



# POTRET TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA

# **PT ARNEVA AKASA TERRA MAGNA**



# EDITORIAL

*Tabloid Transportasi merupakan wadah komunikasi yang diterbitkan oleh PT Arvena Akasa Terra Magna (ARSARANA). Tabloid Transportasi Edisi VII berisi hasil analisis mandiri yang dilakukan oleh tim redaksi dengan memanfaatkan dan mengolah kembali data-data yang tersedia secara publik.*

Jl. Bendungan Asahan No. 6  
Bendungan Hilir, Kota Jakarta Pusat

## PENGARAH

Noviana

## PEMIMPIN REDAKSI

Aris Wibowo

## TIM REDAKSI

Teguh Wiji Astoto  
Wahyu Widodo  
Fitri Fauziah

## DESAINER TATA LETAK

Nasywa Sabryne

## KONTEN

1 POTRET  
TRANSPORTASI LAUT  
INDONESIA

2 PROYEK TOL LAUT  
DAN KONDISINYA  
SAAT INI

3 ARAH KEBIJAKAN  
TRANSPORTASI LAUT  
NASIONAL

# Transportasi Laut Indonesia

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memerlukan pelabuhan laut yang dikelola dengan baik dan efisien. Sistem pengangkutan dengan moda transportasi laut yang dikelola dengan baik dan efisien merupakan faktor yang sangat penting untuk meningkatkan daya saing ekonomi dan konektivitas di seluruh wilayah Republik Indonesia. Daya saing produsen baik dalam pasar nasional maupun internasional, efisiensi distribusi internal, dan yang lebih umum, keterpaduan dan intergritas ekonomi nasional sangat dipengaruhi oleh kinerja sektor pelabuhan.

Sebaran Pelabuhan Utama di Indonesia



NO	NAME	NO	NAME	NO	NAME	NO	NAME
1	SABANG	8	BOOM BARU	15	BENOA	22	PANTOLOAN
2	BELAWAN	9	PANJANG	16	KUPANG	23	MAKASSAR
3	KUALA TANJUNG	10	BANTEN	17	PONTIANAK	24	AMBON
4	TELUK BAYUR	11	TANJUNG PRIOK	18	BANJARMASIN	25	TERNATE
5	DUMAI	12	PATIMBAN	19	BALIKPAPAN	26	SORONG
6	BATAM/BATU AMPAR	13	TANJUNG EMAS	20	TARAKAN	27	JAYAPURA
7	PULAU BAII	14	TANJUNG PERAK	21	BITUNG	29	MERAUKE

Sumber: Data Pelabuhan Indonesia, 2020

Pelabuhan di Indonesia diklasifikasikan menjadi pelabuhan komersial, pelabuhan non komersial, dan pelabuhan khusus atau swasta.

- Pelabuhan komersial, yang dikelola oleh empat BUMN, yaitu PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I, II, III, dan IV
- Pelabuhan non komersial, berada di bawah naungan Direktorat Jendral (Ditjen) Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- Pelabuhan Khusus atau pelabuhan swasta, melayani berbagai kebutuhan suatu perusahaan saja (baik swasta maupun milik negara) dalam sejumlah industri yang meliputi pertambangan, minyak dan gas, perikanan, kehutanan, dan sebagainya.



