

## **KOMPETISI DALAM MENDAPATKAN PANGSA PASAR MUATAN EKSPOR IMPOR BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN DI INDONESIA**

**Oleh : Iswanto**

*Dosen Negeri dipekerjakan pada Akademi Maritim Yogyakarta*

### **Abstrak**

Pasar Impor dan ekspor saat ini sangat menjanjikan bagi dunia perdagangan internasional dengan kurs rupiah yang berlaku saat ini terhadap dolar menyebabkan gairah menggali rupiah di dalam negeri semakin baik. Namun bagi pasar internasional suatu negara tidak akan berpengaruh apabila antara pasar impor dan ekspor seimbang sehingga akan memberi nilai positif apabila ekspornya memberikan nilai surplus bagi perdagangan internasional.

Berkenaan dengan tersebut khususnya bagi angkutan laut akan sangat dipengaruhi oleh aktifitas keduanya yaitu kegiatan impor dan ekspor. Apabila kegiatan impor dan ekspor baik maka akan memberikan keuntungan bagi penyelenggaraan angkutan laut. Hal ini tidak kalah pentingnya bagi perusahaan dalam mencari pangsa pasar baik pengangkutan untuk impor maupun ekspor dalam aktifitas perdagangan internasionalnya.

Beberapa hal yang bisa dijadikan indikator agar mendapatkan pangsa pasar yang baik perlu memperhatikan : Pelayanan, Waktu Transit dan Perjalanan Kapal, Lalu lintas Kapal. Ketersediaan Tempat di Kapal, Ketersediaan Kontainer, Tariff dan Harga, Dokumen dan Paska Pelayanan. indikator ini akan sangat menentukan dalam merebut pangsa pasar.

### **A. PENDAHULUAN**

Reformasi sudah melampaui waktu lebih dari satu dasa warsa, yang dengan reformasi tersebut menyebabkan banyaknya aktifitas ekonomi yang semakin terbuka baik pada tataran hulu/atas maupun tataran hilir/bawah, namun hingga sampai saat ini reformasi yang diinginkan belum mememnuhi sasaran yang diinginkan bahkan maksud reformasi, yang terjadi sebaliknya banyak birokrat-birokrat menjadi raja-raja kecil dan disusul akhirnya menjadi pesakitan karena perbuatannya yang

disebabkan salah dalam menterjemahkan undang-undang atau peraturan yang ada.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai produk dari reformasi, telah diterapkan sehingga beberapa perilaku kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran mengalami berbagai perubahan termasuk didalamnya perusahaan pelayaran dalam melakukan kegiatan mengisi pasar ekspor dan impor di Indonesia.

Sebagaimana tentang pengaturuan muatan, dalam pasal 11 undang-undang tersebut mengatakan bahwa Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh **pangsa muatan** yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam pasal ini memberikan keleluasaan kepada perusahaan dalam negeri untuk berkompetisi dengan perusahaan asing khususnya pangsa pasar dalam negeri apalagi kalau mampu merebut pasar luar negeri alangkah baiknya

Selanjutnya dalam mengantisipasi perkembangan tersebut tentunya ada berbagai macam persiapan yang harus dilakukan baik administrasi maupun fisik baik layanan bagi pemilik kapal, pengguna maupun stake holder dalam kegiatan dimaksud. Berkenaan dengan hal tersebut persiapan yang perlu dilakukan bagi perusahaan dalam mengantisipasi tumbuhnya pangsa pasar yang dikuasai, seperti: *Pelayanan (service), Transit Time dan pergerakan barang yang dilakukan (routing), space provide, persediaan kontainer, Tarif yang akan dikenakan, pendokumentasian dan pelayanan setelah penjualan.*

## **B. PERMASALAHAN**

Permasalahannya sekarang yang dihadapi adalah siapkah komponen dalam negeri mengantisipasi perkembangan yang terjadi di dunia saat ini? Untuk membahas permasalahan tersebut persiapan sebagaimana diatas perlu di siasati dengan seksama dan sejauhmana pemenuhan persyaratan minimal yang harus dilakukan/dipenuhi sehingga proses kegiatan pelayaran bisa berjalan dengan lancar

