

ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBIAYAAN DALAM PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR MARITIM BERKELANJUTAN DI DAERAH KHUSUS JAKARTA

Sultrawan Mangiri

ABSTRACT

Sustainable maritime infrastructure development in the Province of DKI Jakarta is a key element in strengthening sea connectivity, improving logistics efficiency, and advancing the blue economy. This study analyzes the implementation of financing policies, funding strategies, and the role of regional institutions in supporting the development of ports, piers, and other maritime facilities, including in the Thousand Islands (Kepulauan Seribu), which has unique archipelagic characteristics and a high demand for maritime services. The findings show that the implementation of financing policies is already supported by a strong regulatory framework, reflected in documents such as the Port Master Plan (RIP) for Tanjung Priok–Marunda and the RIP for Sunda Kelapa, the DKI Jakarta Transport Regulation, as well as the establishment of the Regional Port Administration Unit (UPPD). At the operational level, financing is carried out through multisource schemes such as the national budget (APBN), regional budget (APBD), public–private partnership (PPP), and private investment. These mechanisms have accelerated several strategic projects, including the expansion of the Kalibaru Terminal, the revitalization of Sunda Kelapa Port, and the development of regional ports. However, the study identifies several significant challenges: dependence on the national budget for high-cost activities such as dredging and breakwater construction; environmental risks including tidal flooding, coastal abrasion, and sedimentation; and suboptimal inter-agency coordination. The Thousand Islands face additional constraints, such as limited small-port facilities, shallow harbor basins, insufficient coastal protection, and relatively high logistics costs. The study concludes that the success of sustainable maritime development requires stronger policy integration, innovation in financing schemes, and improved coordination governance. The role of regional institutions is crucial: Bappeda acts as the coordinator for planning and budgeting; the Public Works Office is responsible for physical development and coastal protection; and the Marine and Fisheries Office oversees fisheries infrastructure and maritime ecosystems. Key recommendations include strengthening derivative regulations of the Port Master Plan, implementing multi-year funding for coastal projects, accelerating port service digitalization, expanding the scope of PPP schemes, and promoting green financing for the development of tourism ports and small ports in the Thousand Islands.

Keywords: *Sustainable maritime infrastructure, Financing policy, Blue economy, Maritime governance*

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur maritim berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta merupakan elemen kunci dalam penguatan konektivitas laut, peningkatan efisiensi logistik, dan pengembangan ekonomi biru. Kajian ini menganalisis implementasi kebijakan pembiayaan, strategi pendanaan, dan peran kelembagaan daerah dalam mendukung pembangunan pelabuhan, dermaga, serta fasilitas maritim, termasuk di Kepulauan Seribu yang memiliki karakteristik geografis kepulauan dan kebutuhan layanan maritim yang tinggi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembiayaan telah berada dalam kerangka regulatif yang kuat melalui dokumendokumen seperti Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Priok–Marunda dan RIP Sunda Kelapa, Perda Transportasi DKI Jakarta, serta pembentukan Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah

(UPPD). Pada tataran operasional, pembiayaan dilakukan melalui skema multisumber seperti APBN, APBD, kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU), dan investasi swasta, sehingga mampu mendorong percepatan proyek strategis seperti ekspansi Terminal Kalibaru, revitalisasi Sunda Kelapa, dan pembangunan pelabuhan daerah. Meski demikian, penelitian menemukan berbagai hambatan penting: ketergantungan pada APBN untuk pekerjaan berbiaya besar seperti pengerukan dan breakwater; risiko lingkungan berupa rob, abrasi, dan sedimentasi; serta koordinasi lintas-instansi yang belum optimal. Kepulauan Seribu menghadapi tantangan tambahan berupa keterbatasan fasilitas pelabuhan kecil, kedalaman kolam labuh yang dangkal, perlindungan pesisir yang minim, dan biaya logistik yang relatif tinggi. Penelitian ini menyimpulkan bahwa keberhasilan pembangunan maritim berkelanjutan memerlukan integrasi kebijakan yang lebih kuat, inovasi skema pembiayaan, serta peningkatan tata kelola koordinatif. Peran lembaga daerah sangat penting: Bappeda sebagai koordinator perencanaan dan penganggaran, Dinas Pekerjaan Umum sebagai pelaksana pembangunan fisik dan proteksi pesisir, serta Dinas Kelautan dan Perikanan sebagai pengelola infrastruktur perikanan dan ekosistem maritim. Rekomendasi utama mencakup penguatan regulasi turunan RIP, penerapan pendanaan multi-year untuk proyek pesisir, percepatan digitalisasi layanan pelabuhan, memperluas ruang KPBU, serta mendorong pendanaan hijau untuk pengembangan pelabuhan wisata dan pelabuhan kecil di Kepulauan Seribu..

