

SHIFT PARADIGM IN MARITIME TRANSPORT:

MASATO SHINOBARA

**Oleh: Cahya
Purnomo**

Abstrak

Pelayaran telah berkembang atas dasar perdagangan bebas, sebagaimana prinsip kebebasan di laut, yang berawal sejak *The Age of Geographical Discovery* yang mana diawali oleh bangsa Spanyol dan Portugis membuka kolonisasi di Asia (Hansen, 2001 ; Gaastra, 2003). Spirit kebebasan di laut dijadikan dasar dalam strategi manajemennya, persaingan demi efisiensi dan *scale of economic* selalu ditempatkan dalam setiap gerak langkah pelayaran. Namun realitanya lain, bahwa pelayaran kini tidak semuanya harus *scale of economic oriented*, namun juga harus dikelola dengan semangat *shipping by control*.

Kata kunci : *shift paradigm, scale of economic oriented, shipping by control*

Pandangannya dimulai dari histori pelayaran sebagai embrio perdagangan bebas, kemudian meluasnya pelayaran akibat efisiensi ekonomi. Namun ternyata skala ekonomi pelayaran tidak dapat *meng-cover* semua penduduk dunia karena alasan geografis, sehingga menuntut variabel lain yang sesuai. Keputusan ekonomis dalam pelayaran tak sepenuhnya diterima mengingat prinsip pelayaran menempatkan nilai *safety first*. Nilai ini harus ditegakkan dengan manajemen kontrol. Demikian juga bahwa pelayaran mempunyai tanggungjawab moral terhadap lingkungan, selain hal ini merupakan tanggungjawab moral juga dipersukan pengawasan dengan ketat oleh otoritas. Pandangan Shinohara juga menggunakan prinsip keterbatasan pikiran (Simon, 1997) dalam memutuskan pelayaran. Berikut pandangannya secara esensial.

A. Alur Pikir

Tulisan ini merupakan studi konseptual eksploratif pada masalah mendasar manajemen pelayaran, yang dikritisi bahwa telah (seharusnya) berubah. Tulisan ini merupakan *review* atas gagasan Masato Shinohara : *Shift Paradigm in Maritime Transport*, yang dimuat pada *The Asian Journal of Shipping Logistics*, Vol. 25 No. 1, June 2009, pp. 57-67. Menurut pandangan Shinohara, bahwa pelayaran selama ini berkembang berdasarkan paradigma skala ekonomi yang mengejar efisiensi semata demi keuntungan bisnis.

Awalnya adalah meluasnya pelayaran sejak bangsa Eropa membuka koloninya di Benua Timur, yang dikenal dengan *The Age of Geographical Discovery*. Maka sejak itu prinsip kebebasan di laut menjadi aturan universal dan diakui sebagai paradigma dalam “pemerintahan” di laut. Spirit kebebasan di laut dijadikan dasar dalam strategi manajemennya, yang mana persaingan dalam rangka efisiensi dan *scale of economic* selalu menjadi tujuan utama pelayaran. Kemudian pada abad ke-20, tahun 1994 dunia pelayaran melalui otoritas Perserikatan Bangsa - Bangsa (PBB) memberlakukan konvensi *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* (Shinohara, 2006). Konsekuensi paradigmanya menjadi bergeser dari orientasi efisiensi ke orientasi “kontrol”. Di samping itu, masih sedikitnya riset pelayaran yang berorientasi “kontrol”, umumnya berorientasi efisiensi.

