

Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah DI Indonesia

Adenanthera L Dewa¹, Izza Mafruhah², Indah Susilowati³

¹ Sekolah Tinggi Ilmu Maritim dan Transpor AMNI, Jl. Soekarno Hatta No.180, Palebon, Pedurungan, Kota Semarang, Jawa Tengah 50246

² Faculty of Economics and Bussiness Sebelas Maret University, Jl Ir Sutami no 36 Ketingan Surakarta, Central Java

³ Faculty of Economics and Business, Diponegoro University, Semarang 50275, Indonesia. Jalan Erlangga Tengah 17 Semarang 50241. Tel/ Fax: +62-24-8442273

A. Poros Maritim Indonesia

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas 17.504 pulau besar dan kecil yang terpisahkan oleh 12 lautan dan 47 selat dengan luas 5,8 juta km² yang terdiri atas 2,8km² perairan pedalaman, 0,3juta km² laut teritorial dan 2,7 juta km² zona ekonomi eksklusif dengan garis pantai sepanjang 95,181 km. Kondisi ini menyebabkan sektor maritim menjadi sangat strategis bagi Indonesia meliputi aspek ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan, lingkungan dan sosial budaya.. Kondisi pulau yang terpisah – pisah tersebut mempunyai konsekwensi dibutuhkannya fasilitas transportasi laut yang menjadi bagian penting dalam pertumbuhan ekonomi baik secara regional, nasional maupun internasional. Pelabuhan sebagai infrastruktur penting dalam membangun ekonomi daerah khususnya pemerataan pembangunan (Yudhistira & Sofiyandi, 2017).

Era pemerintahan Jokowi menyatakan bahwa visi pembangunan nasional adalah “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong.” Visi tersebut diturunkan ke dalam tujuh misi pembangunan, di mana revitalisasi kebijakan kelautan sebagai upaya pembangunan poros maritim. Misi maritim tersebut adalah

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;

2. Mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai bangsa maritim;
3. Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional.

(Republik Indonesia, 2007)

Berdasarkan misi tersebut maka Pemerintah melalui Peraturan Presiden nomor 16 tahun 2017 menyusun rencana aksi kebijakan kelautan yang dijelaskan ke dalam lima kelompok program prioritas meliputi (1) Batas Maritim, ruang laut dan diplomasi laut yang merupakan unsur hukum dan kedaulatan bangsa termasuk di dalamnya pertahanan dan keamanan; (2) Industri maritim dan konektivitas laut; (3) Industri sumber daya alam dan jasa kelautan serta pengelolaan lingkungan laut yang meliputi usaha pengembangan potensi perikanan dan sumber daya alam yang berada di lepas pantai dan lautan ; (4) Pertahanan dan keamanan laut; (5) Budaya bahari.

Satu rencana aksi yang penting karena kondisi Indonesia yang terdiri atas ribuan pulau dan terpisahkan oleh lautan adalah industri maritim dan konektivitas laut. Poros ini merupakan upaya dalam menurunkan kesenjangan ekonomi antara wilayah khususnya barat dan timur. Poros industri maritim dan konektivitas laut mempunyai lima kegiatan prioritas yaitu (1) pelayaran; (2) pelabuhan laut; (3) Industri perkapalan; (4) Keselamatan pelayaran dan (5) insentif usaha dan iklim investasi. Kelima kegiatan proritas tersebut digambarkan sebagai berikut :

Gambar 1.1 Industri maritim dan konektivitas laut



(Sekretariat Kabinet RI, 2017)

Mobiltas logistik dan penumpang antar pulau menjadi sangat penting dalam menyelaraskan pemerataan pembangunan dan hasil – hasilnya bagi masyarakat Indonesia. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) merupakan pedoman utama dalam pengembangan transportasi nasional sesuai dengan ketentuan Menteri Perhubungan yaitu Permen Perhubungan No. KM. 49 Tahun 2005. Sistranas menjelaskan bahwa jaringan transportasi laut meliputi dua unsur utama yaitu jejaring layanan transportasi laut yang berupa rute yang dibedakan menurut aktivitas dan sifat pelayanannya serta jejaring fasilitas transportasi laut yang meliputi *hub* yang berupa pelabuhan laut dan wilayah lalu lintas yang berupa jalur pelayaran (Kementerian Perhubungan RI, 2005).

B. Posisi Poros Maritim Indonesia di ASEAN

Selain pengembangan internal, potensi laut Indonesia juga memiliki sisi strategis dalam perdagangan internasional. *Global Trade Flow and Indonesia Context* menggambarkan bahwa Indonesia memiliki potensi sumber daya laut yang cukup tinggi karena kegiatan ekonomi dan pemasaran terutama antar kawasan Eropa, Afrika dan Asia Pasifik yang sudah tanpa batas negara sehingga transportasi

menjadi kebutuhan utama dalam rangka mendukung mata rantai perdagangan global (Hanouz, Geiger, & Sean, 2014).

Beberapa fakta menunjukkan bahwa sektor maritim nasional masih menyisakan beberapa persoalan yang harus diselesaikan. *Pertama*, Pelabuhan memiliki peranan yang utama bagi peningkatan ekonomi nasional, namun *eksisting condition* menunjukkan bahwa Indonesia belum mempunyai pelabuhan dengan sistem tata kepengelolaan yang bagus menurut pandangan para penggunanya (Bappenas, 2017). Indikator kinerja pelabuhan komersial utama menunjukkan keseluruhan sistem pelabuhan belum efisien dan memerlukan peningkatan mutu pada hampir semua pelabuhan. Salah satu indikator utama yaitu tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn-around*) dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn-around* masih berada di bawah standar internasional dan mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar pelabuhan (Andiri, 2015; Pantouvakis, Chlomoudis, & Dimas, 2008; Ray, 2008)

Kedua, berdasarkan laporan Bappenas, peningkatan peran transportasi laut Indonesia baru mencapai 4% dari seluruh transportasi Indonesia dimana share tersebut sangat kecil untuk sebuah negara kepulauan.

Ketiga, posisi *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia. GCI merupakan penilaian yang dilakukan oleh World Economic Forum terhadap 12 pilar yaitu Pilar Institutions, Pillar 2. Infrastructure Pillar, 3. Macroeconomic environment, Pillar 4. Health and primary education, Pillar 5 Higher education and training, Pillar 6 Goods market efficiency, Pillar 7 Labor market efficiency, Pillar 8 Financial market development, Pillar 9 Technological Readiness, Pillar 10 Market size, Pillar 11 Business Sophistication, Pillar 12 Innovation. Berdasarkan pilar dalam GCI tersebut, kondisi Indonesia selama dua tahun terakhir dibandingkan dengan negara ASEAN adalah sebagai berikut :

Tabel 1.1

Peringkat *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia dibanding ASEAN

Negara	Tahun 2016		Tahun 2017	
	Rangking	Score	Rangking	Score
Indonesia	41	4.52	37	4.52
Malaysia	25	5.16	18	5.23
Thailand	34	4.64	32	4.64
Singapore	2	5,72	2	5.68
Philipina	57	4.36	47	4.39
Brunei	58	4.35	n/a	n/a
Vietnam	60	4.31	56	4.30

Sumber : (World Economic Forum, 2016)

Peringkat GCI Indonesia dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan. Indonesia mengalami loncatan yang luar biasa dimana pada tahun 2008/2009 berada pada peringkat 55 dan berada di posisi 37 pada tahun 2016/2017. Loncatan tersebut disumbang dari peningkatan pengembangan infrastruktur. Namun pengembangan infrastruktur tersebut dirasa masih belum cukup dikelola dengan baik untuk mampu bersaing dengan negara tetangga seperti Malaysia.

