki asing namun seiring dengan waktu dan implementasi kebijakan Asas *Cabotage* ini di tahun 2017 kapal yang dimiliki asing hanya tinggal 27.49%.

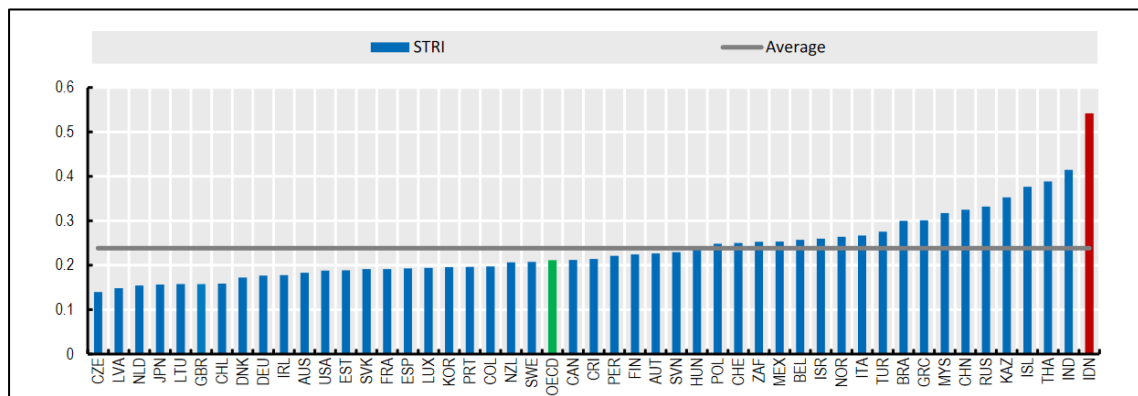
Penerapan Asas *Cabotage* ini juga berkaitan dengan indeks pembatasan atau *restrictiveness index* oleh *The Organization For Economic Co-operation and Development* (OECD) yang menjelaskan bahwa pembatasan kapan asing dalam rangka penerapan Asas *Cabotage* ada dua hal yaitu yang pertama adalah kapal berbendera asing sepenuhnya dikecualikan dari Asas *Cabotage* tanpa pengecualian atau yang kedua adalah dikecualikan sebagian. Pada Gambar 1.3 dibawah ini menampilkan negara-negara yang dicakup oleh OECD dan terlihat bahwa Indonesia merupakan negara yang sepenuhnya mengecualikan kapal asing dalam penerapan Asas *Cabotage*, selain itu juga memberlakukan persyaratan untuk mendaftarkan kapal dalam registrasi nasional atau membatasi penyediaan *Cabotage* laut.

Type of cabotage policy	Definition	Countries
Fully Protected Cabotage Policies	Policies that fully protect the maritime cabotage industry and which do not allow foreign shipowners. When they do, stringent conditions apply for very short periods.	Japan, United States, Peru.
Controlled Protectionist Cabotage Policies	Policies that protect the maritime cabotage industry. However, they allow the entrance of foreign owners under controlled conditions by granting permits or licenses.	France, Germany, Italy, Greece, Portugal, Spain, Finland, Sweden, Lithuania, Slovenia, Bulgaria, Romania, Croatia, Angola, Morocco, Libya, Tanzania, Kenya, Turkey, Russia, Jordan, India, South Korea, Myanmar, Thailand, Vietnamese, Taiwan, Canada, Mexico, Cuba, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Venezuela, Brazil, Uruguay, Argentine, Chile, Colombia, Ecuador, The Philippines, New Zealand.
Partially Protected Cabotage Policies	Policies that protect the maritime cabotage industry, but which have adopted liberalised measures in specific cabotage market segments.	Mozambique, Malaysia, Indonesia, China, Egypt.
Controlled Liberalized Cabotage Policies	Policies that allow the entrance of foreigner shipowners into the maritime cabotage industry at the expense of a licensing system.	Australia.
Fully Liberalised Cabotage Policies	Policies that allow the entrance of foreigner shipowners into the maritime trades. No limitations exist.	Belgium, The Netherlands, Denmark, Ireland, United Kingdom, Norway, Iceland, Malta, Cyprus, Estonia, Latvia, Poland, Nigeria ^a , South Africa, Namibia, United Arab Emirates, Lebanon, Brunei, Cambodia, Singapore.

Gambar 3 Penerapan Asas Cabotage

Sumber : (Casaca & Lyridis, 2020)

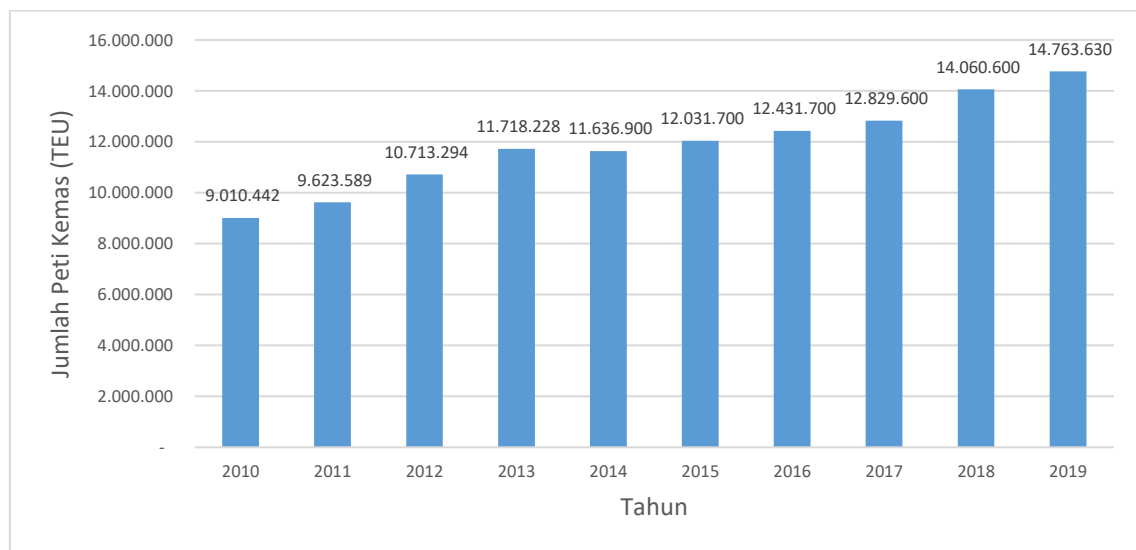
Terlihat dari gambar 3 diatas bahwa Indonesia menerapkan pembatasan terkait kebijakan Asas *Cabotage* secara sebagian. Hal ini sejalan dengan *Service Trade Restrictiveness Index* (STRI) yang dikeluarkan OECD, mengkuantifikasikan dalam lima kategori pembatasan, yaitu (1) pembatasan masuknya asing, (2) pergerakan orang, (3) hambatan untuk kompetisi, (4) transparansi peraturan, dan (5) tindakan diskriminatif lainnya yang berdampak pada kemudahan berbisnis. Berdasarkan hasil nilai STRI maka nilai Indonesia jauh diatas rata-rata, yaitu 0.55 sedangkan rata rata hanya sekitar 0.25.



