

KEBIJAKAN KONEKTIVITAS MARITIM DI INDONESIA

(*Maritime Connectivity Policy in Indonesia*)

Lukman Adam

Penulis adalah Peneliti Muda Bidang Ilmu Kebijakan pada
Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi Sekretariat Jenderal DPR RI.
Alamat e-mail: mada.kenn@gmail.com dan lukman.adam@dpr.go.id.

Naskah diterima: 29 Januari 2015

Naskah direvisi: 5 Maret 2015

Naskah disetujui: 25 Maret 2015

Abstract

Maritime connectivity must be developed to improve competitiveness and availability of products. Indonesia's geographical condition, dominated by the sea, needs the improvement of its maritime infrastructure to smoothly convey distribution of goods and the quality of its transportation. Until recently, it is found that there are inefficiencies in the country's marine transportation. This paper studies the new government's proposal of "sea toll" and its possible problems in its realization. In more details, the writer evaluates that there will be two main problems in the realization of the maritime connectivity, consisting of internal and external aspects. Meanwhile, for its success, the writer argues that improvements of port facilities, energy supply, information technology, human resources, and so forth.

Keywords: domestic marine transportation, maritim connectivity, port, facilities, port infrastructure, Indonesia.

Abstrak

Pengembangan konektivitas maritim dilakukan agar dapat meningkatkan daya saing dan meningkatkan ketersediaan produk yang dibutuhkan masyarakat. Kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari laut, menyebabkan perlunya penguatan sarana dan prasarana kemaritiman untuk melakukan kegiatan distribusi barang dan sarana transportasi laut. Sampai saat ini terindikasi bahwa masih banyak inefisiensi dalam transportasi laut domestik. Tulisan ini merupakan sebuah kajian yang berupaya memahami rencana tol laut yang akan dilakukan pada pemerintahan periode ini, kendala yang dihadapi, dan kebijakan yang diperlukan guna mewujudkan rencana tersebut. Permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan konektivitas maritim dapat dibagi dua, yaitu: aspek internal kepelabuhanan, dan aspek eksternal. Agar tujuan dari pengembangan konektivitas maritim, maka diperlukan sejumlah perbaikan yang terdiri dari peningkatan fasilitas infrastruktur, ketersediaan energi, inovasi teknologi dan informasi, kualitas sumber daya manusia, pendanaan, dan kapasitas eksisting.

Kata kunci: transportasi laut domestik, konektivitas maritim, kepelabuhanan, infrastruktur pelabuhan Indonesia, bongkar-muat.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia memiliki keunggulan berdasarkan potensi wilayah yang berasal dari laut, berkat adanya garis pantai sepanjang 80.791 km² dan luas perairan mencapai 3,25 juta km² atau sekitar 63 persen wilayah Indonesia. Dari luas perairan

tersebut, sekitar 0,30 juta km² merupakan laut teritorial dan luas perairan kepulauan mencapai 2,95 juta km². Sedangkan luas laut yang termasuk dalam zona ekonomi eksklusif mencapai 2,55 juta km².¹ Laut tersebut merupakan penghubung 17.499 pulau² yang merupakan tempat tinggal bagi 237,641 juta³ penduduk Indonesia.

¹ Pusat Data, Statistik, dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Statistik Kelautan & Perikanan*, Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2011, h. 255.

² *Ibid.*

³ Badan Pusat Statistik, *Pertumbuhan dan Persebaran Penduduk Indonesia: Hasil Sensus Penduduk 2010*, BPS, Jakarta, 2010, h. 44.

Kesadaran bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan menyebabkan terjadinya reorientasi kebijakan yang lebih mengarah pada pengembangan potensi sumber daya maritim nasional. Pada masa kampanye pemilihan presiden, Joko Widodo-Jusuf Kalla menyampaikan salah satu misinya yaitu mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan. Jalan perubahan yang disampaikan oleh pasangan ini adalah kemandirian yang mensejahterakan, salah satunya melalui restorasi ekonomi maritim Indonesia. Sedangkan salah satu program aksi (Nawa Cita ke enam) pasangan ini adalah meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional antara lain melalui pembangunan infrastruktur jalan baru sekurang-kurangnya sepanjang 2 ribu kilometer dan membangun sekurang-kurangnya sepuluh pelabuhan baru dan merenovasi yang lama.⁴

Dalam pertemuan *East Asia Summit IX*⁵ di Myanmar, 12-13 November 2014, Joko Widodo, sebagai Presiden Indonesia mencanangkan agenda pembangunan Indonesia sebagai poros maritim⁶ dunia dengan lima pilar utama. Kelima pilar tersebut adalah: 1) membangun kembali budaya maritim Indonesia; 2) menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut

melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; 3) pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; 4) diplomasi maritim dengan bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut; dan 5) membangun kekuatan pertahanan maritim.⁷ Pilar ketiga berupa pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim merupakan upaya nyata sebagai penghubung agar dapat meminimalkan hambatan perdagangan, pelayanan, dan informasi, yang dapat langsung dirasakan oleh masyarakat.

Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi menunjukkan bahwa sampai tahun 2014, jumlah pelabuhan dan terminal di Indonesia mencapai 2.154, terdiri dari 111 pelabuhan komersial, 1.129 pelabuhan non-komersial, dan lebih dari 914 terminal khusus. Sedangkan jumlah industri galangan kapal mencapai sekitar 250 perusahaan.⁸ Selain itu, hal lain yang juga penting adalah pengembangan sektor maritim antara lain dapat menyumbangkan: integrasi ekonomi kepulauan, dengan pergerakan komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja yang bebas hambatan antara pulau-pulau; dan integrasi sosial dan politik dari bangsa dengan pergerakan warga negara yang bebas hambatan di antara pulau-pulau untuk berbagai tujuan.⁹

B. Perumusan Masalah

Potensi laut di Indonesia sangat besar dan masih belum dimanfaatkan dengan baik. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional, wilayah perairan Indonesia memiliki tiga ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), dan ketiga alur tersebut dilalui oleh 45 persen total perdagangan dunia.¹⁰ ALKI akan

⁴ "Visi, Misi dan Program Aksi: Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian", http://jkw4p.com/download/nawa_cita.pdf, diakses tanggal 12 November 2014.

⁵ *East Asia Summit IX* dihadiri oleh negara anggota ASEAN, Australia, RRC, India, Jepang, Korea, Selandia Baru, Rusia, dan AS.

⁶ Dimiyati menyebutkan bahwa terminologi maritim berkaitan dengan permukaan laut yang utamanya berupa transportasi, seperti kapal, pelabuhan, dan ekosistemnya. Sedangkan terminologi kelautan, lebih fokus pada substansi sumber daya laut, seperti ikan, dan biota laut lainnya. Muhamad Dimiyati, "Pemikiran Kecil Tentang Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia", Makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014, h. 7.

⁷ C. P. F. Luhulima, 2014, "Jalur Sutra Maritim", *Kompas*, 10 Desember 2014.

⁸ Muhamad Dimiyati, *Op.Cit.* h.9.

⁹ Elfrida Gultom, "*Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*", Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007, h. 1.

¹⁰ Muhamad Dimiyati, *Op cit.*

meningkatkan volume perdagangan dunia yang melalui laut. Sebagai perbandingan pada tahun 1999, volume perdagangan yang melalui ALKI mencapai 21.480 miliar ton, dan meningkat menjadi 35 ribu miliar ton tahun 2010 dan 41 ribu miliar ton tahun 2014. Sebesar seperempat perdagangan dunia di bawa oleh sekitar 50 – 60 ribu kapal dagang yang melintasi jalur lalu lintas perairan Indonesia setiap tahunnya.¹¹

Peran pelabuhan laut sebagai penggerak ekonomi kelautan tidak diragukan lagi, dengan perolehan manfaat ekonomi yang bisa dipetik dari keberadaan pelabuhan laut. Namun, kenyataannya masih terdapat sejumlah kendala yang muncul, antara lain: efisiensi dan produktivitas barang-barang yang melalui pelabuhan laut masih sangat rendah akibat belum siapnya infrastruktur pendukung, seperti tempat penampungan, baik tetap maupun sementara; waktu bongkar-muat yang belum efektif; dan birokrasi yang berbelit-belit.

Selain itu, konektivitas maritim memiliki sejumlah permasalahan dalam pengembangannya. Sejumlah kendala utama yang harus dipecahkan dalam implementasi konsep tol laut berupa: 1) ketidakseimbangan arus muatan, dimana arus muatan dari kawasan timur Indonesia ke kawasan barat lebih sedikit dibandingkan ke arah sebaliknya; 2) penggunaan kapal berukuran 3 ribu TEUs dinilai tidak dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional; dan 3) kebutuhan pendanaan untuk pengembangan infrastruktur terutama pelabuhan yang sangat besar.¹² Selain itu, permasalahan lain yang terjadi adalah arus muatan menuju ke kawasan timur Indonesia terisi penuh oleh kebutuhan barang jadi yang akan dikonsumsi oleh masyarakat, namun sekembali dari kawasan timur tidak maksimal

terisi muatan seperti ketika datang. Hal ini sangat tidak efisien bagi armada perdagangan.

Adanya beberapa kendala tersebut menimbulkan beberapa pertanyaan yang muncul, yaitu: Bagaimana rencana konektivitas maritim yang akan dilakukan pada pemerintahan periode ini? Apa kendala yang dihadapi? Bagaimana kebijakan yang diperlukan guna mewujudkan rencana tersebut?

C. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui deskripsi rencana konektivitas maritim yang akan dilakukan pada pemerintahan periode ini, kendala yang dihadapi, serta kebijakan yang diperlukan guna mewujudkan rencana tersebut. Pemahaman terhadap deskripsi rencana konektivitas maritim diperlukan agar diperoleh gambaran yang utuh sehingga dukungan kebijakan optimal dapat dilakukan.

D. Kerangka Teori

Kebijakan konektivitas maritim dilakukan untuk meningkatkan daya saing produk dalam negeri dan menekan biaya distribusi barang dari daerah penghasil ke daerah pengguna. Oleh karena itu, teori yang digunakan untuk konektivitas maritim di tinjau dari aspek daya saing. Prospek perekonomian Indonesia yang bagus tidak dibarengi dengan daya saing yang kuat. Ada tiga faktor yang membuat indeks daya saing Indonesia rendah, yang paling penting adalah buruknya ketersediaan infrastruktur, dan di antara komponen infrastruktur, terdapat didalamnya kualitas pelabuhan dan jalan.