Kata kunci: Infrastruktur maritim berkelanjutan, Kebijakan pembiayaan, Ekonomi biru, Tata kelola maritim.

PENDAHULUAN

Konsep pembangunan berkelanjutan semakin berkembang sebagai paradigma utama dalam pengelolaan sumber daya alam, termasuk sumber daya kelautan dan maritim. Dalam konteks tersebut, ekonomi biru hadir sebagai pendekatan pembangunan yang berfokus pada pemanfaatan sumber daya laut secara optimal tanpa merusak ekosistem. Infrastruktur maritim yang baik menjadi kunci dalam mendukung implementasi ekonomi biru, terutama pada sektor perikanan, transportasi laut, energi kelautan, dan pariwisata bahari. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi biru membutuhkan kerangka kebijakan yang komprehensif, serta strategi pembiayaan yang efektif untuk mengatasi tantangan pembangunan infrastruktur maritim yang berkelanjutan.

Menurut laporan World Bank (2021), meskipun potensi ekonomi biru sangat besar, kurangnya pembiayaan yang tepat

menjadi salah satu hambatan utama dalam pengembangan infrastruktur maritim. Salah satu tantangan utama adalah kebutuhan untuk menyelaraskan kebijakan lintas sektor yang mendukung pemanfaatan sumber daya laut dengan keberlanjutan lingkungan. Hal ini sejalan dengan temuan dalam jurnal *Marine Policy* yang mengungkapkan bahwa kebijakan publik yang baik dan perencanaan strategis sangat penting dalam menciptakan ekosistem investasi yang kondusif bagi pembangunan infrastruktur maritim berkelanjutan (Smith et al., 2020).

Selain itu, strategi pembiayaan yang inovatif juga diperlukan dalam mendukung pembangunan infrastruktur maritim yang berkelanjutan. Menurut artikel dalam *International Journal of Blue Finance* (2020), mekanisme pembiayaan berbasis ekosistem dan obligasi hijau (green bonds) dapat menjadi solusi untuk mendanai proyek-

proyek infrastruktur ramah lingkungan pada sektor maritim. Skema pembiayaan tersebut, yang melibatkan kolaborasi antara sektor publik, sektor swasta, dan lembaga internasional, memiliki potensi besar dalam mengatasi kendala pendanaan yang selama ini menjadi hambatan utama pembangunan infrastruktur maritim berkelanjutan.

Sebagai wilayah dengan aktivitas maritim yang tinggi, Jakarta dan Kepulauan Seribu menghadapi berbagai tantangan dalam pengembangan infrastruktur maritim. Beberapa fenomena yang terjadi di lokasi penelitian antara lain kemacetan pelabuhan yang menghambat distribusi barang dan jasa secara efisien, degradasi lingkungan laut akibat aktivitas industri, transportasi, dan limbah domestik, serta keterbatasan akses infrastruktur di Kepulauan Seribu, seperti minimnya dermaga, transportasi laut yang belum optimal, dan fasilitas pelabuhan yang belum memadai dalam mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Selain itu, pembangunan infrastruktur maritim juga masih menghadapi kendala pendanaan, baik karena keterbatasan anggaran pemerintah maupun rendahnya partisipasi investasi sektor swasta dalam proyek-proyek infrastruktur maritim yang ramah lingkungan.

