

PENGEMBANGAN TRANSPORTASI LAUT DALAM Mendukung KEBIJAKAN PENGENTASAN KEMISKINAN DI KAWASAN TIMUR INDONESIA

Dwi Ardianta Kurniawan

Researcher at Centre of Transportation and Logistics Studies (Pustral), UGM

Jl. Kemuning M-3, Sekip

Yogyakarta, 55281

Telp: (0274) 556928

dwiardianta@yahoo.com

Abstract

The role of sea transport is still quite small in supporting the economic activities, which consequently gives a relatively small contribution to poverty reduction. From the network side, sea transport reaches most cities and towns in Indonesia. However, the quality of service both in port and during the trip still needs to be improved. Most of the poor live in the Eastern part of Indonesia that has the characteristics of archipelago, so the sea transportation has a great chance to participate in poverty alleviation programs in this area. Government, through the Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesian Poverty Reduction (MP3KI), has provided great opportunities for the development of infrastructure as one of the assets that should be developed in the reduction of poverty.

Through the SWOT analysis (Strength, Weaknesses, Opportunities, and Threats), several strategies can take are:

- a. Keep in sea transport development strategy of optimizing both intermodal and multimodal scheme so as to play a major role in poverty alleviation in Indonesia,
- b. There needs to be policies that favor (affirmative policy) to the marine transport modes, so that may play a role in poverty alleviation, especially in eastern Indonesia.

Keywords: *sea transportation, MP3KI, Eastern Indonesia, poverty, affirmative policy*

Abstrak

Peran transportasi laut masih cukup kecil dalam menunjang aktifitas ekonomi masyarakat, yang konsekuensinya memberi sumbangan yang relatif kecil terhadap pengurangan kemiskinan. Dari sisi jaringannya, transportasi laut menjangkau sebagian besar kota-kota di Indonesia. Namun demikian, kualitas layanan baik di pelabuhan maupun selama perjalanan masih perlu ditingkatkan. Sebagian besar masyarakat miskin berada di Indonesia Bagian Timur yang memiliki karakteristik kepulauan, sehingga moda transportasi laut memiliki peluang besar untuk berpartisipasi dalam program pengentasan kemiskinan pada wilayah kepulauan tersebut. Pemerintah melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI), telah memberikan peluang besar bagi pengembangan infrastruktur sebagai salah satu asset yang harus dikembangkan dalam pengurangan kemiskinan.

Melalui analisis SWOT (*Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats*), beberapa langkah yang dapat dilakukan adalah:

- a. Perlu strategi optimalisasi pengembangan transportasi laut baik dengan skema intermoda maupun multimoda sehingga mampu berperan besar dalam pengentasan kemiskinan di Indonesia,
- b. Perlu adanya kebijakan yang berpihak (*affirmative policy*) kepada moda angkutan laut, sehingga dapat berperan dalam pengentasan kemiskinan terutama di wilayah Timur Indonesia yang tertinggal dan dominan berupa wilayah kepulauan.

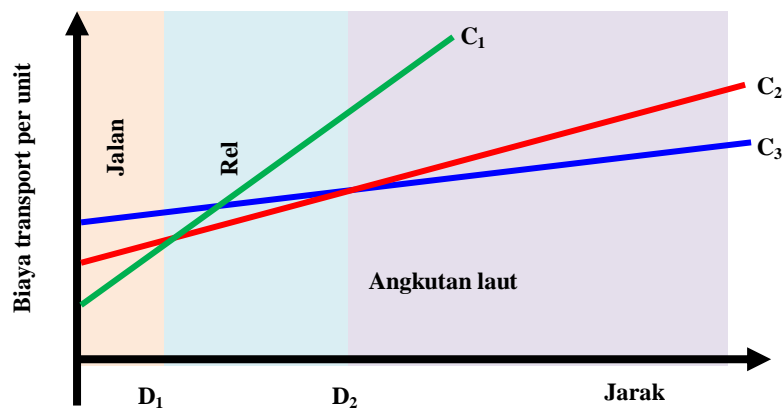
Kata Kunci: *transportasi laut, MP3KI, Indonesia Bagian Timur, kemiskinan, affirmative policy*

INTRODUCTION

Indonesia merupakan negara kepulauan, dengan 13.466 pulau di seluruh wilayah (Kemenko Kesra, 2013), dengan luas daratan 1.910.000 km² dan luas lautan 6.279.000 km². Dengan kondisi tersebut, transportasi air seharusnya merupakan moda terpenting untuk menghubungkan antar wilayah di Indonesia. Namun dalam kenyataannya, moda

transportasi air, yang mencakup angkutan laut dan sungai danau dan penyeberangan (ASDP) relatif masih memiliki peran yang kecil dibandingkan moda transportasi lainnya.