Gambar 4 STRI 2020

Sumber : (UNCTAD, 2020)

Jika melihat gambar 4 maka Indonesia memiliki nilai angka STRI paling tinggi diantara negara-negara lainnya, bahkan jauh diatas rata-rata. Hal ini sebenarnya sesuai dengan pembatasan penuh terkait kapal asing dengan prinsip Asas *Cabotage*, namun nampaknya kebijakan yang bertujuan untuk memperkuat sektor maritim Indonesia tidak mempengaruhi aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Terlihat pada gambar 5 merupakan gambaran dari aktivitas bongkar muat di pelabuhan Indonesia

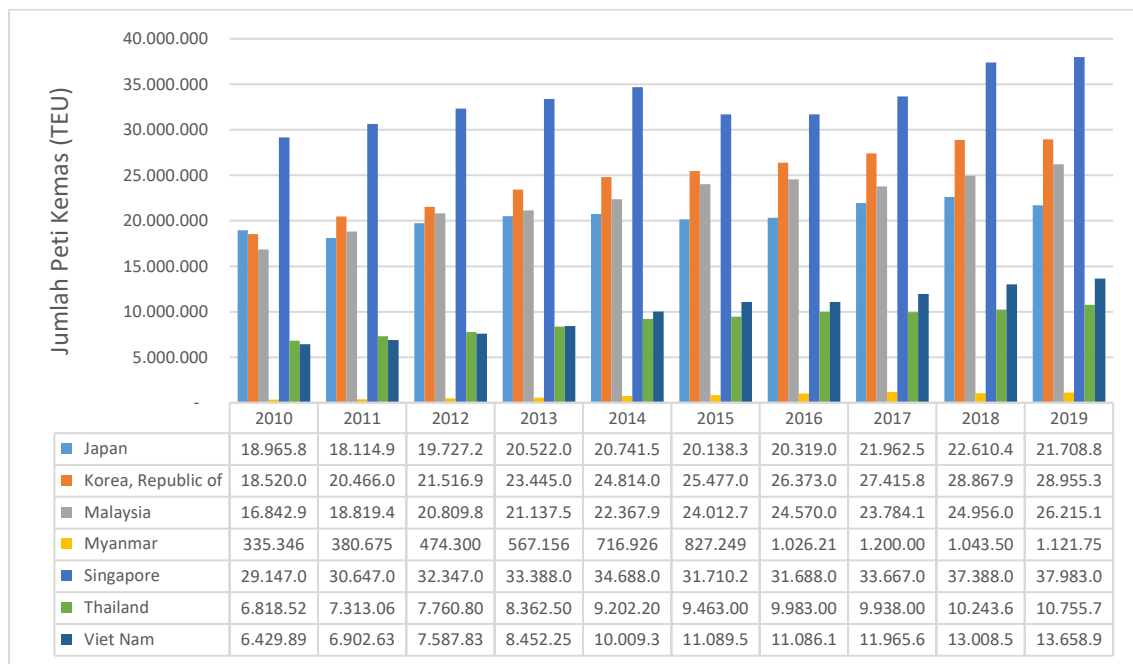


Gambar 5 Jumlah Bongkar Muat Peti Kemas di Pelabuhan Indonesia

Sumber: (Badan Pusat Statistik RI, 2020), telah diolah kembali

Pada Gambar 5 diatas menjelaskan bahwa berlakunya Asas *Cabotage* di Indonesia tidak menghalangi aktivitas bongkar muat di pelabuhan Indonesia. Mulai dari tahun 2010 hingga 2019 aktivitas bongkar muat di pelabuhan Indonesia cenderung terus meningkat. Aktivitas pelabuhan yang meningkat di Indonesia ini mencerminkan bahwa sektor pelayaran di Indonesia cukup berkontribusi pada ekonomi negara ini dan kebijakan yang diambil pemerintah nantinya akan mempengaruhi kondisi sektor pelayaran Indonesia.

Gambar 6 dibawah ini merupakan perbandingan aktivitas pelabuhan di negara-negara tertangga khusus nya di benua asia, agar bisa terlihat perbandingan aktivitas pelabuhan di Indonesia dan negara negara tetangga



Gambar 6 Jumlah Bongkar Muat di Pelabuhan Negara-Negara Asia

Sumber : (UNCTAD, 2019), telah diolah kembali

Pada gambar 5 diatas terlihat bahwa dalam kurun waktu 2010 hingga 2019 peti kemas yang melakukan aktivitas bongkar muat di pelabuhan Indonesia rata-rata yaitu 12 juta teus, hal ini nampaknya masih jauh dibawah negara tetangga yaitu Malaysia dan Singapore. Pada Gambar 6 terlihat bahwa Singapura memimpin sebagai negara yang memiliki aktivitas pelabuhan terpadat dengan rata-rata jumlah peti kemas yang di bongkar muat di negeri singa itu ialah 33 juta teus. Jika dibandingkan dengan luas laut Indonesia, Indonesia jauh lebih memiliki laut yang luas daripada Singapura, namun terkait pemanfaatan nya Singapura jauh lebih unggul dibanding Indonesia.

Berdasarkan Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 secara konsekuen menginstruksikan untuk menerapkan Asas *Cabotage* terhadap laut Indonesia dengan tujuan pemberdayaan industri pelayaran di Indonesia nampaknya masih terdapat permasalahan, hal ini yang melatar belakangi penulis untuk meneliti bagaimana dampak kebijakan penerapan Asas *Cabotage* terhadap industri pelayaran Indonesia apakah menimbulkan keuntungan atau sebaliknya menimbulkan kerugian bagi Industri pelayaran di negeri ini.

Berdasarkan perumusan masalah dan pertanyaan yang diuraikan diatas, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Mengetahui dampak dari penerapan kebijakan Asas *Cabotage* ini
2. Mengidentifikasi berbagai jenis manfaat dan biaya yang timbul akibat penerapan kebijakan Asas *Cabotage* ini dari segi industry
3. Mengidentifikasi berbagai jenis manfaat dan biaya yang timbul akibat penerapan kebijakan Asas *Cabotage* ini dari segi *social welfare*

Secara umum Asas *Cabotage* diartikan sebagai suatu bentuk kegiatan perdagangan dengan menggunakan suatu moda transportasi, baik itu kapal laut maupun bentuk transportasi lainnya seperti misalnya transportasi darat maupun udara. Dalam penerapan Asas *Cabotage* bagi kegiatan transportasi laut atau kegiatan pelayaran, maka Asas *Cabotage* berarti kegiatan pelayaran yang dilakukan secara eksklusif dari pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam satu wilayah negara, dimana hal

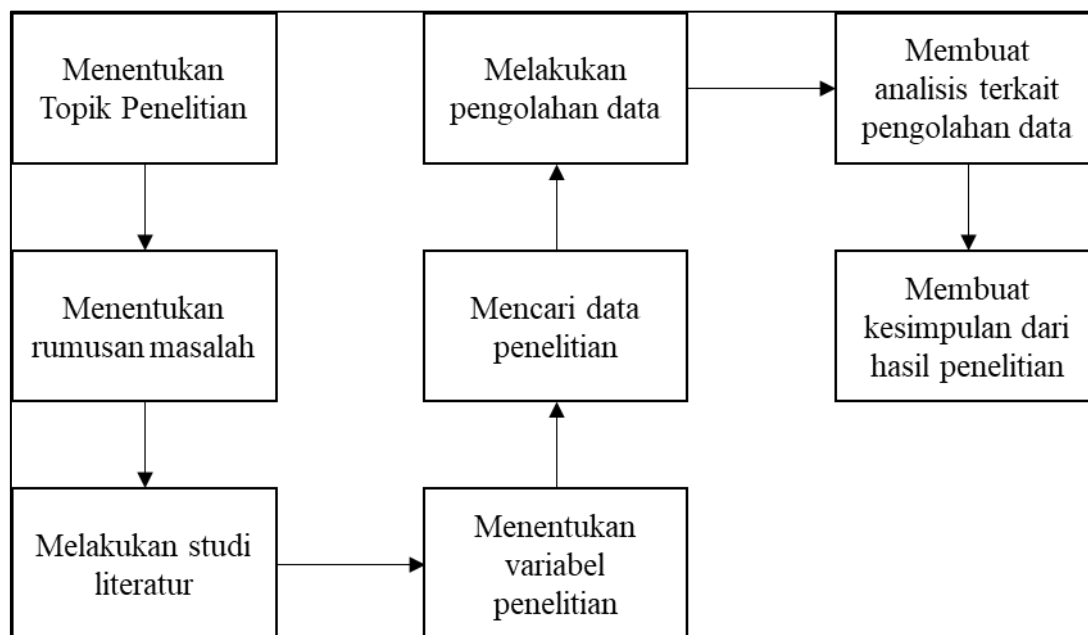
tersebut biasanya diatur oleh hukum nasional dari negara tuan rumah (Umar, 2001). Di bidang pelayaran, inti dari *Cabotage* adalah pemberian hak istimewa atau *privilege* kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang atau orang dari atau ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan yang dikaitkan dengan ketentuan perundang-undangan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki ataupun dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut (Umar, 2001).