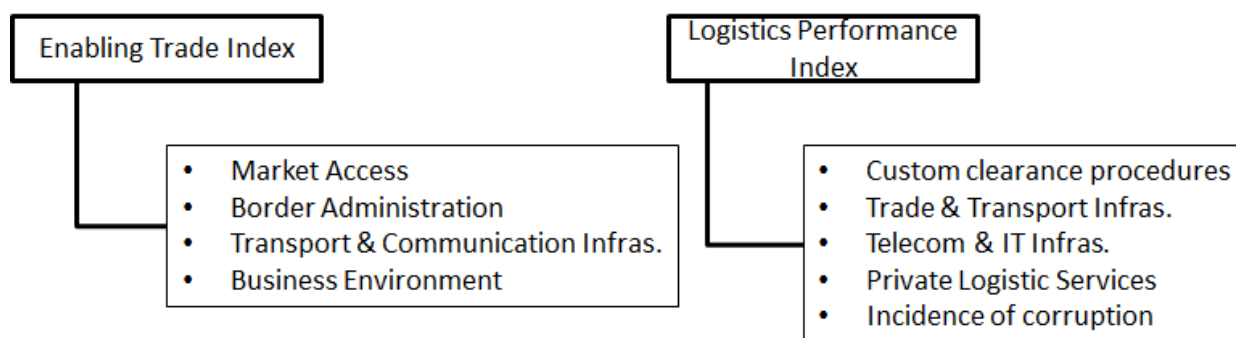
Indikator penting yang menopang daya saing adalah *Enabling Trade Index* (ETI) dan *Logistics Performance Index* (LPI). Kedua indikator tersebut memiliki bagian yang harus diperbaiki agar dapat menjadi titik tolak untuk melakukan perubahan dan pembaruan di berbagai sektor perekonomian.¹³

LPI diukur berdasarkan prosedur kepabeanaan, infrastruktur, pelayanan logistik,

¹¹ M. Ridhah Taqwa, "Meneguhkan Kembali Kedaulatan Maritim Indonesia: Tantangan dan Peluang dari Perspektif Politik dan Keamanan", *Penguatan Kedaulatan Indonesia Sebagai Negara Maritim: Kajian dari Berbagai Perspektif*, 2010, h. 41-56, Makalah dalam Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia, diselenggarakan di Yogyakarta 14-15 Mei 2010.

¹² "7 Pelabuhan Utama Harus Disiapkan", *Bisnis Indonesia*, 25 September 2014.

¹³ A. Prasetyantoko, *Ponzi Ekonomi*, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010, h. 165 -170.



Gambar 1. Indikator Daya Saing

(Sumber: Prasetyantoko, 2010)

dan korupsi. Sedangkan ETI merupakan indeks yang lebih dilihat dari perspektif bisnis, karena adanya akses pasar, lingkungan bisnis, dan administrasi perbatasan. Kedua indeks tersebut memuat pentingnya infrastruktur transportasi dan komunikasi. Apabila dikaitkan dengan Gambar 2, terlihat bahwa infrastruktur yang baik terkait erat dengan faktor penentu daya saing untuk kinerja ekspor. Demikian juga dengan faktor sumber daya manusia, teknologi dan kemampuan inovasi, pendanaan, bahan baku, industri pendukung, energi, dan informasi. Oleh karena itu, delapan faktor tersebut harus dapat ditingkatkan secara bersama-sama dan berkesinambungan. Kedelapan faktor tersebut juga akan memengaruhi ketersediaan dan indeks kemahalan produk-produk yang tidak dihasilkan di suatu daerah, namun sangat penting bagi pembangunan atau kesejahteraan suatu daerah.

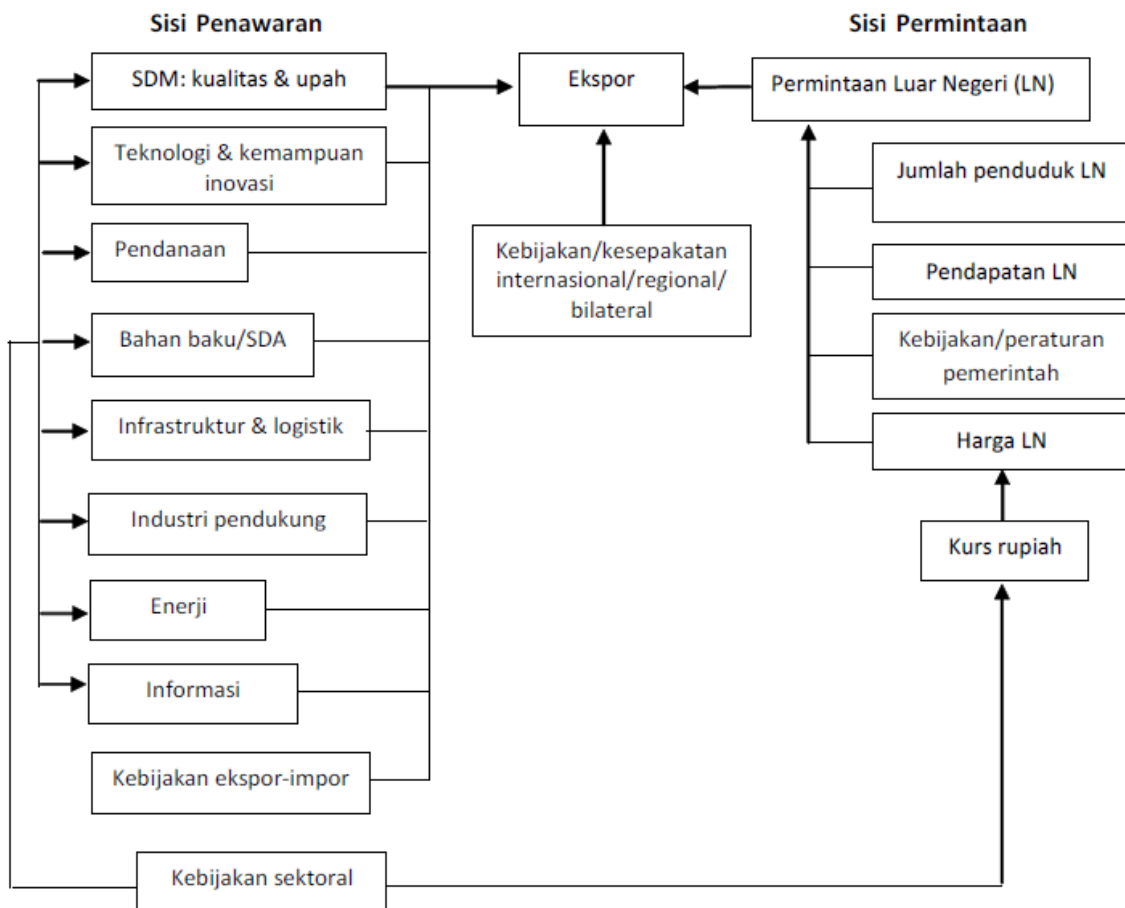
Arah strategi bagi pengembangan ekonomi sektor perhubungan laut adalah menyediakan pelayaran bagi masyarakat kepulauan yang aman, lancar, nyaman, dan berwawasan lingkungan, serta membangun kekuatan armada transportasi nasional agar dapat menguasai pangsa pasar perhubungan laut nasional maupun internasional. Dengan langkah-langkah utamanya, antara lain: optimalisasi kekuatan armada pelayaran nasional; dan mengembangkan sistem manajemen transportasi laut nasional yang efisien dan terpadu dengan sistem transportasi darat dan udara. Sektor perhubungan laut merupakan suatu aktifitas ekonomi yang sangat penting bagi negara kepulauan (*Archipelagic State*), seperti

Indonesia. Jasa transportasi laut berkembang untuk melayani perpindahan muatan barang dan penumpang dari satu pulau ke pulau lain sebagai fungsi distribusi sekaligus sebagai penggerak perekonomian masyarakat. Penerapan konsep ekonomi biru¹⁴ pada transportasi laut dapat diarahkan pada penetapan hub/titik-titik strategis sebagai pelabuhan utama maupun pelabuhan *feeder*, sehingga mampu membangun sistem transportasi laut yang integratif dengan menggunakan sumber daya yang efisien dan efektif.¹⁵

Sektor transportasi yang lancar dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat akan berpengaruh terhadap investasi. Studi yang dilakukan oleh Oktaviani mengenai dampak investasi swasta dan pemerintah dengan fokus penelitian di Sumatera Utara, Jawa Barat, Jawa Timur, Sumatera Selatan, Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, Sulawesi Utara, dan Sulawesi Selatan, yang menggunakan model matematika ekonomi, dan hasilnya dipublikasikan tahun 2011 berkesimpulan bahwa kenaikan produktivitas akibat peningkatan investasi pemerintah maupun swasta akan meningkatkan kinerja ekonomi di tingkat

¹⁴ Ekonomi biru adalah model ekonomi untuk mendorong pelaksanaan pembangunan berkelanjutan dengan kerangka pikir, seperti cara kerja ekosistem. Prinsip pada konsep ekonomi biru adalah *natural resources efficiency, zero waste, social inclusiveness, cyclic systems of production, open-ended innovation and adaptation*. Dalam kaitannya dengan ekosistem laut, ada 3 hal utama yang menjadi dasar pendekatan, yaitu: kondisi kesehatan ekosistem, aktifitas ekonomi yang berpusat pada kesejahteraan masyarakat, dan adanya tata-kelola sumber daya yang baik. Dewan Kelautan Indonesia, *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*, Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2012, h. 35-36.

¹⁵ *Ibid.*, h. 45.



Gambar 2. Faktor-Faktor Penentu Daya Saing untuk Kinerja Ekspor di Tingkat Makro
(Sumber: Tambunan dan Sitepu, 2012)

nasional dan regional. Naiknya produktivitas akibat investasi tersebut akan menurunkan tingkat harga, baik harga barang modal maupun harga output. Turunnya tingkat harga produk mengakibatkan terjadinya peningkatan daya saing industri dalam negeri di pasar internasional.¹⁶

Sebuah studi yang dilakukan oleh Safitri dan Budiono tahun 2014 menunjukkan, pemberlakuan perdagangan bebas ASEAN-China telah mengakibatkan defisit neraca perdagangan Indonesia terhadap China. Kondisi tersebut cenderung semakin memburuk sejak tahun 2004 sampai sekarang. Semakin memburuknya neraca perdagangan terjadi karena daya saing Indonesia yang relatif rendah dibandingkan dengan China. Atas dasar tersebut diperlukan perbaikan-perbaikan terhadap kebijakan yang ada. Implementasi kebijakan membutuhkan koordinasi lintas sektor dan perlu pengawasan

agar dapat dilaksanakan secara konsekuen dan konsisten tanpa dipengaruhi tekanan negara mitra dagang. Selain itu, implementasinya juga harus didampingi dengan kebijakan jangka menengah dan jangka panjang.¹⁷ Keunggulan daya saing China, antara lain berupa: iklim investasi yang baik, inovasi dalam teknologi yang intensif, serta kuatnya penelitian dan pengembangan.¹⁸

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Rencana Pengembangan Konektivitas Maritim

Kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari laut, menyebabkan

¹⁶ Rina Oktaviani, *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*, Bogor: Penerbit IPB Press, 2011, h. 263 - 291.

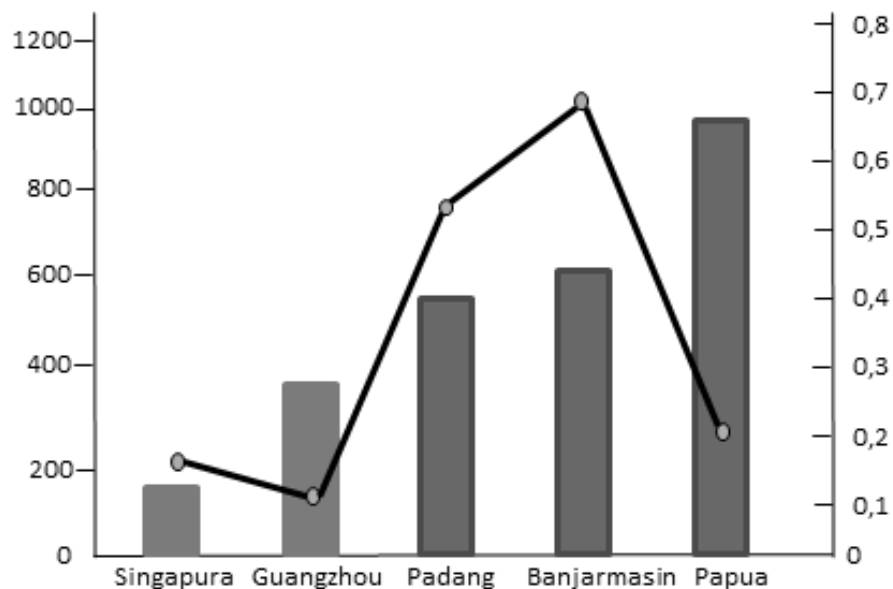
¹⁷ Safitri, Dini dan Budinono, "Defisit Neraca Perdagangan Indonesia terhadap China", dalam *Meneropong Pembangunan Ekonomi Indonesia*, Surabaya, Penerbit: Fakultas Bisnis dan Ekonomi Ubaya dan Forum Dosen Ekonomi Surabaya, 2014, h. 33-56.

