

PELAYARAN SEBAGAI PENDUKUNG TUMBUH KEMBANG EKONOMI MARITIM

by Retno Mulatsih

Submission date: 05-Jun-2023 10:40AM (UTC+0800)

Submission ID: 2109034940

File name: Maret_2008_-_sainteks_Retno_-_revisi.pdf (212.96K)

Word count: 2764

Character count: 17447

PELAYARAN SEBAGAI PENDUKUNG TUMBUH KEMBANG EKONOMI MARITIM

25 Retno Mulatsih

Staff Pengajar Sekolah Tinggi Maritim dan Transpor "AMNI"
(STIMART "AMNI") Semarang
Email : retnomulatsih@gmail.com

ABSTRAK

Industri Pelayaran yang merupakan bagian dari industri maritim harus dikembangkan agar dapat menjadi pemasok devisa yang relative besar bagi perekonomian Indonesia sebagai negara maritim. Industri pelayaran memiliki potensi yang sangat bagus berupa : jumlah penduduk Indonesia yang sangat besar yang terbesar di seluruh kepulauan yang memiliki mobilitas, keadaan geografis Indonesia sebagai negara maritim memerlukan jasa pelayaran, kebijakan pemerintah missal transmigrasi/penyebaran penduduk, dll. Hal ini harus dikembangkan lagi agar memberikan kontribusi dalam mendukung pembangunan ekonomi maritim. Pengembangan industri pelayaran disamping berdampak positif bagi devisa, juga meningkatkan penyerapan tenaga kerja, perluasan kesempatan kerja bagi pelaut, dan meningkatkan ekonomi maritim yang akhirnya akan menaikkan taraf hidup masyarakat.

Kata kunci : Pelayaran, Industri Maritim, dan Ekonomi Maritim

19

A. PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara kepulauan terbesar di dunia, 13 ng terdiri dari 18.108 pulau, 6000 pulau diantaranya berpenduduk. Wilayah Indonesia yang terbentang dari 6°08' LU hingga 11°15' LS dan 94°45' BT hingga 141°05' BT, terletak di posisi geografis yang sangat strategis, karena menjadi penghubung dua samudera dan dua benua (Samudera India dengan Samudera Pasifik, dan Benua Asia dengan Benua Australia) dan sebaliknya, dimana paling tidak 70% angkutan barang melalui laut dari Eropa, Timur Tengah dan Asia selatan ke wilayah Pasifik harus melalui perairan kita. Luas total wilayah Indonesia 7,9 juta km, 77%-nya merupakan kelautan, dan hampir seluruh penduduknya tinggal di kawasan yang berada dalam jarak 100km dari garis pantai, sehingga Indonesia disebut Negara Maritim.

Pulau-pulau Indonesia hanya bisa terhubung melalui laut-laut. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Untuk mendukung dan mempercepat perekonomian Indonesia khususnya daerah pulau-pulau kecil, maka sistem jaringan transportasi perlu disiapkan dengan serius, sebab integrasi jaringan transportasi yang melibatkan moda darat, laut dan udara merupakan jembatan menuju tumbuh kembang ekonomi di daerah pinggiran (Hinterland). Transportasi maritim/pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau adalah urat nadi kehidupan ekonomi dan sebagai pemersatu bangsa dan Negara Indonesia, sehingga industri pelayaran nasional perlu diprioritaskan. Hal ini penting agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global, karena hampir seluruh komoditas untuk

perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi maritim. Hal ini juga untuk menyeimbangkan pembangunan daerah di wilayah Indonesia, karena masih banyak daerah terpencil dan kurang berkembang tetapi kaya akan sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wilayah wisata bahari, sumber energi minyak dan gas bumi, mineral langka membutuhkan akses pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi maritim sebagai media penghubung antar pulau yang sangat ekonomis.