Topik penelitian ini dipilih karena adanya kesenjangan antara konsep teoritis dengan kondisi empiris di lapangan. Secara teoritis, ekonomi biru mengedepankan pembangunan berkelanjutan berbasis ekosistem laut dengan dukungan kebijakan publik yang terintegrasi dan skema pembiayaan yang memadai. Namun, dalam implementasinya, kebijakan publik dalam pengelolaan infrastruktur maritim

masih cenderung terfragmentasi dan belum sepenuhnya mendukung prinsip keberlanjutan. Di sisi lain, pendanaan infrastruktur maritim juga belum optimal akibat rendahnya inovasi dalam mekanisme pembiayaan. Kondisi tersebut diperparah dengan masih terjadinya kerusakan ekosistem laut akibat pembangunan infrastruktur yang belum memperhitungkan dampak lingkungan secara komprehensif.

Penelitian-penelitian terdahulu umumnya lebih banyak membahas aspek teknis pembangunan infrastruktur maritim, sementara kajian mengenai strategi kebijakan dan pembiayaan yang inovatif dalam mendukung pembangunan infrastruktur maritim berkelanjutan masih relatif terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan guna memberikan kontribusi akademik maupun praktis dalam pengembangan kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim yang berorientasi pada prinsip keberlanjutan.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan kajian lebih mendalam yang dituangkan dalam penelitian berjudul "*Analisis Implementasi Kebijakan Pembiayaan dalam Pengembangan Infrastruktur Maritim Berkelanjutan di Daerah Khusus Jakarta (DK Jakarta)*".

TINJAUAN PUSTAKA

1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan pemerintah yang dirancang untuk mencapai tujuan tertentu dalam menyelesaikan persoalan publik. Menurut Dwiyanto (2012), kebijakan publik merupakan bentuk respons pemerintah terhadap permasalahan

sosial, ekonomi, dan politik melalui keputusan dan tindakan nyata.

Harold Laswell dan Abraham Kaplan mendefinisikan kebijakan publik sebagai “*a projected program of goals, values, and practices*”, yaitu program yang memuat tujuan, nilai, dan praktik pelaksanaan kebijakan. Sementara itu, David Easton memandang kebijakan publik sebagai “*the authoritative allocation of values for the whole society*”, yakni alokasi nilai secara otoritatif oleh pemerintah kepada masyarakat.

Dalam prosesnya, kebijakan publik melibatkan aktor negara dan non-negara, seperti pemerintah, sektor swasta, akademisi, organisasi masyarakat, media, dan organisasi internasional yang memiliki pengaruh dalam proses perumusan maupun implementasi kebijakan.

2. Perumusan Kebijakan Publik

Perumusan kebijakan merupakan tahap penting dalam proses kebijakan publik karena berkaitan dengan penyusunan alternatif solusi atas suatu permasalahan. Dunn (2004) menjelaskan bahwa formulasi kebijakan dilakukan melalui pengembangan dan pemilihan alternatif kebijakan yang paling tepat untuk diimplementasikan.

Tahapan formulasi kebijakan dimulai dari perumusan masalah, penetapan agenda kebijakan, hingga penyusunan alternatif solusi. Menurut Wahab (2004), suatu isu dapat masuk dalam agenda kebijakan apabila memiliki dampak luas, memperoleh perhatian publik, dan berada dalam kewenangan pemerintah.

Dalam penelitian ini, formulasi kebijakan digunakan untuk memahami proses penyusunan kebijakan

pembiayaan infrastruktur maritim berkelanjutan di DK Jakarta.

3. Formulasi Kebijakan dari Beberapa Ahli

Thomas R. Dye menjelaskan beberapa model formulasi kebijakan publik, antara lain *group theory*, *institutional model*, dan *elite theory*. *Group theory* memandang kebijakan sebagai hasil kompromi berbagai kelompok kepentingan dalam masyarakat. Sementara itu, *institutional model* menempatkan pemerintah sebagai aktor utama dalam pembentukan kebijakan publik. Adapun *elite theory* menjelaskan bahwa kebijakan publik banyak dipengaruhi oleh kelompok elite yang memiliki kekuasaan dan sumber daya dominan dalam proses pengambilan keputusan.

Model formulasi kebijakan tersebut relevan untuk menganalisis proses penyusunan kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim yang melibatkan pemerintah, sektor swasta, dan berbagai pemangku kepentingan lainnya.

4. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan merupakan proses pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan agar tujuan kebijakan dapat tercapai. Van Meter dan Van Horn (1975) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan yang dilakukan oleh pemerintah maupun pihak lain untuk mencapai tujuan kebijakan.

Mazmanian dan Sabatier (1979) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan merupakan proses mentransformasikan keputusan kebijakan ke dalam tindakan operasional di lapangan. Keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh sumber daya manusia,

anggaran, kapasitas organisasi, serta dukungan kelembagaan.

Dalam konteks penelitian ini, implementasi kebijakan digunakan untuk menganalisis pelaksanaan kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim berkelanjutan di DK Jakarta.

5. Teori Pembiayaan Infrastruktur

Asian Development Bank (ADB) dalam laporan *Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia* (2021) membedakan antara pendanaan (*funding*) dan pembiayaan (*financing*). Pendanaan merujuk pada sumber pembayaran akhir, sedangkan pembiayaan merupakan mekanisme penyediaan modal awal pembangunan infrastruktur.

ADB juga memperkenalkan konsep *Virtuous Value Cycle* yang terdiri atas *value creation*, *value capture*, dan *value funding*. Konsep ini menjelaskan bahwa pembangunan infrastruktur dapat menciptakan nilai ekonomi baru yang selanjutnya dimanfaatkan untuk mendukung pembiayaan pembangunan secara berkelanjutan.

Teori ini relevan dalam penelitian karena memberikan kerangka analisis terhadap pembiayaan infrastruktur maritim berkelanjutan berbasis ekonomi biru di DK Jakarta.

6. Infrastruktur Maritim Berkelanjutan

Infrastruktur merupakan fasilitas fisik maupun nonfisik yang mendukung aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Aschauer (1989) menjelaskan bahwa infrastruktur publik merupakan modal produktif yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan efisiensi sektor swasta.

Selain itu, OECD (2015) menekankan bahwa pembangunan infrastruktur berkelanjutan harus memenuhi aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan secara seimbang. Dalam konteks maritim, pembangunan pelabuhan hijau (*green port*), konektivitas laut, dan infrastruktur berbasis ekonomi biru menjadi bagian penting dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.

7. Paradigma Konstruktivisme

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan paradigma konstruktivisme. Menurut Lincoln dan Guba dalam *Naturalistic Inquiry* (1985), konstruktivisme memandang realitas sosial sebagai hasil konstruksi manusia melalui interaksi sosial dan pengalaman yang berbeda-beda.

Paradigma konstruktivisme digunakan untuk memahami bagaimana aktor-aktor kebijakan membangun pemahaman, strategi, dan praktik dalam implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim berkelanjutan di DK Jakarta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini membahas implementasi kebijakan dan strategi pembiayaan dalam pengembangan infrastruktur maritim berkelanjutan di Daerah Khusus Jakarta, khususnya kawasan pelabuhan Jakarta Utara dan Kepulauan Seribu. Infrastruktur pelabuhan memiliki posisi strategis dalam mendukung sistem logistik nasional, distribusi barang, konektivitas antarpulau, serta aktivitas ekonomi masyarakat pesisir. Dalam konteks ekonomi biru, pengembangan infrastruktur maritim tidak hanya berorientasi pada pertumbuhan ekonomi,

tetapi juga memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan, efisiensi logistik, dan pemerataan pembangunan wilayah pesisir.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok masih menjadi pusat utama aktivitas logistik nasional dengan kapasitas sekitar 6,5–8 juta TEUs per tahun dan menangani lebih dari 50% arus kontainer nasional. Pelabuhan ini memiliki area sekitar 1.028 hektare dengan 76 dermaga serta melayani berbagai jenis kargo, seperti peti kemas, curah cair, curah kering, dan general cargo. Tingginya aktivitas logistik terlihat dari volume bongkar muat yang mencapai sekitar 9,1 juta ton sepanjang tahun 2024, dengan rata-rata ribuan truk kontainer beroperasi setiap hari di kawasan New Priok Container Terminal (NPCT-1). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Tanjung Priok memiliki peran sentral dalam sistem logistik nasional dan menjadi prioritas utama dalam implementasi kebijakan pengembangan infrastruktur maritim.

Selain Tanjung Priok, terdapat sejumlah pelabuhan penunjang di wilayah Jakarta Utara seperti Pelabuhan Kalibaru, Marunda, Muara Baru, Cakung Drain Cilincing, dan Sunda Kelapa yang mendukung distribusi logistik dan perdagangan di kawasan metropolitan Jakarta. Pelabuhan Marunda berkembang sebagai pelabuhan multipurpose yang melayani kargo curah dan logistik industri, sedangkan Sunda Kelapa diarahkan sebagai kawasan heritage dan passenger port berbasis wisata maritim. Sementara itu, Pelabuhan Muara Baru berfungsi sebagai pelabuhan perikanan yang mendukung aktivitas ekonomi masyarakat nelayan dan distribusi hasil laut.

Berbeda dengan kawasan pelabuhan utama di Jakarta Utara, pelabuhan di Kepulauan Seribu memiliki karakteristik yang lebih sederhana dan didominasi dermaga rakyat. Dermaga tersebut berfungsi sebagai penghubung utama distribusi kebutuhan pokok, hasil laut, transportasi masyarakat, dan aktivitas wisata bahari. Beberapa pelabuhan yang memiliki peran penting antara lain Pelabuhan Pulau Pramuka, Pulau Tidung, Pulau Harapan, Pulau Kelapa, Pulau Pari, Pulau Lancang, dan Pulau Untung Jawa. Namun demikian, sebagian besar dermaga masih memiliki keterbatasan fasilitas, seperti kapasitas sandar kapal, kedalaman kolam labuh, fasilitas bongkar muat, dan perlengkapan keselamatan pelayaran.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dermaga di Kepulauan Seribu umumnya hanya mampu melayani kapal kecil dan menengah dengan fungsi utama untuk distribusi barang kebutuhan pokok, hasil laut, serta transportasi penumpang antar-pulau. Aktivitas logistik di wilayah ini masih bersifat lokal dan berulang setiap hari dengan kapasitas angkut yang bergantung pada ukuran kapal tradisional dan frekuensi pelayaran. Keterbatasan fasilitas pelabuhan menyebabkan aktivitas bongkar muat belum dapat dilakukan secara optimal, terutama untuk mendukung pengembangan ekonomi maritim berskala besar.

Dalam implementasinya, kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim di DK Jakarta menggunakan pola pembiayaan multisumber yang melibatkan APBN, APBD, BUMN, investasi swasta, kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU), dan pembiayaan hijau (*green financing*). Implementasi kebijakan tersebut didukung oleh berbagai regulasi

nasional dan daerah, seperti UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, PM Nomor 50 Tahun 2021, serta Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Priok–Marunda dan Sunda Kelapa. Regulasi tersebut menjadi dasar legal dalam pengembangan kawasan pelabuhan, penataan zonasi, mekanisme investasi, serta arah pembiayaan infrastruktur maritim di DK Jakarta.

Dari sisi implementasi pembiayaan, APBN digunakan untuk pembangunan infrastruktur inti seperti pengerukan alur pelayaran (*dredging*), pembangunan *breakwater*, navigasi pelayaran, dan pengembangan fasilitas strategis pelabuhan. APBD DKI Jakarta difokuskan untuk pembangunan dermaga rakyat, fasilitas antar-pulau, akses transportasi laut, dan pengembangan pelabuhan daerah di Kepulauan Seribu. Sementara itu, investasi swasta dan BUMN digunakan untuk pengembangan terminal komersial, kawasan logistik, dan fasilitas pelabuhan modern seperti di Pelabuhan Marunda dan New Priok.

Implementasi kebijakan pembiayaan terlihat jelas pada pengembangan New Priok/Kalibaru Tahap 1B yang memiliki nilai investasi sekitar Rp3,83 triliun dengan progres pembangunan mencapai sekitar 75% pada tahun 2025. Pengembangan tersebut meliputi pembangunan dermaga peti kemas, reklamasi kawasan, dan *breakwater* dengan penggunaan teknologi konstruksi modern seperti *vacuum preloading*, LiDAR, dan Building Information Modelling (BIM). Pengembangan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim di DK Jakarta telah mengarah

pada modernisasi pelabuhan berbasis efisiensi logistik dan teknologi.

Di sisi lain, Pelabuhan Marunda berkembang melalui skema konsesi dan investasi swasta tanpa pembiayaan langsung dari APBN maupun APBD. Pelabuhan ini memiliki 16 dermaga dengan kapasitas mencapai ±8 juta ton per tahun dan diarahkan menjadi pusat logistik multipurpose yang mendukung kawasan industri di Jakarta Utara. Implementasi pembiayaan swasta pada Pelabuhan Marunda menunjukkan adanya diversifikasi pembiayaan infrastruktur maritim yang mengurangi ketergantungan terhadap pembiayaan pemerintah.

Sementara itu, implementasi pembangunan pelabuhan di Kepulauan Seribu masih didominasi pembiayaan APBD melalui Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah (UPPD). Fokus pembangunan diarahkan pada peningkatan dermaga rakyat, fasilitas wisata bahari, terminal penumpang kecil, serta sarana pendukung nelayan. Beberapa pembangunan infrastruktur yang teridentifikasi antara lain pembangunan tanggul dan jalan lingkaran Pulau Kelapa tahun 2023 sebesar Rp34 miliar, peningkatan sarana dan prasarana Pulau Kelapa dan Pulau Pari sebesar Rp2,4 miliar, serta pembangunan tanggul dan *breakwater* tahun 2025 sebesar Rp91,5 miliar. Secara keseluruhan, total anggaran infrastruktur yang berhasil diidentifikasi pada periode 2023–2025 mencapai sekitar Rp128 miliar.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim di DK Jakarta mulai didukung transformasi digital melalui sistem Indonesia National Single Window (INSW) dan National

Logistics Ecosystem (NLE). Implementasi sistem digital tersebut berhasil menurunkan *dwelling time* nasional menjadi sekitar 2,6–2,9 hari sehingga meningkatkan efisiensi distribusi barang dan menurunkan biaya logistik. Efisiensi tersebut memberikan dampak positif terhadap kelayakan investasi dan keberlanjutan pembiayaan sektor pelabuhan.

Meskipun demikian, implementasi kebijakan masih menghadapi berbagai hambatan, baik dari sisi regulatif, teknis, maupun kelembagaan. Hambatan regulatif terlihat dari belum optimalnya regulasi turunan terkait pengembangan kawasan pelabuhan heritage dan pelabuhan daerah di Kepulauan Seribu. Dari sisi teknis, wilayah pesisir Jakarta dan Kepulauan Seribu menghadapi ancaman rob, sedimentasi, abrasi, dan perubahan garis pantai yang berdampak terhadap keberlanjutan infrastruktur pelabuhan. Selain itu, banyak dermaga di pulau-pulau kecil belum memiliki fasilitas sandar yang memadai, *breakwater*, navigasi malam, dan terminal penumpang sesuai standar keselamatan.

Dari aspek kelembagaan, implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim juga menghadapi tantangan koordinasi antarotoritas pelabuhan, seperti OP/KSOP, Pelindo, Pemprov DKI Jakarta, dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Kompleksitas koordinasi tersebut berpotensi menimbulkan hambatan administratif, tumpang tindih kewenangan, dan keterlambatan implementasi proyek pembangunan pelabuhan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan sinkronisasi kebijakan dan koordinasi lintas sektor agar implementasi kebijakan

pembiayaan infrastruktur maritim dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

Dalam implementasinya, peran Bappeda, Dinas Pekerjaan Umum, dan Dinas Kelautan dan Perikanan menjadi sangat penting dalam mendukung pengembangan infrastruktur maritim berkelanjutan. Bappeda berperan dalam integrasi perencanaan pembangunan pelabuhan ke dalam RPJMD dan penyusunan skema pembiayaan multisumber. Dinas PU bertanggung jawab terhadap pembangunan fisik dermaga, *breakwater*, dan proteksi pesisir, sedangkan Dinas Kelautan dan Perikanan berfokus pada pengembangan fasilitas nelayan, pelabuhan perikanan kecil, dan program ekonomi biru berbasis keberlanjutan.

