



# Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut

Susanto, S.H.  
Peserta PPRA LIII Lemhannas RI

## Abstrak

*Infrastruktur kelautan Indonesia mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan. Visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah momentum bagi Indonesia untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut. Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut tidak hanya menguntungkan secara perekonomian bagi Indonesia, tetapi juga menjadi faktor perekat antar pulau di Indonesia untuk mengokohkan persatuan dan kesatuan.*



## PENDAHULUAN

Dinamika ekonomi global dewasa ini sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur transportasi. Seiring dengan memudarnya batas-batas ruang dan waktu antar-negara, maka sektor transportasi diharapkan akan dapat mendukung perekonomian global agar menjadi semakin efektif dan efisien, terutama untuk meningkatkan konektivitas antar-wilayah. Demikian pula halnya bagi Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang wilayahnya di dominasi oleh perairan, maka infrastruktur transportasi laut akan sangat menentukan keberhasilan pembangunan ekonomi nasional.

Pembangunan infrastruktur transportasi kelautan merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Jaringan transportasi memiliki peran fundamental bagi kondisi negara kepulauan seperti Indonesia. Infrastruktur transportasi kelautan juga merupakan salah satu perekat utama bagi terwujudnya negara kesatuan, serta menjadi tulang punggung bagi distribusi barang, penumpang maupun jasa. Berdasarkan data yang ada, hampir 80% lebih proses perpindahan barang dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut.

Namun demikian, infrastruktur transportasi laut di Indonesia saat ini masih memiliki sistem yang buruk. Terminal pelabuhan utama Indonesia, *The Jakarta International Container Terminal*, menjadi salah satu termi-

nal utama yang tidak efisien di Asia Tenggara dalam hal produktivitas dan biaya unit (Ray, 2008).<sup>1</sup> Berdasarkan *International Logistic Performance Index (LPI) Global Ranking* Bank Dunia tahun 2012, patut dicermati bahwa rasio biaya logistik terhadap PDB dan biaya kirim peti kemas berukuran 1x20 inch di Indonesia masih sangat buruk.

Biaya logistik Amerika Serikat hanya 10% terhadap PDB, Jepang 10% terhadap PDB, Malaysia 15% terhadap PDB, sedangkan Indonesia 24% terhadap PDB. Logistik yang mahal dan tidak adanya kepastian waktu dalam distribusi barang mempengaruhi pelaku impor dan ekspor.<sup>2</sup>

Menurut Wirabrata (2013), sektor transportasi masih mengalami banyak kekurangan, seperti pada rendahnya infrastruktur baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Selain itu masih banyak pula pelabuhan di Indonesia yang belum mendukung tercapainya kondisi transportasi laut ideal. Merujuk pada data di atas, maka pada bagian selanjutnya perlu dielaborasi lebih jauh mengenai pembangunan infrastruktur transportasi laut dan implikasinya bagi Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia.

## PEMBAHASAN

Sarana transportasi merupakan sesuatu yang penting dalam rangka meningkatkan kinerja pembangunan dan investasi. Jika di suatu wilayah diban-



gun sarana transportasi, maka investor tidak akan segan-segan menanamkan modalnya. Pembangunan infrastruktur transportasi laut diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan kegiatan ekonomi dan berbagai aktivitas lainnya. Dengan demikian tujuan pembangunan transportasi (terutama transportasi laut) antar pulau-pulau bagi bangsa Indonesia adalah untuk mewujudkan perhubungan laut sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan keamanan, sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan, serta sebagai penyedia lapangan kerja dan penghasil devisa negara.

Dalam kaitannya dengan sektor perekonomian, infrastruktur transportasi berperan sebagai perangsang tumbuhnya sektor perekonomian baru dan berkembangnya sektor perekonomian yang sudah ada. Berdasarkan laporan (World Bank, 1992) disampaikan bahwa tanpa penyediaan infrastruktur yang memadai, aktivitas produksi dan distribusi akan mengalami hambatan serius. Keterbatasan infrastruktur akan menyebabkan perusahaan-perusahaan yang sudah ada tidak akan terdorong melakukan ekspansi dan investor baru juga tidak tertarik melakukan investasi. Hal ini kemudian akan mempengaruhi rendahnya tingkat Produk Domestik Bruto (PDB).