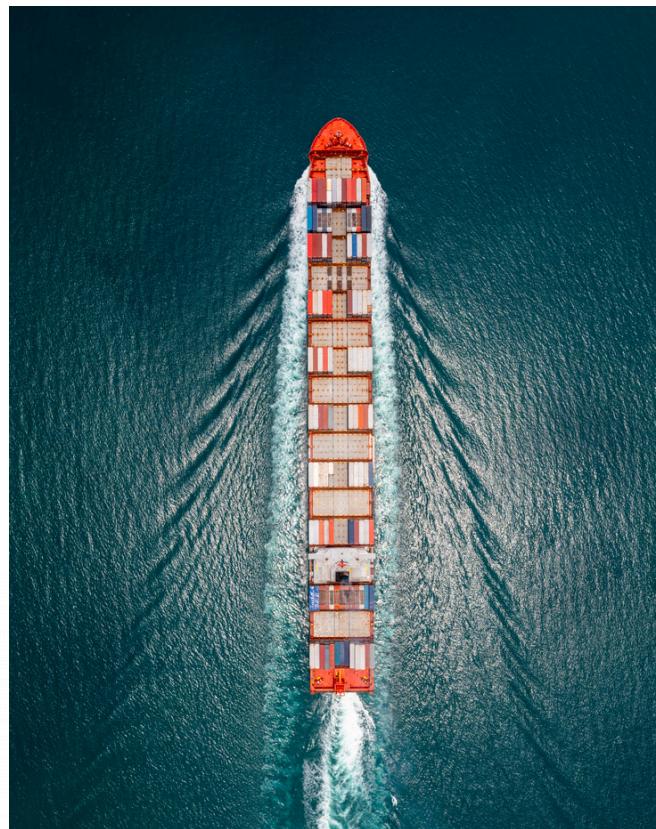
# Proyek Tol Laut dan Kondisinya Saat Ini

Sebagai negara maritim Indonesia membutuhkan platform yang dapat menghubungkan seluruh wilayah yang sebagian besar wilayahnya berupa perairan dalam satu koneksi melalui transportasi. Dengan fakta bahwa luas wilayah negara Indonesia adalah 8,3 juta kilometer persegi dengan luas perairan sebesar 6,4 juta kilometer persegi (Badan Informasi Geospasial (BIG) dengan Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut (PUSHIDROSAL). Salah satu inovasi teknologi dalam transportasi sebagai bentuk koneksi adalah Tol Laut.[1]

Tol Laut merupakan salah satu program pemerintah yang resmi diluncurkan pada tahun 2015. Tol laut dikembangkan untuk mendukung transportasi berupa jalur pelayaran bebas hambatan yang bertujuan untuk menghubungkan antar pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Negara Kepulauan ini. Selain itu tol laut juga memudahkan proses pengiriman logistik sehingga lebih merata dan dapat menjangkau daerah-daerah terpencil. Peran lain tol laut adalah mengurangi disparitas harga-harga barang dan jasa di seluruh wilayah Indonesia, serta memicu pergerakan ekonomi masyarakat di simpul-simpul produksi yang tersebar di tanah air. Peran tol laut sangat penting bagi perekonomian nasional terbukti dengan adanya tol laut mampu menurunkan harga barang pokok hingga mencapai 30% [2].

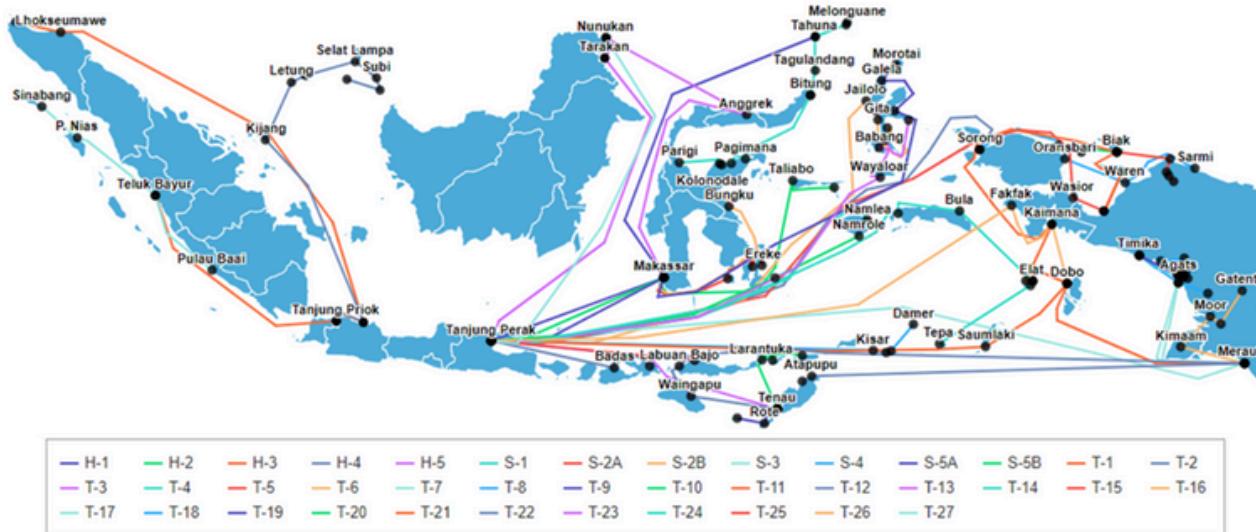
[1]<https://www.kompas.com/skola/read/2023/08/23/220000069/tol-laut--pengertian-manfaat-dan-contohnya-di-indonesia>