Tulisan ini mencoba untuk memberikan kontribusi bagaimana manajemen pelayaran berubah dengan melihat dari sudut yang berbeda, tidak semata-mata dari sudut ekonomi pelayaran. Pandangannya dimulai dari histori pelayaran sebagai embrio perdagangan bebas, kemudian meluasnya pelayaran akibat efisiensi ekonomi. Namun, ternyata skala ekonomi pelayaran tidak dapat meng-cover semua penduduk dunia karena alasan geografis, sehingga menuntut variabel lain yang sesuai. Keputusan ekonomis dalam pelayaran tak sepenuhnya diterima mengingat prinsip pelayaran menempatkan nilai *safety first*. Nilai ini harus ditegakkan dengan manajemen kontrol. Demikian juga bahwa pelayaran mempunyai tanggungjawab moral terhadap lingkungan, selain hal ini merupakan tanggungjawab moral juga diperlukan pengawasan dengan ketat oleh otoritas. Pandangan Shinohara juga menggunakan prinsip keterbatasan pikiran (Simon, 1997) dalam memutuskan pelayaran. Berikut pandangannya secara esensial.

B. Kebebasan Pelayaran

The Age of Geographical Discovery pada abad ke-16 telah membuka wawasan dunia melalui pelayaran dengan dibukanya koloni di Asia dan benua lainnya, pionirnya adalah Spanyol dan Portugis. Ini merupakan awal pelayaran bebas. Kemudian pelayaran dunia berkembang secara signifikan. Menurut ISL (2012), pada tahun 1990-an pendapatan pelayaran di dunia rata-rata perhari sebesar \$12.018 maka pada tahun 2000-an meningkat menjadi sebesar \$21.690, peningkatan yang luar biasa.

Transportasi laut (pelayaran) selama ini dikenal sebagai bisnis dalam jasa logistik-*delivery*, yang menganut prinsip pasar bebas, yang mana setiap *shipping lines* bebas menentukan aksinya untuk

mencapai tujuan keuntungan. Hal ini bercirikan antara lain hambatan untuk melayari laut - negara manapun praktis tidak ada/ rendah, pengangkutan, penyewaan kapal, *ship building* diserahkan kepada interaksi penawaran dan permintaan.

Dampak prinsip pasar bebas dalam pelayaran adalah peningkatan drastis volume perdagangan, *ship building* dan kongesti pelabuhan, yang oleh Forrester (1961), disebut sebagai *bullwhip effect*. Pelayaran selalu mengikuti perdagangan/ *gross domestic product*, walupun dengan tingkat yang tidak sama persis, sampai tahun 2013 *gross domestic product* tumbuh 3,5 % dan pelayaran tumbuh 4 % (ISL, 2012). Lonjakan pasar volume pengiriman barang melalui laut pada tahun 2006, 2007 dan 2008 membawa banyak pelaku bisnis pelayaran dengan mengamankan tonase angkutnya satu langkah di depan pesaing mereka. Pasar yang tinggi disebabkan oleh *bullwhip effect* di atas terutama di negara-negara berkembang Asia.

Konsep yang didasarkan pada kebebasan navigasi, kontrak dan pendaftaran kapal untuk memperoleh bendera kapal dari negara manapun, telah menyebarkan armada mereka di setiap rute pelayaran untuk memuat dan membongkar muatan apapun. Meskipun beberapa negara telah mengklaim hak pengiriman (misalnya di Indonesia memberlakukan asas *cabotage* untuk membatasi kapal asing), umumnya banyak negara masih mempertahankan paradigma ini pasar bebas.

Pertanyaannya adalah apakah kondisi tersebut akan lestari ? Berapa lama tren pasar tersebut berlangsung ? Berapa lama pertumbuhan ekonomi suatu negara terus positif ? Realitanya setelah tahun 2008 pertanyaan tersebut sulit dijawab, situasi sekarang tidak memberikan jaminan perkiraan untuk pasar masa depan. Lalu bagaimana manajemen pelayaran ke depan ?