Secara ideal, seharusnya terdapat pembagian moda transportasi berdasarkan karakteristik keunggulan komparatif dan kompetitif masing-masing moda. Berdasarkan literatur, masing-masing moda dapat saling berkompetisi atau melengkapi dalam aspek biaya, kecepatan, keterjangkauan, frekuensi, keselamatan, kenyamanan dan sebagainya (Rodrigue, dkk, 2006). Masing-masing moda memiliki fungsi biaya yang berbeda-beda. Moda jalan memiliki fungsi biaya yang terkecil pada jarak pendek, dengan kenaikan yang lebih tinggi dibanding fungsi biaya jalan rel dan transportasi laut. Pada jarak D_1 , lebih menguntungkan menggunakan jalan rel dibandingkan jalan raya, sementara pada jarak D_2 , lebih menguntungkan menggunakan transportasi laut. Titik D_1 biasanya berjarak antara 500 – 750 km, sementara titik D_2 berada pada jarak sekitar 1500 km, sebagaimana disajikan dalam gambar berikut:



Sumber: Rodrigue, dkk, 2006

Gambar 1 Pilihan Moda Transportasi yang Paling Efisien Berdasar Jarak Perjalanan

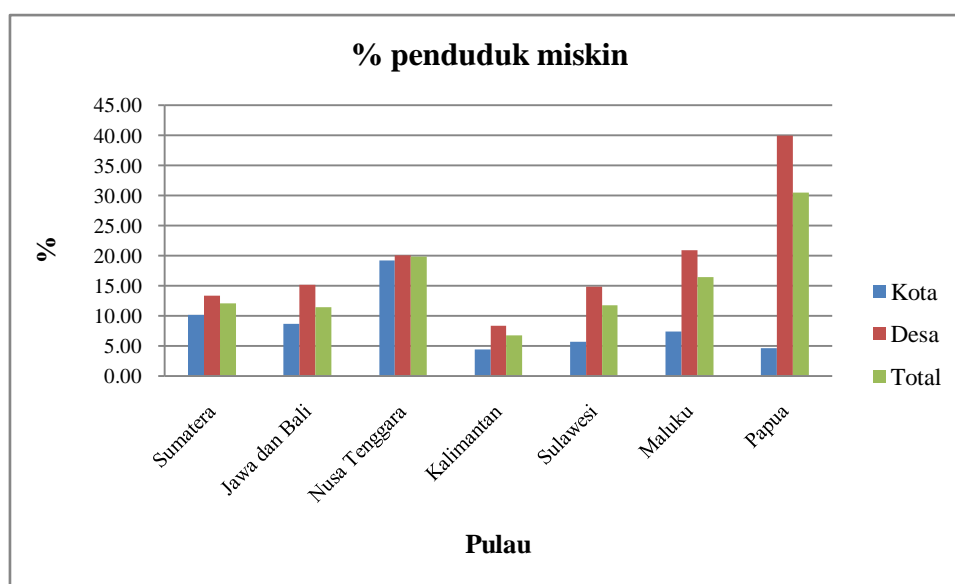
Gambaran tersebut menunjukkan bahwa transportasi laut memiliki keunggulan komparatif dibandingkan moda transportasi yang lain, yaitu biaya per unit yang rendah, yang memungkinkan efisiensi tinggi pada angkutan jarak jauh bervolume besar. Keunggulan tersebut sesuai untuk menangani kebutuhan transportasi wilayah Indonesia, khususnya untuk barang-barang curah (*bulkier shipment*) sebagaimana juga disampaikan oleh Rodrigue dkk (2006).

Peran transportasi bukan hanya terbatas pada mengangkut manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain, namun memiliki dampak terhadap kondisi perekonomian wilayah. Kajian USAID (2006) menyebutkan proyek peningkatan transportasi memberikan keuntungan pada masyarakat miskin dan pengguna jalan lain dalam beberapa bentuk:

1. Peningkatan akses ke pasar, pendidikan, kesehatan dan sebagainya,
2. Penurunan biaya operasi kendaraan,
3. Penghematan waktu, dan
4. Peningkatan nilai modal.