B. TRANSPORTASI MARITIM

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Bidang kegiatan pelayaran sangat luas, yaitu meliputi pelayaran angkutan perang, dinas pos, dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi dan lain-lain.

Secara garis besar pelayaran sanya dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Pelayaran Niaga, yaitu usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan melalui laut, baik yang dilakukan diantara tempat-tempat/ pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara (yang terkait dengan kegiatan komersial).
2. Pelayaran non-niaga yaitu terkait dengan kegiatan non komersial seperti pemerintahan dan bela negara.

Bagi dunia perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting. Karena hampir semua barang impor dan ekspor kita diangkut dengan kapal laut.

Transportasi maritim (angkutan di perairan) merupakan kegiatan pengangkutan penumpang dan atau barang, dan atau hewan, melalui suatu wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dan teritori tertentu (dalam negeri atau luar negeri) dengan menggunakan kapal, untuk layanan khusus dan umum).

Wilayah perairan Indonesia terbagi menjadi :

1. Perairan laut : wilayah perairan laut
2. Perairan sungai dan danau: wilayah perairan pedalaman, yaitu sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal dan terusan.
3. Perairan penyeberangan: wilayah perairan yang memutuskan jaringan jalan atau jalur kereta api, angkutan penyeberangan disini berfungsi sebagai jembatan bergerak penghubung jalur.

Teritori pelayaran terbagi menjadi:

1. Dalam negeri: untuk angkutan domestik, dari satu Pelabuhan ke Pelabuhan lain di wilayah Indonesia.
2. Luar negeri: untuk angkutan internasional (ekspor/impor) dari Pelabuhan Indonesia (yang terbuka untuk perdagangan luar negeri) ke Pelabuhan luar negeri, dan sebaliknya.

Untuk angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan kapal berbendera Indonesia, dalam bentuk:

1. Angkutan khusus, diselenggarakan hanya untuk melayani kepentingan sendiri sebagai penunjang usaha pokok dan tidak melayani kepentingan umum baik di wilayah perairan laut, sungai dan danau, oleh perusahaan yang memperoleh ijin operasi untuk hal tersebut.
2. Angkutan umum, yang diselenggarakan untuk melayani kepentingan umum, melalui:
 - a. Pelayaran rakyat, diselenggarakan oleh

perorangan atau badan hukum yang didirikan khusus untuk usaha pelayaran, dan yang memiliki minimal satu kapal, berbendera Indonesia, jenis tradisional, beroperasi di wilayah perairan laut, sungai dan danau, di dalam negeri.

- b. Pelayaran nasional, diselenggarakan oleh badan hukum yang didirikan khusus untuk usaha pelayaran, dan memiliki satu kapal berbendera Indonesia jenis non-tradisional, beroperasi di semua jenis wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dan teritori (dalam negeri dan luar negeri).
- c. Pelayaran perintis, diselenggarakan oleh pemerintah di semua wilayah (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dalam negeri, untuk melayani daerah terpencil (yang belum dilayani oleh jasa pelayaran yang beroperasi tetap dan teratur atau di daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai) atau daerah belum berkembang (tingkat pendidikan sangat rendah) atau yang secara komersial belum menguntungkan bagi angkutan laut.

Dilihat dari luas wilayah operasinya:

1. Pelayaran lokal, yaitu pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokalitas tertentu di dalam satu propinsi atau dalam propinsi-propinsi yang berbatasan.
2. Pelayaran nusantara, disebut juga pelayaran pantai, pelayaran inter insuler atau pelayaran antar pulau.
3. Pelayaran samudera, yaitu jenis usaha pelayaran yang beroperasi dalam perairan

internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya untuk mengangkut barang impor-ekspor dari dan ke negara tertentu di dunia.

Melihat sifat/pelayaran yang diberikan oleh perusahaan pelayaran:

1. Pelayaran tetap (*Pelayaran Liner Service*) yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap, teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek (wilayah operasi), dalam hal tarif angkutan serta dalam hal syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan.
2. Pelayaran tidak tetap (*Tramp service*), yaitu bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun, tidak mempunyai trayek tertentu, sehingga kapal bisa berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja, sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan negara.