[2]<https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Bkehadirannya-berperan-penting-bagi-perekonomian-nasional,-awal-tahun-2024-kemenhub-gencarkan-lagi-program-tol-laut>



Pada awal peluncurannya tol laut memiliki sebanyak 3 trayek dan 3 kapal yang menyinggahi 11 pelabuhan. Saat ini trayek tol laut mengalami peningkatan signifikan, yaitu sebanyak 39 trayek tol laut dengan menggunakan 38 kapal yang menyinggahi 115 pelabuhan. Beberapa pelabuhan yang sudah terhubung dengan tol laut antara lain pelabuhan Tanjung Perak dengan Tanjung Priok, dan Pelabuhan Sorong dengan Pelabuhan Tanjung Perak.

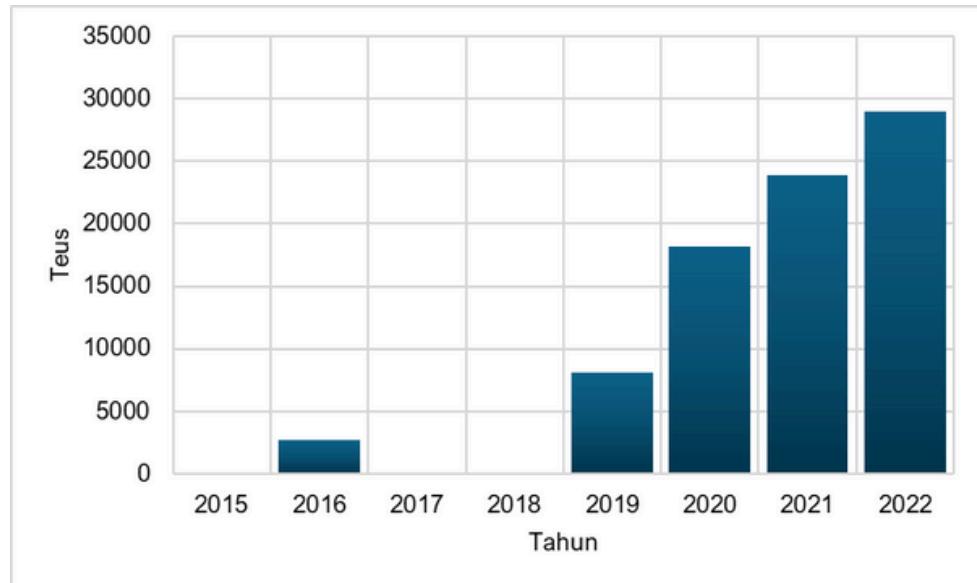
### Trayek Tol Laut Indonesia



Sumber gambar: Kementerian Perdagangan, diakses pada 24 Juni 2024  
<https://geraimaritim.kemendag.go.id/trayek> (2024)

Keberadaan tol laut memberikan dampak positif bagi masyarakat, khususnya daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Hal tersebut ditunjukkan dengan meningkatnya realisasi muatan kapal tol laut selama tujuh tahun terakhir (2015-2022).

### Realisasi Muatan Tol Laut 2015-2022



Sumber data: Departemen Perhubungan 2023, diakses pada 24 Juni 2024  
<https://dephub.go.id/post/read/menhub-buka-rakornas-tol-laut-2023>

Kapal-kapal yang digunakan untuk melintasi jalur pelayaran bebas hambatan ini adalah kapal khusus. Kapal tersebut wajib memiliki daya angkut (kapasitas) dan memiliki volume yang besar. Saat ini ukuran kapal perintis yang ada yaitu antara 1200-2000 GT untuk kapal perintis, sedangkan kapal petikemas memiliki ukuran 100 Teus.