Secara keseluruhan, implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim di DK Jakarta menunjukkan arah yang positif dalam mendukung pengembangan ekonomi biru, konektivitas wilayah, dan efisiensi logistik nasional. Namun demikian, keberhasilan pembangunan infrastruktur maritim berkelanjutan masih memerlukan penguatan koordinasi kelembagaan, inovasi pembiayaan, pengembangan fasilitas pelabuhan rakyat, percepatan regulasi teknis, serta integrasi pembangunan pesisir yang adaptif terhadap tantangan lingkungan dan perubahan iklim.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim di Daerah Khusus Jakarta telah memiliki kerangka regulasi yang kuat dan terstruktur melalui dukungan regulasi nasional maupun daerah, seperti RIP Tanjung Priok–Marunda (KM 11/2024), RIP Sunda

Kelapa (KM 35/2024), Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014, dan Pergub Nomor 1 Tahun 2019 tentang Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah (UPPD). Implementasi pembiayaan dilakukan melalui skema multisumber yang melibatkan APBN, APBD, investasi swasta, BUMN, dan konsesi. Hal tersebut terlihat pada pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok yang mampu menangani throughput sekitar $\pm 7,6$ juta TEUs pada tahun 2024, serta pembangunan Kalibaru Tahap 1B dengan nilai investasi sekitar Rp3,83 triliun dan progres pembangunan mencapai $\pm 75\%$. Selain itu, Pelabuhan Marunda berkembang melalui konsesi swasta tanpa pembiayaan langsung APBN maupun APBD, sedangkan revitalisasi Pelabuhan Sunda Kelapa dilakukan melalui peningkatan fasilitas keselamatan berupa pemasangan 72 fender dan 21 bollard.

Implementasi kebijakan juga menunjukkan peningkatan efisiensi logistik melalui penerapan Indonesia National Single Window (INSW) dan National Logistics Ecosystem (NLE) yang berhasil menurunkan dwelling time nasional menjadi sekitar 2,6–2,9 hari. Di wilayah Kepulauan Seribu, pembangunan infrastruktur maritim masih didominasi pembiayaan APBD melalui UPPD dengan total anggaran teridentifikasi sekitar Rp128 miliar pada periode 2023–2025, yang digunakan untuk pembangunan tanggul, breakwater, jalan lingkar, dan peningkatan sarana pelabuhan rakyat. Namun demikian, implementasi kebijakan masih menghadapi berbagai kendala, seperti ketergantungan terhadap APBN untuk proyek pengerukan dan breakwater, tingginya risiko rob dan sedimentasi di kawasan

pesisir, mahal biaya logistik antar-pulau, serta keterbatasan fasilitas dasar dermaga seperti breakwater kecil, navigasi malam, dan fasilitas keselamatan pelayaran. Selain itu, koordinasi antarinstansi seperti OP, KSOP, Pelindo, Pemprov DKI Jakarta, dan BUP masih belum optimal sehingga berpotensi menghambat efektivitas implementasi kebijakan pembiayaan infrastruktur maritim berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan sinergi kelembagaan, inovasi pembiayaan, serta pengembangan infrastruktur maritim yang adaptif terhadap kondisi lingkungan pesisir guna mendukung pengembangan ekonomi biru dan konektivitas wilayah secara berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arafat. (2023). *Kebijakan publik: Teori, formulasi, dan implementasi*.
- Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.
- Asian Development Bank. (2021). *Innovative infrastructure financing through value capture in Indonesia*. Asian Development Bank.
- Chen, Y., Jin, J., & Xie, K. (2022). Effects of project-specific government involvement actions on the attractiveness of port PPPs among private investors in developing countries. *Transport Policy*, 117, 1–12.
- Climate Policy Initiative. (2022). *Indonesia blue finance landscape*. Climate Policy Initiative.
- Delia, J. G. (1977). Constructivism and the study of human communication. Dalam B. D. Ruben (Ed.), *Communication*