C. EKONOMI MARITIM INDONESIA

Perlu dibedakan antara kelautan dan maritim, kelautan merujuk kepada laut sebagai wilayah geopolitik maupun wilayah sumber daya alam. Sedangkan maritim merujuk pada kegiatan ekonomi yang terkait dengan perkapalan baik armada niaga maupun militer, serta kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan itu seperti industri maritim dan kepelabuhan. Jadi ekonomi maritim adalah ekonomi yang berbasis pada sektor maritim/kelautan.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif secara global dalam pencatatan ekonomi internasional, 2/3 wilayah Indonesia merupakan perairan, di

dalam laut terdapat sumber daya alam seperti minyak gas bumi, di garis pantai digunakan sebagai wisata bahari yang potensial dan merupakan areal untuk memperluas budidaya perikanan banyak tenaga kerja yang terserap oleh sektor maritim ini. Namun kontribusi sektor maritim terhadap Produk Domestik Bruto baru menyumbang sebesar 3% atau 47 triliun, sehingga belum mampu menjadi mesin kemakmuran di tanah air.

Menurut Prof. Dr. Laode M. Kamaludin, MSc, MEng (Pengamat Ekonomi, diambil dari orasi pengukuhan guru besar di Universitas Muhammadiyah Malang). Beberapa hal yang menyebabkan sektor maritim Indonesia tertinggal, yaitu:

1. Kebijakan maritim belum menyentuh aspek-aspek strategis yang mampu mengikat dan memayungi instrument ekonomi maritim seperti sektor perikanan, pertambangan dan energi lepas pantai, pariwisata bahari, transportasi laut dan Pelabuhan serta sumber daya manusia di sektor maritim.
2. Kebijakan maritim tidak menjadi payung politik bagi pembangunan ekonomi maritim, maka kelembagaan yang terlibat dalam sektor maritim juga akan mengalami disorientasi.
3. Terjadi *backwash effect* secara pasif yang menempatkan sektor maritim khususnya perikanan menjadi sektor pengurusan, sehingga nelayan sebagai pihak yang dirugikan secara sosial dan ekonomi, kemiskinan, keterbelakangan dan terisolasi.
4. Faktor APBN masih kurang adil, APBN yang *continental oriented*, yaitu terjadi kesenjangan antara pembangunan pada provinsi maritim dengan provinsi berbasis

daratan (*continental*) (lebih berpihak pada sektor pertanian daratan dan mengabaikan pembangunan maritim).

Cakupan ekonomi maritim yang akan menjadi *mainstream* baru dalam pembangunan ekonomi maritim di Indonesia, meliputi:

1. Ekonomi transportasi dan perhubungan laut.
2. Ekonomi pelabuhan
3. Ekonomi perikanan tangkap dan budidaya
4. Ekonomi pariwisata bahari
5. Ekonomi pertambangan dan energi lepas pantai
6. Nilai ekonomi sumber daya manusia di sektor maritim

Potensi ekonomi maritim yang merupakan instrumen penunjang:

1. Warisan benda berharga di dasar laut.
2. Aspek lingkungan maritim
3. Aspek hukum laut
4. Aspek pertahanan dan keamanan.

D. POTENSI PELAYARAN SEBAGAI BAGIAN DARI INDUSTRI MARITIM

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang mengoperasikan kapal-kapal baik kapal milik sendiri maupun sewa (*charter*). Sedangkan industri maritim adalah industri yang berbasis di kawasan lautan. Industri ini harus diperjuangkan agar bisa menjadi mesin peraih devisa, sebab walaupun wilayah Indonesia Sebagian besar perairan, tetapi kenyataannya industri maritim masih belum menjadi pemasok devisa terbesar.