Biaya transportasi yang besar dapat berarti oleh isolasi geografis, sosial dan ekonomi yang menjadi hambatan bagi orang miskin (The World Bank, 1997). Di wilayah miskin perdesaan, kekurangan transportasi yang layak menyebabkan rumah tangga pertanian tidak menerima hasil panen secara layak, kesempatan bekerja non pertanian dan akses ke layanan sosial. Di wilayah perkotaan, rumah tangga miskin seringkali menderita akibat kekurangan akses pada transportasi umum.

Di Indonesia, mayoritas penduduk miskin berada di wilayah Timur, seperti Nusa Tenggara, Maluku dan Papua sebagaimana gambaran grafik berikut:



Sumber: Pembangunan Daerah dalam Angka, Bappenas, 2013 (diolah)

Gambar 2 Gambaran Kesejahteraan antar Pulau di Indonesia

Gambar tersebut menunjukkan tingkat kemiskinan yang tinggi pada wilayah-wilayah timur Indonesia yang mayoritas adalah wilayah kepulauan. Hal ini menunjukkan bahwa peran transportasi laut seharusnya cukup dominan dalam mendukung pengentasan kemiskinan di wilayah tersebut.

Paper ini akan menyoroti bagaimana peluang transportasi laut untuk berperan menjadi katalisator bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, khususnya di Indonesia bagian timur. Dengan adanya pemetaan yang jelas mengenai peran transportasi laut saat ini serta dokumen penanganan kemiskinan yang dilakukan, akan dapat didorong upaya optimalisasi peran tersebut dalam mendorong kesejahteraan masyarakat di Indonesia, khususnya wilayah bagian timur.

PENYEDIAAN TRANSPORTASI LAUT

Berdasarkan jenis pelayarannya, volume angkutan laut di Indonesia selama periode 2008 – 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Volume Angkutan Laut menurut Jenis Pelayaran

No	U r a i a n	Satuan	2008	2009	2010	2011	2012	Porsi 2012 (%)	Pertumbuhan 2008 - 2012 (%)
1	Angkutan Laut (Pelayaran)	Unit	4.578	5.054	5.381	788	8.738	74,1	17,5
2	Pelayaran Rakyat (Total Unit)	Unit	1.287	1.293	1.301	1.314	1.329	11,3	0,8
3	Perintis (Total Unit)	Unit	56	58	60	61	67	0,6	4,6
4	Angkutan Laut Khusus (Non Pelayaran)	Unit	2.244	2.759	3.203	1.647	1.657	14,1	-7,3
Jumlah Total		Unit	8.165	9.164	9.945	10.902	11.791	100,0	9,6

Sumber: Buku Statistik Perhubungan, 2012 (diolah)

Tabel di atas menunjukkan bahwa angkutan laut (pelayaran) memiliki porsi dan pertumbuhan yang terbesar dibandingkan jenis angkutan laut lainnya. Pelayaran rakyat juga memiliki porsi yang cukup besar, walaupun pertumbuhannya relatif kecil, sementara pelayaran perintis memiliki armada paling kecil, namun memiliki pertumbuhan yang cukup tinggi dari tahun ke tahun. Gambaran penyediaan sarana secara makro ini menunjukkan bahwa peran angkutan pelayaran dan pelayaran rakyat cukup besar dalam mendukung pergerakan manusia dan barang melalui laut.

Jaringan rute angkutan pelayaran komersial yang dilayani oleh PT. Pelni saat ini menyinggahi 91 pelabuhan dengan jumlah armada 25 kapal trayek tetap dan 3 kapal cadangan/carter (http://id.wikipedia.org/wiki/Pelayaran_Nasional_Indonesia). Jaringan rute angkutan penyeberangan antar pulau terdiri atas 137 lintasan perintis dan 42 lintasan komersial. Angkutan tersebut menyinggahi 149 pelabuhan, dengan 205 kapal komersial dan 62 kapal perintis. Jaringan perintis pada tahun 2013 direncanakan berasal dari 32 pelabuhan pangkal, 487 pelabuhan singgah, dengan 80 rute dan 1.995 Voyage.