- yearbook 1* (hlm. 66–83). Transaction Books.
- Dick, H., Oomen, N. B., Sorensen, J., van Tuijll, D., Wehl, E., & Wignall, D. (2022). *Maintaining and encouraging private sector port investment through sustainable PPP arrangements: A case study of Indonesia* (Policy brief). T20 Indonesia/Global Solutions Initiative.
- Dunn, W. N. (2004). *Public policy analysis: An introduction* (3rd ed.). Pearson/Prentice Hall.
- Dwiyanto, A. (2012). *Reformasi birokrasi publik di Indonesia* (Cet. 4). Gadjah Mada University Press.
- Easton, D. (1953). *The political system: An inquiry into the state of political science*. Alfred A. Knopf.
- Grigg, N. S. (2019). *Infrastructure finance: The business of infrastructure for a sustainable future*. Wiley.
- Hamdi, M. (2014). *Kebijakan publik: Proses, analisis, dan partisipasi*. Ghalia Indonesia.
- Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development*. Yale University Press.
- Hong, Y., & Needham, B. (2007). *Analyzing land readjustment: Economics, law, and collective action*. Lincoln Institute of Land Policy.
- Howlett, M., & Ramesh, M. (2014). *Studying public policy: Policy cycles and policy subsystems* (3rd ed.). Oxford University Press.
- Indonesia Climate Change Trust Fund. (2022a). *Indonesia blue finance policy note*. ICCTF.
- Indonesia Climate Change Trust Fund, & Bappenas. (2024). *Panduan penyusunan instrumen pendanaan biru*. ICCTF.
- Islamy, M. I. (1997). *Prinsip-prinsip perumusan kebijaksanaan negara*. Bumi Aksara.
- Japan International Cooperation Agency. (2011). *The study for development of Greater Jakarta Metropolitan ports* (Final report). JICA.
- Jones, C. O. (1984). *An introduction to the study of public policy* (3rd ed.). Brooks/Cole Publishing Company.
- Lasswell, H. D., & Kaplan, A. (1950). *Power and society: A framework for political inquiry*. Yale University Press.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Sage Publications.
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1979). *Implementation and public policy*. Scott, Foresman and Company.
- Nagisa, Y., Wu, H. H., Huang, M. C., & Tanaka, H. (2020). Proposing regulatory-driven blue finance mechanism for blue economy development.
- Northouse, P. G. (2016). *Leadership: Theory and practice* (7th ed.). SAGE Publications.
- Nugroho, R. (2014). *Kebijakan publik di negara-negara berkembang*. Pustaka Pelajar.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2015). *Towards a framework for the governance of infrastructure*. OECD Publishing.
- Pauli, G. (2010). *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*. Paradigm Publications.
- Peterson, G. E. (2009). *Unlocking land values to finance urban infrastructure*. World Bank.

- Q. Assabil, & A. Triyatno. (2023). Diplomasi budaya Korea Selatan & K-Pop pada 2021 (*South Korean Cultural Diplomacy & K-Pop at 2021*).
- Sajidin, M., Litak, H. N. L., & Ningrum, F. C. (2024). Analisis strategi pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim Indonesia. *Jurnal LINO: Ilmu Hubungan Internasional*, 4(1).
- Salampessy, dkk. (2023). *Tipologi kebijakan publik (Typology of Public Policy)*.
- Salim, A. (2006). *Teori dan paradigma penelitian sosial: Buku sumber untuk penelitian kualitatif* (Ed. 2). Tiara Wacana.
- Satori, D., & Komariah, A. (2011). *Metodologi penelitian kualitatif*. Alfabeta.
- Smith, et al. (2020). Sound public policy and strategic planning are essential for creating a conducive investment ecosystem for maritime infrastructure development. *Marine Policy*.
- Sugiyono. (2015). *Metode penelitian kombinasi (mixed methods)*. Alfabeta.
- Sunggono, B. (1994). *Hukum dan kebijaksanaan publik*. Sinar Grafika.
- Tahir, A. (2014). *Kebijakan publik dan transparansi penyelenggaraan pemerintahan daerah*. Alfabeta.
- Thomas R. Dye. (2016). *Understanding public policy* (15th ed.). Pearson.
- United Nations. (2015). *Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development* (Resolution A/RES/70/1). United Nations.
- Wahab. (2011). *Pengantar analisis kebijakan publik*. UMM Press.
- Waluyo. (2007). *Manajemen publik: Konsep, aplikasi, dan implementasinya dalam pelaksanaan otonomi daerah*. Mandar Maju.
- Winarno, B. (2002). *Teori dan proses kebijakan publik*. Media Pressindo.
- World Bank. (2009). *Unlocking land values to finance urban infrastructure*. World Bank.
- Yoshino, N., Nakahigashi, M., & Pontines, V. (2017). *The value capture approach to infrastructure finance*. Asian Development Bank Institute.