Contoh nyata:

- Industri perikanan, potensi ikannya masih minim digarap oleh nelayan maupun perusahaan penangkap ikan nasional.
- Eksplorasi sumber daya minyak di lautan masih minim, karena

kemampuan sumber daya manusia dan teknologi, kegiatan eksplorasi minyak lepas pantai masih dikuasai asing.

- Demikian halnya dengan industri pelayaran (angkutan laut), jika dilihat dari kemampuan angkut kapal-kapal nasional pada muatan domestik maupun ekspor impor, masih kalah dari kapal asing.

Jika kita lihat peran armada nasional kita dalam angkutan barang pada tahun 1994 hanya 4% dan sisanya 96% ditangani oleh kapal asing, namun dari tahun ke tahun kemampuan angkut kapal-kapal nasional menunjukkan adanya perkembangan positif yang cukup menggembirakan, hal ini dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 1
Perkembangan Komoditas Nasional
Yang Diangkut Kapal-Kapal Berbendera
Indonesia

Tahun	Muatan dalam negeri yang diangkut (ton)	Muatan ekspor impor yang diangkut (ton)
2004	187.577.720	465.066.889
2005	206.339.130	492.969.954
2006	220.779.659	515.153.603
2007 s/d semester 1	69.021.022	14.975.516

Sumber : Data Ditjenhubla (2007)

Sedangkan tahun 2007 s/d semester I, muatan dalam negeri yang diangkut kapal asing 43.576.604 ton dan muatan ekspor impor 247.752.821, sehingga dari data tersebut dapat dilihat bahwa untuk muatan ekspor impor masih dikuasai oleh asing. Ini berarti kita kehilangan devisa yang sangat besar. Hal ini dikarenakan kita masih kekurangan armada sebanyak 6.000 kapal angkut barang dalam negeri, sehingga barang-barang kebutuhan dalam negeri masih diangkut oleh kapal asing begitu juga ekspor impornya. Sampai sekarang

baru ada 1.485 perusahaan pelayaran pemegang surat ijin usaha pelayaran angkutan laut (SIUPAL).

Berkembangnya industri maritim bukan saja berdampak bagi devisa tetapi juga penyerapan tenaga kerja, perluasan kesempatan kerja bagi pelaut, dan meningkatkan ekonomi maritim yang akan menaikkan taraf hidup masyarakat, sehingga kita harus tetap optimis bahwa potensi pelayaran nasional sangatlah bagus, hal ini karena komoditas dalam negeri masih besar dan berbagai jenis, seperti batu bara, BBM, pertambangan lepas pantai dll. Disamping itu industri pelayaran mempercepat perekonomian Indonesia, jika kita gali lagi potensi-potensi Indonesia sebagai negara maritim. Misalnya rute Indonesia timur, bisnis angkutan antar pulau semakin dibutuhkan untuk mendukung transaksi perdagangan dari pulau Jawa ke pulau lain seperti Kupang, Timika, Papua dan daerah pulau-pulau kecilnya, sehingga jaringan transportasi yang melibatkan moda laut sangat dibutuhkan sebagai jembatan menuju tumbuh kembang ekonomi di daerah pinggiran (*binterland*). Demikian juga jaring penyeberangan juga tidak kalah pentingnya, angkutan laut berperan sebagai *floating bridge* (jembatan apung) terbukti ampuh guna mendukung mobilitas penduduk dan distribusi barang dari dan/atau menuju daerah kepulauan, misalnya peran kapal feri di ruas-ruas tertentu, seperti Ketapang-Gilimanuk, Kepulauan Riau dll. Selain potensi-potensi tersebut, masih ada harapan untuk meningkatkan peran industri pelayaran nasional agar mampu memantapkan ekonomi maritim di Indonesia, yaitu melalui peningkatan pangsa pasar domestik dan internasional bagi armada pelayaran nasional yang diproyeksi, sebagai berikut:

Tabel 2
Proyeksi Pangsa Pasar Armada Pelayaran Nasional

Tahun	2002		2010		2020	
	Nominal	%	Nominal	%	Nominal	%
Muatan Domestik (juta ton)						
- Volume total	170	100	250	100	370	100
- Pangsa nasional	85	50	160	65	290	80
- Pangsa asing	85	50	90	35	80	20
Gross freight income (Milyar Rp)						
- Total pendapatan	6.000	100	12.000	100	23.000	100
- Pangsa nasional	3.000	50	7.800	65	18.400	80
- Pangsa asing	3.000	50	4.200	35	4.600	20
Muatan ekspor Impor (juta ton)						
- Volume total	360	100	450	100	550	100
- Pangsa nasional	18	5	90	20	165	30
- Pangsa asing	342	95	360	80	385	70
Gross Freight Income (juta USD)						
- Total pendapatan	11.000	100	16.000	100	22.000	100
- Pangsa nasional	560	5	3.000	20	6.600	30
- Pangsa asing	10.440	95	13.000	80	15.400	70

Sumber : Barens T. Saragih "Pemberdayaan Pelayaran Nasional"

Dari proyeksi tersebut, pangsa pasar armada pelayaran nasional mengalami peningkatan, sehingga ada harapan tumbuh kembangnya. Namun harapan tersebut tidak mudah diwujudkan karena adanya berbagai kendala yang dihadapi, sehingga armada pelayaran nasional kurang mampu meningkatkan daya saing dan berkembang. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya:

- Tidak mampu membiayai sendiri dalam mengembangkan armada
- Tingkat bunga tinggi dalam sistem perbankan nasional
- Tidak ada subsidi
- Tidak ada kebijakan memihak (seperti asas cabotage)
- Sisa-sisa kebijakan yang tidak menunjang (misal keharusan men-scrap kapal tua, padahal masih layak digunakan)
- Keterbatasan fasilitas dan infrastruktur pelabuhan nasional (lebih pada muatan ekspor-impor)
- Ketidakterediaan jaringan informasi yang memadai, sehingga sangat tergantung pada kapal sewa asing

Untuk mendukung pemberdayaan industri pelayaran nasional yang sangat potensial, namun menghadapi berbagai kendala, perlu adanya intervensi dan dukungan pemerintah, tanpa itu tidak akan berhasil seperti yang kita harapkan. Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan Inpres No.5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, dimana menerapkan asas “cabotage” secara konsekuen, diantaranya:

- Muatan pelayaran antar pelabuhan di dalam negeri wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.
- Muatan impor yang biaya pengadaan dan atau pengangkutannya dibebankan

kepada APBN/APBD wajib menggunakan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.

- Mendorong diadakan kemitraan dengan kontrak angkutan jangka panjang antara pemilik barang dan perusahaan angkutan laut nasional.
- Mendorong perbankan nasional untuk berperan aktif dalam rangka pendanaan untuk mengembangkan industri pelayaran nasional.
- Memberikan fasilitas perpajakan kepada industri pelayaran nasional dan industri perkapalan sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku.
- Pemberian insentif kepada pemilik muatan ekspor yang diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.
- Menerapkan penalti pada perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan galangan kapal yang telah mendapatkan insentif, namun kemudian melakukan restasi di luar bidang usahanya
- Mengembangkan lembaga keuangan bukan bank yang khusus bergerak di bidang pembiayaan pengembangan industri pelayaran
- Mengembangkan skim pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional.