¹⁸ Anonim, "Peningkatan Daya Saing Industri Indonesia guna Menghadapi Asean-China Free Trade Agreement (ACFTA) dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Nasional", *Jurnal Kajian Lemhanas RI*, edisi 14, 2012, h. 59.

perlunya penguatan sarana dan prasarana kemaritiman untuk melakukan kegiatan pengiriman barang. Sampai saat ini terindikasi bahwa masih banyak inefisiensi dalam transportasi laut domestik. Dengan jarak yang relatif tidak berbeda jauh, pengiriman barang dari Tanjung Priok menuju Singapura jauh lebih murah daripada pengiriman menuju Padang dan Banjarmasin. Biaya pengiriman menuju Jayapura 2.5 kali biaya pengiriman menuju Guangzhou, Tiongkok. Perbandingan biaya per kilometer untuk jarak pelayaran pun menunjukkan bahwa pengiriman ke Singapura dan Tiongkok lebih murah daripada pengiriman domestik via laut, seperti dapat dilihat pada Gambar 3.

Konsep tol laut dapat mengatasi persoalan utama transportasi laut berkaitan dengan ketidakseimbangan volume pengangkutan barang antara kawasan barat dan timur Indonesia. Konsep ini dapat menjadi solusi yang efektif dalam mencegah berlayarnya kapal berkapasitas kosong dari satu tempat ke tempat lain dan diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien serta terintegrasi.²⁰

Gambar 4 menunjukkan perbandingan biaya dan waktu ekspor antara Indonesia dengan Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Tiongkok. Dari gambar tersebut, terlihat bahwa pada tahun 2007, biaya ekspor dari Malaysia lebih tinggi dari Indonesia. Namun,



Gambar 3. Perbandingan Biaya Distribusi Barang Melalui Laut Antara Wilayah Indonesia dan Beberapa Negara Tenggara

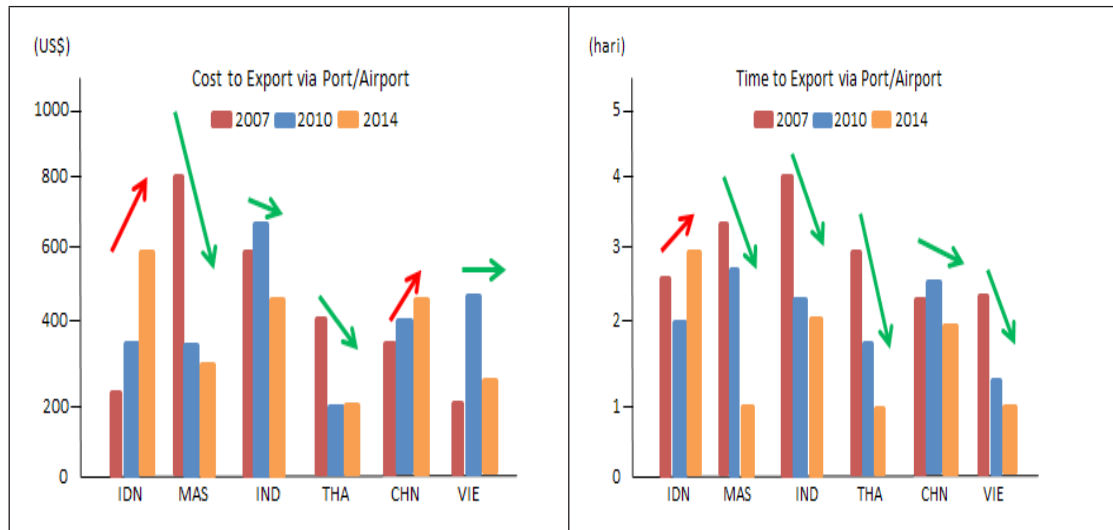
(Sumber: Bahagia, 2013)

Tingginya biaya logistik Indonesia menjadi beban bagi perusahaan penyedia jasa logistik, yang tentunya berimbas pula pada perusahaan manufaktur. Beban biaya transportasi muncul sejak proses memasok bahan baku sampai dengan proses paling hilir dari rantai pasok, yakni pengiriman barang jadi ke konsumen. Inefisiensi dan keterbatasan sarana dalam aktivitas pelabuhan menyebabkan banyak biaya tambahan yang harus dikeluarkan.¹⁹

Malaysia melakukan sejumlah perbaikan untuk efektifitas dan efisiensi ekspor barang, sehingga biaya ekspor Malaysia mengalami penurunan signifikan pada tahun 2010 dan masih menurun tahun 2014. Sedangkan, biaya ekspor Indonesia terus meningkat. Gambar tersebut juga menunjukkan biaya dan waktu ekspor Indonesia lebih tinggi dibandingkan dengan Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Tiongkok. Biaya dan waktu ekspor barang Indonesia masih belum efisien dan efektif dibandingkan dengan

¹⁹ S. Bahagia, Sandee H, Meeuws R. "State of Logistics Indonesia 2013, Collaboration Center of Logistics and Supply Chain Studies". Bandung: Institut Teknologi Bandung, Asosiasi Logistik Indonesia, Panteia, STC Group and World Bank, 2013.

²⁰ "Konsep Versi Sislognas Digugat", *Bisnis Indonesia*, 21 Agustus 2014.



Gambar 4. Perbandingan Biaya dan Waktu Ekspor Melalui Pelabuhan/Bandara Antara Indonesia dan Negara Tetangga

(Sumber: Bank Indonesia, 2014)

negara-negara lain, sehingga perlu segera dilakukan pembenahan terhadap mekanisme perizinan dan pungutan, mengingat Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Tiongkok merupakan negara pesaing Indonesia.

Saat ini, jumlah pelabuhan utama di Indonesia mencapai 33 unit yang dilengkapi dengan 217 pelabuhan pengumpul dan 990 pelabuhan pengumpan. Rencana kebijakan mengembangkan konektivitas maritim melalui tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim dalam jangka pendek dilakukan dengan cara meningkatkan kapasitas empat pelabuhan utama, yaitu Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Sedangkan dalam jangka panjang, keseluruhan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan akan menjadi tulang punggung bagi jaringan pelayaran domestik dan bagian dari jaringan pelayaran internasional untuk distribusi barang.²¹

Pada periode pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla, direncanakan akan ditingkatkan kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang menjadi hub tol laut terdiri dari Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Pelabuhan yang menjadi *feeder* tol laut terdiri dari Pelabuhan Malahayati,

Batam, Jambi, Palembang, Panjang, Teluk Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Balikpapan/Kariangau, Samarinda/Palaran, Tenau/Kupang, Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon, dan Jayapura.²²

Investasi pengembangan 24 pelabuhan tersebut akan menghabiskan biaya sebesar Rp39,5 triliun.²³ Namun, pengembangan pelabuhan masih terpusat di Sumatera dan Jawa, belum banyak menyebar di pulau lain yang terdapat di kawasan timur. Selain itu, alokasi anggaran untuk pengembangan pelabuhan lebih banyak diarahkan untuk pelabuhan yang berorientasi ekspor, seperti Belawan, Batam, dan Bitung. Beberapa pelabuhan, seperti Cilacap dan

²² Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Buku 1 Agenda Pembangunan Nasional: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015 - 2019*, Jakarta: Bappenas, 2014, h. 86.

²³ Pelabuhan yang akan dibangun adalah: Banda Aceh (Rp 1 triliun), Kuala Tanjung (Rp 3 triliun), Belawan (Rp 3 triliun), Dumai (Rp 1,5 triliun), Batam (Rp 3 triliun), Padang (Rp 1,5 triliun), Pangkal Pinang (Rp 1,5 triliun), Panjang (Rp 1,5 triliun), Tanjung Priok, Cilacap, dan Tanjung Perak, masing-masing Rp 1,5 triliun, Pontianak (Rp 1,5 triliun), Palangkaraya (Rp 1 triliun), Banjarmasin (Rp 1,5 triliun), Maloy (Rp 1 triliun), Lombok, Kupang, Makassar, masing-masing Rp 1,5 triliun, Bitung (Rp 3 triliun), Halmahera (Rp 1,5 triliun), Ambon (Rp 1 triliun), Sorong (Rp 1,5 triliun), Jayapura (Rp 1 triliun), dan Merauke (Rp 1,5 triliun). "Mimpi tol laut Jokowi seharga Rp700 Triliun". <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/23/104559626/.Mimpi.Tol.Laut.Jokowi.Seharga.Rp.700.Triliun>, diakses 18 Februari 2015.

²¹ Muhamad Dimiyati, *Op.Cit.* h. 12-14.

Tabel 1. Rencana Pengembangan Angkutan Laut di Indonesia²⁴

Tahun	Jenis Angkutan							
	Container				Kapal Barang Perintis Setara 208 TEUs		Kapal Pelayaran Rakyat	
	15 ribu DWT/1 ribu TEUs		40 ribu DWT/3 ribu TEUs		Jumlah Kapal	Nilai (Miliar Rupiah)	Jumlah Kapal	Nilai (Miliar Rupiah)
	Jumlah Kapal	Nilai (Miliar Rupiah)	Jumlah Kapal	Nilai (Miliar Rupiah)				
2015	10	2.500	0	0	8	1.280	50	2.500
2016	10	2.500	0	0	7	1.120	100	5.000
2017	9	2.250	12	5.400	4	640	120	6.000
2018	9	2.500	12	5.400	4	640	130	6.500
2019	8	2.000	13	5.850	3	480	100	5.000
Total	46	11.500	37	16.650	26	4.160	500	25.000

Jayapura, yang memiliki potensi karena berbatasan langsung dengan laut dalam, yaitu Samudera Indonesia dan Samudera Pasifik, belum terlalu diperhatikan alokasi penganggarnya oleh pemerintah. Pengembangan yang lebih berpusat ke kawasan barat seperti didasarkan pada tiga aspek, yaitu: 1) keberadaan industri, seperti manufaktur dan pengolahan yang terfokus di kawasan barat, 2) infrastruktur pendukung yang sudah siap, dan 3) potensi sumber daya manusia.

Dari lokasi pengembangan tol laut tersebut, diperlukan rencana pengembangan angkutan laut yang difokuskan pada jenis angkutan berupa *container*, kapal barang perintis, dan kapal pelayaran rakyat, seperti dapat dilihat pada Tabel 1. Data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa fokus perencanaan tahun 2015 – 2019 diarahkan pada pergerakan masyarakat berupa kapal pelayaran rakyat yang berjumlah 500 kapal.