Tabel 1.2. Pilar Infrastructure berdasarkan Ranking GCI tahun 2017

NEGARA	INFRASTRUCTURE TAHUN 2017									
	OVERALL		ROAD		RAILROAD		PORT		AIR TRANSPORT	
	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE
SINGAPURA	2	6,4	2	6,3	5	5,7	2	6,7	1	6,9
MALAYSIA	19	5,5	20	5,5	15	5,1	17	5,4	20	5,7
BRUNEI	67	4,1	41	4,7			87	3,7	84	4,1
THAILAND	72	4	60	4,2	77	2,5	65	4,2	42	5
INDONESIA	80	3,8	75	3,9	39	3,8	75	3,9	62	4,5
VIETNAM	85	3,6	89	3,5	52	3,1	77	3,8	86	4,1
KAMBOJA	95	3,4	93	3,4	98	1,6	76	3,9	99	3,9
PILIPHINA	112	3	106	3,1	89	2	113	2,9	116	3,2

Sumber Global Competitiveness Indeks (World Economic Forum, 2016)

Tabel tersebut menunjukkan bahwa ternyata posisi Indonesia masih kalah dibandingkan negara lain di kawasan ASEAN, sementara apabila dibandingkan infrastruktur antar moda maka bisa ditunjukkan sebagai berikut :

Tabel 1.3. Perbandingan antar infrastruktur

Kriteria	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2016/2017
Infrastruktur	82	82	72	80
Kereta Api	54	44	41	39
Trans. Laut	104	89	77	75
Trans. Udara	89	68	64	62

Sumber : (Bappenas, 2017)

Data pada tabel 1.3 menunjukkan bahwa selama periode 2012/2013 dan 2014-2015 sektor transportasi darat (yang diwakili oleh transportasi kereta api), transportasi laut dan udara mengalami peningkatan. Peringkat indeks konektivitas Indonesia di sektor transportasi khususnya transportasi laut meningkat dari tahun 2012 berada pada peringkat 104 menjadi peringkat 75 pada tahun 2016. Hal ini menunjukkan bahwa rencana pembangunan di Indonesia telah dilaksanakan dengan baik. Meskipun demikian, peningkatan peringkat sektor transportasi laut masih berada di posisi paling bawah jika dibandingkan dengan sektor transportasi lainnya.

C. Transportasi Laut

Badan Perencana Pembangunan Nasional dan Departemen Perhubungan mengestimasi bahwa nilai potensi ekonomi nasional dari aktivitas transportasi laut adalah sebesar US\$ 20 miliar per tahun, sementara sampai tahun 2011 tercatat PDB sektor transportasi laut baru mencapai Rp 18.5 milyar (US\$ 1,95 milyar) atau hanya sekitar 9,7 % dari nilai potensi. Kondisi ini menggambarkan bahwa kebijakan sektor perhubungan laut belum optimal memacu pertumbuhan ekonomi aktivitas transportasi laut nasional. Temuan ini menguatkan bahwa potensi transportasi laut belum terkelola dengan baik. (Indonesian Marine Council, 2012)

Data lain menunjukkan bahwa sebanyak 75% kapal-kapal Indonesia yang berlayar di perairan nusantara sudah berumur tua, walaupun masih laik pakai untuk pelayaran.

Kapal laut yang sudah kuno mempunyai konsekwensi adanya pemborosan waktu pelayaran, sebagai contoh kapal Lawit yang melintasi Semarang-Sampit-Kumai-Surabaya mempunyai kecepatan hanya sekitar 10 knot per jam, sehingga dengan arus gelombang yang mencapai 2 knot per jam perjalanan antar pelabuhan menjadi lebih lama dan sering mengalami penundaan karena kapal datang terlambat. Di sisi lain kapal Kelimutu yang mempunyai peralatan lebih modern memiliki kecepatan 15 knot perjam sehingga mempunyai masa tempuh yang lebih cepat.

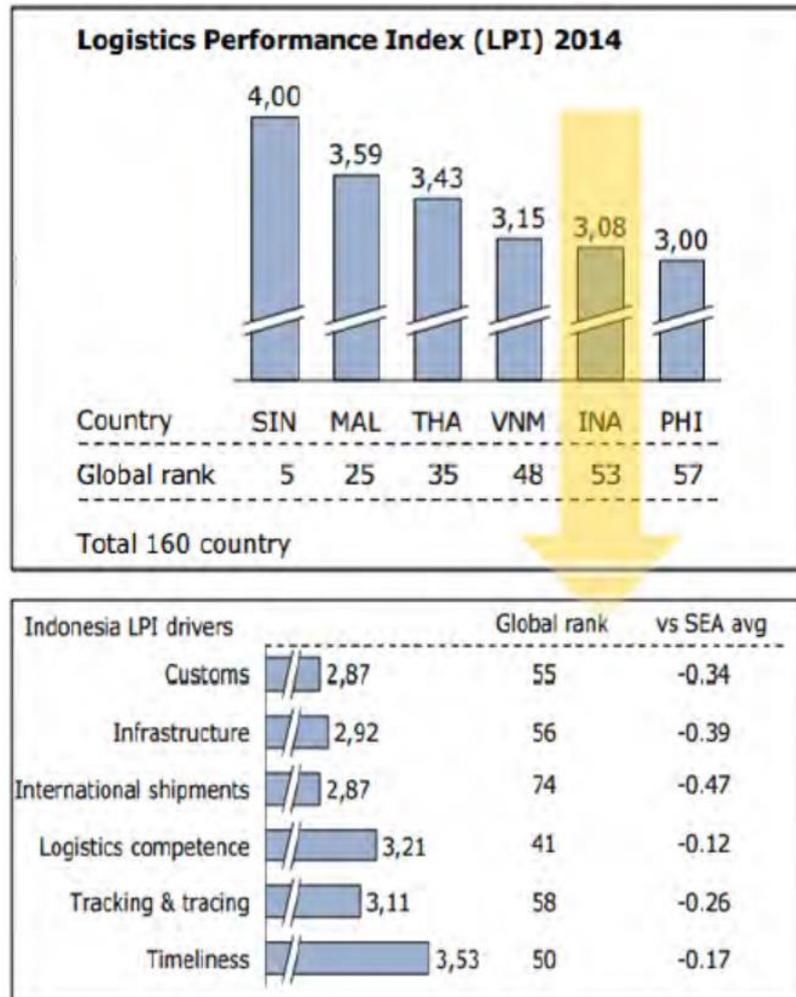
Permasalahan lain adalah bahwa infrastruktur pelabuhan di Indonesia juga belum mampu melayani kapal-kapal berteknologi terkini karena membutuhkan pelabuhan dengan kedalaman tinggi, sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia rata-rata dangkal sehingga *Indonesian National Shipowner Association* (INSA) belum bisa menggunakan kapal-kapal teknologi terkini (Indonesian Marine Council, 2012).

Uraian di atas menunjukkan bahwa sektor perhubungan laut, utamanya pelayaran nasional, secara umum dapat dinyatakan belum memiliki tata kelola bidang kelautan yang berjalan dengan baik, terintegrasi, efektif, dan efisien. Kondisi ini membutuhkan kebijakan tata kelola yang tepat agar dapat tumbuh secara efisien dan mampu bersaing dengan pelayaran asing. Tata kelola kelautan merupakan proses interaksi antara sektor publik dan sektor privat yang dalam rangka memberikan solusi terhadap permasalahan kelautan serta meningkatkan potensi kondisi sosial ekonomi di bidang kelautan, misalnya peningkatan peluang kerja, peningkatan pendapatan, pelestarian sumberdaya dan lain sebagainya. Konsep ini menunjukkan bahwa tata kelola mempunyai wilayah pemikiran yang lebih luas karena persoalan kelautan merupakan persoalan publik yang harus diselesaikan melalui interaksi komprehensif antara sektor publik dan privat, dimana sektor publik biasanya menjadi domain pemerintah, sedangkan sektor privat menjadi domain pelaku pemanfaatan sumberdaya kelautan. (Indonesian Marine Council, 2012)

Pengembangan transportasi laut yang tertinggal, berdampak pada rendahnya daya saing rantai logistik nasional, data world bank tentang *Logistic Performance Index* (LPI) menunjukkan Indonesia berada pada peringkat 63 dari 160 negara pada tahun 2016. Peringkat ini menurun dibandingkan data tahun 2014 dimana Indonesia menempati peringkat 53. Meskipun sudah berada pada level tengah ke atas, namun masih menempatkan Indonesia di bawah negara tetangga seperti Singapura (peringkat 5),

Malaysia (peringkat 25), Thailand (peringkat 35), dan Vietnam (peringkat 48) , (World Bank, 2016).