E. KESIMPULAN

Dengan potensi pelayaran yang sangat bagus dan didukung oleh intervensi pemerintah yang mendorong industri pelayaran, serta sumber daya manusia yang handal, diharapkan dapat memberikan angin segar terhadap pelayaran nasional,

agar pelayaran nasional dapat ditingkatkan, mampu bersaing dengan perusahaan pelayaran asing, sehingga dapat memberikan kesejahteraan bagi bangsa negara dan masyarakat, menciptakan perekonomian maritim yang mandiri dan kuat, memantapkan perwujudan kawasan nusantara sebagai negara maritim dan memperkuat ketahanan nasional, serta terwujud sistem transportasi nasional yang efisien, sehingga yang menjadi problema pelayaran selama ini bisa teratasi, yaitu diantaranya adalah, pajak yang masih memberatkan, pihak perbankan yang masih belum berpihak pada pertumbuhan usaha dan investasi di sektor angkutan laut, penataan perusahaan pelayaran nasional itu sendiri, tata kerja dan sistem pengelolaan Pelabuhan di Indonesia cenderung menimbulkan biaya tinggi, serta terlalu banyak instansi dan kepemimpinan yang harus diikuti, sementara antara instansi yang satu dengan yang lain tidak sinkron dalam pengambilan keputusan, ketidaktersediaan jaringan informasi yang memadai, tidak ada kebijakan yang memihak. Dengan adanya Inpres No.5 tahun 2005 tersebut, diharapkan industri pelayaran kita akan bangkit dan mampu bersaing dengan pelayaran asing serta dapat menciptakan ekonomi maritim yang memberikan sumbangan besar bagi perekonomian nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- R.P Suyono, Capt., 2003, SHIPPING: Pengangkutan Intermodal Expor Impor melalui Laut, edisi kedua, PPM, Jakarta.
- FDC. Sudjatmiko, Drs, 1997, Pokok-pokok Pelayaran Niaga, PT. Toko Gunung Agung, Jakarta.
- H.A. Abbas Salim, Drs, 2002, Manajemen Transportasi, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Inpres No.5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
- Majalah "Dermaga: No.49, 5 Juli 2002.
- Maringan Masry Simbolon, Drs, 2003, Ekonomi Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Mingguan "Maritim" No.481 th. X edisi 8-14 Januari 2008
- Mingguan "Maritim" No.485 Th.X edisi 5-11 Februari 2008.

PELAYARAN SEBAGAI PENDUKUNG TUMBUH KEMBANG EKONOMI MARITIM

ORIGINALITY REPORT

18%

SIMILARITY INDEX

17%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

adoc.pub

Internet Source

1%

2

issuu.com

Internet Source

1%

3

jurnal.untan.ac.id

Internet Source

1%

4

ronggolawe1.blogspot.com

Internet Source

1%

5

core.ac.uk

Internet Source

1%

6

edwardhafudiansyah.wordpress.com

Internet Source

1%

7

Submitted to Pusat Kurikulum dan Perbukuan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Student Paper

1%

8

layarberkibar.blogspot.com

Internet Source

1%

9	repository.stimart-amni.ac.id Internet Source	1 %
10	Submitted to Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Student Paper	1 %
11	spseminar2009.blogspot.com Internet Source	1 %
12	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	1 %
13	docplayer.info Internet Source	1 %
14	perwirapelayaranniaga.com Internet Source	1 %
15	edoc.pub Internet Source	1 %
16	Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya Student Paper	1 %
17	www.kapalgunawan.com Internet Source	1 %
18	www.lontar.ui.ac.id Internet Source	1 %
19	kandankilmu.org Internet Source	<1 %

20

123dok.com

Internet Source

<1 %

21

jurnal.unimed.ac.id

Internet Source

<1 %

22

Syaiful Bahri, Febby Anggista Cahyani.
"Pengaruh Kinerja Lingkungan Terhadap
Corporate Financial Performance Dengan
Corporate Social Responsibility Disclosure
Sebagai Variabel Intervening (Studi Empiris
Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar
Di Bei)", Ekonika : Jurnal ekonomi universitas
kadiri, 2017

Publication

<1 %

23

ptpss.co.id

Internet Source

<1 %

24

www.coursehero.com

Internet Source

<1 %

25

www.slideshare.net

Internet Source

<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On