

EKSPOR KOMODITAS BATU BARA KALIMANTAN DALAM CENGKERAMAN COSCO: STRATEGI REALISME EKONOMI CHINA

Mutiya Azzahra¹, Wan Pazira², Marsyah Fitri Aulia³

¹²³ Universitas Maritim Raja Ali Haji, Jalan Raya Dompok - Tanjungpinang 29111, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received Oktober 2026

Revised Oktober 2026

Accepted Oktober 2026

Available Oktober 2026

mazzahra@umrah.student.ac.id
2405050011@student.umrah.ac.id
mfaulia@student.umrah.ac.id

*This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Cahaya Ilmu
Bangsa Institute*

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai ketergantungan Indonesia dalam melakukan ekspor komoditas maritim terhadap perusahaan asing, terkhusus China Ocean Shipping Company (COSCO). Indonesia sangat bergantung pada laut untuk mendukung perdagangan internasional, terutama dalam ekspor komoditas strategis seperti batu bara. Namun, ketergantungan ini belum didukung oleh sistem logistik nasional yang memadai. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis ketergantungan Indonesia pada kapal pelayaran China dalam ekspor komoditas maritim serta menentukan faktor-faktor yang melatarbelakanginya dengan pendekatan realisme ekonomi. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan melakukan studi pustaka terhadap data sekunder, yang mencakup UNCLOS 1982, kebijakan pelayaran nasional, serta analisis yang berkaitan dengan industri pelayaran dan logistik maritim. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketergantungan Indonesia terhadap kapal pelayaran China untuk mengekspor batu bara terjadi karena terbatasnya kapasitas armada nasional. COSCO menjadi pintu masuk

strategi realisme ekonomi China terhadap Indonesia, terutama melalui kontrol jalur logistik laut yang terhubung dengan kepentingan nasional China dan Belt and Road Initiative (BRI). Situasi ini menciptakan hubungan yang tidak seimbang bagi Indonesia, karena kontrol atas distribusi dan nilai tambah logistik masih dipegang oleh pihak asing. Karena itu, Indonesia harus memperkuat kebijakan pelayaran nasional dan meningkatkan kapasitas armada dengan bendera Indonesia agar bisa mengurangi ketergantungan pada pelayaran asing.

Kata Kunci: Ketergantungan Maritim; Pelayaran China; Ekspor Batu Bara; Realisme Ekonomi

ABSTRACT

This study examines Indonesia's dependence on foreign companies specifically the China Ocean Shipping Company (COSCO) for the export of maritime commodities. Indonesia relies heavily on the sea to support international trade, particularly in the export of strategic commodities such as coal. However, this dependence is not yet supported by an adequate national logistics system. The objective of this study is to analyze Indonesia's dependence on Chinese shipping vessels for the export of maritime commodities and to identify the underlying factors using an economic realism approach. This study employs a qualitative descriptive method through a literature review of secondary data, including the 1982 UNCLOS, national shipping policies, and analyses related to the shipping and maritime logistics industries. The results show that Indonesia's dependence on Chinese shipping vessels for coal exports stems from the limited capacity of its national fleet. COSCO serves as the gateway for China's economic realism strategy toward Indonesia, particularly through its control of maritime logistics routes linked to China's national interests and the Belt and Road Initiative (BRI). This situation creates an unbalanced dynamic for

Indonesia, as control over distribution and value-added logistics remains in the hands of foreign entities. Therefore, Indonesia must strengthen its national shipping policies and expand the capacity of its Indonesian-flagged fleet in order to reduce its dependence on foreign shipping companies.

Keywords: Maritime Dependence; Chinese Shipping; Coal Exports; Economic Realism

PENDAHULUAN

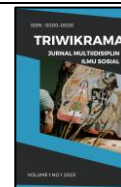
Batu bara selama lebih dari satu dekade menjadi kontributor penting terhadap devisa Indonesia melalui ekspor ke kawasan Asia Timur dan Asia Selatan. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sepanjang periode 2020-2024, volume ekspor batu bara Indonesia mengalami fluktuasi yang signifikan, meningkat tajam pada fase pemulihan ekonomi pascakrisis pandemi dan kembali terkoreksi seiring dinamika harga energi global (Badan Pusat Statistik, 2025). Pada tahun 2020 volume ekspor tercatat sebesar 62.492,5 ribu ton, kemudian melonjak menjadi 108.487,2 ribu ton pada 2021, sebelum turun menjadi 69.685,7 ribu ton pada 2022, dan kembali meningkat pada 2023-2024. Namun, peningkatan volume tersebut tidak selalu sejalan dengan nilai ekonomi ekspor yang justru menunjukkan tren penurunan akibat volatilitas harga batu bara internasional. Fenomena ini mencerminkan kerentanan struktural negara eksportir komoditas primer yang sangat terpapar pada fluktuasi pasar global (Gilpin, 2001). Perdagangan global menciptakan kerentanan bagi negara eksportir terhadap fluktuasi harga pasar global. Ketergantungan pada ekspor berbasis sumber daya alam juga memperbesar sensitivitas negara terhadap volatilitas harga dan ketidakpastian sistem perdagangan internasional (UNCTAD, 2022). China menjadi tujuan ekspor batu bara terbesar Indonesia, disusul oleh India, Jepang, dan Korea Selatan. Ketergantungan struktural terhadap pasar China mengandung implikasi politik-ekonomi yang lebih luas karena hubungan dagang yang asimetris cenderung menciptakan ketimpangan daya tawar di antara negara pengekspor dan pengimpor (Strange, 1994). Kebutuhan energi China yang tinggi untuk menopang sektor industri dan pembangkit listrik menjadikan komoditas batu bara Indonesia sebagai bagian dari rantai pasok strategis negara tersebut. Dalam konteks ini, hubungan perdagangan tidak lagi dapat dipahami semata sebagai relasi pasar, melainkan sebagai arena kepentingan nasional dan distribusi kekuasaan dalam sistem internasional.