Gambar 1.2 Peringkat *Logistic Performance Index (LPI)* Tahun 2014



Sumber: (World Bank, 2016)

Kinerja sistem logistik Indonesia saat ini dapat dikatakan belum optimal yang ditunjukkan dari keadaan logistik nasional yang selama ini berjalan. Penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas diantaranya peran pelabuhan *hub* yang belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermoda transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, transportasi dan wilayah *hinterland* (Cetak Biru Sislognas, 2010). Fenomena ini dipertegas kembali dalam laporan Bappenas (2015)

bahwa dalam enam komponen yang diukur di dalam *Logistics Performance Index (LPI)*, menunjukkan sektor kepelabuhanan memiliki permasalahan yang paling besar dimana komponen custom, infrastruktur dan international shipments masih berada dibawah rerata LPI.

D. Disparitas Antar Wilayah dan Tol Laut

Kesenjangan ekonomi antar wilayah merupakan salah satu permasalahan utama di negara berkembang. Salah satu indikator kesenjangan adalah Gini Rasio yaitu ukuran ketidakmerataan atau ketimpangan agregat (secara keseluruhan) yang angkanya berkisar antara nol (pemerataan sempurna) hingga satu (ketimpangan yang sempurna). Gini Ratio di Indonesia menunjukkan nilai yang kurang bagus karena mencapai 0,4 untuk daerah perkotaan dan 0,3 untuk daerah perdesaan sebagaimana tabel berikut

Tabel 1.4. Indeks Gini di Indonesia

TAHUN	PERKOTAAN	PERDESAAN
2002	0.344	0.260
2005	0.351	0.280
2007	0.374	0.302
2008	0.367	0.300
2009 Semester 1	0.372	0.295
2010 Semester 1	0.382	0.315
2011 Semester	0.422	0.340
2011 Semester 2	0.396	0.329
2012 Semester 1	0.425	0.330
2012 Semester 2	0.425	0.327
2013 Semester 1	0.431	0.320
2013 Semester 2	0.424	0.324
2014 Semester 1	0.428	0.319
2014 Semester 2	0.433	0.336
2015 Semester 1	0.428	0.334
2015 Semester 2	0.419	0.329
2016 Semester 1	0.410	0.327
2016 Semester 2	0.409	0.316
2017 Semester 1	0.407	0.320
2017 Semester 2	0.404	0.320

Sumber : Laporan BPS 2018

World Bank melaporkan bahwa kondisi indeks Gini di Indonesia merupakan salah satu yang tertinggi di kawasan Asia Timur. Angka yang terus menerus tinggi

tersebut dikhawatirkan akan menyebabkan permasalahan sosial yang memicu perpecahan. World Bank telah mengidentifikasi adanya keberadaan empat faktor penyebab meningkatnya kesenjangan ekonomi tersebut, yaitu 1) inequality of opportunity (ketidaksamaan kesempatan); 2) Unequal jobs (ketidaksamaan dalam pekerjaan); 3) High wealth concentration (terkonsentrasinya aset pada kelompok kaya); 4) low resiliency (rendahnya resiliensi).

Pada kasus di Indonesia kesenjangan ekonomi antar daerah di Indonesia terus meningkat karena beberapa faktor, diantaranya:

1. Kawasan industri manufactur yang terkonsentrasi pada perkotaan di wilayah Pulau Jawa dan Sumatera
2. Kawasan Timur Indonesia memiliki pembangunan yang lebih rendah dibandingkan kawasan Barat yang berimplikasi pada kemajuan ekonomi regional
3. Pembangunan kawasan perkotaan yang lebih cepat memicu kesenjangan antara perkotaan dan perdesaan yang tinggi
4. Kegiatan pembangunan antar wilayah berjalan secara parsial
5. Kawasan – kawasan terluar (daerah perbatasan), pesisir dan kepulauan sering tidak memperoleh perhatian yang semestinya.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional menunjukkan data bahwa pada tahun 2015 jumlah daerah tertinggal di kawasan Indonesia Barat jauh lebih sedikit dibandingkan kawasan Indonesia Timur. Sebanyak 84,43% atau 103 kabupaten di kawasan timur Indonesia termasuk dalam daerah tertinggal. Artinya hampir seluruh kabupaten memiliki rata – rata PDRB dan pertumbuhan ekonomi yang lebih rendah dibandingkan dengan rata-rata nasional. Sementara pada kawasan Barat Indonesia hanya ada 19 kabupaten atau 15,57% yang masuk ke dalam kawasan tertinggal.

Kondisi di atas memicu pertumbuhan ekonomi di Wilayah Indonesia Bagian Barat yang tumbuh dengan sangat cepat dibandingkan wilayah timur Indonesia. Data BPS pada tahun 2013 menunjukkan bahwa PDRB berdasarkan kawasan terhadap PDB adalah sebagai berikut, Jawa masih menjadi kontributor tertinggi yaitu sebesar 58,0%; Sumatera mempunyai kontribusi terhadap PDB sebesar 23,8% sebagai peringkat kedua, disusul oleh Kalimantan yang mencapai 8,7%; Sulawesi berada pada peringkat ke empat dengan kontribusi 4,8%; Bali dan Nusa Tenggara berada posisi ke lima yaitu 2,5% dan Papua dengan kontribusi 2,2% pada peringkat terakhir (Sekretariat Kabinet RI, 2017). Apabila dilihat potensi Papua dan Kalimantan sebenarnya kontribusi yang dibukukan bisa jauh lebih tinggi dibandingkan dengan daerah lain, namun karena berbagai kendala khususnya dalam bidang transportasi maka kondisi ini belum memungkinkan untuk dilakukan pembangunan yang optimal.

Pemerintahan Jokowi dengan kebijakan poros maritim memprogramkan pemerataan pembangunan dengan membuat program tol laut. Pengertian tol laut adalah peningkatan transportasi laut yang dilakukan dengan membuka trayek pelayaran yang selama ini dianggap tidak menguntungkan. Pembangunan tol laut bukan merupakan kebijakan populis karena membutuhkan biaya infrastruktur yang besar, memakan waktu yang lama untuk menunjukkan hasilnya, namun dalam jangka panjang akan cukup efektif dalam mengeliminir disparitas regional antar wilayah barat dan timur. Mahalnya ongkos transportasi yang berdampak pada tingginya biaya saluran distribusi selama ini meningkatkan kesenjangan antara berbagai wilayah di kawasan timur.

Tol laut akan mendorong mobilitas penduduk antar pulau, meningkatkan perputaran komoditas barang dan jasa antar wilayah, memangkas biaya distribusi yang selama ini menjadi kendala. Disparitas harga yang sangat tinggi khususnya pada kawasan timur mempunyai pengaruh yang nyata terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu maka tol laut merupakan salah satu upaya dalam menyelesaikan permasalahan transportasi pada negara kepulauan seperti Indonesia.

Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi.

Disparitas harga yang sangat tinggi selama ini dirasakan oleh masyarakat di Wilayah Timur Indonesia karena biaya logistik yang tinggi, contohnya Papua. Hal tersebut mempengaruhi

Langkah nyata yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan 1) Pembangunan pelabuhan pada beberapa tempat strategis; 2) Perbaikan fasilitas pelabuhan sehingga memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna; 3) Peningkatan kualitas kapal dan pelayanan kapal termasuk dalam aspek ketepatan waktu; 4) Pengusahaan pelayaran perintis yang lebih murah, berkualitas dan merata.