Apabila dicermati, jaringan rute tersebut telah menjangkau hampir semua pelabuhan penting di Indonesia, termasuk kota-kota di Indonesia bagian Timur. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi laut memiliki potensi untuk menjadi prasarana penting dalam mendorong kesejahteraan masyarakat. Namun demikian, hal yang perlu dikaji lebih jauh adalah bagaimana kualitas layanan sarana dan prasarana transportasi laut yang diselenggarakan.

Dari sisi jumlahnya, pelabuhan yang dikelola secara komersial menurun dari 104 pada tahun 2008 menjadi 102 pada tahun 2012. Jumlah pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelindo I – IV disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 2 Jumlah Pelabuhan per Pengelola

No	Pengelola	2008	2009	2010	2011	2012
1	PT. Pelabuhan Indonesia I	26	26	26	26	25
2	PT. Pelabuhan Indonesia II	29	29	29	21	21
3	PT. Pelabuhan Indonesia III	25	25	25	23	23

No	Pengelola	2008	2009	2010	2011	2012
4	PT. Pelabuhan Indonesia IV	24	24	33	33	33
	Jumlah	104	104	113	103	102

Sumber: Buku Statistik Perhubungan, 2012

Yang menjadi permasalahan operasi pelabuhan adalah masih banyaknya pelabuhan yang belum memenuhi standar yang diharapkan. Menurut Hermaini Wibowo (2010) dalam Irawan (tanpa tahun), terdapat beberapa faktor yang menghambat kinerja sistem pelabuhan (terutama pelabuhan komersial) di Indonesia, diantaranya adalah:

1. Batasan fisik/geografis. Kedalaman pelabuhan menjadi masalah besar di hampir setiap pelabuhan di Indonesia, karena sedikitnya perairan dalam alami dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah.
2. Masalah tenaga kerja. Pemanfaatan tenaga kerja di pelabuhan tidak efisien dan membatasi kemungkinan peningkatan efisiensi.
3. Kurangnya keamanan. Faktor keamanan yang rendah, tidak hanya oleh perampokan di laut, tetapi juga oleh kegiatan di pelabuhan yang dilakukan kelompok kejahatan terorganisir, pencurian umum dan pencurian kecil (*pilferage*) sekaligus pemogokan dan penghentian kerja.
4. Ketidakadilan dan korupsi dalam alokasi tambatan/*berth* (Nathan Associates, 2001). LPEM-FEUI (2005), mencatat bahwa penggunaan pungutan liar untuk mengurangi waktu antri yang disebabkan kurangnya sarana infrastruktur utama seperti derek jembatan dan ruang penyimpanan juga merupakan hal yang umum. Biaya semacam itu masih ditambah lagi dengan berbagai pungutan liar yang diminta di pelabuhan untuk prosedur ekspor dan impor.
5. Kurangnya sarana dan prasarana pelabuhan. Keterbatasan sarana petikemas dan prasarana penyimpanannya. Akses jalan yang terbatas, karena hampir semua pelabuhan besar Indonesia berlokasi dekat dengan daerah perkotaan yang padat. Hal ini diperparah oleh sarana prasarana yang bercampur untuk penanganan kapal barang dan penumpang.
6. Faktor alam, misalnya terjadinya cuaca buruk, sehingga kapal tidak bisa merapat di dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang.

Beberapa permasalahan tersebut diindikasikan menjadi penyebab masih kecilnya peran transportasi laut dalam mendukung pengangkutan barang dan manusia di Indonesia, termasuk dukungannya terhadap pencapaian sasaran pembangunan diantaranya penurunan angka kemiskinan.

KEBIJAKAN PENGENTASAN KEMISKINAN

Menurut Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional / Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN/Bappenas), sejak tahun 2010, penurunan kemiskinan melambat dan secara absolut jumlahnya menurun sekitar 1 juta per tahun. Tingkat kemiskinan pada bulan Maret 2013 sebesar 11,37% atau 28,07 juta jiwa, berkurang 0,59 juta jiwa dibandingkan tahun 2012. Sementara target Rencana Kerja Pemerintah (RKP) pada 2014 adalah sebesar 9,5%-10,5%.

Akibat kondisi kemiskinan saat ini dan tantangan di depan, diperlukan rencana khusus untuk percepatan penurunan kemiskinan, yang terwujud dalam dokumen Masterplan

Percepatan dan Perluasan Penurunan Kemiskinan Indonesia (MP3KI). Kerangka desain dari MP3KI adalah sebagai berikut (Sulistyaningrum, 2013):



Gambar 3 Kerangka Desain MP3KI

Sumber: Kementerian PPK/Bappenas, 2013

Dalam kerangka tersebut strategi utama yang relevan dengan penyediaan infrastruktur adalah meningkatkan pelayanan dasar bagi masyarakat miskin dan rentan serta mengembangkan pengidupan berkelanjutan.