C. Manajemen Pelayaran Berdasar Paradigma Skala Ekonomi

Dalam ekonomi transportasi, skala ekonomi adalah paradigma. Maka pada pelayaran, kapal curah, tanker, kapal kontainer, dan kapal jenis lainnya berusaha meningkatkan ukuran mereka untuk mengurangi biaya angkut per unit. Kita sekarang melihat kapal curah berbobot mati 300 ribu ton dan kapal kontainer kapasitas 13.000 TEU dioperasikan antara pelabuhan besar. Artinya kapal-kapal besarlah yang dioperasikan demi efisiensi, dan ke depan kapal yang jauh lebih besar yang akan dibangun. Namun, skenario tersebut hanya berlaku untuk pelayaran jarak jauh, antara negara-negara Barat (maju) ke negara-negara Timur (kurang maju), serta Amerika

Utara. Ongkos angkut per unit (*freight*) murah karena ditempuh dalam jarak jauh dan dengan kapal-kapal besar. Ini asumsi yang perlu dipertimbangkan kembali.

D. Perubahan Fundamental Ekonomi dan Pengaruhnya terhadap Pelayaran

Menurut pandangan Shinohara, apa yang dilihat sekarang dalam pelayaran adalah perubahan mendasar dalam lingkungan sosial yang dapat membatalkan prinsip kebebasan pelayaran sebagai paradigma. Negara-negara Asia berpenduduk banyak terutama China, pada tahun 2010 diperkirakan akan mengejar ekonomi Jepang, walaupun PDB per kapitanya hanya 10 % terhadap Jepang (IMF, 2009). Walaupun potensi pertumbuhan ekonomi China adalah besar, reservasi di daerah pedesaan negara itu akan tetap kurang makmur untuk waktu yang lebih lama mendatang jika masih tetap mengandalkan skala ekonomi pelayaran.

Pada abad ke-21, pelayaran terutama akan berkonsentrasi di perairan Asia karena cepatnya pertumbuhan ekonomi di benua berpenduduk besar. Maka baik produksi maupun konsumsi sebagian besar akan berada di dekat / berkisar di situ. Sekarang orang Asia berusaha *me-recocery* pembangunan sesuai *track*-nya sendiri, termasuk dalam pelayaran.

Ada potensi besar di Asia yang lebih banyak pelabuhan akan melayani pedalaman mereka sendiri, yang masing-masing akan dilayani dengan kapal sesuai kapasitas pasar konsumen mereka. Ini adalah daerah di mana volume besar barang akan diangkut antara pelabuhan-pelabuhan jarak pendek ke berbagai arah. Dalam hal ini skala ekonomi mempunyai keterbatasan, khususnya dalam pengiriman kontainer. Pengirim, yang tersebar di berbagai daerah pedalaman, akan memiliki kebutuhan khusus, mereka memiliki variabel sendiri dalam pelayaran, baik dalam ukuran maupun jalur.

Sebagai daerah perlu memastikan pergerakan komoditas antar perbatasan, kontribusi manajemen waktu dalam jaringan rantai pasokan bagi jalur pelayaran dan penyedia layanan logistik. Metode *hub port* tidak sesuai bagi pelayaran dalam jarak pendek, maka lebih sesuai *direct calling at port* di dekat tempat mereka berada. Pelayaran pada abad ke-21 akan berkonsentrasi pada pemenuhan dari persyaratan tersebut. Pelayaran di Asia Timur ke depan, akan menjadi salah satu hal yang dapat menguntungkan lebih banyak daerah pedalaman dengan tidak mengejar skala ekonomi.

E. Bounded Rationality

Menurut pandangan Shinohara, paradigma pelayaran selama ini tidak mengakui moral dan etika nilai sebagai faktor pengambilan keputusan. Rasionalitas telah menjadi paradigma universal bersama di setiap bidang ilmu atau profesi, termasuk dalam pelayaran. Namun realitanya begitu banyak anomalistik keputusan non - ekonomis yang dibuat, yang tidak dapat dijelaskan secara rasional, di mana mereka membuat keputusan yang tampaknya didasarkan oleh intuisi. Hubungan pelanggan menjadi penentu, maka ketika orang menempatkan rasionalitas adalah akuntabilitas jangka pendek, yang tidak mementingkan hubungan jangka panjang sebagai solusi.