Salah satu upaya kongkrit yang dilakukan adalah dengan membuka enam rute yang selama ini dianggap tidak menguntungkan yaitu 1) Tanjung priok – Papua; 2) Tanjung Priok – Natuna; 3) Tanjung Perak ke seluruh pelabuhan di NTT; 4) Tanjung Perak – Maluku; 5) Tanjung Perak Papua; 6) Tanjung Perak Papua Barat. Pembukaan tol laut tersebut untuk memangkas biaya saluran distribusi yang tinggi, sehingga akan mengurangi harga barang di tangan konsumen. Penurunan biaya yang berkonsekwensi pada penurunan harga secara langsung akan mengurangi inflasi barang dan kesenjangan harga antar daerah.

E. Penutup

Disparitas antar wilayah di Indonesia membutuhkan penanganan yang terintegrasi dan holistik, bukan hanya pembangunan infrastruktur namun juga kualitas jaringan antar wilayah yang terbangun melalui transportasi laut. Kebijakan tol laut sebagai salah satu andalan dalam Poros Maritim, diharapkan akan menjadi salah satu solusi.

Langkah – langkah dalam pengembangan transportasi laut anara lain adalah dengan 1) Pembangunan pelabuhan – pelabuhan di berbagai pulau yang terpencil dan terluar sehingga akan membuka saluran distribusi barang dan jasa yang lebih merata; 2) Dukungan terhadap upaya pembuatan kapal-kapal modern yang dilakukan oleh perusahaan dalam negeri seperti PT PAL, sehingga selain meningkatkan jumlah dan modernisasi kapal, membuka lapangan kerja dan juga memberikan kesempatan terhadap putra bangsa untuk bekerja lebih aktif dalam pembangunan; 3) Peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan bagi pengguna sehingga meningkatkan kenyamanan, keamanan dan

keselamatan baik kapal penumpang maupun kargo; 4) Peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia dan tata kelola transportasi laut.

BIBLIOGRAPHY

- Andiri, S. A. (2015). Quality of Public Transport Service (Descriptive Study About Quality of Passenger Ship Service Gresik Route - Bawean Port Gresik). *Kebijakan Dan Manajemen Publik*, 3, 1–7.
- Bappenas. (2017). The Direction of maritime development in Indonesia. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Hanouz, M. D., Geiger, T., & Sean, D. (2014). *The Global Enabling Trade Report 2014*. World Economic Forum. <https://doi.org/92-95044-53-3>
- Indonesian Marine Council. (2012). *Kebijakan Kelautan Indonesia Buku I*. Jakarta: Ministry of Maritime Affairs and Fisheries.
- Kementerian Perhubungan RI. Peraturan Menteri Perhubungan no KM 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (2005).
- Pantouvakis, A., Chlomoudis, C., & Dimas, A. (2008). Testing the SERVQUAL scale in the passenger port industry: A confirmatory study. *Maritime Policy and Management*, 35(5), 449–467. <https://doi.org/10.1080/03088830802352095>
- Ray, D. (2008). *Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia Dan Uu Pelayaran Tahun 2008*. Jakarta.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia No 7 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (2007). Indonesia. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Sekretariat Kabinet RI. Rencana aksi kebijakan kelautan Indonesia 2016-

2019 (2017). Indonesia.

World Bank. (2016). International LPI from 2007 to 2016. New York: The world bank group. Retrieved from <http://lpi.worldbank.org/international/global>

World Economic Forum. (2016). *The Global Competitiveness Report 2016–2017. World Economic Forum Reports 2016*. Geneva. <https://doi.org/92-95044-35-5>

Yudhistira, M. H., & Sofiyandi, Y. (2017). Seaport status, port access, and regional economic development in Indonesia. *Maritime Economics & Logistics*, (4), 1–22. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0089-1>

Poros Maritim

by Izza Mafruhah

Submission date: 15-Apr-2019 11:02PM (UTC+0700)

Submission ID: 1112941888

File name: POROS_MARITIM__ADEN_IZZA_INDAH_BOOK_CHAPTER_IRSA.pdf (429.61K)

Word count: 3203

Character count: 19635

Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah DI Indonesia

Adenanthera L Dewa¹, Izza Mafruhah² Indah Susilowati³

⁹
¹ Sekolah Tinggi Ilmu Maritim dan Transpor AMNI, Jl. Soekarno Hatta No.180, Palebon, Pedurungan, Kota Semarang, Jawa Tengah 50246

² Faculty of Economics and Bussiness Sebelas Maret University, Jl Ir Sutami no 36 Kertingan Surakarta, Central Java

³ Faculty of Economics and Business, Diponegoro University, Semarang 50275, Indonesia. Jalan Erlangga Tengah 17 Semarang 50241. Tel/ Fax: +62-24-8442273

A. Poros Maritim Indonesia

²¹
Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas 17.504 pulau besar dan kecil yang terpisahkan oleh 12 lautan dan 47 selat dengan luas 5,8 juta km² yang terdiri atas 2,8km² perairan pedalaman, 0,3juta km² laut teritorial dan 2,7 juta km² zona ekonomi eksklusif dengan garis pantai sepanjang 95,181 km. Kondisi ini menyebabkan sektor maritim menjadi sangat strategis bagi Indonesia meliputi aspek ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan, lingkungan dan sosial budaya.. Kondisi pulau yang terpisah – pisah tersebut mempunyai konsekwensi dibutuhkannya fasilitas transportasi laut yang menjadi bagian penting dalam pertumbuhan ekonomi baik secara regional, nasional maupun internasional. Pelabuhan sebagai infrastruktur penting dalam membangun ekonomi daerah khususnya pemerataan pembangunan (Yudhistira & Sofiyandi, 2017).

Era pemerintahan Jokowi menyatakan bahwa visi pembangunan nasional adalah “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong.” Visi tersebut diturunkan ke dalam tujuh misi pembangunan, di mana revitalisasi kebijakan kelautan sebagai upaya pembangunan poros maritim. Misi maritim tersebut adalah

- ³**1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;**

2. Mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai bangsa maritim;
3. Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional.

(Republik Indonesia, 2007)

Berdasarkan misi tersebut maka Pemerintah melalui Peraturan Presiden nomor 16 tahun 2017 menyusun rencana aksi kebijakan kelautan yang dijelaskan ke dalam lima kelompok program prioritas meliputi (1) Batas Maritim, ruang laut dan diplomasi laut yang merupakan unsur hukum dan kedaulatan bangsa termasuk di dalamnya pertahanan dan keamanan; (2) Industri maritim dan konektivitas laut; (3) Industri sumber daya alam dan jasa kelautan serta pengelolaan lingkungan laut yang meliputi usaha pengembangan potensi perikanan dan sumber daya alam yang berada di lepas pantai dan lautan ; (4) Pertahanan dan keamanan laut; (5) Budaya bahari.

Satu rencana aksi yang penting karena kondisi Indonesia yang terdiri atas ribuan pulau dan terpisahkan oleh lautan adalah industri maritim dan konektivitas laut. Poros ini merupakan upaya dalam menurunkan kesenjangan ekonomi antara wilayah khususnya barat dan timur. Poros industri maritim dan konektivitas laut mempunyai lima kegiatan prioritas yaitu (1) pelayaran; (2) pelabuhan laut; (3) Industri perkapalan; (4) Keselamatan pelayaran dan (5) insentif usaha dan iklim investasi. Kelima kegiatan proritas tersebut digambarkan sebagai berikut :

Gambar 1.1 Industri maritim dan konektivitas laut



(Sekretariat Kabinet RI, 2017)

Mobiltas logistik dan penumpang antar pulau menjadi sangat penting dalam menyelaraskan pemerataan pembangunan dan hasil – hasilnya bagi masyarakat Indonesia. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) merupakan pedoman utama dalam pengembangan transportasi nasional sesuai dengan ketentuan Menteri Perhubungan yaitu Permen Perhubungan No. KM. 49 Tahun 2005. Sistranas menjelaskan bahwa jaringan transportasi laut meliputi dua unsur utama yaitu jejaring layanan transportasi laut yang berupa rute yang dibedakan menurut aktivitas dan sifat pelayanannya serta jejaring fasilitas transportasi laut yang meliputi *hub* yang berupa pelabuhan laut dan wilayah lalu lintas yang berupa jalur pelayaran (Kementerian Perhubungan RI, 2005).