Secara geopolitik, historis dan budaya, Indonesia merupakan negara maritim, mengingat wilayah daratan Indonesia beradadalam kesatuan yang

dikelilingi oleh lautan dengan  $\frac{2}{3}$  wilayahnya merupakan laut dan memiliki jumlah pulau terbanyak di dunia. Indonesia memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar, sehingga memiliki peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia sebagai pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Berdasarkan penelitian Bappenas, 80% dari perdagangan di seluruh dunia bergantung pada pengiriman laut dan 60% dari pengiriman tersebut melewati wilayah perairan Indonesia.

Namun dibutuhkan infrastruktur yang layak dan memadai dengan standar internasional untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Diperlukan kebijakan pembangunan dari pemerintah yang berorientasi pada bidang kelautan, antara lain dengan meningkatkan alokasi Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) untuk bidang kelautan. Menurut Son Diamar dalam paparannya yang berjudul “Mewujudkan Negara Kepulauan yang Maju” terdapat lima pilar pembangunan maritim untuk dikembangkan. *Pertama*, membangun SDM, budaya dan iptek kelautan unggulan dunia. *Kedua* yaitu mengembangkan ekonomi perikanan, pariwisata, ESDM, pelayaran, dan konstruksi kelautan. *Ketiga*, mengelola wilayah laut, menata ruang terintegrasi dengan darat, dan laut serta mengembangkan kota-kota ‘bandar dunia’ dengan menerapkan prinsip berkelanjutan. Selanjutnya, *keempat*,



dibutuhkannya pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan. Terakhir, *kelima* yaitu mengembangkan sistem hukum kelautan.<sup>3</sup>

Namun demikian, pembangunan transportasi laut di Indonesia harus menghadapi sejumlah persoalan, terutama pada sector kepelabuhan. Beberapa di antaranya adalah:

- 1) **Batasan-batasan geografis:** kedalaman pelabuhan menjadi masalah besar hampir di setiap pelabuhan Indonesia. Indonesia memiliki pelabuhan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah sehingga membatasi kedalaman pelabuhan. Kondisi geografis tersebut mempengaruhi waktu non-aktif kapal karena harus menunggu sampai air pasang sebelum memasuki pelabuhan.
- 2) **Kurangnya prasarana pelabuhan:** masih banyaknya pelabuhan regional yang kekurangan sarana peti kemas, yang mengharuskan perusahaan-perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri. Hanya 16 dari 111 pelabuhan komersial yang mempunyai penanganan peti kemas jenis tertentu.<sup>4</sup>
- 3) **Kurangnya keamanan:** Pengiriman kargo dari Indonesia biasanya menarik premi asuransi 30-40% lebih tinggi dibanding

ing kargo dari Singapura. Hal ini disebabkan perampokan di laut, kejahatan kelompok-kelompok di pelabuhan, pencurian kecil, pemogokan, dan penghentian kerja (Carana, 2004). Oleh sebab itu, pelabuhan utama yang terlibat dalam kegiatan ekspor impor harus memperbaiki keamanan sesuai dengan standar keamanan internasional.

- 4) **Keterbatasan kualitas dan kuantitas SDM.** Buruknya pelayanan di dermaga berdampak pada beban *cost operational* lebih besar. SDM sektor transportasi laut menurut Menteri Perhubungan saat ini masih kekurangan sebanyak 7.000 orang yang meliputi nahkoda kapal dan perwira mesin, sedangkan Indonesia hanya mampu menciptakan 1500 pelaut setiap tahun.