Dalam dunia pelayaran kini menyimpan sejumlah besar masalah yang belum diperhatikan. Masalah tersebut antara lain adalah kualitas kapal, awak kapal, manajemen pantai dalam hal keselamatan, pelestarian lingkungan maritim, serta siapa yang harus bertanggungjawab. Semua tidak cukup diselesaikan dengan rasionalitas-efisiensi ekonomi, karena kita semua mempunyai *bounded rationality* (Simon, 1997).

Sekarang kita harus mengakui bahwa agar ekonomis dan tertib tatanan hukum pelayaran, tidak berdaya dalam menghadapi *multi-centred mega economies*. Masalah yang kita hadapi adalah jangka panjang terlalu mengandalkan rasionalitas jangka pendek sebagai solusi. Untuk mengatasi masalah pelayaran jangka panjang, adalah sistem nilai yang serius berkaitan dengan kesejahteraan manusia dan lingkungan global. Ini merupakan tantangan mendasar bagi paradigma lama - kebebasan pelayaran dan skala ekonomi, dengan beralih ke langkah-langkah dinamis untuk reformasi fundamental manajemen pelayaran dimensi baru dengan tertib.

F. Perubahan Manajemen ke Depan Lebih Banyak Kontrol dan Moral

Manajemen pelayaran ke depan akan memerlukan kontrol arah pelayaran bagi kekuatan pemilik kapal dan operator kapal mereka untuk lebih mengamati peraturan pelayaran. Manajemen pelayaran adalah menempatkan nilai *safety first*. Manajemen dalam menegakkan *safety first* harus diperkuat ke tingkat yang lebih tinggi.

Shipping lines yang menikmati kebebasan bisnis dengan memanfaatkan *flag convenien* telah mengabaikan keselamatan pelayaran. Kemudahan memperoleh bendera kapal dari negara-negara tertentu berdampak mengabaikan manajemen sumberdaya manusia awak kapal (*ship manning*), hak-hak awak kapal sebagai manusia menjadi terabaikan karena *shipping lines* hanya

mementingkan efisiensi dan keuntungan. Pengawasan terhadap awak kapal menjadi lemah, demikian pula terhadap perawatan kapal. Argumen hubungan langsung antara kapal dan negara pemberi bendera belum menghasilkan kejelasan secara utuh / tunggal dalam pelayaran.

Bagi negara-negara yang memberikan *flag convenien*, pendaftaran kapal adalah bisnis secara efisien membawa pendapatan bagi pemerintah, para pengacara serta akuntan tanpa mengeluarkan sejumlah besar investasi. Oleh karena itu, semakin banyak negara-negara kecil sudah mulai menawarkan bendera kemudahan kepada pemilik kapal asing.

Standar keselamatan pelayaran didasarkan pada kontrol negara bendera, sementara kapal akan melayari lautan dan berlabuh di berbagai negara (*ocean going*), yang kontrol keselamatannya didasarkan pada ketentuan yang lebih luas, *International Maritime Organization*. Kontrol sering diabaikan atau diberikan oleh negara pemberi bendera karena kurangnya kompetensi administrasi. Manajemen pengawasan ini telah menyebabkan kurangnya perlindungan bagi keselamatan di laut.

Klasifikasi, sertifikat atas nama negara pemberi bendera cenderung membingungkan mereka sendiri yang berperan sebagai surveyor independen, manajemen pemilik kapal dengan santai penerapan kriteria mereka sendiri. Untuk memperbaiki cacat kemudahan bendera kapal, sistem *Port State Control (PSC)* disepakati sejak tahun 1982. Namun, ini hanya efektif ketika kapal berada di pelabuhan (Williamson, 1998). Bagaimana fenomena ini dapat menjamin keselamatan navigasi dan pencegahan polusi laut, sementara begitu banyak kapal di bawah standar yang berlayar di laut lepas dan perairan teritorial. Artinya (harus) ada pergeseran manajemen pelayaran, yang semua *shipping by efficiency* ke *shipping by control*. Manajemen yang bertanggungjawab terhadap penggunaan laut.