B. Posisi Poros Maritim Indonesia di ASEAN

Selain pengembangan internal, potensi laut Indonesia juga memiliki sisi strategis dalam perdagangan internasional. *Global Trade Flow and Indonesia Context* menggambarkan bahwa Indonesia memiliki potensi sumber daya laut yang cukup tinggi karena kegiatan ekonomi dan pemasaran terutama antar kawasan Eropa, Afrika dan Asia Pasifik yang sudah tanpa batas negara sehingga transportasi

menjadi kebutuhan utama dalam rangka mendukung mata rantai perdagangan global (Hanouz, Geiger, & Sean, 2014).

Beberapa fakta menunjukkan bahwa sektor maritim nasional masih menyisakan beberapa persoalan yang harus diselesaikan. *Pertama*, Pelabuhan memiliki peranan yang utama bagi peningkatan ekonomi nasional, namun *eksisting condition* menunjukkan bahwa Indonesia belum mempunyai pelabuhan dengan sistem tata kepengelolaan yang bagus menurut pandangan para penggunanya (Bappenas, 2017). Indikator kinerja pelabuhan komersial utama menunjukkan keseluruhan sistem pelabuhan belum efisien dan memerlukan peningkatan mutu pada hampir semua pelabuhan. Salah satu indikator utama yaitu tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn-around*) dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn-around* masih berada di bawah standar internasional dan mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar pelabuhan (Andiri, 2015; Pantouvakis, Chlomoudis, & Dimas, 2008; Ray, 2008)

Kedua, berdasarkan laporan Bappenas, peningkatan peran transportasi laut Indonesia baru mencapai 4% dari seluruh transportasi Indonesia dimana share tersebut sangat kecil untuk sebuah negara kepulauan.

Ketiga, posisi *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia. GCI merupakan penilaian yang dilakukan oleh World Economic Forum terhadap 12 pilar yaitu Pilar Institutions, Pillar 2. Infrastructure Pillar, 3. Macroeconomic environment, Pillar 4. Health and primary education, Pilar 5 Higher education and training, Pilar 6 Goods market efficiency, Pilar 7 Labor market efficiency, Pilar 8 Financial market development, Pilar 9 Technological Readiness, Pilar 10 Market size, Pilar 11 Business Sophistication, Pilar 12 Innovation. Berdasarkan pilar dalam GCI tersebut, kondisi Indonesia selama dua tahun terakhir dibandingkan dengan negara ASEAN adalah sebagai berikut :

Tabel 1.1

Peringkat *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia dibanding ASEAN

Negara	Tahun 2016		Tahun 2017	
	Rangking	Score	Rangking	Score
Indonesia	41	4.52	37	4.52
Malaysia	25	5.16	18	5.23
Thailand	34	4.64	32	4.64
Singapore	2	5,72	2	5.68
Philipina	57	4.36	47	4.39
Brunei	58	4.35	n/a	n/a
Vietnam	60	4.31	56	4.30

Sumber : (World Economic Forum, 2016)

Peringkat GCI Indonesia dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan. Indonesia mengalami loncatan yang luar biasa dimana pada tahun 2008/2009 berada pada peringkat 55 dan berada di posisi 37 pada tahun 2016/2017. Loncatan tersebut disumbang dari peningkatan pengembangan infrastruktur. Namun pengembangan infrastruktur tersebut dirasa masih belum cukup dikelola dengan baik untuk mampu bersaing dengan negara tetangga seperti Malaysia.

Tabel 1.2. Pilar Infrastructure berdasarkan Ranking GCI tahun 2017

NEGARA	INFRASTRUCTURE TAHUN 2017														
	OVERALL						ROAD			RAILROAD		PORT		AIR	
	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	RANK	SCORE	
SINGAPURA	2	6,4	2	6,3	5	5,7	2	6,7	1	6,9					
MALAYSIA	19	5,5	20	5,5	15	5,1	17	5,4	20	5,7					
BRUNEI	67	4,1	41	4,7			87	3,7	84	4,1					
THAILAND	72	4	60	4,2	77	2,5	65	4,2	42	5					
INDONESIA	80	3,8	75	3,9	39	3,8	75	3,9	62	4,5					
VIETNAM	85	3,6	89	3,5	52	3,1	77	3,8	86	4,1					
KAMBOJA	95	3,4	93	3,4	98	1,6	76	3,9	99	3,9					
PILIPHINA	112	3	106	3,1	89	2	113	2,9	116	3,2					

Sumber: Global Competitiveness Indeks (World Economic Forum, 2016)

Tabel tersebut menunjukkan bahwa ternyata posisi Indonesia masih kalah dibandingkan negara lain di kawasan ASEAN, sementara apabila dibandingkan infrastruktur antar moda maka bisa ditunjukkan sebagai berikut :

Tabel 1.3. Perbandingan antar infrastruktur

Kriteria	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2016/2017
Infrastruktur	82	82	72	80
Kereta Api	54	44	41	39
Trans. Laut	104	89	77	75
Trans. Udara	89	68	64	62

Sumber : (Bappenas, 2017)

Data pada tabel 1.3 menunjukkan bahwa selama periode 2012/2013 dan 2014-2015 sektor transportasi darat (yang diwakili oleh transportasi kereta api), transportasi laut dan udara mengalami peningkatan. Peringkat indeks konektivitas Indonesia di sektor transportasi khususnya transportasi laut meningkat dari tahun 2012 berada pada peringkat 104 menjadi peringkat 75 pada tahun 2016. Hal ini menunjukkan bahwa rencana pembangunan di Indonesia telah dilaksanakan dengan baik. Meskipun demikian, peningkatan peringkat sektor transportasi laut masih berada di posisi paling bawah jika dibandingkan dengan sektor transportasi lainnya.

C. Transportasi Laut

Badan Perencana Pembangunan Nasional dan Departemen Perhubungan mengestimasi bahwa nilai potensi ekonomi nasional dari aktivitas transportasi laut adalah sebesar US\$ 20 miliar per tahun, sementara sampai tahun 2011 tercatat PDB sektor transportasi laut baru mencapai Rp 18.5 milyar (US\$ 1,95 milyar) atau hanya sekitar 9,7 % dari nilai potensi. Kondisi ini menggambarkan bahwa kebijakan sektor perhubungan laut belum optimal memacu pertumbuhan ekonomi aktivitas transportasi laut nasional. Temuan ini menguatkan bahwa potensi transportasi laut belum terkelola dengan baik. (Indonesian Marine Council, 2012)

Data lain menunjukkan bahwa sebanyak 75% kapal-kapal Indonesia yang berlayar di perairan nusantara sudah berumur tua, walaupun masih laik pakai untuk pelayaran.

Kapal laut yang sudah kuno mempunyai konsekwensi adanya pemborosan waktu pelayaran, sebagai contoh kapal Lawit yang melintasi Semarang-Sampit-Kumai-Surabaya mempunyai kecepatan hanya sekitar 10 knot per jam, sehingga dengan arus gelombang yang mencapai 2 knot per jam perjalanan antar pelabuhan menjadi lebih lama dan sering mengalami penundaan karena kapal datang terlambat. Di sisi lain kapal Kelimutu yang mempunyai peralatan lebih modern memiliki kecepatan 15 knot perjam sehingga mempunyai masa tempuh yang lebih cepat.

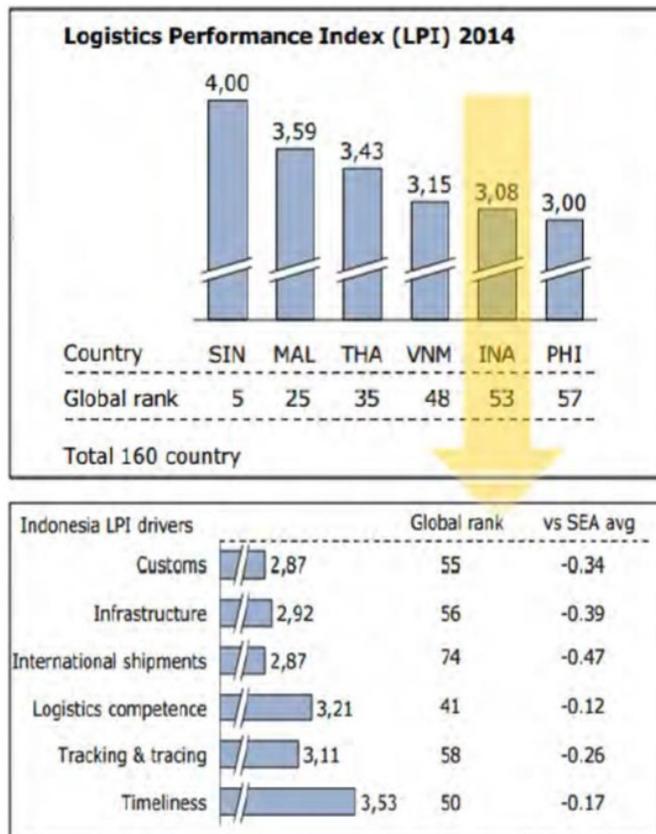
Permasalahan lain adalah bahwa infrastruktur pelabuhan di Indonesia juga belum mampu melayani kapal-kapal berteknologi terkini karena membutuhkan pelabuhan dengan kedalaman tinggi, sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia rata-rata dangkal sehingga *Indonesian National Shipowner Association* (INSA) belum bisa menggunakan kapal-kapal teknologi terkini (Indonesian Marine Council, 2012).

Uraian di atas menunjukkan bahwa sektor perhubungan laut, utamanya pelayaran nasional, secara umum dapat dinyatakan belum memiliki tata kelola bidang kelautan yang berjalan dengan baik, terintegrasi, efektif, dan efisien. Kondisi ini membutuhkan kebijakan tata kelola yang tepat agar dapat tumbuh secara efisien dan mampu bersaing dengan pelayaran asing. Tata kelola kelautan merupakan proses interaksi antara sektor publik dan sektor privat yang dalam rangka memberikan solusi terhadap permasalahan kelautan serta meningkatkan potensi kondisi sosial ekonomi di bidang kelautan, misalnya peningkatan peluang kerja, peningkatan pendapatan, pelestarian sumberdaya dan lain sebagainya. Konsep ini menunjukkan bahwa tata kelola mempunyai wilayah pemikiran yang lebih luas karena persoalan kelautan merupakan persoalan publik yang harus diselesaikan melalui interaksi komprehensif antara sektor publik dan privat, dimana sektor publik biasanya menjadi domain pemerintah, sedangkan sektor privat menjadi domain pelaku pemanfaatan sumberdaya kelautan. (Indonesian Marine Council, 2012)

Pengembangan transportasi laut yang tertinggal, berdampak pada rendahnya daya saing rantai logistik nasional, data world bank tentang *Logistic Performance Index* (LPI) menunjukkan Indonesia berada pada peringkat 63 dari 160 negara pada tahun 2016. Peringkat ini menurun dibandingkan data tahun 2014 dimana Indonesia menempati peringkat 53. Meskipun sudah berada pada level tengah ke atas, namun masih menempatkan Indonesia di bawah negara tetangga seperti Singapura (peringkat 5).

Malaysia (peringkat 25), Thailand (peringkat 35), dan Vietnam (peringkat 48) , (World Bank, 2016).

Gambar 1.2 Peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) Tahun 2014



Sumber: (World Bank, 2016)

Kinerja sistem logistik Indonesia saat ini dapat dikatakan belum optimal yang ditunjukkan dari keadaan logistik nasional yang selama ini berjalan. Penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas diantaranya peran pelabuhan *hub* yang belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermoda transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, transportasi dan wilayah *hinterland* (Cetak Biru Sislognas, 2010). Fenomena ini dipertegas kembali dalam laporan Bappenas (2015)

1 bahwa dalam enam komponen yang diukur di dalam *Logistics Performance Index (LPI)*, menunjukkan sektor kepelabuhanan memiliki permasalahan yang paling besar dimana komponen custom, infrastruktur dan international shipments masih berada dibawah rerata LPI.

D. Disparitas Antar Wilayah dan Tol Laut

15 Kesenjangan ekonomi antar wilayah merupakan salah satu permasalahan utama di negara berkembang. Salah satu indikator kesenjangan adalah Gini Rasio yaitu 13 ukuran ketidakmerataan atau ketimpangan agregat (secara keseluruhan) yang angkanya berkisar antara nol (pemerataan sempurna) hingga satu (ketimpangan yang sempurna). Gini Ratio di Indonesia menunjukkan nilai yang kurang bagus karena mencapai 0,4 untuk daerah perkotaan dan 0,3 untuk daerah perdesaan sebagaimana tabel berikut

Tabel 1.4. Indeks Gini di Indonesia

TAHUN	PERKOTAAN	PERDESAAN
2002	0.344	0.260
2005	0.351	0.280
2007	0.374	0.302
2008	0.367	0.300
2009 Semester 1	0.372	0.295
2010 Semester 1	0.382	0.315
2011 Semester 2	0.422	0.340
2012 Semester 1	0.425	0.330
2012 Semester 2	0.425	0.327
2013 Semester 1	0.431	0.320
2013 Semester 2	0.424	0.324
2014 Semester 1	0.428	0.319
2014 Semester 2	0.433	0.336
2015 Semester 1	0.428	0.334
2015 Semester 2	0.419	0.329
2016 Semester 1	0.410	0.327
2016 Semester 2	0.409	0.316
2017 Semester 1	0.407	0.320
2017 Semester 2	0.404	0.320

Sumber : Laporan BPS 2018

15 World Bank melaporkan bahwa kondisi indeks Gini di Indonesia merupakan salah satu yang tertinggi di kawasan Asia Timur. Angka yang terus menerus tinggi

tersebut dikhawatirkan akan menyebabkan permasalahan sosial yang memicu perpecahan. World Bank telah mengidentifikasi adanya keberadaan empat faktor penyebab meningkatnya kesenjangan ekonomi tersebut, yaitu 1) inequality of opportunity (ketidaksamaan kesempatan); 2) Unequal jobs (ketidaksamaan dalam pekerjaan); 3) High wealth concentration (terkonsentrasinya aset pada kelompok kaya); 4) low resiliency (rendahnya resiliensi).

Pada kasus di Indonesia kesenjangan ekonomi antar daerah di Indonesia terus meningkat karena beberapa faktor, diantaranya:

1. Kawasan industri manufactur yang terkonsentrasi pada perkotaan di wilayah Pulau Jawa dan Sumatera
2. Kawasan Timur Indonesia memiliki pembangunan yang lebih rendah dibandingkan kawasan Barat yang berimplikasi pada kemajuan ekonomi regional
3. Pembangunan kawasan perkotaan yang lebih cepat memicu kesenjangan antara perkotaan dan perdesaan yang tinggi
4. Kegiatan pembangunan antar wilayah berjalan secara parsial
5. Kawasan – kawasan terluar (daerah perbatasan), pesisir dan kepulauan sering tidak memperoleh perhatian yang semestinya.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional menunjukkan data bahwa pada tahun 2015 jumlah daerah tertinggal di kawasan Indonesia Barat jauh lebih sedikit dibandingkan kawasan Indonesia Timur. Sebanyak 84,43% atau 103 kabupaten di kawasan timur Indonesia termasuk dalam daerah tertinggal. Artinya hampir seluruh kabupaten memiliki rata – rata PDRB dan pertumbuhan ekonomi yang lebih rendah dibandingkan dengan rata-rata nasional. Sementara pada kawasan Barat Indonesia hanya ada 19 kabupaten atau 15,57% yang masuk ke dalam kawasan tertinggal.