# Arah Kebijakan Transportasi Laut Nasional

Transportasi laut berperan penting dalam koneksi antarwilayah terutama bagi negara dengan karakteristik kepulauan seperti Indonesia. Hal ini tentu perlu didukung melalui pengembangan infrastruktur sarana prasarana transportasi penyeberangan serta peningkatan sistem dan jaringan transportasi laut di seluruh penjuru negeri. Untuk tahun 2025, pemerintah telah menyusun rancangan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dengan arah kebijakan yang pada pelaksanaannya akan terkait dengan peran transportasi laut.

Arah kebijakan pertama terkait dengan ekonomi biru untuk menarik pertumbuhan ekonomi dan juga sumber pertumbuhan baru. Arah kebijakan ini akan diimplementasikan dengan memperkuat sistem transportasi, logistik, dan perdagangan pada jalur perairan, termasuk meningkatkan koneksi di sentra produksi kelautan dan perikanan pada pulau-pulau kecil dan terluar. Arah kebijakan kedua adalah melanjutkan pembangunan infrastruktur dengan menyinergikan pembangunan jaringan transportasi dengan pengembangan kawasan strategis, menyediakan layanan dan pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan koneksi orang, barang, dan informasi, serta mengembangkan pelabuhan simpul transhipment yang terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia.

Selain itu, pemerintah tengah menyusun Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun (RPJPN) 2025-2045 yang mengakomodasi arah kebijakan prioritas nasional terkait dengan transportasi laut untuk mendukung transformasi ekonomi nasional dalam rancangan malalui efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan integrasi antarmoda untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas.



## Efisiensi Jaringan Angkutan Pelayaran

Guna mendukung transformasi ekonomi nasional, arah kebijakan sarana dan prasarana terkait transporasi laut yang pertama yakni efisiensi jaringan angkutan pelayaran secara terpadu pada level domestik maupun global diimplementasikan melalui beberapa strategi, diantaranya:

- Pengembangan pelabuhan simpul *transhipment* di Kawasan Indonesia Timur.
- Pembangunan pelabuhan gerbang eksport-impor dan *transhipment hub* diantaranya pelabuhan dengan pangsa angkutan eksport-impor seperti Tanjung Priok-Patimbang dan Tanjung Perak, pelabuhan jalur ALKI I diantaranya Belawan-Kuala Tanjung, Dumai, dan Batam, ALKI II seperti Balikpapan dan Makassar, serta ALKI III yakni Bitung.
- Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (ukuran kapal yang lebih besar, serta rute *hub and spoke*).

## Integrasi Antarmoda untuk Meningkatkan Efisiensi Logistik dan Mobilitas

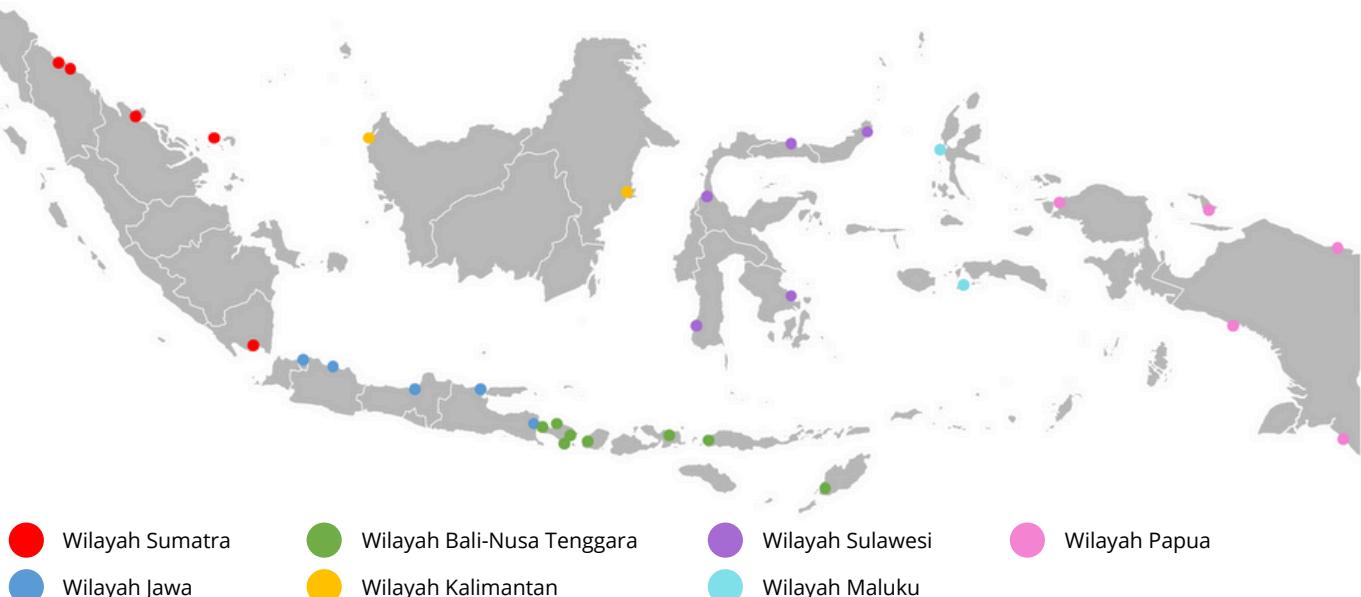
Arah kebijakan sarana dan prasarana kedua yang erat kaitannya dengan transportasi laut yakni penguatan integrasi antarmoda baik itu transportasi darat, laut, dan udara dengan tujuan meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang. Arah kebijakan ini kemudian diimplementasikan melalui strategi yakni:

- Pembentukan lembaga integrator arus barang untuk mengoordinasi layanan transportasi multi-modality dan distribusi logistik.
- Standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan yang menjadi simpul utama.

## Agenda Kewilayah dan Sarana Prasarana RPJPN 2025-2045: Transportasi Laut

Selain arah kebijakan transportasi laut nasional, pemerintah dalam RPJPN 2025-2045 juga telah menyusun arah kebijakan wilayah. Arah kebijakan wilayah ini kemudian diturunkan ke dalam kerangka implementasi transformasi yang berisi agenda kewilayah dan sarana prasarana untuk mendukung pengembangan wilayah dan sarana prasarana dasar.

Lokasi Pelabuhan



## **Wilayah Sumatra**

Agenda pengembangan sarana dan prasana terkait transportasi laut yang rencananya akan dilakukan di Wilayah Sumatra yang pertama adalah pengembangan pada beberapa pelabuhan seperti Pelabuhan Belawan-Kuala Tanjung, Dumai, dan Batam. Pelabuhan tersebut rencananya akan menjadi pelabuhan bertaraf global (*global port*) yang didukung dengan penguatan pelabuhan lain sebagai *major port* atau pelabuhan *logistic inlet/outlet* utama. Rencana yang lain yakni peningkatan sarana dan prasarana penyeberangan Merak-Bakauheni dan antarpulau di perairan Sumatra untuk melayani penumpang dan logistik.

## **Wilayah Jawa**

Agenda pengembangan sarana dan prasana di Wilayah Jawa yang terkait dengan transportasi laut adalah pengembangan pelabuhan utama yang mendukung pengembangan kawasan ekonomi seperti Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), penyelesaian Pelabuhan Patimban (Jawa Barat, menjadikan Pelabuhan Tanjung perak (Jawa Timur) sebagai pelabuhan bertaraf global, serta penguatan pelabuhan lain sebagai *major port* seperti Pelabuhan Tanjung Emas (Jawa Tengah) sebagai pelabuhan logistik utama. Selain itu, adanya rencana peningkatan konektivitas antara Sumatra-Jawa-Bali yang meliputi sarana dan prasarana transportasi penyeberangan antara Jawa-Bali (Gilimanuk-Ketapang) dan Jawa-Sumatra (Merak-Bakauheni) guna menurunkan biaya logistik.