Di samping itu manajemen kontrol keselamatan pelayaran telah terjadi duplikasi inspeksi dan survei di atas kapal yang dibuat oleh berbagai pemangku kepentingan seperti pemerintah, masyarakat klasifikasi dan fihak pengirim. Situasi ini akan memburuk kondisi kerja pelaut dan cenderung bekerja buruk terhadap keselamatan pelayaran. Jelas, ada kerusakan serius dalam manajemen pelayaran. Maka pelayaran harus diawasi dan dikendalikan sesuai dengan aturan global terpadu. Ini merupakan tantangan bagi kebebasan pelayaran, dan merupakan pergeseran jauh yang tak terelakkan demi keberlanjutan manajemen secara utuh dan menyeluruh.

Kecelakaan kapal berulang kali terjadi yang disebabkan mengedepankan kepentingan ekonomi dan menepiskan kepentingan moral, merendahkan pengawasan keamanan lingkungan maritim, dan kesejahteraan awak kapal. Selama ini belum ada manajemen pelayaran yang dengan rela berusaha memasukkan etik-moral dalam fungsi keputusan demi kesuksesan bisnisnya. Usaha terhadap kualitas pelayaran selalu dimotivasi oleh “tekanan” dari otoritas, karena jika tidak dilaksanakan akan menerima penalti (Haralambides, 1998). Artinya, selain *shipping by control*, pelayaran juga mengelola lingkungan, baik lingkungan fisik dari pencegahan polusi maupun lingkungan sosial, yaitu masyarakat di dalam kapal dan masyarakat secara umum sebagai tanggung jawab pilantropi, tanggungjawab moral.

G. Kesimpulan

1. Dunia pelayaran tidak hanya berdimensi ekonomi semata sebagai kelanjutan kebebasan di laut.
2. Makalah ini difokuskan pada perubahan mendasar paradigma pelayaran, substansinya dari *shipping by efficiency* ke *shipping by control*, karena kegagalan mekanisme pasar dalam pelayaran, dan perlu memperketat pengawasan.
3. Pelayaran masa depan yang dapat mengakomodir semua variabel yang ada pada wilayah yang tersebar dengan volume angkut yang kecil-kecil, yang tidak hanya mengedepankan kepentingan efisiensi. kegagalan mekanisme pasar
4. Pelayaran yang punya tanggungjawab terhadap lingkungan, baik fisik maupun sosial.

H. Limitasi dan Arah Riset ke Depan

1. Hipotesis ini masih dalam tahap eksploratif, penulis belum dapat mengusulkan bagaimana hal itu dapat dilaksanakan secara harmonis dengan paradigma rasionalitas, ini akan menjadi proses evolusi dalam manajemen pelayaran.
2. Hipotesis ini diposisikan sebagai tantangan mendasar pada riset pelayaran saat ini berlaku yang sangat teknis yang cenderung kurang diskusi konseptual.

Referensi

- Damsgaard Hansen, E., 2001, *European Economic History*, Copenhagen Business School Pres.
- Forrester, J.W., 1961, *Industrial Dynamics*, MIT Press.
- Gaastra, F., 2003, *The Dutch East India Company - Expansion and Decline*, Walburg Pers, The Netherlands.
- Haralambides, H. (Ed.), 1998 *Quality Shipping: Market Mechanism for Safer Shipping and Cleaner Oceans*, Erasmus Publishing, Rotterdam.
- Herbert Simon, 1997, *Administrative Behavior: A Study of Decision Making Processes in Administrative Organization*, Free Press, New York.
- IMF Economic Outlook*, April, 2009.
- Shinohara, M., 2006, *European and Japanese Logistics Paradigms: an Explorative and Comparative Study of the Dynamics of Logistics Management*, Maruzen Planet, Japan.
- Shipping Statistics and Market Review*, ISL, Vol 56 No 5/6, 2012.
- Williamson, O. (1998). Transaction cost economics: How it works; Where it is headed", *De Economist*, Vol.146 No.1, pp.23-58, Kluwer Academic Publishers.