Pendekatan “penghidupan berkelanjutan” merupakan pendekatan penanggulangan kemiskinan yang terintegrasi dalam pembekalan aset yang diperlukan oleh individu sehingga dapat berdiri sendiri secara berkesinambungan. Aset yang tercakup dalam pendekatan tersebut meliputi: 1) *natural*/alam, 2) *physical*/infrastruktur, 3) *social*/sosial, 4) *financial*/finansial, dan 5) *human*/SDM.

Dari skema tersebut dapat dilihat bahwa aspek fisik / infrastruktur merupakan salah satu strategi dalam pencapaian sasaran MP3KI. Dengan demikian, transportasi laut sebagai salah satu bagian infrastruktur memiliki bagian peran yang cukup penting dalam proses pengentasan kemiskinan di Indonesia dalam kerangka MP3KI.

ANALYSIS

Dari hasil identifikasi aspek penyediaan transportasi laut dan aspek pengentasan kemiskinan yang dilakukan, dapat dilihat bahwa terdapat gap antara penyediaan transportasi laut dan kebutuhan akan transportasi dalam pengentasan kemiskinan. Untuk itu perlu dilakukan analisis untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan dari transportasi laut dalam mendukung pengurangan kemiskinan di Indonesia.

Apabila dilakukan analisis matriks internal eksternal, maka posisi transportasi laut dalam mendukung pengentasan kemiskinan dapat dipetakan sebagai berikut:

Tabel 3 Model Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)

Faktor Strategi Eksternal	Bobot	Rating	Bobot * Rating	Komentar
Peluang/Opportunities:				
- Infrastruktur merupakan salah satu asset yang dikembangkan untuk mengurangi kemiskinan sesuai MP3KI	0.2	1	0.2	Peran infrastruktur belum optimal sebagai strategi pokok pengentasan kemiskinan
- Wilayah Indonesia sebagian besar merupakan lautan, memberi peluang untuk moda laut terus berkembang	0.2	2	0.4	Wilayah lautan yang luas memerlukan penyediaan transportasi laut yang besar yang tidak seluruhnya dapat disediakan pemerintah
Tantangan/Threats:				
- Persaingan antar moda, terutama angkutan udara yang menyediakan alat angkut antar pulau secara cepat	0.3	1	0.3	Persaingan dengan moda udara dapat mematikan rute transportasi penumpang jarak jauh
- Faktor alam, misalnya terjadinya cuaca buruk yang menyebabkan berkurangnya kinerja angkutan laut	0.3	1	0.3	Fenomena alam memerlukan penanganan yang baik, dari sisi teknologi dan tata kelola
TOTAL	1.0		1.2	

Catatan: Penilaian rating dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- Rating Peluang: 1 rendah, 4 tinggi
- Rating Tantangan: 1 tinggi, 4 rendah

Sementara analisis faktor strategi internal (IFAS) adalah sebagai berikut:

Tabel 4 Model Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)