Persoalan semakin kompleks ketika dimensi logistik maritim dimasukkan ke dalam analisis. Proses pengangkutan batu bara Indonesia menuju pasar internasional sebagian besar dilakukan melalui jalur laut dengan pelabuhan muat utama di Kalimantan, seperti Samarinda dan Balikpapan. Namun, data dan kajian terdahulu menunjukkan bahwa struktur pengangkutan tersebut tidak dikuasai oleh armada nasional, melainkan oleh perusahaan pelayaran asing dengan kapasitas kapal besar dan jaringan global yang terintegrasi (Hardian, 2010). Salah satu aktor dominan dalam pola ini adalah China Ocean Shipping Company (COSCO), perusahaan pelayaran milik negara China yang menjadi pemain utama dalam rute Kalimantan-China.



Gambar 1. Contoh kapal kargo COSCO
Sumber: kontainerindonesia.co.id

Dominasi perusahaan pelayaran asing, khususnya COSCO, memperlihatkan adanya pergeseran locus kontrol dari negara produsen ke negara pengimpor. Dalam konteks hubungan internasional, fenomena ini dapat dipahami melalui perspektif realisme ekonomi yang melihat



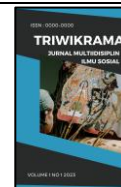
bahwa kekuatan negara diukur tidak hanya oleh kapasitas militer, tetapi oleh penguasaan atas sumber daya strategis dan jalur distribusinya. Realitas ini menimbulkan pertanyaan fundamental tentang posisi Indonesia dalam struktur perdagangan global. Apakah Indonesia sekadar bertindak sebagai negara pemasok bahan mentah tanpa kontrol atas nilai tambah logistik? Perspektif realisme ekonomi memandang bahwa dalam sistem internasional yang bersifat anarkis, negara akan berusaha memaksimalkan kekuatan relatifnya melalui penguasaan sektor-sektor strategis, termasuk logistik dan transportasi laut (Gilpin, 2001). Ketika negara gagal membangun kapasitas tersebut, ketergantungan bukan hanya menjadi persoalan ekonomi, melainkan menjadi bentuk kerentanan struktural terhadap tekanan eksternal.

Negara yang mampu mengendalikan alur logistik global memiliki kemampuan untuk membentuk struktur ketergantungan negara lain, memperkuat posisi tawar dalam negosiasi bilateral, serta meminimalkan kerentanan terhadap gangguan eksternal. Selain keterbatasan kapasitas armada nasional, terdapat pula persoalan tata kelola kebijakan maritim Indonesia. Regulasi pelayaran nasional, termasuk penerapan asas *cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hingga saat ini masih berfokus pada perlindungan pelayaran domestik dan belum menyentuh dimensi strategis ekspor komoditas energi. Konsekuensinya, jalur pelayaran internasional terbuka sepenuhnya bagi operator asing tanpa kewajiban penggunaan kapal berbendera Indonesia. Dalam perspektif realisme ekonomi, kondisi tersebut menunjukkan lemahnya kapasitas negara dalam melindungi kepentingan strategisnya sendiri dan memperkuat posisi aktor eksternal dalam struktur ekonomi nasional (Strange, 1994).

Isu ketergantungan logistik telah banyak dibahas dalam literatur ekonomi transportasi, kajian mengenai dominasi pelayaran China dalam ekspor komoditas Indonesia masih relatif terbatas, terutama yang secara eksplisit mengaitkannya dengan kerangka realisme ekonomi dalam hubungan internasional. Sebagian besar studi sebelumnya lebih menekankan aspek efisiensi biaya, daya saing industri pelayaran nasional, atau implikasi teknis kebijakan *cabotage*. Studi kebijakan dan hukum menunjukkan bahwa penerapan prinsip *cabotage* bertujuan mengurangi ketergantungan pada kapal asing, tetapi implementasinya bermasalah karena regulasi, kapasitas industri domestik, dan masalah penegakan hukum. Ini mendukung klaim bahwa masalah struktural regulasi memperlemah kemampuan armada nasional (Aflah, 2022). Operasi pelayaran dan studi jaringan menunjukkan bahwa sebagian besar kargo internasional Indonesia melalui lintas regional (misal Singapura/Malaysia), dan struktur jaringan linier menguntungkan operator besar yang mengendalikan rute, sekaligus menjawab mengapa operator asing berkapasitas besar, termasuk COSCO dapat mendominasi (Tu, 2018).

Analisis yang mengaitkan struktur logistik tersebut dengan relasi kekuasaan negara, strategi ekonomi China, dan posisi Indonesia dalam tatanan ekonomi politik internasional masih jarang dilakukan. Celah inilah yang menjadi dasar akademik perlunya penelitian ini.

Berdasarkan konteks tersebut, penelitian ini mengangkat permasalahan utama mengenai bagaimana pola ketergantungan Indonesia terhadap kapal pelayaran China dalam ekspor komoditas maritim, dengan fokus khusus pada sektor batu bara dan rute Kalimantan-China. Pertanyaan penelitian dirumuskan sebagai berikut: (1) bagaimana ketergantungan logistik Indonesia terhadap perusahaan pelayaran China dalam ekspor komoditas maritim; (2) mengapa COSCO menjadi aktor dominan dalam pengangkutan batu bara Indonesia; dan (3) faktor-faktor apa yang menyebabkan dominasi pelayaran asing dalam sistem logistik ekspor Indonesia jika



dianalisis melalui perspektif realisme ekonomi. Secara teoretis, penelitian ini berpijak pada tradisi realisme dalam hubungan internasional yang dikembangkan dalam kajian ekonomi politik internasional.