Jumlah dan anggaran yang besar terhadap kapal pelayaran rakyat ditujukan agar aliran masyarakat ke wilayah yang selama ini belum terkoneksi/frekuensi kedatangan masih terbatas dapat dilayani oleh kapal pelayaran rakyat. Akibatnya frekuensi keberangkatan kapal pelayaran rakyat menjadi lebih banyak, sehingga wilayah tersebut dapat berkembang. Selain itu, frekuensi yang lebih banyak akan menimbulkan biaya yang kompetitif. Namun, pemerintah dan pemerintah daerah juga harus memikirkan sistem pelayanan dan biaya operasional agar

kenyamanan pengguna terjamin dan harga terjangkau. Sedangkan distribusi barang yang menggunakan *container* pada tahun 2015 – 2019 berjumlah 46 unit. Untuk menghubungkan daerah yang belum terbuka atau daerah terpencil, direncanakan pada tahun 2015 – 2019 dilayani oleh 26 kapal perintis. Daerah terpencil atau belum terbuka banyak terdapat di Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Papua dan Papua Barat. Oleh karena itu, pengembangan tol laut seharusnya diperluas, mengingat peningkatan jenis angkutan, baik *container*, kapal barang perintis, dan kapal pelayaran rakyat akan membuat ramainya pelabuhan *feeder*.

Pengembangan tol laut di beberapa pulau yang selama ini belum terbuka akan membuat distribusi barang dan pergerakan masyarakat semakin ramai. Hal tersebut akan membuat penanaman modal asing dan dalam negeri meningkat, semakin mudahnya masyarakat memperoleh kebutuhan yang berimbas pada menurunnya harga, dan menurunnya kesenjangan antara kawasan barat dan kawasan timur. Namun, hal tersebut harus dapat diantisipasi dengan baik, karena sejumlah permasalahan akan muncul, seperti kerusakan

²⁴ Bappenas dalam "Ini peta tol laut Jokowi program andalan bernilai puluhan triliun rupiah". <http://beta.finance.detik.com/read/2014/11/19/073706/2752292/4/ini-peta-tol-laut-jokowi-program-andalan-bernilai-puluhan-triliun-rupiah>, diakses 23 Februari 2015.

lingkungan, modernisasi pembangunan yang dapat menggerus nilai-nilai budaya masyarakat, dan munculnya masyarakat pendatang yang dapat membuat masyarakat lokal menjadi terpinggirkan. Untuk meminimalkan dampak yang akan muncul, maka diperlukan sejumlah langkah antisipasi. Beberapa hal yang dapat dilakukan adalah membuat kajian komprehensif, yang didasarkan pada tiga aspek, yaitu ekonomi, sosial-budaya, dan lingkungan. Selain itu, pembangunan dilakukan dengan memerhatikan rencana zonasi wilayah pesisir yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, dengan melibatkan dan memerhatikan kebutuhan masyarakat lokal. Hal ini terkait dengan kebiasaan masyarakat lokal yang tinggal dan memiliki mata pencaharian di wilayah pesisir. Penetapan rencana zonasi oleh pemerintah daerah dengan memerhatikan karakteristik masyarakat lokal tersebut akan membuat keberadaan masyarakat lokal tidak mudah tergerus oleh modernisasi pembangunan.

Kebijakan konektivitas maritim berupa pembangunan tol laut memiliki fokus dan target. Fokus pada tahun 2014 adalah memenuhi kebutuhan pelayaran perintis, sedangkan target pada tahun kelima adalah mewujudkan sistem transportasi laut yang mampu menekan biaya logistik menjadi 20 persen dari pendapatan domestik bruto, menumbuhkan armada pelayaran nasional dari 10 menjadi 30 persen, melakukan peremajaan kapal nasional dengan menekan jumlah kapal di atas 25 tahun dari 70 persen menjadi 50 persen, dan mengurangi waktu pelayanan pelabuhan pada pelabuhan utama dari 6 sampai 7 hari menjadi 3 sampai 4 hari.²⁵ Target ini sangat mungkin dicapai, apabila sejumlah langkah penting dilakukan, terutama melakukan perencanaan lintas sektoral, serta melibatkan pemerintah daerah dan masyarakat.

²⁵ Djauhar Manfaat, "Kontribusi Iptek Transportasi Laut Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia", Makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014.

Perencanaan tergantung pada proses perencanaan dan sejauh mana menjelaskan keterlibatan antar pemangku kepentingan. Sejauh ini, perencanaan terkait dengan konektivitas maritim belum memberikan hasil sesuai harapan. Kegagalan proses perencanaan diakibatkan sejumlah masalah tertentu berupa²⁶:

- 1) keterbatasan penyusunan rencana dan pelaksanaannya. Rencana yang ditetapkan seringkali bersaing atau bahkan saling bertentangan. Rincian kebijakan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan harus jelas;
- 2) data-data yang tidak memadai dan tidak andal. Kebijakan ekonomi dalam suatu rencana pembangunan sangat tergantung pada kualitas serta keandalan data-data statistik yang mendasarinya;
- 3) gejolak ekonomi eksternal dan internal yang tidak dapat diantisipasi sebelumnya. Sistem perekonomian terbuka yang dianut oleh banyak negara membuat kesulitan untuk menyusun prediksi yang tetap dan tepat dalam jangka pendek. Krisis energi dan krisis keuangan di negara lain akan berdampak pada perekonomian nasional;
- 4) kelemahan institusional. Permasalahan yang sering mengemuka adalah ketidakcakapan dan ketidakmampuan pegawai pemerintah, prosedur birokrasi yang berbelit-belit, kehati-hatian yang berlebihan serta keengganan terhadap inovasi dan perubahan, persaingan antardepartemen, atau tujuan pribadi dari sebagian pemimpin politik dan birokrat pemerintah, serta kurangnya kesadaran untuk mendahulukan kepentingan nasional di atas kepentingan pribadi;
- 5) kurangnya kemauan politik. Tindakan penting dari pernyataan ini adalah harus terselenggaranya kerja sama antara kaum elit yang mungkin kepentingannya harus dikorbankan demi terlayannya kepentingan pembangunan nasional.

²⁶ Michael P. Todaro, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, alih bahasa Haris Munandar, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2000.

Fakta-fakta yang ada di atas menunjukkan pelaksanaan konektivitas maritim dari perencanaan yang disusun terlebih dahulu telah belum memadai.

Perencanaan konektivitas maritim yang dilakukan melalui pengembangan tol laut dan angkutan laut di Indonesia sangat baik dan harus didukung, sebagai penghubung antar pulau, termasuk pulau-pulau kecil. Oleh karena itu, pelabuhan yang perlu dikembangkan dalam jangka panjang adalah pelabuhan nasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal yang utamanya berfungsi sebagai tempat alih muat penumpang dan barang. Sedangkan dalam jangka pendek, peran dari pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional harus sudah diselesaikan mengingat pengembangannya sudah lama dilakukan. Pelabuhan internasional hub utamanya berfungsi sebagai alih muat (*transshipment*) barang antarnegara, sedangkan pelabuhan internasional berfungsi sebagai tempat alih muat penumpang dan pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional.

B. Kendala Pengembangan Konektivitas Maritim

Pengembangan konektivitas maritim melalui pembangunan tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim merupakan kebijakan yang menyentuh langsung permasalahan transportasi dan perdagangan negara kepulauan, seperti Indonesia. Pelabuhan laut sebagai salah satu komponen dalam pembangunan tol laut tidak diragukan lagi, dimana manfaat ekonomi yang bisa dipetik dari pelabuhan laut, khususnya pelabuhan internasional, banyak dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti:²⁷

1. Efisiensi dan produktivitas. Hal ini tidak saja berkaitan dengan efisiensi teknis, tetapi juga energi, finansial, ruang, tenaga kerja, administratif, dan faktor-faktor lainnya.
2. Lingkungan. Pelabuhan laut di bangun di wilayah yang sangat rentan terhadap

perubahan ekologis. Semakin meningkatnya permintaan terhadap jasa pelabuhan, semakin meningkat pula kemungkinan risiko pencemaran yang ditimbulkannya.

3. Sosial dan Kelembagaan. Perubahan sosial dan kelembagaan yang mendukung ke arah perubahan yang baik tidak diragukan memengaruhi performa ekonomi pelabuhan dan memberikan dampak pengganda terhadap ekonomi kelautan secara menyeluruh. Namun, jika yang terjadi sebaliknya, maka biaya sosial yang ditanggung sangat besar.
4. Faktor pertumbuhan atau permintaan terhadap jasa pelabuhan. Peningkatan terhadap permintaan fungsi pelabuhan hanya bisa dilakukan melalui iklim ekonomi mikro dan makro yang sehat. Instrumen ekonomi dan iklim investasi harus dibarengi dengan stabilitas politik dan keamanan.

Tujuan dari kebijakan konektivitas maritim adalah meningkatkan daya saing yang selama ini dipermasalahkan pelaku usaha, mempersingkat waktu produk yang dikirim dari Indonesia ke negara pemesan, meningkatkan ketersediaan produk yang dibutuhkan masyarakat, namun tidak diproduksi di daerah tersebut dengan harga terjangkau²⁸, dan membuka daerah terpencil melalui pengembangan pelayaran. Untuk mencapai tujuan tersebut perlu dilakukan terlebih dahulu pemetaan masalah yang dihadapi dalam konektivitas maritim.

Permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan konektivitas maritim terdiri dari waktu bongkar-muat, birokrasi perizinan, kapasitas eksisting, dan sumber daya manusia. Selain itu, terjadi juga permasalahan ketersediaan infrastruktur, energi, teknologi dan informasi, serta pendanaan. Agar tujuan dari pengembangan konektivitas maritim tercapai, maka diperlukan sejumlah perbaikan yang terdiri dari peningkatan fasilitas infrastruktur,

²⁷ Akhmad Fauzi, *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesis, dan Gagasan*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, h. 113 – 117.

²⁸ Sebagai contoh, perbedaan harga semen di Papua bisa mencapai Rp70 ribu sampai Rp75 ribu per sak. "Harga semen Rp1 juta hanya di pedalaman Papua". <http://finance.detik.com/read/2014/11/24/182839/2757773/1036/2/harga-semen-rp-1-juta-hanya-di-pedalaman-papua>, diakses 18 Februari 2015.

ketersediaan energi, inovasi teknologi dan informasi, kualitas sumber daya manusia, pendanaan, dan kapasitas eksisting; penurunan terhadap waktu bongkar-muat dan birokrasi perizinan.

Waktu bongkar-muat dan birokrasi perizinan yang lebih lama dan berbelit merupakan hambatan yang banyak dikeluhkan oleh pelaku usaha. Tahun 2014, Asosiasi Logistik dan *Forwarder* Indonesia (ALFI) menyatakan waktu tunggu bongkar muat pelabuhan (*dwelling time*) di Indonesia mencapai 9 hari. Padahal, rata-rata waktu tunggu di Thailand mencapai 5 hari, Malaysia dengan 4 hari, Australia dengan 3 hari, AS dengan 4 hari, Prancis dengan 3 hari, Hongkong dengan 2 hari, dan Singapura 1-2 hari.²⁹ Sedangkan awal tahun 2015, Menko Kemaritiman menyatakan sistem bongkar muat di Indonesia mencapai 6-7 hari dan akan diupayakan menjadi 3-4 hari.³⁰ *Dwelling time* yang lama membuat penanam modal asing lebih suka membuka usahanya di negara-negara tetangga, seperti Vietnam dan Malaysia. Oleh karena itu, beberapa indikator yang memengaruhi kedua aspek tersebut harus dipangkas. Aspek birokrasi perizinan dipengaruhi adanya pungutan liar/biaya tinggi yang menyebabkan mahalnya perizinan apabila melalui prosedur resmi. Waktu bongkar-muat juga dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai, seperti jalan, jembatan, dan telekomunikasi. Kurangnya kualitas jalan dan jembatan yang baik menuju pelabuhan membuat pengembangan konektivitas maritim menjadi terganggu. Berdasarkan data BPS tahun 2011, rasio panjang jalan per luas wilayah secara nasional mencapai 25,99 km, dengan rasio terendah adalah Maluku dan Papua yang mencapai 7,42 km, Kalimantan mencapai 10,04 km, Sumatera mencapai 35,31 km, Sulawesi

mencapai 43,53 km, Bali dan Nusa Tenggara mencapai 48,01 km, dan Jawa mencapai 91,43 km.³¹

Berdasarkan data dari Direktorat Fasilitas Ekspor dan Impor, Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, *dwelling time* di Indonesia dipengaruhi oleh *pre-clearance stage* (56 persen), *clearance stage* (8 persen), dan *post-clearance stage* (36 persen).³² Oleh karena itu, prosedur di *pre-clearance* dan *post-clearance stage* harus dipangkas. Langkah yang bisa dilakukan adalah meminta atase perdagangan Indonesia di negara pengimpor untuk ikut serta melakukan validasi terhadap keabsahan prosedur perizinan dan memangkas waktu pengurusan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) yang berada pada tahap *post-clearance stage*. SPPB ini juga seharusnya dapat diurus di negara asal untuk menghindari menumpuknya proses penerbitan SPPB di pelabuhan Indonesia.