Pemenuhan persyaratan minimal product dari shipping lines (kantainerisasi) seperti :

1. Pelayanan (service)
2. Waktu Transit dan Perjalanan Kapal (routing)
3. Lalu lintas Kapal (traffic)

4. Ketersediaan Tempat di Kapal
5. Ketersediaan Kontainer
6. Tariff dan Harga
7. Dokumen
8. Paska Pelayanan.

Dengan kesiapan terhadap delapan permasalahan ini diharapkan perusahaan pelayaran dalam negeri dapat memperoleh pangsa pasar muatan yang wajar sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

### **C. PEMBAHASAN**

Untuk dapat memperoleh pangsa muatan yang diharapkan perlu mengetahui seberapa kesiapan perangkat yang dimiliki untuk memenuhi harapan tersebut:

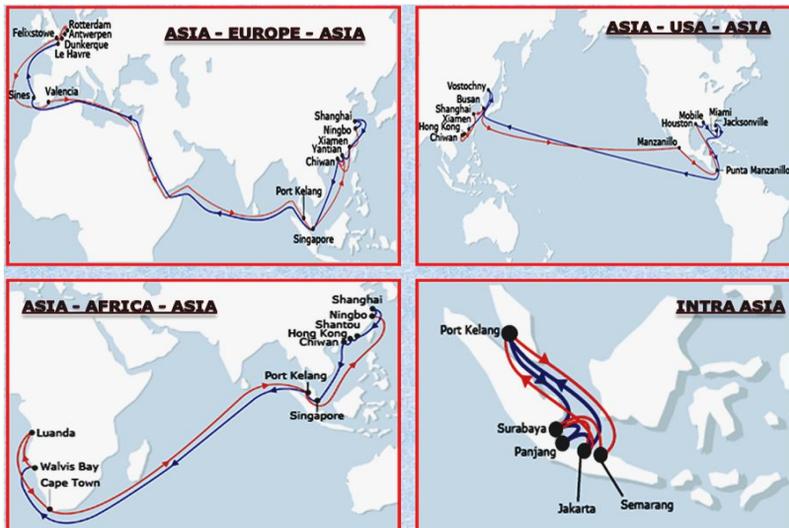
#### **1. Jasa layanan (service)**

Jasa layanan yang dilakukan perusahaan pelayaran dalam negeri harus mampu bersaing dengan perusahaan asing karena dalam kegiatan pelayaran, jasa layanan yang disediakan akan sangat berpengaruh terhadap banyak sedikitnya muatan yang akan diperoleh baik untuk ekspor maupun impor.

Kondisi ini sebagaimana dicontohkan oleh Wisnu Rudy Herdono Kepala cabang PT CMA/CGM Semarang dalam seminar nasional sehari di Akademi Pelayaran Nasional Indonesia (AKPELNI) beberapa waktu yang lalu bahwa pelayanan yang dilakukan seperti

- a. Asia - Eropa - Asia
- b. Asia - USA - Asia
- c. Asia - Amerika Latin - Asia
- d. Asia - Afrika - Asia
- e. Asia - Australia - Asia
- f. Dilingkungan ASIA dsb.

Jasa layanan pelayaran dimaksud difisualkan dalam gambar sebagai berikut:



Kesiapan pelayanan jalur tersebut perlu mempersiapkan pengawakannya sesuai dengan aturan internasional yang berlaku saat ini. Dengan adanya amandment manila 2010 awak kapal yang telah mempunyai sertifikat harus meng up date dan juga perlu memenuhi tambahan 3 (tiga sertifikat) seperti ACDIS (Electronic Chart Display and Information Sistem), BRM (Bridge Resources Manajement) Untuk Awak Dek dan EMC (Engine Resources Manajement) untuk Pengawakan Mesin. Setelah sertifikasinya di up date dan pemenuhan sertifikasi masing-masing awak dek maupun mesin, maka seorang tersebut bisa mengawaki kapal dengan tujuan yang tidak terbatas sebagaimana pelayanan tersebut diatas. Disamping pelayanan tersebut persiapan pelabuhan juga mutlak dilakukan sebagaimana UU 17/2008 pasal 94