METODE PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan mengenai langkah-langkah yang harus dilakukan dalam penelitian, yaitu dimulai dari membuat konseptualisasi model, menentukan variabel, menentukan metode penelitian, pengolahan data, dan pada akhirnya dapat melakukan analisis

Kerangka Berfikir

Berikut adalah kerangka berfikir peneliti dalam melakukan penelitian mulai dari menentukan topik penelitian, pengambilan data, pengolahan data, hingga kesimpulan dari penelitian. Adapun langkah-langkah tersebut yang dilakukan oleh penulis dapat dilihat melalui gambar dibawah ini



Gambar 3. 1 Kerangka berfikir penelitian

Sumber: pengolahan penulis

Data dan Sumber Data

Pada penelitian kali ini penulis juga akan membuat simulasi untuk menguji efek dari penerapan Asas *Cabotage* di perairan Indonesia. Dalam rangka melihat secara perbandingan ongkos kapal atau *freight cost* dalam negeri yang memakai kapal lokal dengan *freight cost* luar negeri yang memakai kapal asing, penulis mengambil data dari beberapa pelayaran lokal dan pelayaran asing lalu menarik rata-rata *freight cost* dalam negeri serta dibandingkan dengan *freight cost* pelayaran asing.

Setelah melihat komparasi terhadap *freight cost* pelayaran dalam negeri dan asing, penulis lalu membuat simulasi yaitu kondisi dimana penerapan Asas *Cabotage* penuh di perairan Indonesia, lalu penerapan Asas *Cabotage* secara sebagian atau *partial*, dan yang terakhir ialah tidak ada penerapan asas *Cabotage* di Indonesia dengan kata lain kapal asing bebas berlayar di perairan Indonesia. Pembuatan simulasi tersebut membutuhkan data pelabuhan strategis di Indonesia. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia terdapat lima Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Tanjung Perak, dan Pelabuhan Makassar. Pelabuhan strategis ini akan digunakan sebagai pelabuhan singgah atau pelabuhan *transshipment* yang akan dilanjutkan ke pelabuhan tujuan akhir. Data untuk simulasi penerapan Asas *Cabotage* penuh dan penerapan Asas *Cabotage* secara sebagian menggunakan data impor dengan sampel 1 x 20 ft Peti Kemas atau 1 teu. Negara asal dipilih dari jumlah impor terbanyak menurut data BPS jumlah impor berdasarkan negara asal, sedangkan pelabuhan transit merupakan lima pelabuhan strategis di Indonesia, dan pelabuhan tujuan akhir berdasarkan wilayah yang ditentukan menurut angka impor negara asal terbanyak. Data *Cost and Freight* (CFR) merupakan ongkos yang dibebankan saat mengirimkan peti kemas per 1 teu dari tempat asal peti kemas sampai ongkos di pelabuhan tujuan, data ini di dapat dari beberapa pelayaran dan ditarik rata-rata nya.

Dalam rangka menghitung keuntungan pelabuhan atau *port profit* penulis mengambil data dari pelabuhan yang dijadikan sampel yaitu data harga Bongkar dan muat (*lo-lo Cost*) di pelabuhan per teu, data harga perpindahan per peti kemas 1x20 (1 teu) dari *Container Yard* (CY) ke daerah CY lainnya agar dapat dimuat kembali ke kapal lokal, data *terminal handling* yang merupakan biaya dari pengelolaan peti kemas, serta biaya penimbunan peti kemas atau *storage cost* yang sudah ditetapkan oleh pengelola pelabuhan yang nantinya akan dikali *dwelling time* pelabuhan tersebut.

Penulis juga akan menghitung keuntungan pelayaran atau *shipping line profit* yang dimana data nya diperoleh dari pelayaran merupakan ongkos yang harus dibayar ke pelayaran yaitu CFR, *freight cost*, dan *surcharges* pelayaran. Biaya CFR merupakan biaya mulai dari daerah asal peti kemas hingga pelabuhan tujuan, sedangkan *freight cost* hanya ongkos kapal saja, dan *Surcharges* Pelayaran merupakan biaya tambahan yang berupa biaya administrasi yang harus dibayar ke pelayaran.

Data Analisis

Asas *Cabotage* dalam industri pelayaran Indonesia merupakan bentuk interfensi kebijakan yang dilakukan pemerintah untuk mengoptimalisasi industri ini terhadap perekonomian Indonesia. Secara tidak langsung kebijakan ini dapat mempengaruhi struktur pasar industri pelayaran di Indonesia, maka penulis pertama akan melakukan analisis struktur pasar dan melakukan analisis komparasi dengan membandingkan *freight cost* pelayaran lokal dengan pelayaran asing. Analisis ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Llanto & Navarro, 2014) dimana membandingkan *freight cost* dari Manila ke Cagayan de Oro menggunakan pelayaran lokal dengan pelayaran asing rute yang sama tetapi transit terlebih dahulu via Hongkong dan Kaohsiung.

Analisis yang dilakukan selanjutnya ialah melakukan simulasi terkait penerapan Asas *Cabotage* sesuai dengan cara implementasi kebijakan tersebut. Pada saat ini Asas *Cabotage* secara penuh diterapkan di Indonesia, maka penulis juga melakukan simulasi jika Asas *Cabotage* diterapkan secara sebagian atau parsial dan bahkan penulis juga membuat simulasi jika Asas *Cabotage* sama sekali tidak diterapkan di Indonesia. Simulasi ini dibuat sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Saraswati & Hanaoka, 2014) dan (Li, Lam, Wong, & Fu, 2010) yang melakukan metode simulasi ini terhadap angkutan udara yang nantinya akan diperoleh *airport* surplus dan *airline* surplus, dari *airport* dan

airlines surplus tersebut nantinya akan didapatkan *industrial* surplus dan pada akhirnya diketahui *social welfare*.

Sesuai dengan metode yang digunakan (Saraswati & Hanaoka, 2014) dan (Li et al., 2010) penulis akan menggunakan pendekatan metode ini dengan menghitung *shipping line* profit, *port* profit, *industrial* profit, *consumer* surplus, serta *social welfare*.

Shipping line profit adalah total keuntungan yang didapatkan pihak pelayaran melalui servis pelayaran, pada penelitian ini secara rinci di definisikan sebagai keuntungan yang diperoleh oleh pihak pelayaran dari setiap pengiriman peti kemas per satu teus. Keuntungan diambil dari servis pelayaran yang di hitung berdasarkan total ongkos yang dikeluarkan konsumen untuk mengirim 1 teus peti kemas dikurangi dengan biaya operasional (Li et al., 2010).

$$\pi_i = \sum_i \left[\sum_c CFR + \sum_c L_c M_c T_c S_c O_c F_c \right] - \left[\sum_c CFR + \sum_c T_c S_c F_c \right]$$

Dimana CFR ialah biaya yang dibayarkan konsumen untuk pengiriman dari asal peti kemas hingga pelabuhan tujuan. L_c, M_c, T_c, S_c, O_c , dan F_c dilambangkan sebagai biaya *lo-lo*, *Moving*, *Terminal Handling*, *Surcharge*, *Storage*, dan *Freight* per Teus.

Port Profit merupakan total keuntungan yang didapatkan oleh pelabuhan dari aktivitas *nautical* dan *non-nautical*. Marjinal biaya operasi pelabuhan di asumsikan konstan dan dinormalisasi ke nol (Saraswati & Hanaoka, 2014).

$$\pi_n = \sum_n \left[\sum_c CFR + \sum_c F_c \right] + \left[\sum_c L_c M_c O_c \right]$$

Setelah mengetahui *shipping line* profit dan *port* profit maka pada penelitian ini akan dihitung *industrial* profit. Dalam teori mikroekonomi *industrial* profit dapat dikategorikan sebagai produsen surplus (Pyndick R. & Rubinfeld, 2012).

$$IP = \sum_n \Pi_n + \sum_i \pi_i$$

Dalam rangka mengetahui implementasi penerapan Asas *Cabotage* di pelayaran Indonesia dari sisi konsumen, maka turut dihitung *consumer* surplus. Menurut (Klophaus & Grosche, 2020) surplus konsumen dapat didefinisikan sebagai keuntungan moneter yang diperoleh konsumen karena mereka dapat membeli suatu produk dengan harga yang lebih rendah dari harga tertinggi yang bersedia mereka bayar.

$$CS = 0.5 \times q_m \times \Delta Pe$$

Dimana q_m merupakan kuantitas permintaan dan ΔPe ialah selisih harga maksimal yang dimana konsumen bersedia untuk membayar dengan harga yang lebih rendah.

Pada penelitian kali ini penulis menguji pengaruh bagi hasil terhadap *social welfare*. Penulis mendefinisikan *social welfare* sebagai jumlah dari *industrial* profit (*shipping line* profit dan *port* profit) dan *consumer* surplus.

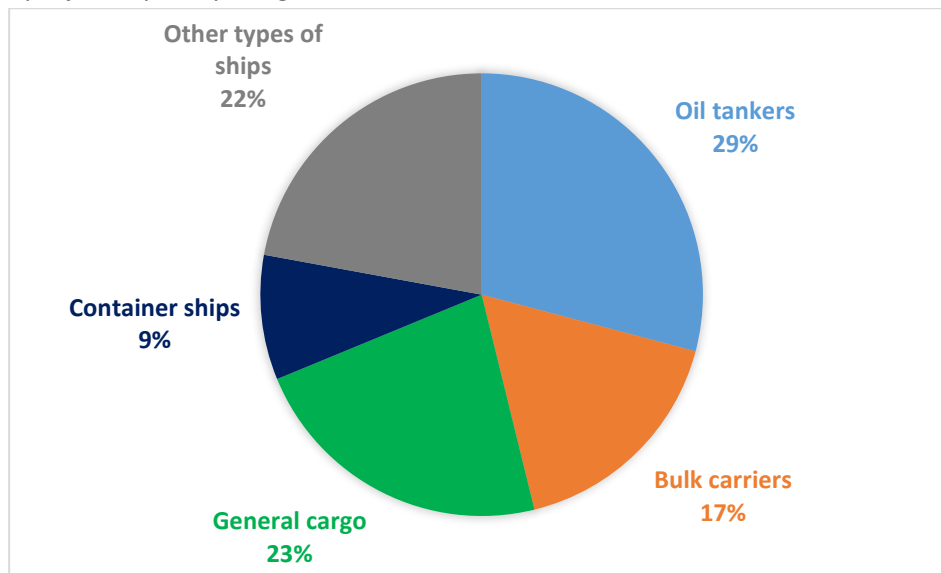
$$SW = \sum_n \Pi_n + \sum_i \pi_i + \sum CS$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Struktur Pasar Industri Pelayaran di Indonesia

Asas *Cabotage* di Indonesia merupakan salah satu kebijakan strategis yang dirumuskan oleh pemerintah, dikarenakan kebijakan ini implikasi nya sangat krusial bagi industri pelayaran di Indonesia. Inti dari kebijakan Asas *Cabotage* yang merupakan pembatasan kapal asing beroperasi di Indonesia dapat berpotensi untuk merubah struktur pasar di industri pelayaran. Implementasi Asas *Cabotage* yang dimulai dari tahun 2005 ini menciptakan hambatan asing untuk masuk kedalam pasar industri pelayaran Indonesia. Hal ini diatur dalam UU No.17 Tahun 2008 pasal 8 ayat 2 tentang pengoperasian kapal asing di Indonesia dimana aturan ini menjelaskan bahwa kapal asing dilarang mengangkut barang dan penumpang di perairan Indonesia, berikut kapal berbendera Indonesia yang beroperasi juga harus berawak kapal warga asli Indonesia.

Pada analisis struktur pasar kali ini, sebelum memasuki dari sisi pemain atau perusahaan pada pasar industri pelayaran Indonesia, harus diketahui dulu sebenarnya angkutan laut di Indonesia dikuasai oleh kapal jenis apa, seperti gambar dibawah ini.



Gambar 4. 1 Rata-rata Jumlah Kapal Bendera Indonesia Tahun 2005-2021

Sumber: (UNCTAD, 2021), telah diolah Kembali

Gambar 4.1 menjelaskan bahwa kapal *oil tanker* menguasai 29% total kapal yang beroperasi di Indonesia. Hal ini dikarenakan memang banyak terdapat anjungan migas lepas pantai yang terdapat di Indonesia dan kapal *oil tanker* ini digunakan sebagai alat angkut hasil pengolahan minyak (*crude oil*) di kilang pengolahan. Pada tahun 2021 menurut data Satuan Kerja Khusus Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi (SKK MIGAS) terdapat 634 anjungan migas lepas pantai di Indonesia (Ramly, 2021), hal ini wajar jika kapal *oil tanker* menjadi kapal teregistrasi terbanyak di Dirjen Perkapalan Kementerian Perhubungan RI.

Kapal *general cargo* menempati posisi kedua kapal paling banyak berbendera Indonesia, kapal ini digunakan untuk mengangkut kargo dengan ukuran yang bermacam-macam mulai dari yang kecil hingga besar, bedanya dengan *container ship* adalah jika kapal ini hanya mengangkut peti kemas saja, namun jika *general cargo* bisa mengangkut berbagai jenis barang dalam kemasan yang beragam. Kondisi jumlah kapal di dunia agak sedikit berbeda, kapal terbanyak secara keseluruhan di dunia yaitu

bulk carriers dimana jika terlihat dengan kondisi dalam negeri merupakan peringkat ketiga setelah *general cargo*.

Kondisi yang begitu timpang antara jumlah kepemilikan kapal Indonesia dengan dunia sebenarnya dapat menjadi ancaman persaingan bagi pemain angkutan laut dalam negeri, namun disatu sisi dapat menjadi keuntungan bagi masyarakat pengguna jasa angkutan laut karena dengan begitu perusahaan akan saling bersaing dan menghasilkan harga yang kompetitif. Faktor teknologi, manusia, serta kemajuan perekonomian nampaknya menjadi salah satu pertimbangan pemerintah Indonesia, untuk sementara membatasi pemain angkutan laut di perairan Indonesia melalui aturan Asas *Cabotage*.

Tujuan pemerintah Indonesia dari awal memang membatasi terlebih dahulu persaingan, bersamaan dengan industri pelayaran menyiapkan teknologi, armada kapal, serta sumber daya manusia yang dapat bersaing dengan pihak asing. Disisi lain ternyata dampak Asas *Cabotage* ini malah dimanfaatkan beberapa perusahaan untuk menguasai pasar terlihat dari Tabel 4.1 dibawah ini.

Tabel 4. 1 Pemain Domestik Utama Pasar Industri Pelayaran Indonesia

No	Perusahaan Pelayaran	% Market
1	Pelayaran Meratus	19%
2	Tanto Intim Line	17%
3	TEMAS	14%
4	SPIIL	13%
5	Samudera Indonesia	11%
6	Alken	7%
7	Lainnya	19%

Sumber: (Djik, Mheen, & Bloem, 2015), telah diolah kembali

Pada Tabel 4.1 diatas terlihat bahwa hanya beberapa perusahaan yang menguasai pasar industri pelayaran Indonesia. Pelayaran Meratus menguasai pasar sekitar 19% yaitu dengan memiliki 65 kapal dan melayani lebih dari 30 rute pelayaran ke seluruh bagian Indonesia. Selanjutnya pasar pelayaran Indonesia dikuasai oleh Tanto Intim Line dengan 17% dan TEMAS line dengan 14%. Kecenderungan pasar industri pelayaran Indonesia yang hanya dikuasai oleh beberapa pemain ini, membuat struktur pasar mengarah ke pasar persaingan oligopoli.

Pasar persaingan oligopoli merupakan pasar dimana hanya segelintir perusahaan yang menguasai pasar. Hal ini berdampak bisa menjadi ada permainan harga antar perusahaan yang ada dalam pasar tersebut, sehingga harga dapat dipatok relatif sama antar perusahaan dengan angka yang cukup mahal. Pada pasar oligopoli produk yang ditawarkan merupakan produk homogen atau terdiferensiasi sangat rendah, sehingga para pelaku usaha berkerja sama dengan melakukan penyesuaian tarif atau harga. Kasus ini terjadi di rute pelayaran Surabaya – Ambon dimana terdapat 4 pelayaran yang terbukti melakukan perjanjian pembuatan harga atau kartel, yaitu PT. Tanto Intim Line, PT. TEMAS, PT. Meratus Line, dan PT. SPIIL.

Pada putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia (KPPU RI) di Surabaya tanggal 23 Mei 2018, menyatakan bahwa keempat perusahaan tersebut melakukan kartel dan membuat struktur pasar menjadi Oligopoli (KPPU Putus Perkara, 2018). Kasus ini membuktikan bahwa

sebenarnya Asas *Cabotage* berpotensi untuk menggiring struktur pasar ke arah oligopoli yang dapat merugikan konsumen.

Analisis Perbandingan *Freight Cost*

Pada tahap selanjutnya yaitu dilakukan analisis terhadap ongkos angkut atau *freight cost* pada pelayaran lokal dan pelayaran asing. Hal ini dilakukan penulis karena ingin mengetahui berapa biaya yang harus dikeluarkan konsumen jika ingin mengirim 1 teu peti kemas menggunakan pelayaran lokal dan dibandingkan dengan pelayaran asing seperti tabel 4.2 dibawah ini.

Tabel 4. 2 Freight Cost Pelayaran Lokal Indonesia

No	Asal		Tujuan		Jarak (NM)	Freight Cost CTR 20ft in USD
	Pelabuhan	Daerah	Pelabuhan	Daerah		
1	Tj Priok	Jakarta	Teluk Bayur	Padang	932	USD 2,436
2	Belawan	Medan	Tj Priok	Jakarta	861	USD 1,017
3	Balikpapan	Balikpapan	Tj Perak	Surabaya	481	USD 690
4	Tj Perak	Surabaya	Sorong	Sorong	1124	USD 1,780
5	Makassar	Makassar	Tj Emas	Semarang	593	USD 893
Total					3991	USD 6,816
<i>Freight Cost / NM</i>						USD 1.71

Sumber: Dokumen Internal (PT. Honda Trading Indonesia, 2021), telah diolah kembali

Hasil pada Tabel 4.2 diatas menjelaskan ongkos angkut atau *freight cost* dengan pelayaran lokal Indonesia dari 5 pelabuhan strategis di Indonesia ke berbagai pelabuhan di daerah. Jika dihitung *freight cost* per *Nautical Miles* (NM) maka didapatkan yaitu USD 1.71. Hasil berbeda didapatkan oleh pelayaran asing diluar Indonesia seperti yang dijelaskan pada Tabel 4.3 dibawah ini.

Tabel 4. 3 Freight Cost Pelayaran Asing di Luar Indonesia

Sumber: Dokumen Internal (PT. Honda Trading Indonesia, 2021), telah diolah kembali

No	Asal		Tujuan		Jarak (NM)	Freight Cost CTR 20ft in USD
	Negara	Port	Negara	Port		
1	China	Shanghai	Hong Kong	Hong Kong	955	USD 1,232
2	Japan	Nagoya	Korea Selatan	Busan	612	USD 432
3	Malaysia	Port Kelang	Indonesia	Tj Priok	811	USD 551
4	Taiwan	Kaohsiung	China	Shanghai	597	USD 413
5	Singapore	Singapore	Indonesia	Tj Perak	1016	USD 1,296
Total					3991	USD 3,924
<i>Freight Cost / NM</i>						USD 0.98

Sumber: Dokumen Internal (PT. Honda Trading Indonesia, 2021), telah diolah kembali

Hasil pada Tabel 4.3 menunjukan bahwa ongkos angkut atau *freight cost* pelayaran asing di luar Indonesia lebih murah dibanding *freight cost* pelayaran lokal di Indonesia. *Freight cost* yang dibutuhkan per 1 NM untuk mengirim peti kemas 1 teu ialah hanya USD 0.98. Hal ini menunjukan bahwa ongkos angkut dalam negeri lebih mahal 74% dengan jarak yang sama dibanding ongkos pelayaran luar negeri yaitu USD 1.71 dengan USD 0.98.

Hal ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Llanto & Navarro, 2014), pada penelitian ini meneliti *freight cost* menggunakan pelayaran lokal dari Manila ke Cagayan De Oro lebih mahal dibanding menggunakan pelayaran asing tetapi harus transit melalui Hongkong atau Kaohsiung dan dapat disimpulkan bahwa menggunakan pelayaran domestik Filipina lebih mahal 250% per NM dibanding menggunakan pelayaran asing. Hal ini terjadi karena ada pasar yang tidak sehat pada saat Asas *Cabotage* diterapkan, terindikasi bahwa adanya oligopoli pada industri pelayaran di Filipina dimana hanya lima perusahaan yang menguasai pengiriman kargo dan penumpang, sehingga perusahaan ini menjadi *price maker* (Llanto & Navarro, 2014).

Kasus oligopoli ini pernah terjadi di Indonesia pada jalur laut Surabaya – Ambon. Terdapat 5 perusahaan pelayaran di Indonesia yang di vonis bersalah oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Indonesia karena terbukti melakukan kartel Oligopoli pada rute tersebut sehingga melanggar Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Pasal 5 Ayat 1. Lima perusahaan pelayaran tersebut di hukum untuk membayar denda ke negara dengan jumlah miliaran rupiah (KPPU Putus Perkara, 2018).

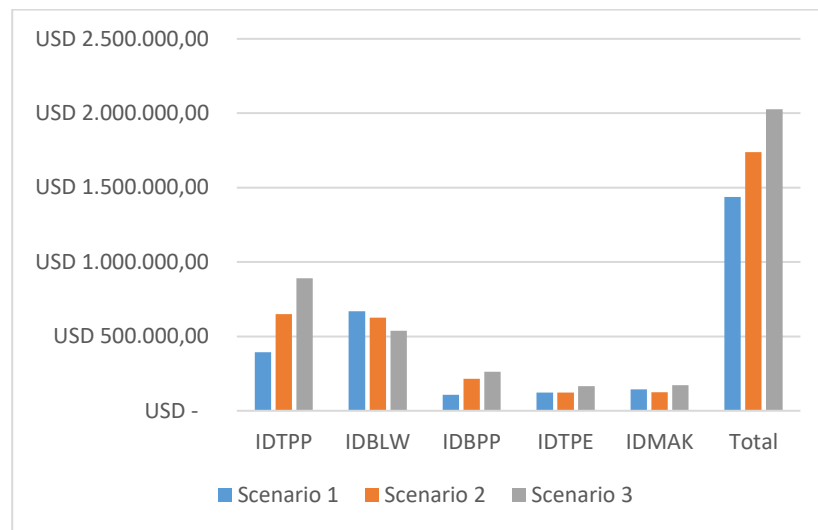
Asas *Cabotage* nampaknya bukan penyebab tunggal *freight cost* di Indonesia menjadi mahal. Asas *Cabotage* mungkin menjadi salah satu faktor mahal nya *freight cost* dari sisi struktur pasar, namun menurut (Kennedy, 2019) terdapat beberapa faktor tingginya ongkos angkut laut yaitu kurang sumber daya manusia, jumlah pasokan barang yang belum merata, serta sistem dua arah yang belum terjadi karena angkutan sering membawa muatan kosong, kondisi kapal yang sudah tua sehingga menimbulkan biaya perawatan yang mahal, dan infrastruktur di pelabuhan yang belum memadai. Faktor-faktor tersebut yang membuat sulit untuk membandingkan *freight cost* domestik dengan asing, karenan memang dari segi sumber daya manusia, teknologi, infrastruktur, serta volume angkut yang masih tertinggal jauh.

Asas *Cabotage* sebenarnya membuat harga *freight cost* dalam negeri lebih stabil dibanding *freight cost* asing. Asas *Cabotage* yang melakukan pembatasan kapal asing dan hanya melibatkan kapal berbendera Indonesia serta awak kapal WNI membuat aktivitas pelayaran cenderung stabil. Pemerintah melalui kebijakan *Cabotage* melakukan pembatasan keluar masuk pendatang baru pada pasar industri pelayaran Indonesia, dimana hal ini membuat harga tetap bertahan oleh pemain lama sehingga lebih stabil. Pada era pandemi COVID-19 kondisi sangat tidak menentu karena banyak pembatasan di berbagai negara, harga *freight cost* pelayaran asing juga sangat fluktuatif bahkan rute ekspor tujuan pelabuhan Shanghai naik 25 kali lipat dibanding sebelumnya, hal ini dikarenakan banyak armada kapal asing yang tidak beroperasi sehingga permintaan meningkat dan terjadi kelangkaan sehingga harga menjadi tinggi. Pada sisi lain kita lihat bahwa *freight cost* domestik selama era pandemic, cenderung stabil karena memang yang bermain hanyalah pemain domestik yang berpotensi dikuasai oleh beberapa pemain saja.

Analisis Shipping Line dan Port Profit

Dalam pengujian sebelumnya telah dikupas terkait analisis struktur pasar dan analisis komparasi antara pelayaran Indonesia dan asing, pada analisis ini akan dilihat *shipping line* dan *port profit* melalui skenario yang dibuat oleh penulis. skenario pertama ialah kondisi saat ini di Indonesia menerapkan secara penuh kebijakan Asas *Cabotage*, skenario kedua jika pemerintah Indonesia menerepakan secara sebagian kebijakan Asas *Cabotage* (*partial Asas Cabotage*), dan skenario yang ketiga ialah jika pemerintah Indonesia tidak sama sekali menerapkan Asas *Cabotage*.

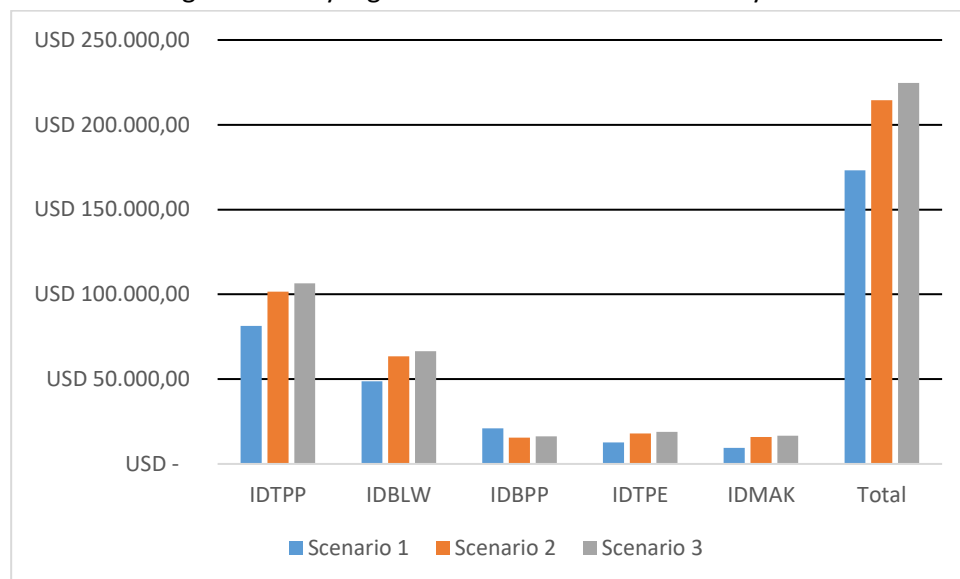
Pada Gambar 4.2 dibawah ini terlihat *shipping line* Profit yang diperoleh dari ketiga simulasi terhadap penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia.



Gambar 4. 2 Shipping Line Profit Pelabuhan Indonesia

Sumber: Dokumen Internal (INSA, 2021), telah diolah kembali

Gambar diatas terlihat bahwa hampir diseluruh Pelabuhan peningkatan shipping line profit terjadi ketika kebijakan Asas Cabotage dilakukan pelanggaran. Peningkatan shipping line profit ini tertinggi ialah pada skenario ketiga yang artinya tidak ada penerapan kebijakan Asas Cabotage di perairan Indonesia. Pada Gambar 4.3 dibawah ini selanjutnya dijelaskan bahwa port profit yang didapatkan berdasarkan ketiga skenario yang sudah disimulasikan sebelumnya.

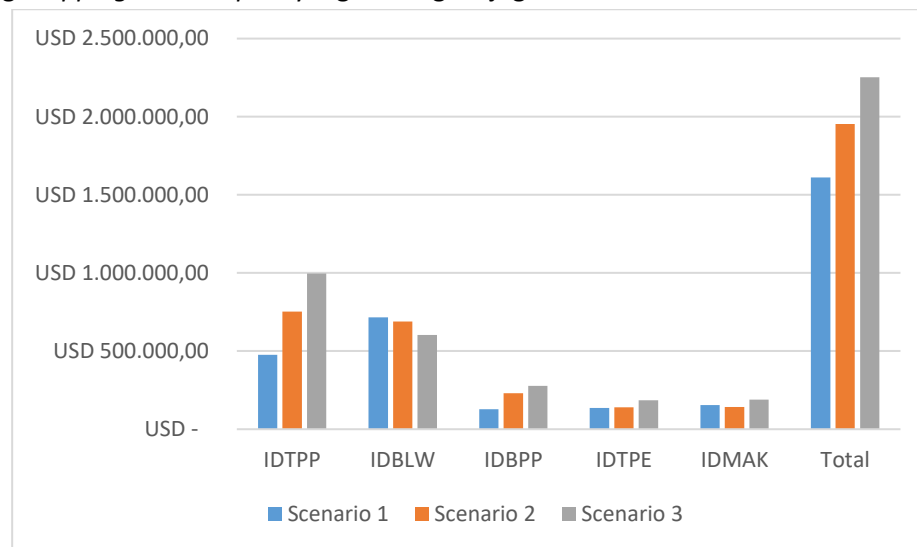


Gambar 4. 3 Port Profit Pelabuhan Indonesia

Sumber: Dokumen Internal (INSA, 2021), telah diolah kembali

Pada Gambar 4.3 dijelaskan juga terkait keuntungan yang diperoleh pihak Pelabuhan berdasarkan skenario yang sudah disusun sebelumnya. Terlihat bahwa penerapan kebijakan Asas *Cabotage* saat ini ternyata tidak menghasilkan keuntungan yang lebih banyak dibanding jika kebijakan Asas *Cabotage* ini dilepas. Pada Gambar 4.3 tersebut juga terlihat bahwa pada saat Asas *Cabotage* di longgarkan maka keuntungan pelabuhan cenderung meningkat yaitu di skenario 2 dan 3. Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan yang diprediksi memperoleh profit terbanyak, karena memang kapasitas pelabuhan ini terbanyak dan arus lalu lintas laut bisa dikatakan padat pada Pelabuhan ini.

Pada penelitian ini terlihat bahwa dilonggarkan nya kebijakan Asas *Cabotage* berpengaruh positif terhadap profit dari *shipping line* dan *port*. Hal ini disebabkan karena kebutuhan armada kapal nasional masih cukup tinggi tidak sebanding dengan jumlah armada yang tersedia, hal ini terlihat dari jumlah peti kemas yang akan dikirim masih cenderung menumpuk di pelabuhan menunggu ketersediaan kapal. Faktor kurang nya armada kapal ini dikarenakan armada kapal nasional harus menempuh rute yang panjang dan berlayar sehari – hari, sedangkan jumlah permintaan terhadap jasa angkut kapal cukup banyak (Aprilianto, 2014). Maka dari itu dengan dilonggar kan kebijakan Asas *Cabotage* permintaan terhadap jasa angkut peti kemas akan meningkat, sehingga dapat menghasilkan keuntungan bagi *shipping line* dan *port* yang meningkat juga.



Gambar 4. 4 Industrial Profit

Sumber: Dokumen Internal (INSA, 2021), telah diolah kembali

Berdasarkan peningkatan *shipping line* dan *port* profit dikarenakan skenario pelonggaran kebijakan Asas *Cabotage*, maka hal ini sejalan dengan peningkatan *industrial* profit yang ditunjukkan pada Gambar 4.4. Pada Gambar 4.4 tersebut terlihat bahwa semakin kebijakan Asas *Cabotage* di relaksasi maka keuntungani *industrial* yang didapatkan semakin tinggi. Hal ini terjadi karena ketika kebijakan Asas *Cabotage* dilonggarkan maka akan terjadi peningkatan aktivitas kelautan misalnya jasa angkutan laut yang meningkat. Jika aktivitas jasa angkutan laut ini meningkat, maka akan memutar roda perekonomian di daerah Pelabuhan, seperti jasa pergudangan, jasa *trucking*, dan jasa lainnya di terminal kapal.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Li et al., 2010) menjelaskan bahwa terjadinya peningkatan aktifitas Pelabuhan dikarenakan pelonggaran kebijakan Asas *Cabotage* yaitu ketika kebijakan ini dilonggarkan Sebagian maka peningkatan terjadi 5% dan jika dilonggarkan sepenuhnya akan terjadi peningkatan 10%. Maka dari itu jika kebijakan Asas *Cabotage* dilonggarkan atau dijadikan secara liberal, maka pasar angkutan laut akan lebih bergeser mendekati pasar persaingan sempurna, dimana konsumen lebih banyak memilih preferensi mana yang lebih menguntungkan dan harga akan ditentukan oleh pergerakan pasar tersebut (Giannopoulos & Aifandopoulou-Klimis, 2004). Maka dari itu analisis selanjutnya akan menjelaskan terkait *consumer* surplus serta *social welfare* yang dihasilkan terkait kebijakan Asas *Cabotage* ini.

Analisis *Consumer Surplus* dan *Social Welfare*

Pada sub-bab kali ini setelah melakukan analisis terkait *Industrial* profit maka selanjutnya akan dilakukan *consumer surplus* dan *social welfare* surplus. Pada tabel 4.4 dibawah ini terlihat perbandingan antara *consumer surplus* dengan *social welfare*.

Tabel 4. 4 Industrial Surplus, Consumer Surplus dan Social Welfare

Sumber: Hasil pengolahan data penulis

Scenario	<i>Industrial Suplus</i>	<i>Consumer Surplus</i>	<i>Social Welfare</i>
1	USD 1,611,428.25	USD 815.59	USD 1,612,243.84
2	USD 1,953,063.64	USD 856.37	USD 1,953,920.01
3	USD 2,252,075.48	USD 897.15	USD 2,252,972.63

Sumber: Hasil pengolahan data penulis

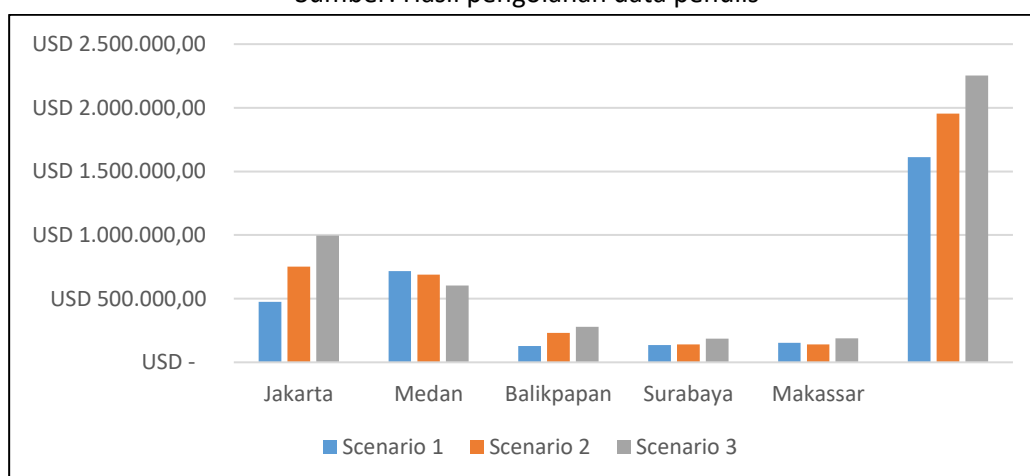
Jika dilihat pada Tabel 4.4 bahwa peningkatan *social welfare* berbanding lurus dengan peningkatan *industrial* dan *consumer surplus*. *Social welfare* meningkat seiring dengan dilonggarkan nya kebijakan Asas *Cabotage* di Indonesia. Kebijakan Asas *Cabotage* di Indonesia yang tujuan nya untuk mengoptimalisasi industri pelayaran di Indonesia nampaknya kurang optimal, karena dengan data dan analisis diatas dapat diketahui bahwa semakin pemerintah melonggarkan Asas *Cabotage* akan semakin meningkatkan peranan industri pelayaran dan meningkatkan *Social Welfare*.

Selanjutnya pada Tabel 4.5 dan gambar 4.5 diperlihatkan *Social Welfare* berdasarkan daerah pelabuhan strategis.

Tabel 4. 5 Social Welfare berdasarkan Daerah Pelabuhan Strategis

Social Welfare				
No	Port	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
1	Jakarta	USD 476,005.03	USD 752,194.29	USD 996,530.61
2	Medan	USD 717,134.78	USD 689,022.15	USD 603,714.13
3	Balikpapan	USD 128,923.67	USD 231,047.29	USD 278,156.74
4	Surabaya	USD 135,825.27	USD 140,061.07	USD 184,983.19
5	Makassar	USD 154,355.09	USD 141,595.22	USD 189,587.97
Total		USD 1,612,243.84	USD 1,953,920.01	USD 2,252,972.63

Sumber: Hasil pengolahan data penulis



Gambar 4. 5 Grafik Social Welfare Daerah berdasarkan Pelabuhan Strategis

Sumber: Hasil pengolahan data penulis

Pada Tabel dan Gambar 4.5 diatas terlihat bahwa penerapan Asas *Cabotage* menghasilkan manfaat biaya yang tidak lebih besar dibanding jika penerapan aturan liberal atau tidak ada kebijakan Asas *Cabotage*. Pelonggaran Asas *Cabotage* yang dilakukan berpotensi akan meningkatkan *social welfare* maksimal 40%. Penerapan Asas *Cabotage* sebenarnya membatasi peluang bisnis jasa angkutan laut, konsumen memiliki preferensi yang sedikit dalam memilih jasa angkutan laut. Hal ini berpotensi membuat perusahaan pelayaran di Indonesia menjadi *Price Maker*, karena konsumen tidak bisa memilih yang lain dan akibatnya ongkos pengiriman menjadi lebih mahal.

Penelitian sebelumnya juga menyatakan bahwa *social welfare* dari pelonggaran kebijakan Asas *Cabotage* malahan meningkat. Jika Asas *Cabotage* dilonggarkan maka arus perdagangan melalui jasa angkutan laut berpotensi akan tumbuh. Penelitian di sebelumnya di Nigeria juga menunjukan hasil yang sama yaitu pelonggaran Asas *Cabotage* meningkatkan *social welfare* dan lebih menguntungkan dari sisi produsen dan konsumen (Onyemechi, 2015).

Perlu di perhatikan bahwa penelitian ini mengambil sampel hanya untuk peti kemas 1 teu, dimana sebenarnya kepemilikan kapal peti kemas di Indonesia hanya 9% saja, artinya relaksasi Asas *Cabotage* ini yang berpotensi meningkatkan *social welfare* hanya dalam lingkup kontainer 1 teu. Perlu dikaji lebih mendalam terkait penerapan Asas *Cabotage* ini di Indonesia dikarenakan jenis kapal lain yang lebih menguasai armada laut Indonesia.

KESIMPULAN

Tujuan dilakukannya penelitian ini ialah untuk mengetahui dampak dari penerapan kebijakan Asas *Cabotage* di perairan Indonesia apakah sesuai dengan Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Berikut merupakan kesimpulan yang didapatkan berdasarkan penelitian yang telah dilakukan. 1. Penelitian dilakukan melalui simulasi terkait penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia. Skenario 1 merupakan kondisi saat ini yaitu penerapan Asas *Cabotage* secara penuh, skenario 2 yaitu jika Asas *Cabotage* diterapkan secara sebagian, dan skenario 3 yaitu tidak ada penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia atau liberal. Selain itu untuk sebelum melakukan analisis dengan skenario, penulis melakukan analisis struktur pasar yang ditimbulkan dari penerapan Asas *Cabotage* ini, serta analisis *freight cost* akibat implementasi kebijakan *Cabotage*. 2. Hasil analisis struktur pasar bahwa di indikasi pasar industri pelayaran Indonesia hanya dikuasai oleh beberapa pemain saja, hal ini berpotensi menimbulkan struktur pasar yang tidak sempurna ke arah oligopoli. 3. Hasil komparasi ongkos angkut atau *freight cost* pelayaran dalam negeri lebih mahal sebesar 74% dibanding *freight cost* pelayaran asing, hal ini dibandingkan dengan jumlah jarak yang sama. Perlu diperhatikan Asas *Cabotage* bukan merupakan faktor tunggal dari mahalnya *freight cost*, terdapat faktor teknologi, sumber daya manusia, serta infrastruktur yang mempengaruhi harga *freight* dimana dari faktor tersebut Indonesia masih tertinggal dari pihak asing. 4. Hasil Simulasi yang dilakukan pada 1 teu peti kemas menyimpulkan bahwa pada skenario 3 yaitu tidak adanya penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia menghasilkan *industrial profit (shipping line & port profit)* lebih tinggi dibanding skenario 5. (*Partial Asas Cabotage*) dan skenario 1 yaitu penerapan Asas *cabotage* secara penuh. 6. Pada simulasi peti kemas 1 teu, diketahui bahwa *Consumer Surplus* dan *Social Welfare* dari skenario 1 yaitu penerapan Asas *Cabotage* secara penuh hingga ke skenario 3 yaitu tidak ada penerapan Asas *Cabotage* meningkat sebesar 40%. 7. Relaksasi kebijakan Asas *Cabotage* secara *social welfare* memang menghasilkan hasil yang lebih optimal. Perlu diperhatikan bahwa penelitian ini hanya mengambil sampel 1 teu peti kemas dari *container shipment* dari *container shipment* yang hanya 9% di Indonesia, artinya butuh penelitian yang lebih luas untuk menetapkan dan menyimpulkan keberlanjutan Asas *Cabotage* di Indonesia apakah tetap, dibuka secara sebagian, atau memang dicabut sepenuhnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprilianto, Rizky. (2014). *Implementasi Asas Cabotage dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owner Association)*. Universitas Brawijaya.
- Giannopoulos, G. A., & Aifandopoulou-Klimis, G. (2004). Inland maritime transport in Greece after the lifting of the cabotage and full liberalization: A review. Part 1: The situation 'before' and expected impacts. *Transport Reviews*, 24(4), 465–483.
- Kadarisman, Muh, Yuliantini, Yuliantini, & Majid, Suharto Abdul. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 161–183.
- Klophaus, Richard, & Grosche, Tobias. (2020). Consumer surplus analysis of selected long-haul air transport routes connecting Germany with California and China. *Research in Transportation Economics*, 80, 100793.
- Li, Zhi Chun, Lam, William H. K., Wong, S. C., & Fu, Xiaowen. (2010). Optimal route allocation in a liberalizing airline market. *Transportation Research Part B: Methodological*, 44(7), 886–902.
- Llanto, Gilberto M., & Navarro, Adoracion M. (2014). Relaxing the cabotage restrictions in maritime transport. *Research Paper Commerce and Entrepreneurship*.
- Onyemechi, Chinedum. (2015). Benefit maximizing criteria from the Nigerian Coastal and Inland shipping cabotage policy. *Revista de Gestão Costeira Integrada-Journal of Integrated Coastal Zone Management*, 15(3), 409–416.
- Ramly, R. (n.d.). SKK Migas Sebut Ada 100 Anjungan Migas Lepas Pantai yang Sudah Tak Beroperasi.
- Saraswati, Batari, & Hanaoka, Shinya. (2014). Airport–airline cooperation under commercial revenue sharing agreements: A network approach. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 70, 17–33.
- Umar, M. Husseyn. (2001). *Hukum maritim dan masalah-masalah pelayaran di Indonesia*. Pustaka Sinar Harapan bekerja sama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia.
- Utomo, Ayub Torry Satriyo. (2010). Optimalisasi pengelolaan dan pemberdayaan pulau-pulau terluar dalam rangka mempertahankan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Dinamika Hukum*, 10(3), 319–328.