Realisme ekonomi memandang bahwa negara berperilaku sebagai aktor rasional yang berupaya memaksimalkan kekuatannya dalam struktur internasional yang kompetitif (Gilpin, 2001). Kontrol terhadap jalur perdagangan, infrastruktur pelabuhan, dan armada pelayaran bukan hanya sarana efisiensi ekonomi, tetapi juga instrumen distribusi kekuasaan antarnegara. Dalam konteks ini, keberadaan perusahaan pelayaran milik negara, seperti COSCO, dipahami sebagai ekstensi kepentingan nasional China dalam mengamankan pasokan sumber daya dan memperluas pengaruh strukturalnya. Kontribusi penelitian ini terletak pada upaya mengaitkan isu logistik komoditas strategis Indonesia dengan kajian hubungan internasional yang lebih luas. Alih-alih memahami ketergantungan pelayaran semata sebagai persoalan teknis atau manajerial, studi ini menempatkannya dalam kerangka relasi kekuasaan global. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik terhadap pengembangan literatur realisme ekonomi di kawasan Asia Tenggara, sekaligus menawarkan dasar analitis bagi perumusan kebijakan maritim Indonesia dalam menghadapi dinamika ekonomi politik global, terutama arus utama sistem kargo komoditi ekspor.

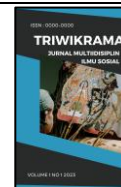
METODE

Penelitian ini menerapkan metode kualitatif deskriptif untuk mengeksplorasi ketergantungan Indonesia pada kapal dari China terkait ekspor barang maritim. Metode ini dipilih karena dapat memberikan penjelasan kontekstual tentang interaksi kekuasaan ekonomi dan model ketergantungan dalam sistem perdagangan laut global. Data dikumpulkan melalui studi literatur untuk mendapatkan informasi penting mengenai tata kelola maritim dan kebijakan pelayaran nasional. Semua data sekunder yang digunakan bersumber dari penelitian literatur, termasuk artikel jurnal akademis, laporan resmi seperti COSCO Shipping Annual Report, peraturan internasional seperti UNCLOS 1982 dan ketentuan negara bendera, serta dokumen nasional seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Pasal 25A UUD 1945. Analisis data dilakukan dengan pendekatan deskriptif-analitis dengan menafsirkan hasil berdasarkan perspektif realisme ekonomi, untuk memahami bagaimana kekuasaan maritim China mempengaruhi pola ketergantungan logistik Indonesia. Penelitian ini berfokus pada ketergantungan Indonesia terhadap kapal pelayaran asing dengan membahas mengenai keterkaitan antara kapasitas armada, kerangka regulasi, serta dominasi operator asing dalam rute ekspor antara Kalimantan-China.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki karakter maritim yang sangat kuat, dengan wilayah daratan yang jauh lebih sedikit dibandingkan lautan, menjadikan perdagangan dan transportasi laut sebagai elemen penting dalam menopang aktivitas ekonomi nasional di Indonesia. Pasal 25A UUD 1945 (Republik Indonesia) menegaskan mengenai identitas geografis Indonesia sebagai negara kepulauan berciri Nusantara yang memiliki batas-batas dan hak kedaulatan yang telah ditetapkan. Dalam situasi ini, laut tidak sekadar menjadi area geografis, melainkan juga berperan sebagai rute pelayaran, jaringan logistik, dan akses untuk perdagangan global yang memengaruhi daya saing ekonomi negara.

Secara historis, kejayaan Nusantara pada era Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit menunjukkan bahwa kekuatan ekonomi Indonesia di masa lalu bergantung pada kekuasaan



maritim. Kerajaan Sriwijaya mencapai puncaknya dengan menguasai jalur perdagangan Selat Malaka dan menjadi pusat kegiatan pelayaran di Asia. Sementara itu, Majapahit melanjutkan pengaruh ini dengan mengembangkan pelabuhan serta jaringan perdagangan antar pulau dan negara (Safitri & Zahara, 2022). Sejarah ini memperlihatkan bahwa kemampuan dalam mengelola wilayah laut melalui strategi perdagangan dan pelayaran adalah dasar yang penting untuk menciptakan kemakmuran bangsa.

Dalam konteks ekonomi modern, sektor maritim memiliki peran yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi nasional.

Tabel 1. Perbandingan Kontribusi Sektor Maritim

Indikator	Nilai (%)
Kontribusi sektor maritim saat ini	7,9
Target 2045	15
Rata-rata pertumbuhan 5 tahun terakhir	2
Pertumbuhan ekonomi nasional	5
Luas wilayah laut Indonesia	70 dari total wilayah

Sumber: Kemenko Marves dan BRIN, 2024

Data dari pemerintah menunjukkan bahwa sektor ini menyumbang sekitar 7,9% pada Produk Domestik Bruto (PDB), yang berasal dari berbagai kegiatan seperti pelayaran, logistik, pelabuhan, perikanan, dan industri turunannya. Pemerintah berharap kontribusi sektor maritim ini bisa meningkat menjadi 15% pada tahun 2045, yang menunjukkan bahwa penguatan sektor ini diharapkan menjadi dasar untuk ekonomi jangka panjang (Rohman, 2024). Namun, posisi Indonesia masih belum sama dengan negara-negara maritim lain di kawasan. Negara seperti Singapura, Malaysia, dan Filipina telah mendapatkan posisi utama dalam rantai logistik global, meskipun lautan mereka lebih kecil, sementara Indonesia, walaupun terletak di jalur strategis Asia-Pasifik, hanya berfungsi sebagai titik pengisian dan pemberhentian, bukan sebagai pusat distribusi logistik internasional.