Kondisi di atas memicu pertumbuhan ekonomi di Wilayah Indonesia Bagian Barat yang tumbuh dengan sangat cepat dibandingkan wilayah timur Indonesia. Data BPS pada tahun 2013 menunjukkan bahwa PDRB berdasarkan kawasan terhadap PDB adalah sebagai berikut, Jawa masih menjadi kontributor tertinggi yaitu sebesar 58,0%; Sumatera mempunyai kontribusi terhadap PDB sebesar 23,8% sebagai peringkat kedua, disusul oleh Kalimantan yang mencapai 8,7%; Sulawesi berada pada peringkat ke empat dengan kontribusi 4,8%; Bali dan Nusa Tenggara berada posisi ke lima yaitu 2,5% dan Papua dengan kontribusi 2,2% pada peringkat terakhir (Sekretariat Kabinet RI, 2017). Apabila dilihat potensi Papua dan Kalimantan sebenarnya kontribusi yang dibukukan bisa jauh lebih tinggi dibandingkan dengan daerah lain, namun karena berbagai kendala khususnya dalam bidang transportasi maka kondisi ini belum memungkinkan untuk dilakukan pembangunan yang optimal.

Pemerintahan Jokowi dengan kebijakan poros maritim memprogramkan pemerataan pembangunan dengan membuat program tol laut. Pengertian tol laut adalah peningkatan transportasi laut yang dilakukan dengan membuka trayek pelayaran yang selama ini dianggap tidak menguntungkan. Pembangunan tol laut bukan merupakan kebijakan populis karena membutuhkan biaya infrastruktur yang besar, memakan waktu yang lama untuk menunjukkan hasilnya, namun dalam jangka panjang akan cukup efektif dalam mengeliminir disparitas regional antar wilayah barat dan timur. Mahalnya ongkos transportasi yang berdampak pada tingginya biaya saluran distribusi selama ini meningkatkan kesenjangan antara berbagai wilayah di kawasan timur.

Tol laut akan mendorong mobilitas penduduk antar pulau, meningkatkan perputaran komoditas barang dan jasa antar wilayah, memangkas biaya distribusi yang selama ini menjadi kendala. Disparitas harga yang sangat tinggi khususnya pada kawasan timur mempunyai pengaruh yang nyata terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu maka tol laut merupakan salah satu upaya dalam menyelesaikan permasalahan transportasi pada negara kepulauan seperti Indonesia.

Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi.

Disparitas harga yang sangat tinggi selama ini dirasakan oleh masyarakat di Wilayah Timur Indonesia karena biaya logistik yang tinggi, contohnya Papua. Hal tersebut mempengaruhi

Langkah nyata yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan 1) Pembangunan pelabuhan pada beberapa tempat strategis; 2) Perbaikan fasilitas pelabuhan sehingga memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna; 3) Peningkatan kualitas kapal dan pelayanan kapal termasuk dalam aspek ketepatan waktu; 4) Pengusahaan pelayaran perintis yang lebih murah, berkualitas dan merata.

29 Salah satu upaya kongkrit yang dilakukan adalah dengan membuka enam rute yang selama ini dianggap tidak menguntungkan yaitu 1) Tanjung priok – Papua; 2) Tanjung Priok – Natuna; 3) Tanjung Perak ke seluruh pelabuhan di NTT; 4) Tanjung Perak – Maluku; 5) Tanjung Perak Papua; 6) Tanjung Perak Papua Barat. Pembukaan tol laut tersebut untuk memangkas biaya saluran distribusi yang tinggi, sehingga akan mengurangi harga barang di tangan konsumen. Penurunan biaya yang berkonsekwensi pada penurunan harga secara langsung akan mengurangi inflasi barang dan kesenjangan harga antar daerah.

E. Penutup

Disparitas antar wilayah di Indonesia membutuhkan penanganan yang terintegrasi dan holistik, bukan hanya pembangunan infrastruktur namun juga kualitas jaringan antar wilayah yang terbangun melalui transportasi laut. Kebijakan tol laut sebagai salah satu andal dalam Poros Maritim, diharapkan akan menjadi salah satu solusi.

Langkah – langkah dalam pengembangan transportasi laut anara lain adalah dengan 1) Pembangunan pelabuhan – pelabuhan di berbagai pulau yang terpencil dan terluar sehingga akan membuka saluran distribusi barang dan jasa yang lebih merata; 2) Dukungan terhadap upaya pembuatan kapal-kapal modern yang dilakukan oleh perusahaan dalam negeri seperti PT PAL, sehingga selain meningkatkan jumlah dan modernisasi kapal, membuka lapangan kerja dan juga memberikan kesempatan terhadap putra bangsa untuk bekerja lebih aktif dalam pembangunan; 3) Peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan bagi pengguna sehingga meningkatkan kenyamanan, keamanan dan

keselamatan baik kapal penumpang maupun kargo; 4) Peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia dan tata kelola transportasi laut.

BIBLIOGRAPHY

- Andiri, S. A. (2015). Quality of Public Transport Service (Descriptive Study About Quality of Passenger Ship Service Gresik Route - Bawean Port Gresik). *Kebijakan Dan Manajemen Publik*, 3, 1–7.
- Bappenas. (2017). The Direction of maritime development in Indonesia. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Hanouz, M. D., Geiger, T., & Sean, D. (2014). *The Global Enabling Trade Report 2014. World Economic Forum*. <https://doi.org/92-95044-53-3>
- Indonesian Marine Council. (2012). *Kebijakan Kelautan Indonesia Buku I*. Jakarta: Ministry of Maritime Affairs and Fisheries.
- Kementerian Perhubungan RI. Peraturan Menteri Perhubungan no KM 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (2005).
- Pantouvakis, A., Chlomoudis, C., & Dimas, A. (2008). Testing the SERVQUAL scale in the passenger port industry: A confirmatory study. *Maritime Policy and Management*, 35(5), 449–467. <https://doi.org/10.1080/03088830802352095>
- Ray, D. (2008). *Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia Dan Uu Pelayaran Tahun 2008*. Jakarta.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia No 7 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (2007). Indonesia. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Sekretariat Kabinet RI. Rencana aksi kebijakan kelautan Indonesia 2016-

2019 (2017). Indonesia.

World Bank. (2016). International LPI from 2007 to 2016. New York: The world bank group. Retrieved from <http://lpi.worldbank.org/international/global>

World Economic Forum. (2016). *The Global Competitiveness Report 2016–2017. World Economic Forum Reports 2016*. Geneva. <https://doi.org/92-95044-35-5>

Yudhistira, M. H., & Sofiyandi, Y. (2017). Seaport status, port access, and regional economic development in Indonesia. *Maritime Economics & Logistics*, (4), 1–22. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0089-1>

Poros Maritim

ORIGINALITY REPORT

25%

SIMILARITY INDEX

22%

INTERNET SOURCES

6%

PUBLICATIONS

13%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.batukarinfo.com

Internet Source

2%

2

Submitted to Universitas Islam Indonesia

Student Paper

2%

3

budhiyuzerman12862.blogspot.com

Internet Source

2%

4

edoc.site

Internet Source

1%

5

www3.weforum.org

Internet Source

1%

6

documents.mx

Internet Source

1%

7

jurnal.uii.ac.id

Internet Source

1%

8

supplychainindonesia.com

Internet Source

1%

9

ejournal.undip.ac.id

Internet Source

1%

10	www.cumberlandschools.org Internet Source	1%
11	Submitted to Napier University Student Paper	1%
12	www.brandtschool.de Internet Source	1%
13	Submitted to iGroup Student Paper	1%
14	Submitted to Universitas Brawijaya Student Paper	1%
15	text-id.123dok.com Internet Source	1%
16	vdocuments.site Internet Source	1%
17	aikon.org Internet Source	1%
18	Submitted to University of Melbourne Student Paper	1%
19	Submitted to Lambung Mangkurat University Student Paper	1%
20	Submitted to Universitas Mercu Buana Student Paper	<1%
21	digilib.uinsgd.ac.id Internet Source	<1%

22

anzdoc.com

Internet Source

<1%

23

bp3ipstmt17.blogspot.com

Internet Source

<1%

24

nusantarainitiative.com

Internet Source

<1%

25

zh.scribd.com

Internet Source

<1%

26

www.perhepi.org

Internet Source

<1%

27

www.mayaandpartners.com

Internet Source

<1%

28

econindustry.org

Internet Source

<1%

29

detaktangsel.com

Internet Source

<1%

30

mediakepri.co.id

Internet Source

<1%

31

www-wds.worldbank.org

Internet Source

<1%

32

ulwanwithopini.blogspot.com

Internet Source

<1%

33

www.gresnews.com

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off

Poros Maritim

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

LEMBAR
HASIL PENILAIAN SEJAWAT SEBIDANG ATAU PEER REVIEW
KARYA ILMIAH : BUKU *

Judul Buku : Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah DI Indonesia

Jumlah Penulis : 3 Orang (Adenantha L Dewa, **Izza Mafruhah**, Indah Susilowati)

Status Pengusul : ~~Penulis pertama~~ / penulis Kedua **

Identitas Buku : a. Nomor ISBN : 978-602-397-178-7
 b. Edisi : -
 c. Tahun terbit : 2017
 d. Penerbit : UNS Press
 e. Jumlah Halaman : 1-10

<https://repository.feb.uns.ac.id/lihatpdf.php?lokasi=publikasi&kode=837>

Kategori Publikasi Karya Ilmiah Buku Referensi
 Buku (beri ✓ pada kategori yang Tepat) Buku Monograf
 Book Chapter

Hasil Penilaian *Peer Review* :

Komponen yang Dinilai	Nilai Maksimal Buku 10			Nilai Akhir Yang Diperoleh
	Referensi <input type="checkbox"/>	Monograf <input type="checkbox"/>	Book Chapter <input checked="" type="checkbox"/>	
a. Kelengkapan unsur isi buku (20%)			2	2
b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan (30%)			3	3
c. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi (30%)			3	3
d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan/buku (20%)			2	2
Total = (100%)			10	10
Nilai Pengusul = (40 % x 10)/2 = 2 (Penulis Kedua)				

Catatan Penilaian Buku oleh Reviewer :

a. Kelengkapan dan kesesuaian unsur isi artikel :

Artikel ini merupakan book chapter dari buku yang diterbitkan dalam rangka agenda tahunan conference IRSA yang membahas berbagai permasalahan dalam pembangunan antara lain tentang konsep-konsep baru yang terkini khususnya masalah yang dihadapi Indonesia yaitu maritim. Sehingga artikel ini sangat sesuai masuk ke dalam book chapter. Artikel ini layak untuk diberikan nilai 2

b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan :

Artikel ini sangat menarik karena berhubungan dengan dunia maritim yang dihadapi oleh Indonesia dan merupakan issue yang strategis. Pembahasan dilakukan bertahap dengan menggunakan berbagai macam teori dan juga data terkini yang berhubungan dengan kemaritiman, sehingga layak untuk mendapatkan nilai 3

c. Kecukupan dan pemutakhiran data/informasi dan metodologi :

Metode yang digunakan dalam artikel ini adalah kualitatif yang dilengkapi dengan beberapa data namun dengan pengolahan yang simple sehingga membuat orang lain mudah mencerna. Oleh sebab itu maka layak untuk mendapatkan point 3

d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan :

Buku ini diterbitkan oleh Conference IRSA yang merupakan asosiasi departemen Ekonomi Pembangunan di seluruh Indonesia, sehingga sangat layak untuk mendapatkan nilai 2

e. Indikasi Plagiat :

Artikel ini tidak mengandung plagiarisme karena dilakukan pengecekan turn it in dan memiliki nilai dibawah 25%

f. Kesesuaian bidang ilmu :

Bidang Ilmu penulis adalah Ekonomi Pembangunan dengan spesialisasi pengentasan kemiskinan. Poros maritime merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan keterjangkauan wilayah terluar dan terjauh dari Indonesia sehingga diharapkan akan menurunkan angka kemiskinan. Jadi bidang ilmu nya sesuai

Surakarta, 19 Maret 2020

Reviewer 1/2 **



Prof. Dr. Julianus Johnny Saragih, M.S

NIP 195107011980101001

Jabatan : Guru Besar

Pangkat, Gol Ruang : Pembina Utama Madya / IV/d

Unit Kerja : Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNS

Bidang Ilmu : Ekonomi Pembangunan

**LEMBAR
HASIL PENILAIAN SEJAWAT SEBIDANG ATAU PEER REVIEW
KARYA ILMIAH : BUKU ***

Judul Buku : Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah DI Indonesia

Jumlah Penulis : 3 Orang (Adenantha L Dewa, **Izza Mafruhah**, Indah Susilowati)

Status Pengusul : ~~Penulis pertama~~ / penulis Kedua **

Identitas Buku : a. Nomor ISBN : 978-602-397-178-7
b. Edisi : -
c. Tahun terbit : 2017
d. Penerbit : UNS Press
e. Jumlah Halaman : 1-10

<https://repository.feb.uns.ac.id/lihatpdf.php?lokasi=publikasi&kode=838>

Kategori Publikasi Karya Ilmiah Buku Referensi
Buku (beri ✓ pada kategori yang Tepat) Buku Monograf
 Book Chapter

Hasil Penilaian *Peer Review* :

Komponen yang Dinilai	Nilai Maksimal Buku 10			Nilai Akhir Yang Diperoleh
	Referensi <input type="checkbox"/>	Monograf <input type="checkbox"/>	Book Chapter <input checked="" type="checkbox"/>	
a. Kelengkapan unsur isi buku (20%)			2	2
b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan (30%)			3	3
c. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi (30%)			3	3
d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan/buku (20%)			2	2
Total = (100%)			10	10
Nilai Pengusul = (40 % x 10)/2 = 2 (Penulis Kedua)				

Catatan Penilaian Buku oleh Reviewer :

a. Kelengkapan dan kesesuaian unsur isi artikel :

Book chapter merupakan hasil penelitian yang dimasukkan dalam kumpulan karya dan diterbitkan dalam rangka agenda tahunan conference IRSA yang membahas berbagai permasalahan dalam pembangunan antara lain tentang konsep-konsep baru yang terkini seperti biogas. Sehingga artikel ini sangat sesuai masuk ke dalam book chapter. Book chapter ini diberikan nilai maksimal 2.

b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan :

Artikel ini sangat menarik karena berhubungan dengan dunia maritim yang dihadapi oleh Indonesia dan merupakan issue yang strategis. Pembahasan dilakukan bertahap dengan menggunakan berbagai macam teori dan juga data terkini yang berhubungan dengan kemaritiman, Book chapter ini diberikan nilai maksimal 3

c. Kecukupan dan pemutakhiran data/informasi dan metodologi :

Metode yang digunakan dalam artikel ini adalah kualitatif yaitu penggambaran tentang kondisi geografis di Indonesia, peluang, hambatan dan strategi yang dilengkapi dengan data-data. Pengolahan yang dilakukan sangat simple sehingga mudah dipahami oleh orang lain. Book chapter ini diberikan nilai maksimal 3

d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan :

Buku ini diterbitkan oleh Conference IRSA yang merupakan asosiasi departemen Ekonomi Pembangunan di seluruh Indonesia, sehingga sangat layak untuk mendapatkan nilai 2

e. Indikasi Plagiat :

Artikel ini tidak mengandung plagiarisme karena dilakukan pengecekan turn it in dan memiliki nilai dibawah 25%

f. Kesesuaian bidang ilmu :

Bidang Ilmu penulis adalah Ekonomi Pembangunan dengan spesialisasi pengentasan kemiskinan. Poros maritime merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan keterjangkauan wilayah terluar dan terjauh dari Indonesia sehingga diharapkan akan menurunkan angka kemiskinan. Jadi bidang ilmu nya sesuai

Surakarta, 18 Maret 2020

Reviewer 1/2 **

Prof.Dr. Yunastiti Parwaningsih.,M.P
NIP 19590613 198403 2 001

Jabatan : Guru Besar

Pangkat, Gol Ruang : Pembina Utama Madya / IV/d

Unit Kerja : Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNS

Bidang Ilmu : Ekonomi Pembangunan