## **Wilayah Bali-Nusa Tenggara**

Arah pengembangan sarana dan prasana di Wilayah Bali-Nusa Tenggara terkait transportasi laut yakni dengan pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali), Pelabuhan Lembar (NTB), Pelabuhan Tenau Kupang (NTT), serta Pelabuhan Lainnya seperti Pelabuhan Celukan Bawang (Bali), Pelabuhan Bima (NTB), dan Labuan Bajo (NTT) secara terpadu. Selain itu, adanya rencana peningkatan sarana dan prasarana transportasi laut dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik antara Pulau Jawa dan Bali (Ketapang-Gilimanuk), Bali dan NTB (Padang Bai-Lembar) dan pengembangan konektivitas *feeder* angkutan laut melalui pembangunan infrastruktur dan sarana kapal RoRo (*roll-on/roll-off*) untuk mengangkut komoditas perkebunan, perikanan dan peternakan sebagai transportasi multimoda yang menjangkau seluruh wilayah Bali-Nusa Tenggara.

## **Wilayah Kalimantan**

Arah pengembangan sarana dan prasana di Wilayah Kalimantan direncanakan melalui pengembangan pelabuhan-pelabuhan simpul utama di Kalimantan untuk mendukung mendukung konsep *Economic Hub* tiga kota di Kalimantan Timur (IKN, Balikpapan, dan Samarinda), diantaranya pada Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Samarinda serta Pelabuhan Kijing (Kalimantan Barat), yang dikembangkan secara terpadu (pelabuhan simpul domestik dan secara bertahap sebagai hub internasional).

## **Wilayah Sulawesi**

Arah pengembangan sarana dan prasana terkait transportasi laut di Wilayah Kalimantan diantaranya pengembangan pelabuhan simpul utama di Sulawesi diantaranya pengembangan Pelabuhan Makassar (Sulawesi Selatan) dan Pelabuhan Bitung (Sulawesi Utara) Serta Pelabuhan lainnya seperti Pelabuhan Gorontalo/Anggrek (Gorontalo), Pelabuhan Pantoloan (Sulawesi Tengah), Pelabuhan Kendari (Sulawesi Tenggara) agar dapat berperan sebagai hub komoditas untuk Kawasan Timur Indonesia. Selain itu, rencana pengembangan konektivitas *feeder* angkutan laut melalui pembangunan infrastruktur dan sarana kapal RoRo angkutan barang sebagai bagian transportasi multimoda untuk menjangkau seluruh Wilayah Sulawesi.

## **Wilayah Maluku**

Berbeda dari beberapa wilayah sebelumnya, arah kebijakan sarana dan prasana terkait transportasi laut di Wilayah Maluku dilakukan dengan peningkatan konektivitas intra kepulauan di Wilayah Maluku dan antarwilayah Maluku dengan wilayah lain melalui pembangunan pelabuhan transit hub domestik dan pusat logistic diantaranya Pelabuhan Ambon dan Pelabuhan Ahmad Yani Ternate, pengembangan konektivitas feeder angkutan laut, serta pengembangan bandara utama, bandara perairan, dan seaplane. Selain itu, juga turut direncanakan pengembangan konektivitas feeder angkutan laut termasuk melalui pembangunan infrastruktur dan sarana kapal RoRo angkutan barang sebagai bagian transportasi multimoda untuk menjangkau seluruh Wilayah Maluku.

## **Wilayah Papua**

Arah pengembangan sarana dan prasarana terkait transportasi laut di Wilayah Papua dilakukan melalui pengembangan dan peningkatan pada Pelabuhan Amamapara (Papua Tengah) dan Pelabuhan Sorong (Papua Barat Daya) sebagai simpul utama di Wilayah Papua untuk menjadi transhipment hub domestik, serta Konektivitas dan Hub Ekspor ke Kawasan Pasifik melalui pengembangan Pelabuhan Depapre (Papua), ke Kawasan Asia Timur melalui pengembangan Pelabuhan Biak (Papua), dan ke Kawasan Australia melalui pengembangan Pelabuhan Merauke (Papua Selatan). Pengembangan konektivitas feeder angkutan laut termasuk melalui pembangunan infrastruktur dan sarana kapal RoRo angkutan barang sebagai bagian transportasi multimoda untuk menjangkau seluruh Wilayah Papua juga turut ke dalam rencana seperti halnya wilayah lain.







# CONTACT INFORMATION

Let's Connect  
With Us!



 info@arsarana.com

 www.arsarana.com

 Jl. Bendungan Asahan No.6,  
Bendungan Hilir, Jakarta Pusat