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:

- a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;

- d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- e. memelihara kelestarian lingkungan;
- f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- g. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

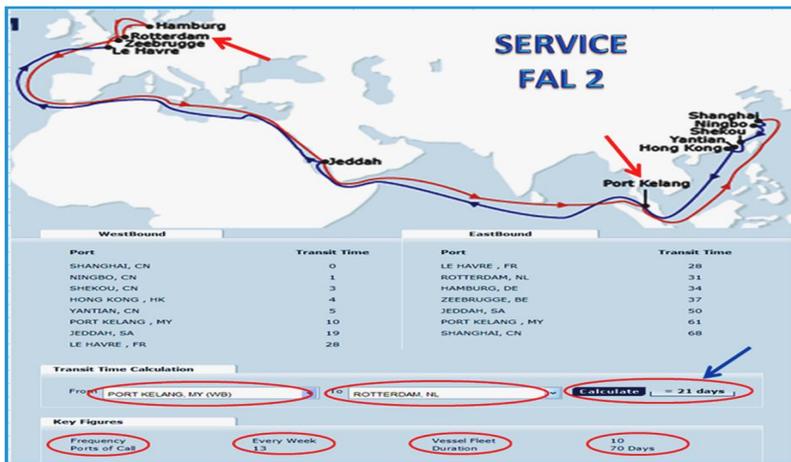
Dengan demikian dalam hal pelayanan untuk memeningkatkan/mendapatkan pangsa pasar yang di harapkan telah mendapatkan suport dari terbitnya UU 17 2008 tersebut.

## **2. Waktu Transit dan Perjalanan Kapal (routing)**

Waktu transit di pelabuhan tidak terlepas dari manajemen pelayanan yang didukung peralatan yang memadai (sebagaimana pasal 94 UU 17 2008), sehingga estimasi pelayanan di pelabuhan saat transit bisa lebih akurat juga estimasi waktu tempuh juga sangat penting dalam hal untuk penyampaian barang di pelabuhan tujuan.

Perjalanan kapal atau routing yang dilakukan, dengan tidak banyaknya pelabuhan yang harus disinggahi maka akan dapat mempercepat waktu tempuh yang di lakukan sehingga konsolidasi muatan dengan tujuan yang sama dengan jumlah yang banyak sangat mempengaruhi total waktu tempuh.

Sehubungan dengan waktu transit dan routing, transhipmen di pelabuhan yang dilewati tidak banyak apabila muatan telah dikemas sedemikian padat untuk tujuan yang tertentu maka akan dapat mempercepat sampainya barang di pelabuhan tujuan.



### 3. Lalu lintas Kapal

Lalu lintas kapal (traffic) merupakan unsur penting dalam pelayanan (service), karena demikian dominannya maka lalulintas ini bisa memberikan pelayanan perjalanan kapal (routing) yang tepat sehingga muatan kontainer yang diangkut bisa sesuai dengan perjanjian yang dilakukan bersama dengan konsumen (pelanggan).

Pentingnya perjalanan kapal ini akan lebih terasa perannya apabila tujuannya jauh yang harus melewati beberapa pelabuhan transipment. Dari berbagai kegiatan lalu lintas pelayaran tidak semuanya berjalan sesuai sistem operasi prosedurnya (SOP), sehingga mungkin terjadi ketidak sesuaian tersebut akan mempengaruhi waktu transit menjadi lama juga akan menimbulkan tambahan biaya yang tidak sedikit, karena akan terkena tambahan biaya pada setiap tambahan waktu yang dihabiskan selama ketidak sesuaian itu terjadi.