Dalam upaya mewujudkan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut dalam perekonomian global, perlu diformulasikan konsep berupa strategi dan upaya-upaya yang dapat mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal ini tercermin dari pembenahan aspek transportasi agar lebih efisien, merata, berdaya saing dan aman. Terdapat tiga infrastruktur transportasi laut dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia, yaitu: tol



laut, pelabuhan dan pelayaran Rakyat (PELRA). Selain itu upaya pembangunan pelabuhan telah dimulai dengan menetapkan sebanyak 1.240 pelabuhan yang mencakup 33 pelabuhan utama, 217 pelabuhan pengumpul, dan 990 pelabuhan pengumpan. Menurut Kementerian PPN/Bappenas, jumlah tersebut belum termasuk pelabuhan khusus, terminal atau dermaga untuk kepentingan sendiri yang mencapai 800 pelabuhan. Oleh karena itu, diperlukan kontribusi dan sinergitas segenap pemangku kepentingan terkait untuk percepatan pembangunan infrastruktur laut di Indonesia, mulai dari Kemenhub, Kementerian PU dan Kementerian BUMN, termasuk BUMN di sector kepelabuhan (Pelindo) dan asosiasi pengusaha di sector perdagangan, industry dan jasa kelautan.

Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut sesungguhnya juga merupakan upaya untuk mewujudkan Tujuan Nasional, sehingga rakyat dapat merasakan adanya keamanan dan kesejahteraan melalui ketersediaan transportasi laut yang merata dan memadai. Hal ini sejalan pula dengan komitmen pemerintah untuk mewujudkan salah satu poin penting dalam Nawacita, yaitu untuk menjadikan kembali Indonesia sebagai negara maritim, sehingga dengan demikian kebijakan untuk menjadi Poros Maritim Dunia dapat dijalankan secara efektif.

## KESIMPULAN

Pembangunan transportasi laut me-

iliki peran signifikan dalam perekonomian global. Transportasi laut mampu mendukung konektivitas antar-wilayah, serta dinilai relatif lebih murah jika dibandingkan dengan moda lainnya untuk barang yang diangkut dalam jumlah yang besar dan tahan lama. Hal ini telah terbukti sukses dan mampu memangkas biaya logistik seperti di Jepang dan Filipina yang juga merupakan negara kepulauan, karena kedua negara ini serius dalam menjaga konektivitas baik di darat dan di laut. Oleh karena itu, berbagai persoalan dalam pembangunan transportasi laut seperti: *political will*, kendala geografis, inovasi teknologi, keamanan, sarana prasarana, ketersediaan anggaran dan sumber daya manusia, perlu segera diatasi dan ditingkatkan. Ketika hal-hal ini telah mampu diatasi dalam mempercepat pembangunan transportasi laut, maka dapat disimpulkan bahwa visi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia akan terwujud.

## DAFTAR PUSTAKA

Ja'far, M, 2007, *Infrastruktur Pro Rakyat: Strategi Investasi Infrastruktur Indonesia Abad 21*, Pustaka Tokoh Bangsa, Yogyakarta.

Ray, D, 2008, *Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008*, Senada, Jakarta.

Ekonomi, Republika, 15 Februari 2013, Transportasi Laut Indonesia



Tertinggal Jauh, <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/bisnis/13/02/15/mi8qyo-transportasi-laut-indonesia-tertinggal-jauh>, diunduh pada 2 September 2015.

Setiawan, A, 2015, Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?, <http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/>, diunduh pada 2 September 2015.

#### Endnotes

- 1 Ray, D, 2008, Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia Dan UU Pelayaran Tahun 2008, Senada, Jakarta.
- 2 Ekonomi, Republika, 15 Februari 2013, Transportasi Laut Indonesia Tertinggal Jauh, <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/bisnis/13/02/15/mi8qyo-transportasi-laut-indonesia-tertinggal-jauh>, diunduh pada 2 September 2015.
- 3 Setiawan, A, 2015, Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?, <http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/>, diunduh pada 2 September 2015.
- 4 Ray, D, 2008, Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008, Senada, Jakarta.