Pengembangan konektivitas maritim termasuk diantaranya adalah pengembangan kapal perintis. Selama ini, kapal-kapal perintis hanya singgah di pelabuhan-pelabuhan kota/kabupaten di Indonesia bagian timur, seperti Ambon, Jayapura, Manokwari, Sorong, dan Nabire. Pulau-pulau lain yang disinggahi juga merupakan pulau dengan penduduk yang lumayan besar, tetapi tidak dengan pulau yang penduduknya hanya 100 kepala keluarga.³³

Akar utama dari kendala pengembangan konektivitas maritim adalah kemauan pemerintah untuk menghubungkan antar wilayah melalui maritim. Wilayah berupa kepulauan dengan sebaran penduduk terpadat hanya di beberapa pulau saja membuat pulau

²⁹ "Waktu tunggu bongkar muat pelabuhan di Indonesia terburuk di dunia". <http://www.merdeka.com/uang/waktu-tunggu-bongkar-muat-pelabuhan-indonesia-terburuk-di-dunia.html>, diakses tanggal 18 Februari 2015.

³⁰ "Bongkar muat di pelabuhan terlalu lama harga jadi mahal". <http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/01/21/bongkar-muat-di-pelabuhan-terlalu-lama-harga-jadi-mahal>, diakses 18 Februari 2015.

³¹ Agussalim, "Infrastruktur Jalan di Pulau Sulawesi: Kondisi, Tantangan, dan Arah Pengembangan, *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab (Editor), Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014, h. 56.

³² Direktorat Fasilitas Ekspor dan Impor, Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, "Perkembangan Implementasi *Trade Facilitation* di Indonesia", Makalah disampaikan pada *Focus Group Discussion* di P3DI Setjen DPR, 16 Februari 2015, h. 28.

³³ "Efisiensi Rute Perintis untuk Peningkatan Ekonomi Kawasan Timur Indonesia", *Trans Media*, Edisi 10, 2014, h. 11 – 12.

lain menjadi terabaikan. Ketika pengembangan konektivitas melalui maritim dilakukan, banyak faktor penting yang ternyata belum siap, seperti ketersediaan listrik dan jalan. Faktor penting tersebut merupakan tugas pemerintah untuk menyelesaikannya dan terkait dengan koordinasi antar kementerian. Pengembangan tol laut melalui 24 pelabuhan yang telah ditetapkan sudah berjalan sejak beberapa tahun yang lalu, sehingga kebijakan yang ada saat ini hanya tinggal meneruskan saja. Namun, pengembangan pelabuhan hub/pelabuhan *feeder*/pelabuhan perintis harus direncanakan secara baik, termasuk mempersiapkan sarana pendukungnya.

C. Dukungan Kebijakan

Faktor non-ekonomi menjadi penentu bagi keberhasilan kebijakan ekonomi. Sebuah kebijakan lebih pada masalah apakah ada dukungan yang memadai di tingkat pilihan dan pelaksanaan kebijakan. Masalah pembangunan dimulai dengan strategi besar memilih kebijakan, termasuk strategi pembiayaan dan persoalan politik yang sangat lekat dengan kekuasaan dan uang. Oleh karena itu, memilih sebuah strategi pembangunan di Indonesia harus selalu dinilai dari alur kekuasaan dan kepentingan ekonomi.³⁴

Banyak isu-isu praktis lainnya yang dihadapi sektor swasta sehingga mendorong tingginya total biaya logistik di Indonesia. Untuk menjadikan Indonesia lebih kompetitif diperlukan penguatan lingkungan pendukung (*enabling environment*) yang dapat menurunkan biaya logistik perdagangan dan meningkatkan daya saing investasi. Faktor-faktor pendukung yang diperlukan bagi penguatan daya tarik investasi melalui konektivitas maritim dipengaruhi oleh keberadaan pelabuhan laut, jasa pelayaran, dan intermoda dari laut ke darat. Aspek yang perlu ditingkatkan terdiri dari keberadaan pelabuhan baru, kapasitas eksisting dari pelabuhan yang sudah ada, integrasi penuh layanan satu pintu, keberadaan kapal perintis,

³⁴ A. Prasetyantoko, Sugeng Bahagijo, dan Setyo Budiyo, "Prospek dan Tantangan Pembangunan Inklusif di Indonesia" dalam *Pembangunan Inklusif: Prospek dan Tantangan Indonesia*, Jakarta: Penerbit LP3ES, 2012, h. 12.

koneksi rel langsung sampai ke area bongkar-muat pelabuhan, dan keberadaan *secondary port*. Sedangkan aspek yang perlu dipersingkat/diturunkan terdiri dari: waktu bongkar-muat, inspeksi bea-cukai, dan biaya ekspor-impor.³⁵

Kebijakan konektivitas maritim yang digagas oleh Indonesia saat ini dapat disinergikan dengan gagasan jalur sutera abad 21 Tiongkok. Salah satu gagasan tersebut adalah konektivitas maritim dari Afrika sampai Hindia, ke India, Bangladesh, Myanmar terus masuk ke Selat Malaka atau lewat selatan yang masuk lewat Selat Lombok, Selat Sunda, terus ke utara masuk ke Laut Tiongkok Selatan.³⁶ Dilihat dari gagasan Tiongkok tersebut, sepertinya Tiongkok akan memperkuat armada pelayarannya karena juga mengarah ke wilayah Indonesia. Apabila tidak dipersiapkan dengan matang, maka konektivitas maritim yang digagas oleh pemerintah tidak akan memperoleh manfaat yang optimal. Oleh karena itu, keberhasilan konektivitas maritim seharusnya ditunjang oleh sejumlah dukungan kebijakan.

Dukungan kebijakan yang harus dilakukan untuk mendukung konektivitas maritim berupa:

1. Perencanaan Kebijakan

Pemerintah telah memaparkan pembangunan maritim dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Menengah Nasional, dengan salah satu sasaran yang dilakukan adalah membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau di Indonesia.³⁷ Permasalahan yang muncul dari kondisi saat ini adalah: 1) masih kurang memadainya pengembangan sarana dan prasarana transportasi dari dan ke pulau-pulau kecil; 2) distribusi barang dari pulau besar ke pulau kecil/sebaliknya seringkali tidak seimbang,

³⁵ Bank Indonesia, "Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional: Laporan Nusantara", Jakarta: Departemen Kebijakan Ekonomi dan Moneter, Bank Indonesia, 2014.

³⁶ "Presiden paparkan konsep poros maritim di EAS". <http://sp.beritasatu.com/home/presiden-paparkan-konsep-poros-maritim-di-eas/68615>, diakses tanggal 18 Februari 2015.

³⁷ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, "Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015 – 2019", Makalah disampaikan dalam Rapat Koordinasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 2014.

dimana dari pulau kecil ke pulau besar seringkali kosong; dan 3) sarana dan prasarana pelabuhan perintis yang belum memadai, terutama di wilayah timur. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan sejumlah perbaikan dalam perencanaan kebijakan agar kesenjangan antara pulau besar dan pulau-pulau kecil dapat diminimalkan.

Pada tatanan praktis, sangat penting bagi Indonesia untuk mengatasi kesenjangan dalam sabuk maritim, yang sebagian besar merupakan konsekuensi dari skala ekonomi (misalnya faktor beban). Sebagian besar sabuk maritim di bagian barat Indonesia telah dikomersialisasikan karena tingginya aktivitas ekonomi di daerah tersebut, dan dengan demikian dapat dengan mudah diintegrasikan ke dalam konektivitas maritim regional atau bahkan global. Sebagian besar sabuk maritim di kawasan timur Indonesia masih dirintis karena kurangnya kegiatan ekonomi di daerah tersebut, dan dengan demikian tidak dapat dengan mudah diintegrasikan dengan konektivitas maritim regional. Masalah utama pembangunan Kawasan Timur ASEAN dan kawasan timur Indonesia, adalah skala ekonomi. Pasar terlalu kecil untuk menopang kegiatan ekonomi jangka panjang. Pengembangan pembangkit listrik selalu terhambat oleh permintaan domestik yang sangat terbatas, karena sebagian besar pengguna rumah tangga tersebar. Dibandingkan dengan komoditas lain, listrik memiliki karakteristik tertentu yaitu diproduksi dan dikonsumsi pada saat yang sama.³⁸

Agar pengembangan kebijakan konektivitas maritim dapat mencapai tujuan yang diharapkan, maka perlu dibuat periodisasi/tahapan kebijakan, yang dibagi menjadi kebijakan jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Hal ini diperlukan agar perencanaan yang disusun menjadi terarah dan sesuai dengan kebutuhan dan penganggaran yang dimiliki.

Periodisasi/tahapan pengembangan konektivitas maritim di Indonesia disusun

berdasarkan APBN/APBD yang dimiliki oleh pemerintah/pemerintah daerah. Sehingga pembangunan infrastruktur maritim baru dapat terasa manfaatnya pada jangka menengah. Dalam jangka pendek yang dapat dilakukan adalah menyederhanakan birokrasi, seperti administrasi perizinan dan waktu bongkar-muat, sehingga lebih mengarah pada penataan birokrasi.

Dalam jangka pendek, juga mulai dilakukan perencanaan untuk mempercepat terlaksananya kebijakan konektivitas maritim, seperti telaah terhadap waktu pembangunan pelabuhan, peningkatan kualitas SDM, dan merencanakan peningkatan ketersediaan energi. Peningkatan kualitas SDM dilakukan melalui sejumlah pelatihan, sosialisasi kebijakan, dan pendidikan. Sedangkan peningkatan ketersediaan energi dilakukan dengan pembangunan pembangkit listrik di sejumlah wilayah yang masih mengalami krisis energi. Peningkatan ketersediaan energi dilakukan dengan memerhatikan potensi wilayah. Diharapkan dalam jangka panjang target tersebut sudah dapat dimanfaatkan dengan optimal.

Wilayah Indonesia yang berupa kepulauan akan membuat banyak tempat yang potensial untuk menjadi lokasi pengembangan konektivitas maritim, sebagai pintu ekspor di wilayah Indonesia. Untuk kawasan Indonesia bagian barat, pengembangan dapat difokuskan di Batam dan Belawan sebagai pelabuhan ekspor, sedangkan kawasan Indonesia bagian timur, pengembangan dapat dilakukan di Bitung. Keberhasilan pengembangan konektivitas maritim akan membuat distribusi barang yang dilakukan di Indonesia mampu bersaing dengan Singapura dan membuat Indonesia menjadi alternatif pintu masuk di kawasan ASEAN. Selain itu, perencanaan kebijakan untuk pengembangan konektivitas maritim juga disusun dengan memerhatikan aspirasi dan kebutuhan pemerintah daerah. Sehingga pemerintah daerah memiliki tanggung jawab guna mengembangkan konektivitas maritim yang merupakan kebijakan pemerintah pusat. Selama ini seringkali dijumpai kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat dan berskala

³⁸ "Konektivitas ASEAN dalam Konteks Indonesia: Sebuah Kajian Awal Geopolitik PLTA dan Transportasi Laut", *Bakti News*, edisi 91, Juli – Agustus 2013, h. 3 – 5.

nasional, dianggap kurang memerhatikan peran pemerintah daerah. Oleh karena itu, perencanaan lokasi dan anggaran bagi pengembangan konektivitas maritim sebaiknya disusun dengan mengundang pemangku kepentingan di daerah.

2. Perbaiki Kondisi Infrastruktur

Faktor penguat daya tarik investasi melalui konektivitas maritim dapat dibagi menjadi tiga bagian sub-konektivitas, yaitu: pelabuhan, jasa pelayaran, dan laut-darat. Masing-masing sub-konektivitas dipengaruhi oleh beberapa indikator. Pelabuhan dipengaruhi oleh indikator berupa keberadaan pelabuhan baru, kapasitas eksisting, waktu bongkar-muat, inspeksi bea-cukai, biaya ekspor-impor, dan integrasi penuh layanan satu pintu. Pelabuhan baru, kapasitas eksisting, dan integrasi layanan satu pintu diharapkan jumlahnya bertambah/frekuensinya meningkat, sedangkan waktu bongkar-muat, inspeksi bea-cukai, dan biaya ekspor-impor jumlahnya menurun.

Asosiasi Pengusaha Indonesia dalam laporannya yang dipublikasikan tahun 2014 menyebutkan bahwa penyediaan kapasitas infrastruktur yang memadai termasuk berupa pelabuhan laut, udara, dan jalan serta jaringan listrik dan telekomunikasi yang efisien, mutlak diperlukan untuk mengikuti pesatnya perkembangan perekonomian, tanpa itu pertumbuhan ekonomi akan melambat. Dengan keterbatasan dana pemerintah, skema *Public-Private Partnership* (PPP) harus dibenahi dengan kepastian hukum dan regulasi serta insentif ekonomi yang layak agar dapat menarik investasi swasta dalam mendanai proyek-proyek prioritas. Akuntabilitas pemerintah dan pemerintah daerah sangat diperlukan dalam memastikan berlangsungnya proyek-proyek infrastruktur, misalkan dalam hal kemudahan akses lahan dan kepastian perijinan usaha untuk proyek-proyek kelistrikan, kereta-api, pelabuhan, dan lain sebagainya.³⁹

³⁹ Asosiasi Pengusaha Indonesia, "Roadmap Perekonomian: Penciptaan Tiga Juta Lapangan Kerja Berkualitas per Tahun, Kontribusi APINDO bagi Kepemimpinan Nasional", Jakarta: APINDO, 2014.

Kebijakan konektivitas maritim semestinya juga didukung oleh keberadaan pelayanan perintis yang handal agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah harus memiliki komitmen yang tinggi terhadap kepastian rute layanan perintis selama jangka waktu tertentu dan jika dikaitkan dengan konsep tol laut, maka *homebase* angkutan laut perintis harus dihubungkan secara reguler dengan pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi oleh koridor utama. Sehingga konsep konektivitas dan aksesibilitas bisa dipenuhi oleh kapal perintis sebagaimana perannya yang diharapkan dalam konsep tol laut.⁴⁰

Kebijakan pembangunan infrastruktur sudah termuat dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), yang membagi wilayah Indonesia menjadi sembilan kegiatan ekonomi utama. Secara substantif, konsep MP3EI dengan konektivitas maritim sejalan dan dapat saling melengkapi. Atas dasar itu, maka kebijakan dalam MP3EI masih dapat digunakan dan dapat diteruskan. Konsep MP3EI memang tidak kental dengan konsep poros maritim, namun di dalamnya terdapat prioritas kegiatan yang didasarkan pada potensi wilayah. Guna mendukung efektifitas dari potensi tersebut, maka diperlukan pengembangan transportasi yang sesuai dengan karakteristik wilayah di Indonesia, yaitu wilayah kepulauan, dan sebagai penghubungnya diperlukan transportasi berupa kapal.

Sebagai contoh, untuk mendistribusikan besi-baja, nikel, tembaga, dan bauksit dibutuhkan kapal dengan tipe *one carrier* dengan ukuran kapal 3000 sampai 5000 DWT (*dead weight ton*), begitu juga untuk kegiatan distribusi makanan-minuman, tekstil, dan karet diperlukan kapal dengan tipe *general cargo* dengan ukuran kapal 2000 sampai 8000 DWT. Khusus untuk ukuran kapal, penentuannya juga harus mempertimbangkan kedalaman dan

⁴⁰ "Angkutan Laut Perintis untuk Pembangunan dan Pengembangan Ekonomi Daerah", *Trans Media*, Edisi 10, 2014, h. 19.

kondisi perairan di masing-masing kawasan, khususnya di wilayah perairan pelabuhan. Data tentang kondisi geografis perairan Indonesia, yang pada bagiannya juga meliputi data kedalaman dan kondisi perairan, tentunya dapat diperoleh dari badan-badan terkait yang berwenang, misalnya Badan Keamanan Laut dan Dinas Hidro-Oseanografi TNI AL.⁴¹

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pemerintah daerah juga dapat membiayai infrastruktur di daerah melalui penerbitan obligasi daerah. Sehingga untuk dapat membenahi infrastruktur di daerah, dana yang digunakan tidak lagi terbatas pada dana perimbangan, tetapi juga dana pihak ketiga yang pengalokasiannya diatur dalam APBD sebagai komponen pendapatan daerah.

3. Peningkatan Kapasitas SDM Maritim

SDM maritim merupakan aspek penting dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, dan kuat. Peningkatan dan penguatan SDM tersebut didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁴² Tingkat pendidikan SDM Indonesia lebih rendah dibandingkan dengan Malaysia dan negara-negara OECD. Tingkat pendidikan tinggi di Indonesia hanya dimiliki oleh 7,20 persen masyarakat, bandingkan dengan tingkat pendidikan tinggi di Malaysia yang mencapai 20,30 persen, dan negara-negara OECD yang mencapai 40,30 persen. Sedangkan tingkat pendidikan menengah di Indonesia mencapai 22,40 persen, Malaysia mencapai 56,30 persen, dan negara-negara OECD mencapai 39,30 persen.⁴³

Rendahnya sumber daya manusia yang dimiliki oleh Indonesia harus segera ditingkatkan,

⁴¹ Djauhar Manfaat, "Kajian Awal Kebutuhan Tipe dan Ukuran Kapal untuk Wilayah Maritim Indonesia", *Iptek Untuk Indonesia Sejahtera, Berdaulat, dan Bermartabat: Bunga Rampai Pemikiran Anggota Dewan Riset Nasional 2014*, penyunting: Iding Chaidir, Jakarta: Dewan Riset Nasional, 2014.

⁴² Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *op cit.*, 2014.

⁴³ KP3EI, 2013 dalam Dimiyati, Muhamad, "Pemikiran Kecil Tentang Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia", Makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014.

karena terkait dengan inovasi. Dalam konteks kebijakan konektivitas maritim, maka inovasi yang perlu dilakukan merupakan inovasi proses, seperti dirumuskan oleh Rademakers tahun 2005⁴⁴, sebagai metode baru dalam menjalankan kegiatan bernilai tambah (misalnya distribusi atau produksi) yang lebih baik atau lebih murah. Beberapa bentuk strategi yang perlu dilakukan guna meningkatkan kemampuan SDM yang berkualitas dan berdaya saing di bidang maritim adalah merumuskan kebijakan nasional di bidang teknologi yang bersifat jangka panjang, serta menggiatkan dan mendukung program pendidikan dan pelatihan teknologi yang berkelanjutan termasuk dukungan anggarannya⁴⁵, menambah perguruan tinggi dan sekolah menengah kejuruan di bidang maritim, dan menambah peneliti yang fokus di sektor maritim. Jumlah sekolah menengah kejuruan (SMK) negeri yang terkait dengan maritim saat ini sebanyak 145 dan swasta sebanyak 170⁴⁶, dengan jumlah siswa mencapai sekitar 40 sampai 60 ribu siswa.⁴⁷

Luasnya laut yang dimiliki Indonesia, potensi yang belum tergali dengan baik, dan banyaknya masyarakat yang tinggal di sekitar wilayah pesisir membuat jumlah SMK terkait dengan maritim perlu ditingkatkan. Lulusan sekolah maritim merupakan tenaga kerja terdidik yang dapat langsung terjun dalam dunia kerja karena dalam mata pelajarannya sudah disertai dengan praktik keterampilan. Hal tersebut membedakan lulusannya dengan lulusan perguruan tinggi kelautan.

Jumlah kabupaten/kota yang berada di wilayah pesisir mencapai 324 kabupaten/

⁴⁴ Rademakers, Martijn (2005), "Corporate universities: driving force of knowledge innovation", *Journal of Workplace Learning*; 2005; 17, 1/2; ABI/INFORM Global, pg. 130.

⁴⁵ Anonim, "Penguasaan, Pemanfaatan dan Pemajuan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) guna Kejayaan Bangsa dalam Rangka Ketahanan Nasional", *Jurnal Kajian Lemhanas RI*, 2013, h. 42 – 55.

⁴⁶ <http://wartakota.tribunnews.com/2014/10/24/hadapi-mea-kemendikbud-serius-fasilitas-smk#> diakses tanggal 16 Januari 2015.

⁴⁷ "Presiden fokus maritim, SMK kelautan akan direvitalisasi". <http://www.beritasatu.com/kesehatan/219416-presiden-fokus-maritim-smk-kelautan-akan-direvitalisasi.html>, diakses 20 Februari 2015.

kota atau mencapai 65,2 persen⁴⁸. Jumlah keseluruhan SMK, baik negeri maupun swasta, sudah cukup memadai, sehingga yang perlu ditingkatkan kualitas dari lulusan SMK tersebut. Tantangan yang dihadapi untuk mempersiapkan lulusan SMK kelautan yang mumpuni adalah kurangnya instruktur yang berkualitas dan integrasi dengan industri. Banyak instruktur yang malas mengajar di SMK karena gaji rendah dan tidak ada insentif bagi industri untuk menerima magang. Indonesia bisa mencontoh Jerman dimana antara SMK kelautan dan industri terintegrasi, malah industri menyumbang peralatan dan mau menerima siswa magang dengan digaji. Bentuk insentif ke industri bisa dari lahan, pajak, peralatan, dan lainnya.⁴⁹

Harapan untuk meningkatkan keterampilan siswa SMK setelah lulus melalui pemberian sertifikat internasional untuk melaut belum memadai. Lulusan siswa SMK seharusnya juga mempunyai kompetensi yang dibutuhkan di pelabuhan dan galangan kapal. Kompetensi di pelabuhan terkait dengan pemahaman mengenai hukum laut, jenis peralatan keselamatan kerja kapal, dan bangunan kapal. Kompetensi galangan kapal meliputi pemahaman yang baik terhadap penggunaan peralatan dan mesin, termasuk kelistrikan kapal.

4. Koordinasi Antar Instansi

Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional tidak berjalan sebagaimana mestinya akibat pihak yang mendapat amanat belum mampu berkoordinasi dengan baik. Kegiatan sektor kemaritiman melibatkan banyak instansi, seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan.⁵⁰ Masing-masing kementerian fokus pada tugas, pokok, dan fungsinya, padahal instruksi ini melibatkan kementerian tersebut.

Keberhasilan konektivitas maritim memerlukan dukungan dari banyak instansi/lembaga, bukan saja Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, dan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, tetapi juga pemerintah daerah, Kementerian Keuangan sebagai bendahara negara dan Kementerian BUMN yang bertugas sebagai regulator dari BUMN yang bergerak di sektor perkapalan. Oleh karena itu, perbaikan tata kelola pemerintahan daerah juga penting menjadi arah kebijakan pembangunan di masa depan. Jumlah anggaran yang dikelola oleh pemerintah daerah terus meningkat, namun tidak paralel dengan peningkatan kinerja hasil (*outcome*). Mengefisienkan dan mengefektifkan penggunaan anggaran daerah harus menjadi agenda kebijakan di masa depan bagi seluruh tingkatan pemerintahan daerah. Untuk mewujudkan hal tersebut, pemerintah daerah perlu terus didorong lebih transparan, akuntabel, dan partisipatif dalam pengelolaan keuangan daerahnya. Menyertai upaya tersebut, penataan kelembagaan pemerintah daerah, peningkatan koordinasi antar tingkatan pemerintahan, pengembangan kapasitas dan profesionalisme aparatur, dan perbaikan proses dan mekanisme perizinan, merupakan sejumlah agenda penting di masa depan.⁵¹ Penyebab tidak paralel antara jumlah anggaran dengan peningkatan kinerja hasil disebabkan pengukuran parameter yang lebih tertuju pada keberhasilan penyerapan jumlah anggaran, yaitu pengukuran berbasis anggaran.

Keberadaan Kementerian Koordinator Kemaritiman pada periode ini bisa memudahkan koordinasi antar sektor dalam mewujudkan konektivitas maritim, namun juga bisa menambah keruwetan antar sektor. Oleh karena itu, pembagian kewenangan yang jelas antar instansi, kualitas dan kuantitas

⁴⁸ Pusat Data, Statistik, dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Statistik Kelautan & Perikanan*, Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2011, h. 1.

⁴⁹ "Optimalisasikan SMK Perikanan dan Kelautan", *Suara Pembaruan*, 3 Maret 2015.

⁵⁰ M. Ridhah Taqwa, *op cit*.

⁵¹ Djunaidi Dahlan, A. Madjid Sallatu, dan Agussalim, "Kinerja dan Tantangan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia", *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab (Editor), Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014, h. 29.

pertemuan yang memadai, *leadership* yang kuat, dan mengenali permasalahan merupakan kunci untuk mengatasi kendala ego-sektor dan koordinasi yang selama ini terjadi.

Pembangunan infrastruktur, juga memerlukan koordinasi antar instansi, sehingga banyak hal yang perlu dipertimbangkan. Pertimbangannya terkait dengan upaya mencapai keseimbangan pembangunan antar wilayah dan mendukung pusat-pusat pertumbuhan ekonomi melalui konektivitas nasional. Hal lain yang tak kalah pentingnya adalah bahwa dalam membangun infrastruktur perlu melakukan koordinasi investasi Pusat, Daerah, BUMN dan Swasta serta meningkatkan efektivitas dan efisiensi pendanaan infrastruktur serta pengembangan mekanisme pendanaan alternatif (*creative financing scheme*). Oleh karena itu, harus ada ketegasan kriteria dan ruang lingkup penugasan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di dalam pembangunan infrastruktur serta memperjelas kewenangan antara pusat dan daerah di dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur. Di samping itu, perlu adanya peningkatan kualitas Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) yang *bankable* untuk menjamin kepastian bagi investor melalui pengintegrasian proses KPS dalam mekanisme perencanaan dan penganggaran pada masing-masing sektor infrastruktur. Dengan demikian investasi infrastruktur bisa tepat sasaran dalam menunjang pencapaian target pembangunan, peningkatan efisiensi penggunaan anggaran infrastruktur untuk memaksimalkan *value for money*, dan penyusunan mekanisme pendanaan alternatif untuk menutup selisih pendanaan (*Funding Gap*).⁵²

Bank khusus infrastruktur atau bank khusus maritim yang banyak dianjurkan oleh pakar tidak diperlukan. Paling penting untuk mengatasi permasalahan pendanaan adalah

sosialisasi kepada perbankan mengenai potensi ekonomi maritim yang sangat menjanjikan. Pemerintah dan pemerintah daerah juga harus menghapus segala aturan dan kegiatan yang kontra produktif bagi investasi di maritim, bukan saja untuk investasi infrastruktur. Apabila kedua hal ini dilakukan, maka niscaya perbankan umum akan berbondong-bondong mendanai investasi di sektor maritim.

Pembangunan infrastruktur menghadapi kendala lintas sektor. Pertama, persoalan pembebasan tanah. Sering pembangunan infrastruktur terkendala oleh kesulitan pembebasan lahan untuk kepentingan pembangunan infrastruktur secara tepat waktu dan tepat biaya. Kedua, kapasitas kelembagaan yang didalamnya mencakup tatakelola (*governance*), hubungan antar lembaga, dan kapasitas SDM yang sering belum optimal sehingga masing-masing berpandangan untuk kepentingan sektornya atau lembaganya sendiri sehingga mengabaikan kepentingan umum yang jauh lebih besar. Oleh karena itu, masalah prioritas menjadi penting diperhatikan agar prioritas pembangunan infrastruktur lintas sektor, lintas wilayah maupun antar tingkatan (nasional, provinsi, kabupaten/kota) menjadi sinkron. Tujuan pembangunan infrastruktur adalah mewujudkan kondisi infrastruktur Indonesia yang mencerminkan statusnya sebagai negara dengan tingkat pendapatan menengah (*Middle Income*). Hal ini bisa dilakukan dengan menggunakan perbandingan internasional (*international benchmarking*) untuk identifikasi: 1) indikator kinerja utama (KPI) yang tepat untuk setiap sektor infrastruktur; 2) posisi kompetitif Indonesia terhadap negara pesaing; dan 3) kesenjangan antara Indonesia dengan negara lainnya.⁵³

Benchmark tersebut diperlukan agar bisa memacu pembangunan infrastruktur sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Kondisi infrastruktur yang timpang antara Indonesia bagian barat dan timur menyebabkan indikator kinerja utama menjadi tidak berimbang, sehingga perlu dilakukan penyesuaian terhadap

⁵² Dedy S. Priatna, "Kerangka Kebijakan Pembangunan Nasional Untuk Pengembangan Infrastruktur Tahun 2015 - 2019", *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab (Editor), Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014, h. 35 - 36.

⁵³ *Ibid.*

indikator tersebut. *Benchmark* tersebut juga terkait dengan upaya mengejar ketertinggalan Indonesia dibandingkan negara lain yang ditinjau dari perhatian terhadap pengembangan maritim, sehingga pengembangan industri perkapalan harus segera dilakukan.

Kementerian BUMN melalui BUMN perkapalan, seperti PT PAL menjadi motor bagi penggerak industri perkapalan nasional. Daya saing industri galangan kapal selama ini terpuruk ketika harus berkompetisi. Harga kapal produksi galangan dalam negeri lebih mahal dibandingkan kapal impor. Sebagian besar penambahan kapal berbendera Indonesia dari 6.041 unit menjadi 11.600 unit terjadi pada periode 2005 – 2013. Berdasarkan data Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia, sekitar 90 persen penambahan kapal tersebut adalah kapal impor, bukan kapal yang diproduksi di galangan dalam negeri. Beban bea masuk impor komponen dan pajak pertambahan nilai ditengarai melemahkan daya saing industri galangan kapal.⁵⁴ Atas dasar tersebut, maka pengembangan industri galangan kapal nasional melalui sejumlah insentif, mulai dari pembebasan sejumlah pajak tertentu sampai pada insentif terhadap pengguna kapal yang dihasilkan oleh industri nasional harus terus dilakukan.

Dukungan kebijakan, berupa perencanaan kebijakan, perbaikan kondisi infrastruktur, pengembangan kapasitas sumber daya manusia, dan koordinasi antar sektor seharusnya dapat membuat konektivitas maritim nasional terealisasi dan merencanakan tindakan berikutnya yang perlu dilakukan. Salah satunya adalah menjadikan 24 pelabuhan utama sebagai *port city*. Konsep *port city* merupakan pilihan bentuk pengembangan kawasan pelabuhan, dengan tipikal struktur pendapatan berupa 60 persen layanan pelabuhan dan 40 persen layanan properti. Konsep ini perlu diadopsi karena tiga alasan, yaitu: 1) mitigasi risiko bisnis pelabuhan, 2) meningkatkan minat pemerintah daerah untuk berpartisipasi dan berkontribusi pada belanja publik, dan 3) fokus pada strategi

pertumbuhan.⁵⁵ Pemerintah dan pemerintah daerah dapat berbagi kewenangan dalam mengembangkan *port city* dan *port city* harus memiliki integrasi dengan industri yang terus tumbuh sehingga pengembangan konektivitas maritim dapat mencapai cita-cita yang diharapkan, yaitu menjadikan maritim sebagai motor perekonomian nasional.

IV. PENUTUP

A. Simpulan

Kebijakan konektivitas maritim dilakukan oleh Pemerintah agar dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas distribusi barang, aliran masyarakat antar wilayah, dan meningkatkan daya saing nasional. Kendala yang dihadapi dalam pengembangan kebijakan konektivitas maritim dapat dibagi dua, yaitu: aspek internal kepelabuhanan, dan aspek eksternal. Aspek internal terdiri dari waktu bongkar-muat, birokrasi perizinan, kapasitas eksisting, dan sumber daya manusia. Aspek eksternal terdiri dari permasalahan ketersediaan infrastruktur, energi, teknologi dan informasi, pendanaan, serta kemauan pemerintah.

Dukungan kebijakan yang harus dilakukan agar kebijakan konektivitas maritim berjalan sesuai dengan tujuan dan sasaran yang ditetapkan adalah: 1) Perencanaan Kebijakan. Perencanaan kebijakan konektivitas maritim seharusnya disusun berdasarkan tujuan yang hendak dicapai dan dibagi berdasarkan target waktu yang ditetapkan atas kondisi yang dimiliki, ditinjau dari anggaran dan karakteristik sumber daya yang ada. Periode waktu tersebut disusun dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan, seperti pemerintah daerah dan pelaku usaha. Khusus untuk kawasan Indonesia bagian timur yang mengalami ketertinggalan dibandingkan kawasan Indonesia bagian barat, Pemerintah seharusnya memberikan perhatian lebih luas. Perencanaan tersebut juga disusun dengan

⁵⁴ "Menuju Kejayaan Maritim", *Kompas*, 16 Desember 2014.

⁵⁵ Danang Parikesit, Saut Guring, dan Johnson W. Sucipto, "Konektivitas, Poros Maritim Dunia dan Tol Laut: Shifting Paradigm-Changing Gear", Makalah disampaikan pada Rapat Dinas Pelindo, 10 Februari 2015.

mengutamakan peran serta aktif pemangku kepentingan di daerah, seperti pemerintah daerah, pelaku usaha, dan masyarakat; 2) Perbaikan Kondisi Infrastruktur. Penyediaan kapasitas infrastruktur yang memadai termasuk berupa pelabuhan laut, udara dan jalan serta jaringan listrik dan telekomunikasi yang efisien, mutlak diperlukan untuk mengikuti pesatnya perkembangan perekonomian, tanpa itu kebijakan konektivitas maritim tidak akan berjalan. Pembiayaan infrastruktur juga bisa dilakukan oleh pemerintah daerah melalui penerbitan obligasi daerah; 3) Peningkatan kapasitas SDM maritim. SDM terampil yang memahami peningkatan performa maritim, termasuk kepelabuhanan, galangan kapal, dan tata cara melaut sangat diperlukan. SDM yang handal akan mampu meningkatkan inovasi teknologi dan penguasaan sektor maritim oleh pemangku kepentingan nasional; 4) Koordinasi antar instansi. Pengembangan konektivitas maritim memerlukan kerjasama dari semua pemangku kepentingan, baik Pemerintah, BUMN, dan pelaku usaha. Instansi pemerintah harus duduk bersama untuk menyelesaikan permasalahan yang paling sulit, yaitu dari aspek koordinasi. Setiap pihak harus memahami tugas dan wewenangnya masing-masing.

B. Saran

Keberhasilan pengembangan konektivitas maritim sangat dipengaruhi oleh kemampuan pembuat kebijakan dalam menemukenali permasalahan yang dihadapi. Cita-cita menghubungkan antar wilayah melalui moda transportasi laut sangat tergantung pada keseriusan pembuat kebijakan. Setiap berganti pemerintahan, maka kebijakan pemerintah akan berubah dan menyebabkan perencanaan yang awalnya disusun dengan baik menjadi mubazir dan tidak terlaksana. Oleh karena itu, kebijakan konektivitas maritim harus segera dilaksanakan, tidak lagi berlama-lama menyusun perencanaan.

Kebijakan konektivitas maritim seharusnya juga ditujukan untuk mengurangi ketimpangan antara kawasan barat dan kawasan timur

Indonesia. Kawasan timur yang kaya sumber daya mineral dan perikanan diharapkan dapat mengejar ketertinggalan dari kawasan barat melalui meningkatnya penanaman modal di kawasan timur sehingga akan terjadi migrasi penduduk dari kawasan barat. Salah satu upaya yang penting dilakukan adalah meningkatkan alokasi anggaran untuk pelabuhan ekspor di kawasan timur dan merencanakan penambahan pelabuhan ekspor di kawasan timur. Dengan demikian, industri baru akan muncul.

Pelabuhan utama yang akan dikembangkan diharapkan dapat menjadi *port city* yang berskala internasional. Kita tidak usah bercita-cita dapat bersaing dengan Singapura. Oleh karena itu, pengembangan awal *port city* sebaiknya lebih mengarah ke kawasan timur, dengan prioritas pertama di Bitung, kemudian Makassar, dan terakhir di Sorong. Pemerintah juga seharusnya memiliki Strategi Konektivitas Maritim Nasional yang dipergunakan sebagai arah kebijakan pengembangan konektivitas maritim. Keberhasilan pengembangan konektivitas maritim perlu dilakukan penguatan terhadap kewenangan atase perdagangan yang ada di negara tetangga untuk memangkas waktu yang diperlukan dalam *dwelling time* di pelabuhan Indonesia. Kewenangan tersebut bisa disahkan melalui *memorandum of understanding* yang dibuat antara menteri terkait di negara yang berkepentingan. Hal lain yang juga penting adalah pembiayaan infrastruktur di daerah dapat melibatkan pemerintah daerah melalui penerbitan obligasi, sehingga tidak lagi ada alasan terhadap jalan provinsi/kabupaten yang rusak.

Gagasan jalur Sutra Tiongkok 21 yang sedang dilakukan oleh Tiongkok merupakan peluang yang perlu diambil. Gagasan tersebut membuat pintu masuk ke daratan Asia menjadi terbuka dan Indonesia dengan konektivitas maritimnya dapat mengintegrasikan dengan sesama negara ASEAN lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Dachlan, Junaidi dan Sultan Suhab (Editor), Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014.
- Fauzi, Akhmad, *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesis, dan Gagasan*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Gultom, Elfrida, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- Oktaviani, Rina, *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*, Bogor: Penerbit IPB Press, 2011.
- Prasetyantoko, A., *Ponzi Ekonomi*, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010.
- Prasetyantoko, A, S. Bahagijo, dan S. Budiyanto, "Prospek dan Tantangan Pembangunan Inklusif di Indonesia" dalam *Pembangunan Inklusif: Prospek dan Tantangan Indonesia*, Jakarta: Penerbit LP3ES, 2012.
- Priatna, Dedy S., "Kerangka Kebijakan Pembangunan Nasional Untuk Pengembangan Infrastruktur Tahun 2015 - 2019", *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia Dalam Konteks Kekinian Indonesia*, Editor Junaidi Dachlan dan Sultan Suhab, Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, 2014.
- Safitri, Dini dan Budinono. *Meneropong Pembangunan Ekonomi Indonesia*, Surabaya: Penerbit Fakultas Bisnis dan Ekonomi Ubaya dan Forum Dosen Ekonomi Surabaya, 2014.

Todaro, Michael P., *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, alih bahasa Haris Munandar, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2000.

Artikel dalam Jurnal, Working Paper, Majalah, dan Surat Kabar

- Anonim, "Penguasaan, Pemanfaatan dan Pemajuan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) guna Kejayaan Bangsa dalam Rangka Ketahanan Nasional", *Jurnal Kajian Lemhanas RI*, 2013.
- Chaidir, Iding, "Mewujudkan Indonesia yang Sejahtera dan Berdaulat dengan Dukungan Iptek, *Iptek Untuk Indonesia Sejahtera, Berdaulat, dan Bermartabat: Bunga Rampai Pemikiran Anggota Dewan Riset Nasional 2014*, Iding Chaidir, (Editor) Jakarta: Dewan Riset Nasional, 2014.
- Dewan Kelautan Indonesia, *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*, Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2012.
- Manfaat, Djauhar, "Kajian Awal Kebutuhan Tipe dan Ukuran Kapal untuk Wilayah Maritim Indonesia", *Iptek Untuk Indonesia Sejahtera, Berdaulat, dan Bermartabat: Bunga Rampai Pemikiran Anggota Dewan Riset Nasional 2014*, penyunting: Iding Chaidir, Jakarta: Dewan Riset Nasional, 2014.
- Rademakers, Martijn, "Corporate universities: driving force of knowledge innovation", *Journal of Workplace Learning*, 17, 1/2; ABI/INFORM Global, 2005.
- Taqwa, M. Ridhah. "Meneguhkan Kembali Kedaulatan Maritim Indonesia: Tantangan dan Peluang dari Perspektif Politik dan Keamanan". *Penguatan Kedaulatan Indonesia Sebagai Negara Maritim: Kajian dari Berbagai Perspektif*, Makalah dalam Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia, Yogyakarta 14-15 Mei 2010.
- "Efisiensi Rute Perintis untuk Peningkatan Ekonomi Kawasan Timur Indonesia", *Trans Media*, Edisi 10, 2014.

Artikel dalam Seminar/Pertemuan

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, "Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015 - 2019", Makalah disampaikan pada Rapat Koordinasi Kementerian kelautan dan Perikanan, 28 Januari 2014.

Bank Indonesia, "Percepatan Pembangunan Ekonomi Regional Melalui Penciptaan Iklim Investasi dan Daya Saing Daerah", Makalah disampaikan pada Rapat Koordinasi Bank Indonesia, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Pusat, 11 Agustus 2014.

Dimiyati, Muhamad, "Pemikiran Kecil Tentang Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia", Makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014.

Direktorat Fasilitasi Ekspor dan Impor, Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, "Perkembangan Implementasi *Trade Facilitation* di Indonesia", Makalah disampaikan pada *Focus Group Discussion* di P3DI Setjen DPR, 16 Februari 2015.

Manfaat, Djauhar, "Kontribusi Iptek Transportasi Laut Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia", Makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014.

Parikesit, Danang, Saut Guring, dan Johnson W. Sucipto, "Konektifitas, Poros Maritim Dunia dan Tol Laut: Shifting Paradigm-Changing Gear", Makalah disampaikan pada Rapat Dinas Pelindo, 10 Februari 2015.

Laporan Penelitian

Asosiasi Pengusaha Indonesia, "Roadmap Perekonomian: Penciptaan Tiga Juta Lapangan Kerja Berkualitas per Tahun, Kontribusi APINDO bagi Kepemimpinan Nasional", Jakarta: APINDO, 2014.

Bahagia, S., Sandee H., Meeuws R., "State of Logistics Indonesia 2013, Collaboration Center of Logistics and Supply Chain Studies", Bandung: Institut Teknologi Bandung, Asosiasi Logistik Indonesia, Panteia, STC Group and World Bank, 2013.

Bank Indonesia, "Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional: Laporan Nusantara", Jakarta: Departemen Kebijakan Ekonomi dan Moneter, Bank Indonesia, 2014.

Tambunan, T., dan R. Sitepu, "Ekspor dan Daya Saing. Policy Paper", Jakarta: Tim ACTIVE, Kadin Indonesia, dan *European Union*, 2012.

Tulisan dalam Koran

"Konsep Versi Sislognas Digugat", *Bisnis Indonesia*, 21 Agustus 2014.

"7 Pelabuhan Utama Harus Disiapkan", *Bisnis Indonesia*, 25 September 2014.

C. P. F. Luhulima. "Jalur Sutra Maritim", *Kompas*, 10 Desember 2014.

"Menuju Kejayaan Maritim", *Kompas*, 16 Desember 2014.

"Optimalisasikan SMK Perikanan dan Kelautan", *Suara Pembaruan*, 3 Maret 2015.

Tulisan dalam Internet

"Bongkar muat di pelabuhan terlalu lama harga jadi mahal". <http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/01/21/bongkar-muat-di-pelabuhan-terlalu-lama-harga-jadi-mahal>, diakses 18 Februari 2015.

"Harga semen Rp 1 juta hanya di pedalaman Papua". <http://finance.detik.com/read/2014/11/24/182839/2757773/1036/2/harga-semen-rp-1-juta-hanya-di-pedalaman-papua>, diakses 18 Februari 2015.

"Mimpi tol laut Jokowi seharga Rp 700 Triliun". <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/23/104559626/.Mimpi.Tol.Laut.Jokowi.Seharga.Rp.700.Triliun>, diakses 18 Februari 2015.

“Presiden fokus maritim, SMK kelautan akan direvitalisasi”. <http://www.beritasatu.com/kesehatan/219416-presiden-fokus-maritim-smk-kelautan-akan-direvitalisasi.html>, diakses 20 Februari 2015.

“Presiden paparkan konsep poros maritim di EAS”. <http://sp.beritasatu.com/home/presiden-paparkan-konsep-poros-maritim-di-eas/68615>, diakses tanggal 18 Februari 2015.

“Waktu tunggu bongkar muat pelabuhan di Indonesia terburuk di dunia”. <http://www.merdeka.com/uang/waktu-tunggu-bongkar-muat-pelabuhan-indonesia-terburuk-di-dunia.html>, diakses tanggal 18 Februari 2015.

“Visi, Misi dan Program Aksi: Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian”. http://jkw4p.com/download/nawa_cita.pdf, diakses 12 November 2014.

Dokumen

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Buku I Agenda Pembangunan Nasional: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015 - 2019*, Jakarta: Bappenas, 2014.

Pusat Data, Statistik, dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Statistik Kelautan & Perikanan*, Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2011.