Kegiatan seperti ini oleh Wisnu Rudy Herdono Kepala cabang PT CMA/CGM Sema-rang dicontohkan perjalanan kapal dari semarang ke Antigua sebagai berikut :

Pelabuhan awal di semarang menuju pelabuhan kedua di Port Kelang dan menuju pelabuhan ketiga Hongkong dilanjutkan ke Pelabuhan keempat Port of Spain Trinidad dan pelabuhan terakhir ST John Antigua.

Dari awal kegiatan dilakukan diperlukan ketelitian karena untuk memadukan antara kapal pertama (IDSRG-MYPKG) dengan kapal

berikutnya/konektng vesel (MYPKG-HKHKG) dengan mempertimbangkan waktu tunggu setiap masuk pelabuhan dan ada tidaknya ketersediaan tempat (Space) pada pergantian alat angkut begitu seterusnya ke pelabuhan berikutnya sampai pelabuhan akhir. Kegiatan ini akan dapat terdukung dengan baik jika perusahaan pelayaran telah menggunakan sistem on line setiap aktifitas/transaksi dengan pelanggan baik di pelabuhan awal sampai akhir pada kegiatan ekspor demikian juga sebaliknya saat impor.

#### **4. Ketersediaan Tempat di kapal (Space Provide)**

Ketersediaan tempat pada kapal baik untuk kapal penghubung feeder maupun kapal konektng akan sangat berpengaruh terhadap banyak atau sedikitnya muatan yang akan didapat. Terhadap pemasaran ruangan kapal ini sebagai pemilik Kapal (prinsipal) mempunyai wewenang untuk memberikan alokasi space pada masing-masing pelabuhan di suatu negara, dan pada prakteknya sebetulnya pemakaian space untuk lebih ekonomis perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut : Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo

- a. Pemilihan muatan yang bentuk dan besarnya tepat untuk ditempatkan
- b. Keahlian buruh mengatur dalam mengatur penempatan muatan sesuai ruang yang tersedia.
- c. Kepandaian buruh dalam menempatkan barang agar tidak terjadi *broken stowage*

#### **5. Ketersediaan Kontainer**

Sesuatu yang ideal kalau setiap kapal memiliki 3 set jumlah petikemas dengan asumsi satu set ditinggal di pelabuhan bongkar setelah membawan barang (inward cargo) satu set dibawa di atas kapal dan satu set lagi sudah siap untuk diambil di pelabuhan muat. (Engkos Kosasih) Kepemilikan 3 set ini disamping memerlukan investasi yang besar juga memerlukan biaya perawatan yang tinggi. Bagi perusahaan pelayaran yang mempunyai yang mempunyai banyak kapal tentunya tidak memerlukan 3 set yang dibutuhkan tersebut, tetapi juga akan dihadapkan pada kondisi saat bongkar jumlahnya banyak tetapi saat muat jumlahnya sedikit, sehingga sisanya harus disimpan di depo sebaliknya tentunya saat bongkar sedikit saat muat banyak sehingga untuk memenuhinya

harus dilakukan reposisi peti kemas kosong dari tempat lain yang berakibat naiknya biaya yang harus dikeluarkan.

Untuk mengatasi kondisi seperti ini saat ini masih banyak perusahaan yang belum bisa mengatur keseimbangan penggunaan kontainer secara baik (imbalance) dalam arti keseimbangan antara muat dan bongkar dan atau impor dan ekspor. Sehingga cara untuk mengatasi apabila terjadi kelebihan (surplus) disimpan di depo dan terjadi kekurangan (shortage) menyewa pada perusahaan lain yang memang menyewakan petikemas kosong.

Dalam hal menyewakan petikemas kosong (empty) ini bisa dilakukan dengan cara:

- a. Spot lease disewa di pelabuhan muat dan dikembalikan di pelabuhan bongkar.
- b. Longterm lease petikemas yang disewa dalam waktu lama bisa memakan waktu 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) tahun.
- c. Master lease menyewa petikemas dengan menyebut jumlah saja sehingga secara fisik petikemasnya bisa berganti-ganti dimana saja ada petikemas milik perusahaan yang menyewakan.

## 6. Tarif dan Harga

Tarif merupakan ketentuan yang sudah berlaku dan berdasarkan peraturan yang baku termasuk dalam pengenaannya juga demikian. Dengan adanya tarif maka semua aktifitas yang sudah terbangun perilakunya mengikuti tarif yang sudah ada sehingga tarif yang sudah baku akan digunakan kepada semua aktivitas yang terjadi dalam pelayanan, semua sudah diatur dalam SK Menhub Nomor KM 37 Tahun 2000 tentang tarif jasa kepelabuhanan SK Menhub Nomor 38 Tahun 2000 tentang jasa kenavigasian. (Suranto SE)

Terminologi tarif, bahwa didalam tarif terdapat istilah yang spesifik, yang menerapkan ketentuan infrastruktur, perlengkapan dan jasa yang dibawa oleh otoritas pelabuhan. Tarif umumnya digunakan untuk ketentuan infrastruktur, fasilitas dan pelayanan umum. Kata-kata khusus seperti shipdues, wharfage dan pasanger fees ini mencerminkan pelayanan yang digunakan untuk kapal-kapal kargo atau penumpang

dan masih ada istilah tarip yang lain yang mempunyai pengertian khusus. (raja oloan S G dkk.)

Berkaitan dengan tarip maka tidak ada lagi negosiasi terhadap tarip yang dikenakan. Namun demikian tarip yang kompetitif yang bisa bersaing dengan harga pasar akan sangat mempengaruhi pada jumlah muatan yang dapat diraih oleh perusahaan. Inipun bukan satu-satunya penentu dalam memperoleh jumlah muatan karena ada faktor lain yang bisa mempengaruhi seperti pristise perusahaan, kepercayaan masyarakat, rutinitas dalam aktifitas jasa layanan disertai dengan serfice yang baik maka dipastikan akan dapat meraih muatan yang banyak bagi perusahaan. Disamping itu dalam proses kegiatan jasa layanan ini masih adanya ketergantungan terhadap adanya fluktuasi nilai tukar, fluktuasi harga BBM yang nilainya sangat ditentukan oleh pasar.

## **7. Dokumen**

Dalam pengurusan dokumen akan melalui proses yang memiliki alur tertentu baik untuk ekspor maupun impor , sehingga proses alur dokumen ini akan sangat dipengaruhi oleh panjang pendeknya alur yang dilalui dalam proses dokumen tersebut, sehingga alur yang simpel akan memberikan nilai tambah bagi konsumen maupun perusahaan

### **Dokumen Ekspor yang perlu diurus :**

Shipping Instruction (SI) Proses pengapalan barang dimulai dengan mengeluarkan SI untuk muatan ekspor. Karena S I merupakan perintah pengapalan barang yang ditujukan kepada Agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang tersebut.

Dalam kegiatan pemuatan kapal ini SI memuat data yang diperlukan seperti :

- a. Nama Pemilik barang yang mengekpor, penerima barang, serta pemberitahuan alamatnya.
- b. Pelabuhan muat dan bongkar
- c. Mark dan Nomor barang
- d. Jumlah muatan, kg/colli weight dan volume.
- e. Nama kapal yang akan mengangkut
- f. Pembayaran biaya angkutan barangnya.
- g. Jumlah original B/L yang dikehendaki (RP Suyono)

### **Dokumen Impor yang perlu diurus :**

Sebelum kapal datang dokumen barang seperti manifest, salinan B/L, Loading list barang yang hendak dibongkar telah disampaikan ke agen oleh kapal pengangkut. Berdasarkan dokumen tersebut maka agen akan melakukan hal-hal.

- a. Memberi tahu ke pemilik barang tentang perkiraan kedatangan kapal dan lama waktu pembongkaran di pelabuhan.
- b. Memberitahu B/C dan membuat Pembaritahuan Umum (PU) dari barang yang akan dibongkar.
- c. Bila kapal datang dan akan mulai bongkar maka konsignee atau EMKL yang ditunjuk segera mengurus B/L dan surat-surat barangnya.
- d. Dengan B/L yang ada segera menyelesaikan kewajiban seperti freight, jaminan petikemas, documentation fee, administrasi, terminal handling charges (THC) dan biaya lainnya.
- e. Setelah biaya dan kewajiban B/C telah diselesaikan maka consignee atau EMKL yang ditunjuk akan mendapatka delivery order (DO) yaitu surat perintah dari siapa dan kepada siapa barang tersebut akan diserahkan dengan menyerahkan salah satu B/L asli yang telah di endorse agen pelayaran.
- f. Dengan DO dan penarikan B/L maka barang akan dikeluarkan dengan mendapat fiat keluar. (RP Suyono)

Kelihatannya proses dokumennya sangat simpel namun demikian bila proses dokumen B/L, D/O yang cepat akan memberikan nilai tambah bagi dan ini biasanya pengurusannya H+1 setelah kapal berlayar. Namun saat ini sudah banyak perusahaan pelayaran (shipping line) yang menggunakan on line system.

### **8. Paska Pelayaran.**

Dalam pelaksanaan ekspor-impor proses dialnya bisa melalui berbagai cara salah satunya dengan sistem on line sehingga saat dial negosiasinya dimungkinkan ada perbedaan saat itu dan saat barang sampai Pelabuhan tujuan.

Sehubungan dengan kondisi yang mungkin terjadi sebagaimana diatas maka informasi-informasi yang upto date sangat dituntut oleh para pemangku kepentingan, karena ini menyangkut berbagai hal terutama yang berhubungan dengan biaya yang harus di tanggung oleh para konsumen.

Perbedaan yang terjadi dalam hal paska pelayanan dengan shipping Line seperti adanya regulasi baru di pelabuhan tujuan, perubahan tarif/harga di pelabuhan, perubahan pelayanan yang terjadi di Pelabuhan, adanya pengurangan atau menambahkan atau bahkan penghapusan dari layanan yang ada

#### **D. Kesimpulan**

Dari delapan produk layanan yang bisa dilakukan mulai dari jasa layanan, waktu transit, harga/tariff, dokumentasi dan informasi setelah penjualan menghendaki adanya perilaku yang akurat, tepat waktu, tepat tempat, tepat harga, tepat dokumen dan lainnya yang mendukung kegiatan ekspor impor yang dijalankan, dengan memberikan layanan jasa yang baik tersebut, maka diharapkan mendapatkan pangsa muatan pasar yang diharapkan sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku. Dan tidak kalah pentingnya adanya konsistensi dalam menjalankan layanan jasa yang dilakukan.

#### **Daftar Pustaka**

- Engkos Kosasih dan Ananto Soewedo 2007 ***Manajemen Keuangan & Akuntansi perusahaan Pelayaran*** edisi 1, PT Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Engkos Kosasih dan Ananto Soewedo 2007 ***Manajemen Perusahaan Pelayaran*** Suatu Pendekatan Praktis dalam Bidang Usaha Pelayaran, edisi 1, PT Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Suyono RP M Mar 2007 ***Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor impor melalui laut*** Edisi ke empat , Penerbit PPM Jakarta
- Raja Oloan Saut Gurning ST.MSc.Martech.MIMarEST dan Eko Hariyadi Budiarto, Ak, MM, MSc:2007 ***Manajemen Bisnis Pelabuhan***, Cetakan pertama APE Publishing.
- Suranto, SE.2004 ***Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*** PT Gramedia Pustaka Utama Jakarta.

Wisnu Rudy Herdono Kepala cabang PT CMA/CGM 2012 Makalah  
Seminar Sehari **Teknik Meraih Pangsa Pasar Muatan Ekspor  
Impor** Semarang

**UNDANG-UNDANG** Replublik Indonesia Nomor 17 Taghun 2008  
**tentang Pelayaran**

[pkps.bappenas.go.id/dokumen/uu/Uu%2520Sektor/Pelayaran](http://pkps.bappenas.go.id/dokumen/uu/Uu%2520Sektor/Pelayaran)