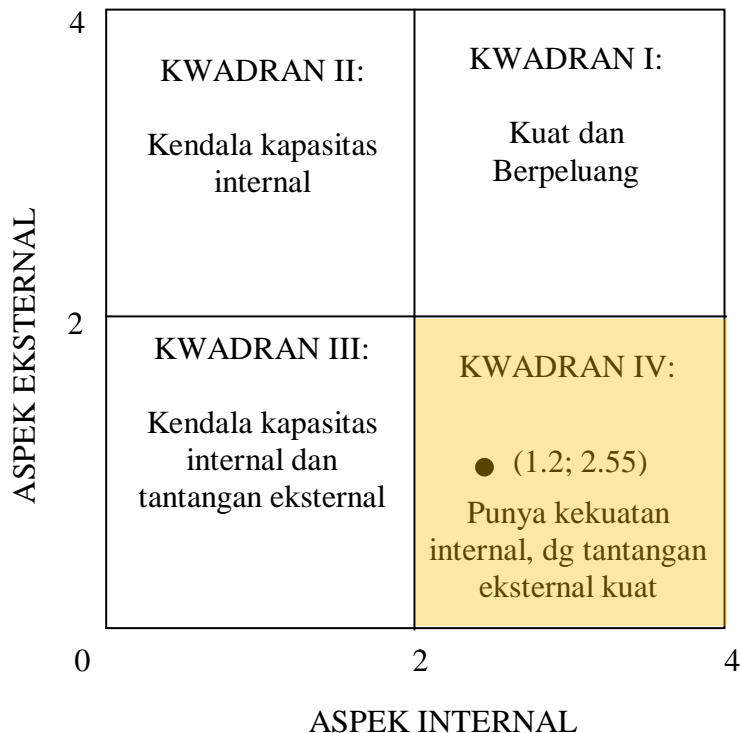
Faktor Strategi Internal	Bobot	Rating	Bobot * Rating	Komentar
Kekuatan/ Strength:				
- Jaringan transportasi laut sudah menjangkau sebagian besar kota di Indonesia Timur	0.25	4	1	Jaringan transportasi laut telah cukup memadai
- Transportasi laut mampu mengangkut barang-barang dalam volume besar dengan ongkos yang relatif murah dibandingkan moda angkutan lain, terutama bulkier goods	0.25	3	0.75	Transportasi laut memiliki keunggulan komparatif dibanding moda transportasi lain yang dapat dioptimalkan

Faktor Strategi Internal	Bobot	Rating	Bobot * Rating	Komentar
Kelemahan/ Weaknesses:				
- Kualitas layanan yang masih rendah, bercampur antara penumpang dan barang	0.2	1	0.2	Masih diperlukan peningkatan kualitas layanan transportasi laut
- Kurangnya pelabuhan laut alam yang dalam, ditambah tingkat sedimentasi sungai yang tinggi, mengurangi kinerja kapal	0.1	2	0.2	Kondisi alamiah pelabuhan memerlukan penanganan operasional yang mahal agar mampu menjaga kinerja
- Tata kelola yang belum profesional (tenaga kerja, prosedur, keamanan)	0.2	2	0.4	Kualitas layanan operasional memerlukan penanganan yang lebih baik
TOTAL	1.0		2.55	

Catatan: Penilaian rating dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- Rating Kekuatan: 1 rendah, 4 tinggi
- Rating Kelemahan: 1 tinggi, 4 rendah

Berdasarkan hasil analisis EFAS dan IFAS, dapat diketahui bahwa posisi transportasi laut dalam mendukung pengentasan kemiskinan berada dalam kwadran IV (koordinat 1.2; 2.55) sebagaimana dapat dilihat dalam Gambar 4. Hal ini berarti peran transportasi laut dalam mendukung pengentasan kemiskinan masih mengalami tantangan yang berat dari sisi eksternal. Untuk itu diperlukan strategi yang tepat untuk mengoptimalkan keunggulan komparatif yang dimiliki transportasi laut untuk mampu berperan dalam mengurangi pengentasan kemiskinan khususnya di Indonesia bagian Timur.



Gambar 4 Matrik Ruang (Space Matriks)

Berdasarkan pemetaan EFAS dan IFAS tersebut dapat disusun strategi pengembangan transportasi laut dalam pengentasan kemiskinan, sebagaimana diuraikan dalam tabel berikut:

Tabel 5 Strategi Pengembangan Peran Transportasi Laut dalam Mengurangi Kemiskinan