Pola Ketergantungan Indonesia terhadap COSCO dalam Ekspor Batu bara

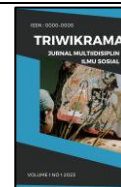
Rute dari Kalimantan menuju pelabuhan di bagian selatan China (Guangdong, Guangxi, dan Fujian) menjadi salah satu yang paling sibuk di Asia Tenggara, China telah menjadi salah satu pengimpor utama batu bara di pasar Asia. Perusahaan pelayaran yang ada di Indonesia masih lebih memusatkan perhatian pada rute lokal (*cabotage*), sehingga ekspor jarak jauh masih sangat bergantung pada operator asing. Strategi perluasan COSCO bertujuan untuk memperkuat integrasi vertikal dengan cara mengelola terminal, meningkatkan ukuran armada, dan membuka rute khusus ke negara-negara penghasil sumber daya seperti Indonesia.

Tabel 2. Perbandingan Armada Nasional dan Armada COSCO

Indikator Aspek	Armada Nasional	COSCO
Jumlah kapal	12.602 (2024)	1.535 kapal (per 31 Des 2024)
Kapasitas muatan	2.000 - 8.000 ton	50.000 - 100.000 ton
Skala dan Efisiensi (ton per trip)	5.000 - 12.000 ton	> 35.000 ton
Kemampuan ekspor batu bara	~10%	>85 %

*Corresponding author

E-mail addresses: mazzahra@umrah.student.ac.id



Indikator Aspek	Armada Nasional	COSCO
Skala & jangkauan operasional	Umumnya domestik	Global rute internasional

Sumber: (Kapal.co.id, 2025; SUSENO, 2017; Wheili, 2025)

Ketergantungan Indonesia terhadap COSCO lebih dari sekadar masalah teknis dalam pengiriman barang, melainkan ini mencerminkan kelemahan dalam struktur industri maritim negara. Di sisi lain, COSCO muncul sebagai perusahaan maritim besar dengan strategi yang dirancang untuk melindungi kepentingan China. Di rute Kalimantan-China, COSCO menggunakan kapal-kapalnya sendiri serta anak perusahaan yang mengoperasikan kapal curah. COSCO telah mengalami transisi besar sejak awal tahun 2000-an, berubah dari perusahaan pelayaran yang berorientasi regional menjadi peserta di arena global. Proses ini dipercepat oleh penggabungan strategis dengan China Shipping Group pada tahun 2016, dukungan finansial substansial dari pemerintah China melalui subsidi dan pengurangan utang, serta keterlibatannya dalam proyek Belt and Road Initiative (BRI). Pertumbuhan cepat COSCO mencakup pembangunan terminal pelabuhan di berbagai negara, akuisisi perusahaan lokal, dan pembentukan aliansi internasional seperti Ocean Alliance yang memperkuat posisinya di jalur perdagangan utama di Asia-Pasifik.

Bagian ini menampilkan pertumbuhan jumlah armada COSCO untuk mengetahui seberapa besar peningkatannya beberapa tahun terakhir.

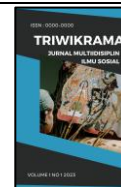
Tabel 3. Perkembangan Armada COSCO

Tahun Data	Jumlah Kapal	Total Kapasitas DWT (Dead Weight Tonnage)
2016	1.376	113.67 juta
2018	1.285	102.19 juta
2023	>1.400	>110 juta

Sumber: Penulis

Meski jumlah kapal nasional jauh lebih besar, sebagian besar adalah tongkang, tugboat, kapal kecil, dan *non-oceangoing*, sehingga tidak relevan untuk ekspor. COSCO memang jumlahnya jauh lebih sedikit, tapi hampir semua berada di kelas *oceangoing bulk-carrier* inilah kapal yang dibutuhkan untuk ekspor batu bara. Ukuran tongkang nasional hanya cocok untuk rute pendek/ domestik, tidak mampu menempuh pelayaran laut internasional atau membawa volume besar yang dibutuhkan pembeli global (China, India, Eropa dan lain-lain). COSCO mengoperasikan *bulk-carrier* besar yang mampu mengangkut batubara dalam jumlah besar per perjalanan, sangat efisien untuk ekspor maritim. Perbedaan kapasitas 10-20 kali lipat menyebabkan Indonesia tidak kompetitif jika menggunakan kapal sendiri untuk ekspor.

Indonesia bergantung secara sangat tinggi (*high dependency*) pada COSCO dan kapal asing lainnya untuk mengekspor batubara. Tingkat ketergantungan terjadi karena keterbatasan armada nasional, perbedaan kapasitas kapal yang ekstrem, kebutuhan buyer internasional yang hanya bisa dipenuhi *bulk-carrier* besar, efisiensi biaya rute laut jauh yang hanya dimiliki operator global (Bisnis.com, 2019). Indonesia bisa memproduksi batubara dalam jumlah besar, tetapi tidak bisa mengekspornya sendiri tanpa armada asing seperti COSCO.



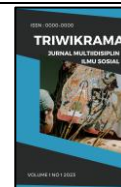
COSCO sebagai Instrumen Kekuatan Ekonomi Negara China

Dominasi ini bukan merupakan kebetulan, melainkan bagian dari strategi nasional China untuk menjamin pasokan energi mereka. China, sebagai negara industri terbesar di dunia, memerlukan pasokan batu bara yang konsisten untuk berbagai keperluan, termasuk pembangkit listrik dan industri berat. Dengan mengontrol rute pelayaran melalui COSCO, China dapat menjaga pasokan tetap aman dari pihak lain, mengatur jadwal dan volume pengiriman, serta mengurangi risiko gangguan dari faktor luar yang dapat memengaruhi rantai pasokan. Dari sudut pandang ekonomi, mengurangi ketergantungan terhadap operator asing akan mengurangi kerentanan strategis.

COSCO diawasi oleh pemerintah China sebagai *central state-owned enterprise* (BUMN tingkat pusat) melalui State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council (SASAC), bertindak sebagai pemegang investasi atas nama negara (COSCO SHIPPING INTERNATIONAL (SINGAPORE) CO., 2021). Karena COSCO merupakan perusahaan milik negara, terdapat beberapa implikasi dukungan dan hubungan dengan negara. Sebagai perusahaan milik negara, COSCO dapat dilihat sebagai alat strategis bagi bangsa yang berarti bahwa sektor pelayaran, pengelolaan pelabuhan, logistik internasional, dan jaringan maritim diatur agar sesuai dengan kepentingan nasional Tiongkok. Ini biasanya mencakup faktor-faktor seperti geopolitik, perdagangan internasional, dan pengaruh global (SWOTAnalysisExample.com, 2025).

Keuntungan COSCO terletak pada efisiensi yang didukung penuh oleh pemerintah China. Melalui armada yang besar, COSCO dapat memanfaatkan *economies of scale* yang sulit ditandingi oleh pelaku industri dalam negeri. Mereka dapat menawarkan harga pengiriman yang lebih rendah, jadwal yang konsisten, dan tingkat efisiensi yang tinggi, hal-hal inilah yang tidak dapat disediakan oleh perusahaan Indonesia akibat keterbatasan dalam modal, teknologi, dan jaringan. Subsidi dari pemerintah China membuat tarif COSCO lebih bersaing dibandingkan dengan operator internasional lain, dan integrasi vertikal dari proses penambangan hingga pelabuhan tujuan menghilangkan biaya perantara. Pendekatan ini memungkinkan China untuk mereduksi biaya impor batu bara, dengan tujuan menjaga harga energi domestik tetap terjangkau dan memperkuat daya saing industri manufakturnya. Bagi eksportir dari Indonesia, pilihan yang paling masuk akal adalah bertransaksi dengan COSCO, yang menawarkan harga yang kompetitif, jadwal yang teratur, serta kepastian ketersediaan kapal untuk mengangkut batu bara termal dan antrasit ke China.

Pengaruh COSCO semakin meningkat karena integrasinya dengan pasar tempat mereka beroperasi. China mengimpor lebih dari 93 juta ton batu bara dari Indonesia setiap tahunnya. Sebagai pembeli terbesar dan pemilik perusahaan pengiriman terkemuka, sistem ini menghasilkan alur logistik yang tertutup dan efisien untuk China. Rute balik mereka terjamin, menekan biaya operasional, dan memperkuat posisi tawar mereka. Lebih dari itu, kehadiran armada COSCO di perairan Indonesia dan Asia Tenggara merupakan bagian dari strategi China untuk menunjukkan kekuatan maritimnya di kawasan Indo-Pasifik, sesuai dengan tujuan Belt and Road Initiative (BRI) yang bertujuan untuk membentuk ekonomi regional yang berfokus pada China di kawasan Asia Tenggara (Wahyuni & Amin, 2023). Kontrol yang mereka miliki atas jalur pelayaran bukan hanya memberikan keuntungan ekonomi tetapi juga kekuatan strategis, yaitu kemampuan untuk mengatur aliran barang, mengumpulkan informasi mengenai pola navigasi dan perdagangan, serta meningkatkan kehadiran maritim di wilayah-wilayah penting. Dalam konteks ini, Indonesia hanya



berperan sebagai penyedia komoditas tanpa memiliki kendali atas rantai logistik yang dapat memberikan nilai tambah terbesar dari ekonomi.

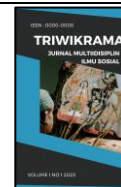
Indonesia bukan satu-satunya negara yang mengandalkan COSCO untuk kegiatan perdagangan laut. Negara-negara berkembang dan penghasil komoditas lainnya, seperti Yunani, Brasil, Pakistan, dan beberapa negara di Afrika, juga memiliki ketergantungan yang sama. Di Yunani, COSCO beroperasi tidak hanya sebagai perusahaan pengiriman, tetapi juga menguasai Pelabuhan Piraeus, yang menjadi pusat logistik utama di Eropa Selatan. Di Brasil serta negara-negara Afrika, COSCO memiliki peran penting dalam pengiriman komoditas penting seperti bijih besi, batubara, dan produk pertanian. Hal ini terutama disebabkan oleh kurangnya armada nasional yang dapat menyediakan kapal besar untuk perjalanan jauh (UNCTAD, 2022).

Kelemahan Struktural Indonesia dalam Perspektif Realisme Ekonomi

Ketergantungan Indonesia pada kapal asing seperti COSCO tidak hanya diakibatkan oleh adanya regulasi pelayaran yang sudah lama ada, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi juga lebih dipengaruhi oleh elemen struktural dalam sektor pelayaran domestik. Untuk menyediakan kapal *bulk-carrier* berkapasitas besar, diperlukan investasi yang sangat besar dan kepastian muatan jangka panjang agar efisiensi skala ekonomi dapat dicapai. Namun, industri pelayaran dalam negeri Indonesia hingga kini masih dikuasai oleh perusahaan-perusahaan kecil dan menengah yang lebih fokus pada pasar lokal dan tidak memiliki hubungan vertikal yang kuat dengan eksportir barang utama seperti batu bara (Stopford, 2009).

Di samping itu, kebijakan pengembangan armada nasional setelah tahun 2008 lebih mendorong peningkatan jumlah kapal untuk distribusi dalam negeri, seperti tongkang dan kapal pendukung daripada peningkatan kapasitas angkut laut dalam. Akibatnya, meskipun ada pertumbuhan kuantitatif armada nasional, peningkatan kapasitas DWT (Deadweight Tonnage) tidak sebanding dengan kebutuhan perdagangan global. UNCTAD (2022) mencatat bahwa negara-negara yang mengekspor komoditas dan memiliki armada *oceangoing* yang terbatas cenderung bergantung pada operator pelayaran internasional yang memiliki ekonomi skala, jaringan rute global, dan dukungan institusi yang kuat. Inilah yang menjelaskan mengapa Indonesia, sebagai salah satu penghasil batu bara terbesar di dunia, masih sangat bergantung pada armada asing seperti COSCO untuk mengangkut ekspor ke pasar global utama.

Dalam konteks regulasi pelayaran nasional, dominasi COSCO di Indonesia tidak hanya dikarenakan keterbatasan armada nasional, tetapi juga disebabkan oleh regulasi *cabotage* di Indonesia yang diatur dalam UU Pelayaran No. 17/2008 yang hanya mensyaratkan bahwa untuk rute domestik harus menggunakan kapal yang terdaftar di Indonesia, sehingga untuk ekspor, tidak ada kewajiban menggunakan kapal dari Indonesia. Artinya, jalur internasional seperti Kalimantan-China terbuka sepenuhnya bagi operator dari negara lain. Di samping itu, tidak ada peraturan yang jelas mengenai masuknya kapal besar asing, terutama yang memiliki berat lebih dari 15.000 DWT. Hal ini menyebabkan Indonesia tidak memiliki peraturan hukum yang mengharuskan penggunaan kapal nasional untuk rute ekspor barang berat seperti batubara. Standar *flag state* yang belum sepenuhnya diimplementasikan, serta banyaknya kapal yang mengandalkan FOC, mengakibatkan Indonesia kesulitan dalam mengembangkan armada berbendera nasional yang bisa bersaing. Berdasarkan United Nations (1982), Article 91, "Flag of Convenience" (FOC) merujuk pada pendaftaran kapal di negara lain untuk mendapatkan biaya yang lebih rendah, aturan yang lebih fleksibel, dan pajak yang tidak banyak. Dalam dunia pelayaran internasional, negara-negara seperti Panama, Liberia, Marshall Islands, dan Bahamas adalah pilihan populer untuk penggunaan



FOC. Kapal dengan bendera FOC dapat berlayar di seluruh dunia tetapi memiliki kewajiban kepatuhan dan pajak yang lebih ringan dibandingkan dengan kapal yang terdaftar di negara asalnya.

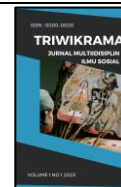
Hal ini juga terlihat di pelayaran Indonesia, beberapa kapal yang digunakan untuk mengekspor komoditas, termasuk batu bara, memilih untuk tidak menggunakan bendera Indonesia, melainkan bendera negara FOC. Alasan utama yang diberikan oleh operator kapal adalah efisiensi biaya pengawasan, standar keselamatan, dan aturan operasional dalam FOC dianggap lebih ringan dan lebih murah daripada pendaftaran di Indonesia. Walaupun ini mungkin menguntungkan dari segi ekonomi bagi operator, meningkatnya jumlah kapal FOC menurunkan kontrol Indonesia terhadap kapal yang mengangkut komoditas penting. Dalam hal ekspor batu bara, dominasi perusahaan asing seperti COSCO dan penggunaan kapal dengan bendera FOC menunjukkan bahwa kontrol logistik perdagangan masih berada di luar kendali negara bendera Indonesia. Dalam situasi ini, perusahaan besar seperti COSCO dapat dengan mudah mendominasi rute ekspor batubara karena hukum yang ada tidak memberikan perlindungan bagi armada nasional, dan kapasitas lokal tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan ekspor.

Pasar logistik dikuasai oleh perusahaan asing sekitar 70%, sementara perusahaan nasional hanya 30%, menunjukkan perbedaan kekuatan ekonomi (Hakovo, 2024). Perusahaan seperti COSCO memiliki keunggulan absolut dan relatif karena akses modal murah, subsidi negara, teknologi, dan jaringan global. Sementara itu, perusahaan Indonesia menghadapi tantangan yang tidak mereka miliki, seperti investasi kapal ratusan juta dolar, teknologi navigasi canggih, standar keamanan internasional, dan jaringan pelabuhan global.

Kegagalan regulasi nasional untuk bekerja sama memperparah kelemahan ini. Kompetensi pelayaran nasional stagnan akibat kebijakan yang tidak konsisten, aturan yang tidak konsisten, dan inkonsistensi antara Kemenhub, Kemendag, dan Kemenko Marves. Dengan pembatasan teknis, persyaratan administrasi yang kompleks, dan kurangnya program insentif strategis, beberapa regulasi justru mengurangi daya saing armada nasional. Akses modal merupakan masalah tambahan. Karena industri pelayaran dianggap berisiko tinggi, perbankan Indonesia tidak mau membiayainya. Tidak seperti China, yang memberikan pinjaman murah, jaminan negara, dan subsidi bunga kepada operator pelayaran strategis. Pemain lokal kalah sebelum pertandingan secara otomatis karena ketimpangan pembiayaan ini.

Semua komponen ini menimbulkan risiko strategis. Misalnya, ketika negara lain menguasai jalur logistik, mereka dapat bergantung pada pihak luar untuk membuat keputusan strategis ekonomi Indonesia. Kontrol logistik setara dengan kontrol kekuatan nasional secara realitas. Jika aktor asing menaikkan harga, mengubah rute, atau memprioritaskan kepentingan geopolitik mereka, hal itu dapat mengganggu rantai pasokan energi, ekspor komoditas, dan stabilitas ekonomi.

Ketergantungan Indonesia pada kapal pelayaran China dalam ekspor batu bara, khususnya di rute Kalimantan-China, menunjukkan bahwa kapasitas logistik di Indonesia masih sangat terikat pada armada asing, karena armada dalam negeri tidak bisa secara konsisten memenuhi kebutuhan ekspor. Ketergantungan ini terlihat jelas dengan adanya operator seperti COSCO yang mendominasi pengangkutan barang penting Indonesia, sehingga pengelolaan logistik berada di luar kendali Indonesia. Dalam perspektif realisme ekonomi, fenomena ini tidak hanya



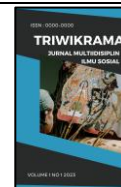
mencerminkan dinamika perdagangan, tetapi juga distribusi kekuasaan di mana negara memanfaatkan instrumen ekonomi sebagai alat politik. Teori realisme dalam studi internasional melihat perusahaan pelayaran milik negara seperti COSCO sebagai alat untuk mempengaruhi ekonomi negara. Dengan mengendalikan armada, jalur pelayaran, dan jaringan pelabuhan di seluruh dunia, China mendapatkan keuntungan geopolitik yang dapat mempengaruhi kebijakan negara-negara lain.

Meskipun Indonesia masih sangat bergantung pada perusahaan pelayaran asing seperti COSCO, hal ini tidak menunjukkan bahwa Indonesia menerima keadaan tersebut dengan pasrah. Pemerintah menegaskan kembali prinsip kebijakan *cabotage*, yaitu peraturan yang menyatakan bahwa semua pelayaran antar-pelabuhan di wilayah Indonesia harus dilakukan dengan kapal berbendera Indonesia, dengan awak dari Indonesia, untuk mencegah kapal asing mengambil alih pelayaran di dalam negeri secara sewenang-wenang (Mediana, 2022). Walaupun telah ada berbagai upaya yang dilakukan, tantangan dan kenyataan yang ada membuat ketergantungan pada kapal dari negara lain untuk kegiatan ekspor-impor dan layanan internasional tetap sangat besar. Sebagai contoh, data terbaru menunjukkan bahwa sekitar 90% dari semua aktivitas ekspor-impor masih dilakukan dengan menggunakan kapal asing (Nurdifa, 2024).

Bisa dikatakan bahwa Indonesia tidak hanya pasrah dan terus bergantung. Pemerintah bersama dengan pelaku maritim dalam negeri aktif mengembangkan kebijakan serta regulasi yang bertujuan untuk meningkatkan kedaulatan maritim, memperkuat sektor pelayaran nasional, mengurangi pengaruh asing, serta memperkuat pelabuhan dan sistem logistik domestik. Namun, kenyataannya adalah dalam konteks pelayaran internasional, seperti ekspor dan impor, ketergantungan terhadap kapal asing masih sangat tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada berbagai upaya, proses untuk mencapai kemandirian maritim di Indonesia masih berlangsung, dan tantangan yang dihadapi terkait struktur, ekonomi, dan kapasitas tetap cukup besar.

Meskipun tidak ada indikasi jelas mengenai adanya tekanan ekonomi terhadap Indonesia, ketergantungan yang terlihat dalam konteks ekspor, di mana kapal asing berperan sebagai pengangkut utama dan terdapat keterbatasan pada armada nasional yang menyebabkan kerentanan yang bisa dimanfaatkan dalam konteks politik tertentu. Dengan demikian, perspektif realisme ekonomi memahami dominasi logistik China sebagai lebih dari sekadar dinamika pasar (ini juga merupakan bagian dari persaingan untuk mendapatkan pengaruh strategis di kawasan tersebut).

Temuan ini menegaskan perlunya reformasi kebijakan pelayaran nasional dan penguatan tata kelola maritim untuk meningkatkan kemandirian logistik. Beberapa bentuk konkret yang harus dirubah agar berkurangnya dominasi pelayaran asing di Indonesia adalah dengan revisi pada UU Pelayaran No.17/2008 untuk memperluas cakupan *cabotage* (rute lokal) ke rute ekspor strategis, lalu dengan menerapkan kebijakan insentif fiskal atau keringanan/bantuan pajak dari pemerintah kepada perusahaan nasional berupa pengurangan atau pembebasan pajak agar perusahaan lokal mampu bersaing dengan perusahaan asing. Lalu, menerapkan *mandaroty national flagging* atau kewajiban untuk kapal menggunakan bendera Indonesia dalam mengangkut komoditas strategi tersebut karena hal ini dapat mengurangi ketergantungan pelayaran pada COSCO. Terakhir, perlunya pembatasan kuota terhadap masuknya kapal asing ke Indonesia, dengan tujuan mampu memberi ruang untuk armada nasional agar berkembang dan mengurangi dominasi COSCO secara bertahap di perairan Indonesia.



KESIMPULAN

Dominasi COSCO dalam rute ekspor batu bara Kalimantan-China terjadi karena keterbatasan kapasitas armada nasional yang sebagian besar berukuran kecil hingga sedang untuk rute domestik, sementara ekspor internasional membutuhkan kapal berkapasitas besar seperti Panamax dan Capesize yang hanya dimiliki operator asing. Kondisi ini diperparah oleh regulasi cabotage yang hanya mengatur rute domestik, sehingga ekspor internasional sepenuhnya terbuka bagi pelayaran asing tanpa kewajiban penggunaan kapal nasional.

Dari perspektif realisme ekonomi, dominasi COSCO menjelaskan strategi geopolitik yang digunakan oleh China untuk mengendalikan jalur logistik dan memperkuat pengaruhnya di kawasan. Dengan menggunakan armada yang besar dan pembangunan infrastruktur pelabuhan melalui BRI, China menjadi pemain utama dalam distribusi barang-barang penting di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia berperan sebagai negara perifer yang hanya menyuplai bahan mentah, sementara nilai logistik dan kendali distribusi tetap dikuasai oleh negara dominan seperti China.

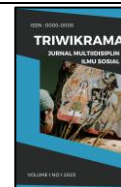
Secara keseluruhan, penelitian ini menunjukkan bahwa ketergantungan Indonesia pada pelayaran dari China bukan hanya masalah pasar, tetapi juga mencerminkan kelemahan struktural dalam kapasitas armada nasional serta pelaksanaan tata kelola flag state. Penguasaan COSCO di rute ekspor batu bara menandakan bahwa kontrol atas jalur logistik yang penting masih dipegang oleh pihak luar, yang menyebabkan hilangnya nilai tambah ekonomi di dalam negeri serta pengurangan kemampuan Indonesia dalam mengelola komoditas strategisnya. Hasil ini menegaskan bahwa memperkuat armada pelayaran nasional dan melakukan reformasi tata kelola maritim yang terintegrasi adalah langkah penting untuk meningkatkan kemandirian logistik dan memposisikan Indonesia sebagai aktor maritim yang lebih berdaulat dalam sistem perdagangan global.

DAFTAR PUSTAKA

- Aflah, A., & Purba, H. (2022). The Application of the Cabotage Principle in Shipping Transportation to Support Indonesia to Become a World Maritime Axis. *Second International Conference on Public Policy, Social Computing and Development (ICOPOSDEV 2021)*.
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Ekspor batu bara Indonesia menurut negara tujuan utama 2020-2024*.
- COSCO SHIPPING INTERNATIONAL (SINGAPORE) CO., LTD. (2021). *TOWARDS SUSTAINABILITY ANNUAL REPORT 2021*.
- Gilpin, R. (2001). *Global political economy: Understanding the international economic order*. Princeton University Press.
- Hakovo. (2024). Possibility of protecting the future aspects of the logistics industry in Indonesia and provide opportunities for domestic players to compete fairly? *Hakovo.Com*. <https://www.hakovo.com/blog/possibility-of-protecting-the-future-aspects-of-the-logistics-industry-in-indonesia-and-provide>
- Hardian, B. (2010). Transport economics of coal resources in South Sumatra, Indonesia. *Energy Policy*, 38(8), 4337-4344.

*Corresponding author

E-mail addresses: mazzahra@umrah.student.ac.id



- Kapal.co.id. (2025). *Harga Sewa Kapal Tongkang 2025 - 2026*. <https://kapal.co.id/harga-sewa-kapal-tongkang-2025-2026/>
- Mediana, Ayman. F. (2022). *Indonesia's Omnibus Law: New Provisions for the Shipping Sector*. ASEAN Briefing. <https://www.aseanbriefing.com/news/new-provisions-for-indonesias-shipping-sector-under-the-omnibus-law/>
- Nurdifa, Rahmah. A. (2024). *INSA: 90% Kapal Asing Masih Dominasi Pelayaran Ekspor-Impor RI*. Bisnis.Com. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20240502/98/1762162/insa-90-kapal-asing-masih-dominasi-pelayaran-ekspor-impor-ri>
- Republik Indonesia. (n.d.). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Dalam Satu Naskah*. Pemerintah Republik Indonesia. Retrieved December 7, 2025, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/101646>
- Rohman, C. (2024, October 31). BRIN terus berupaya tingkatkan PDB di sektor maritim. *Antaranews.Com*. <https://www.antaranews.com/berita/4434821/brin-terus-berupaya-tingkatkan-pdb-di-sektor-maritim>
- Safitri, R., & Zahara, M. (2022). *JEJAK EMAS SRIWIJAYA DAN MAJAPAHIT DALAM PERDAGANGAN MARITIM ASIA*. <https://doi.org/https://doi.org/10.30631/nazharat.v28i2.89>
- Sari, S. M. (2019). *2020, Pelayaran Baru Bisa Penuhi 10% Armada Batu Bara Ekspor*. Bisnis.Com. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190513/98/921713/2020-pelayaran-baru-bisa-penuhi-10-armada-batu-bara-ekspor>
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). Routledge.
- Strange, S. (1994). *States and Markets* (2nd ed.). Continuum.
- SUSENO, T. (2017). ANALISIS POLA DISTRIBUSI LOGISTIK DAN INFRASTRUKTUR BATUBARA UNTUK PLTU SKALA KECIL. *Jurnal Teknologi Mineral Dan Batubara*, 13(1), 53-72. <https://doi.org/https://doi.org/10.30556/jtmb.Vol13.No1.2017.140>
- SWOTAnalysisExample.com. (2025). *Who Owns Cosco Shipping Company?* <https://swotanalysisexample.com/blogs/owners/coscocs-owners>
- Tu, N. (2018). Shipping network design in a growth market: The case of ... (study on liner shipping network design). *Transportation Research / Energy Policy*.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development. (2022a). *Review of maritime transport 2022*.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2022b). *Review of Maritime Transport 2022*. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2022>
- Wahyuni, A. S., & Amin, K. (2023). One Belt One Road dan Upaya Hegemoni Regional China di Asia Tenggara. *Sospol*, 9(1), 114-128. <https://doi.org/10.22219/jurnalsospol.v9i1.25621>
- Wheili, Z. (2025). *New Trends in Indonesian Coal Shipping by Sea*. World Ports Organization. <https://www.worldports.org/new-trends-in-indonesian-coal-shipping-by-sea/>