INTERNAL	<p>Kekuatan/ Strength:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jaringan transportasi laut sudah menjangkau sebagian besar kota di Indonesia Timur - Transportasi laut mampu mengangkut barang-barang dalam volume besar dengan ongkos yang relatif murah dibandingkan moda angkutan lain, terutama bulkier goods 	<p>Kelemahan/ Weaknesses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kualitas layanan yang masih rendah, bercampur antara penumpang dan barang - Kurangnya pelabuhan laut alam yang dalam, ditambah tingkat sedimentasi sungai yang tinggi, mengurangi kinerja kapal - Tata kelola yang belum profesional (tenaga kerja, prosedur, keamanan) 	
EKSTERNAL	<p>Peluang/Opportunities:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur merupakan salah satu asset yang dikembangkan untuk mengurangi kemiskinan sesuai MP3KI - Wilayah Indonesia sebagian besar merupakan lautan, memberi peluang untuk moda laut terus berkembang 	<p>Strategi S – O:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengoptimalkan jaringan transportasi laut untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk miskin di pulau-pulau terpencil - Mengoptimalkan pemanfaatan transportasi laut untuk mengangkut kebutuhan pokok untuk mengurangi disparitas harga 	<p>Strategi W – O:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peningkatan kualitas layanan baik di pelabuhan maupun di perjalanan dengan perbaikan infrastruktur dan tata kelola penyelenggaraan transportasi laut - Mensinergikan program-program penanggulangan kemiskinan dengan penyediaan transportasi laut
	<p>Tantangan/Threats:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Persaingan antar moda, terutama angkutan udara yang menyediakan alat angkut antar pulau secara cepat - Faktor alam, misalnya terjadinya cuaca buruk yang menyebabkan berkurangnya kinerja angkutan laut 	<p>Strategi S – T:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengoptimalkan keterpaduan transportasi laut dengan moda transportasi lain untuk meningkatkan aksesibilitas ke wilayah terpencil dan tertinggal - Peningkatan teknologi transportasi laut untuk menghadapi tantangan akibat kondisi alam 	<p>Strategi W – T:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan transportasi multimoda dengan memperhatikan keunggulan komparatif dan kompetitif masing-masing moda

Sumber: hasil analisis, 2014

Dari hasil kajian literatur, penyediaan infrastruktur akan memberikan keuntungan sosial yang besar bagi keluarga miskin, terutama untuk wanita dan anak-anak (Gannon and Liu,

1997). Namun demikian, tingkat kelayakan secara ekonomi seringkali cukup rendah, sehingga analisis kelayakan secara politis perlu dilakukan, sebagai salah satu *affirmative policy* untuk memprioritaskan pengembangan infrastruktur, termasuk infrastruktur laut. Kebijakan yang berpihak pada masyarakat miskin ini sudah menjadi bagian dari kebijakan pemerintah yang ditetapkan dalam MP3KI.

CONCLUSION

Kesimpulan dari kajian adalah:

1. Peran transportasi laut masih cukup kecil dalam menunjang aktifitas ekonomi masyarakat, yang konsekuensinya memberi sumbangan yang relatif kecil terhadap pengurangan kemiskinan,
2. Dari sisi jaringannya, transportasi laut menjangkau sebagian besar kota-kota di Indonesia. Namun demikian, kualitas layanan baik di pelabuhan maupun selama perjalanan masih perlu ditingkatkan,
3. Sebagian besar masyarakat miskin berada di Indonesia Bagian Timur yang memiliki karakteristik kepulauan. Moda transportasi laut memiliki peluang besar untuk berpartisipasi dalam program pengentasan kemiskinan pada wilayah kepulauan tersebut,
4. Pemerintah melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI), telah memberikan peluang besar bagi pengembangan infrastruktur sebagai salah satu asset yang harus dikembangkan dalam pengurangan kemiskinan.

Saran hasil kajian adalah:

1. Perlu strategi optimalisasi pengembangan transportasi laut baik dengan skema intermoda maupun multimoda sehingga mampu berperan besar dalam pengentasan kemiskinan di Indonesia,
2. Perlu adanya kebijakan yang berpihak (*affirmative policy*) kepada moda angkutan laut, sehingga dapat berperan dalam pengentasan kemiskinan terutama di wilayah Timur Indonesia yang tertinggal dan dominan berupa wilayah kepulauan.

ACKNOWLEDGEMENT

Terima kasih disampaikan kepada pimpinan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral), Universitas Gadjah Mada yang telah memfasilitasi data dan fasilitas pendukung lainnya dalam penyusunan paper ini.

REFERENCES

- Alex Riley and Tanya Bathiche., September 2006., Poverty Reduction and Transportation Infrastructure in Timor-Leste., The Louis Berger Group, Inc, Usaid
- Bappenas., 2012., Pembangunan Daerah Dalam Angka 2012 (PDDA)., Bappenas., Jakarta
- Colin A. Gannon., Zhi Liu., September 1997., Poverty and Transport., Discussion Paper., Transportation Water Urban Development, Transport Division, The World Bank
- Henrikus Galih Irawan, tanpa tahun, Manajemen Transportasi Pelabuhan di Indonesia
http://id.wikipedia.org/wiki/Pelayaran_Nasional_Indonesia

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, and Brian Slack., 2006., *The Geography of Transport Systems.*, Routledge, NY

Woro S. Sulistyaningrum., 2013., *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI).*, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas