

# IMPLEMENTASI PEMBANGUNAN TOL LAUT UNTUK MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

## THE IMPLEMENTATION OF TOL LAUT DEVELOPMENT TO MAKE INDONESIA AS THE WORLD MARITIME AXIS

Frenky Kristian Saragi<sup>1</sup>, Desi Albert Mamahit<sup>2</sup>, Tri Yoga Budi Prasetyo.<sup>3</sup>

Universitas Pertahanan  
(frenky.kristian@gmail.com)

**Abstrak** - Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Dengan posisi strategis ini, sudah sewajarnya apabila Indonesia memanfaatkannya untuk kemaslahatan bangsa dan menciptakan keamanan di kawasan sesuai dengan amanat konstitusi. Presiden Jokowi menegaskan konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia yang salah satu fokusnya adalah tol laut dalam bentuk pembangunan infrastruktur dan konektivitas antarwilayah. Koordinator pelaksana program Tol Laut yaitu Kemenko Bidang Kemaritiman baru terbentuk pada tahun 2015, dan tindak lanjut Konsep Poros Maritim Dunia dan Program Tol Laut baru dikeluarkan pada tahun 2017 melalui Perpres 16 Tahun 2017. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pencapaian program tol laut oleh pemerintah selama 3 tahun pemerintahan dan untuk menganalisis faktor-faktor pembangunan tol laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Teori yang digunakan adalah Teori Implementasi Kebijakan, dan metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, pertama, implementasi pembangunan tol laut sudah menunjukkan kemajuan dengan berbagai kendala yang dihadapi; kedua, Faktor pendorong pembangunan tol laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia antara lain: 1) kondisi geografis Indonesia; 2) menurunkan disparitas harga antara barat dan timur Indonesia; 3) pemerataan distribusi kebutuhan pokok; 4) perencanaan pembangunan yang terkoordinasi; 5) pembangunan terpadu; dan 6) kerjasama pembiayaan pembangunan. Sedangkan faktor penghambat antara lain: 1) Cara pandang (mindset) terhadap laut; 2) ego sektoral; 3) pelayaran belum maksimal; 4) kondisi pelabuhan belum memadai; 5) industri perkapalan belum berkembang; 6) permasalahan operasional kapal tol laut; 7) proses penyediaan lahan lama; dan 8) akses dan sarana-prasarana daerah tertinggal dan kawasan perbatasan belum memadai.

**Kata Kunci:** Implementasi, Pembangunan, Tol Laut, Poros Maritim Dunia

**Abstract** - Indonesia is the largest archipelagic country in the world. With this strategic position, it is only natural that Indonesia use it for the benefit of the nation and create security in the region in accordance with the mandate of the constitution. President Jokowi affirmed the concept of Indonesia as the world maritime axis which one of the focus is Tol Laut in the form of infrastructure development and connectivity between regions. The coordinator of Tol Laut program is Ministry of Marine Affairs, which was formed in 2015, and the follow up of the World Maritime Axis Concept and Tol Laut Program issued in 2017 through Perpres 16 of 2017. This study aims to analyze the achievement of Tol Laut programs by the government during 3 years of government and to analyze the factors of Tol Laut development to realize Indonesia as the World Maritime Axis. The theory used is Policy Implementation Theory, and the method used is descriptive qualitative. The results showed

---

<sup>1</sup> Lembaga Administrasi Negara (LAN).

<sup>2</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

<sup>3</sup> Universitas Pertahanan.

that, firstly, the implementation of Tol Laut development has shown progress with various constraints faced; second, the factors driving the development of Tol Laut to realize Indonesia as the World Maritime Axis are: 1) the geographical condition of Indonesia; 2) reduce price disparity between west and east of Indonesia; 3) equity of distribution of basic needs; 4) coordinated development planning; 5) integrated development; and 6) development financing cooperation. While the obstacle factors include: 1) The perspective of the marine; 2) sectoral ego; 3) the cruise has not been maximized; 4) port conditions are inadequate; 5) the shipping industry has not developed yet; 6) sea ship operational issues; 7) the process of providing land takes a long time; and 8) access and infrastructure of underdeveloped regions and border areas is inadequate.

**Keywords:** Implementation, Development, Tol Laut, World Maritime Axis

## Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki luas wilayah kurang lebih 8.205.961 km<sup>2</sup>, dengan jumlah pulau 13.466 yang sudah memiliki nama dan koordinat dan total panjang garis pantai 99.093 kilometer<sup>4</sup>. Luas wilayah perairan Indonesia 6.315.222 km<sup>2</sup>, dimana wilayah kedaulatan sebesar 3.374.668 km<sup>2</sup>, wilayah perairan berdaulat sebesar 2.940.554 km<sup>2</sup>, dan wilayah daratan sebesar 1.890.739 km<sup>25</sup>. Dengan wilayah air yang jauh lebih luas dibanding daratan, serta posisi silang yang strategis, sudah sewajarnya Indonesia secara fundamental menguasai dan memanfaatkan laut, memiliki identitas dan budaya maritim yang kuat, serta memanfaatkan posisi

strategis untuk kesejahteraan bangsa dan menciptakan keamanan di kawasan sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar Republik Indonesia, yaitu “melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial”.

Dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *East Asia Summit* (EAS) ke-9 pada tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menegaskan untuk pertama kali konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang fokus pada 5 (lima) pilar utama, yaitu<sup>6</sup>:

1. Membangun kembali budayaamaritim Indonesia;

---

<sup>4</sup> <http://www.bakosurtanal.go.id/big-sediakan-data-dan-informasi-geospasial-untuk-mendukung-industri-bahari/> di akses tanggal 7 Agustus 2017.

<sup>5</sup> <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/peran-informasi-geospasial-dalam-pembangunan-indonesia-sebagai-poros-maritim> di akses tanggal 7 Agustus 2017.

---

<sup>6</sup> Perpres No. 2 tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019, Buku II, hlm. 493.

2. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama;
3. Memberikan prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industry perkapalan, dan pariwisata maritim;
4. Menerapkan diplomasi maritime melalui peningkatan kerja sama maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara lain, bukan memisahkan; dan
5. Membangun kekuatan maritime sebagai bentuk tanggungjawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Pilar ke tiga konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia yaitu memberikan prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritime dengan membangun tol laut, *deep seaport* (dermaga laut dalam), logistik, industry perkapalan, dan pariwisata maritim, diejawantahkan dalam bentuk

pembangunan infrastruktur dan konektivitas antarwilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi, serta untuk menjalankan berbagai kepentingan nasional yang strategis seperti pemerintahan, keamanan, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan komunikasi. Konektivitas yang baik antarwilayah di Indonesia akan mampu memperlancar pergerakan orang, barang, jasa, dan modal. Sebagaimana kita ketahui, kesenjangan kesejahteraan yang terjadi antar pulau terutama di wilayah Indonesia Timur dapat menghalangi terwujudnya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan yang menjadi simpul aktivitas perdagangan dan penyediaan sarana perhubungan berstandar internasional, serta sarana jasa penunjang aktivitas perdagangan di kawasan pinggiran Indonesia, terutama di wilayah Indonesia Timur harus menjadi perhatian.

Visi Indonesia sebagai poros maritim dunia segera ditindaklanjuti oleh Kementerian/ Lembaga melalui berbagai program kemaritiman. Sebagai acuan dalam penyusunan program dan kebijakan di bidang kemaritiman,

pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dalam Perpres tersebut secara resmi disebutkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Perpres ini menjadi instrumen yang mensinergikan gerak dan langkah seluruh pemangku kepentingan dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Program pembangunan tol laut adalah salah satu upaya untuk mengurangi disparitas regional antara wilayah barat dan timur Indonesia yang telah mengakibatkan terjadinya ketimpangan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur. Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi. Disparitas harga yang sangat tinggi selama ini dirasakan oleh masyarakat di Wilayah Timur Indonesia karena biaya logistik yang tinggi, contohnya Papua. Hal tersebut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di

wilayah barat Indonesia dengan wilayah timur Indonesia, yang ditunjukkan oleh ketimpangan sebaran kontribusi PDB antarwilayah yang cukup tinggi. Pada tahun 2013, kontribusi PDB Sumatera mencapai 23,8%, Jawa mencapai 58,0%, Bali-Nusa Tenggara mencapai 2,5%, Kalimantan mencapai 8,7%, Sulawesi mencapai 4,8%, dan Papua mencapai 2,2 %<sup>7</sup>.

Pembangunan tol laut diantaranya bertujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, serta meningkatkan peran transportasi laut Indonesia yang saat ini belum optimal, sehingga dalam jangka panjang diharapkan akan berdampak pada terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya industri nasional yang kuat di seluruh *hinterland* pelabuhan strategis, serta *disparitas* harga yang rendah.

Keluarnya Kebijakan Kelautan Indonesia sebagai wujud pengaturan implementasi kebijakan pembangunan tol laut ini dianggap terlalu lambat, padahal program tol laut sudah digaungkan sejak 2014 melalui nawacita Jokowi - JK. Sejak

---

<sup>7</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Tol Laut*, (Jakarta: Penulis, 2015), hlm. 6

tahun 2014 sampai sebelum keluarnya kebijakan ini, tidak ada instrumen yang menyeragamkan gerak langkah masing-masing kementerian/lembaga untuk mengimplementasikan program ini. Masing-masing kementerian/lembaga berjalan sendiri-sendiri tanpa berkoordinasi satu sama lain. Lembaga yang ditunjuk sebagai *leading sector* (koordinator) untuk mengkoordinir pelaksanaan pembangunan tol laut ini, yaitu Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia juga masih belum terlihat menjalankan perannya secara maksimal dikarenakan baru terbentuk juga pada era kepemimpinan Jokowi – JK. Pada awal pembentukannya, Kemenko Maritim masih sibuk dalam penguatan internal organisasi.

Sebagaimana kita ketahui, masa pemerintahan Jokowi-JK berakhir pada tahun 2019. Keberhasilan implementasi kebijakan pembangunan tol laut inipun seharusnya sudah dapat kita lihat hasilnya pada tahun 2019. Untuk itu, kita perlu mengetahui sudah sejauh mana progres pembangunan tol laut yang sudah dilaksanakan oleh masing-masing kementerian/lembaga sejak awal pemerintahan Jokowi-JK sampai saat ini. Kita juga perlu mengetahui faktor-faktor

yang mempengaruhi pembangunan tol laut, sehingga pemerintah dapat merumuskan strategi pembangunan tol laut, untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia.

Dari penjelasan di atas, Peneliti merumuskan pertanyaan penelitian mengenai bagaimana implementasi pembangunan tol laut yang sudah dan sedang dilaksanakan oleh pemerintah selama 3 (tiga) tahun pemerintahan (Oktober 2014 sampai dengan Oktober 2017) untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pembangunan tol laut untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia.

### **Metode Penelitian**

Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Pendekatan kualitatif<sup>8</sup> merupakan metode yang banyak digunakan untuk menganalisis dan memahami permasalahan yang timbul baik dari individu maupun kelompok, sedangkan penelitian deskriptif dilandaskan pada pertanyaan dasar “bagaimana” sehingga peneliti dapat memperoleh jawaban yang holistik

---

<sup>8</sup> Creswell J.W., *Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed)*, Edisi ke-3, terj. Ahmad Fawaid, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), hlm 29.

dengan mengetahui beberapa variabel yang terkait dengan masalah penelitian.

Dalam penelitian ini pemilihan sampel dilakukan secara *purposive* yaitu teknik pengambilan sampel sumber data yang didasarkan pada pertimbangan tertentu, semisal orang yang dianggap pakar dan ahli di suatu bidang atau orang yang menekuni bidang tersebut. Jumlah sampel dalam penelitian ini disesuaikan dengan kebutuhan peneliti terhadap data yang dibutuhkan. Subjek penelitian dalam tesis ini adalah para praktisi di kementerian/lembaga dan BUMN yang terkait erat dengan pembangunan tol laut, antara lain: Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Bappenas; Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman; Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan; Menteri Perdagangan; Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-PR); dan Direktur Utama PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI).

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis Brennan<sup>9</sup>. Data yang telah diperoleh kemudian diolah dan

dianalisis melalui tahapan yaitu: *reading data /data immersion* (membaca data), *coding data* (mengkode data), *data reduction* (memilah data) dan *data interpretation* (menafsirkan data). Data dianalisa melalui teori dan konsep yaitu: Konsep Poros Maritim Dunia, Konsep Tol Laut, Teori Implementasi Kebijakan, Teori Maritime Governance dan Teori Keamanan Maritim.

## Hasil dan Pembahasan

### Implementasi Pembangunan Tol Laut

Kehadiran tol laut sudah tentu sangat mendukung pengembangan ekonomi maritim di Indonesia. Tol laut akan menjadi intermediasi untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Dengan demikian, distribusi barang akan semakin lancar sampai ke pelosok-pelosok di nusantara. Jika mengintip lebih jauh terkait eksistensi proram kerja ini, ternyata tol laut yang diusung oleh Jokowi telah membuahkan hasil. Keberhasilan program tol laut telah dibuktikan dengan menurunnya biaya logistik nasional yang awalnya sebesar 24,5% dari total Produk Domestik Bruto (PDB) hingga turun menjadi 19%. Terobosan dilakukan dalam rangka menurunkan disparitas harga antara kawasan barat dan

---

<sup>9</sup> Denise Brennan, *Methodological Challenges in Research with Trafficked Persons: Tales from the Field*, 2005, hlm 35

kawasan timur Indonesia melalui penyediaan rute subsidi angkutan barang tol laut. Pada tahun 2015 dilaksanakan 3 (tiga) rute, pada tahun 2016 meningkat menjadi 6 (enam) rute, dan pada tahun 2017 menjadi 13 (tiga belas) rute.

Penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut melalui mekanisme Penugasan (BUMN) dan Pelalangan Umum (Swasta). BUMN yang diberikan penugasan adalah PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), dengan trayek yang dilayani sebanyak 7 trayek (T-3, T-5, T-6, T-9, T-11, T-12 dan T-13). Untuk trayek yang dilakukan dengan mekanisme pelelangan umum, dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut swasta, yang melayani 6 trayek sebagai berikut:

- a. Trayek T-1 : PT. Mentari Sejati Perkasa
- b. Trayek T-2 : PT. Mentari Sejati Perkasa
- c. Trayek T-4 : PT. Temas
- d. Trayek T-7 : PT. Mandala Sejahtera Abadi
- e. Trayek T-8 : PT. Luas Line
- f. Trayek T-10 : PT. Mentari Sejati Perkasa

Adapun barang yang diangkut melalui kapal Tol Laut adalah (1) barang kebutuhan pokok dan barang penting, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan (2) jenis barang lain

sesuai dengan kebutuhan masyarakat daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan; (3) termasuk ternak dan ikan serta muatan balik yang berasal dari daerah yang disinggahi oleh angkutan barang di laut, darat, dan udara (Perpres 70 tahun 2017). Kategori barang kebutuhan pokok diidentifikasi sebagai berikut: beras; kedelai bahan baku tahu/tempe; cabe; bawang merah; gula; minyak goreng; tepung terigu; daging sapi; daging ayam ras; telur ayam ras; ikan segar (bandeng, kembung, tongkol/ tuna/ cakalang). Kategori barang penting diidentifikasi sebagai berikut: benih; pupuk; LPG 3 Kg; triplek; semen; besi baja konstruksi; baja ringan.

Hasil evaluasi program rute subsidi tol laut telah berdampak pada penurunan harga kebutuhan pokok hingga 49 persen. Tol Laut adalah jalur pelayaran bebas hambatan (efisien, teratur dan terjadwal) yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di seluruh Indonesia untuk mendorong pertumbuhan ekonomi serta menurunkan disparitas ekonomi. Tol laut diharapkan dapat mengembangkan ekonomi lokal pada daerah-daerah perbatasan dan tertinggal melalui distribusi logistik dan jasa yang efisien, teratur, dan terjadwal.

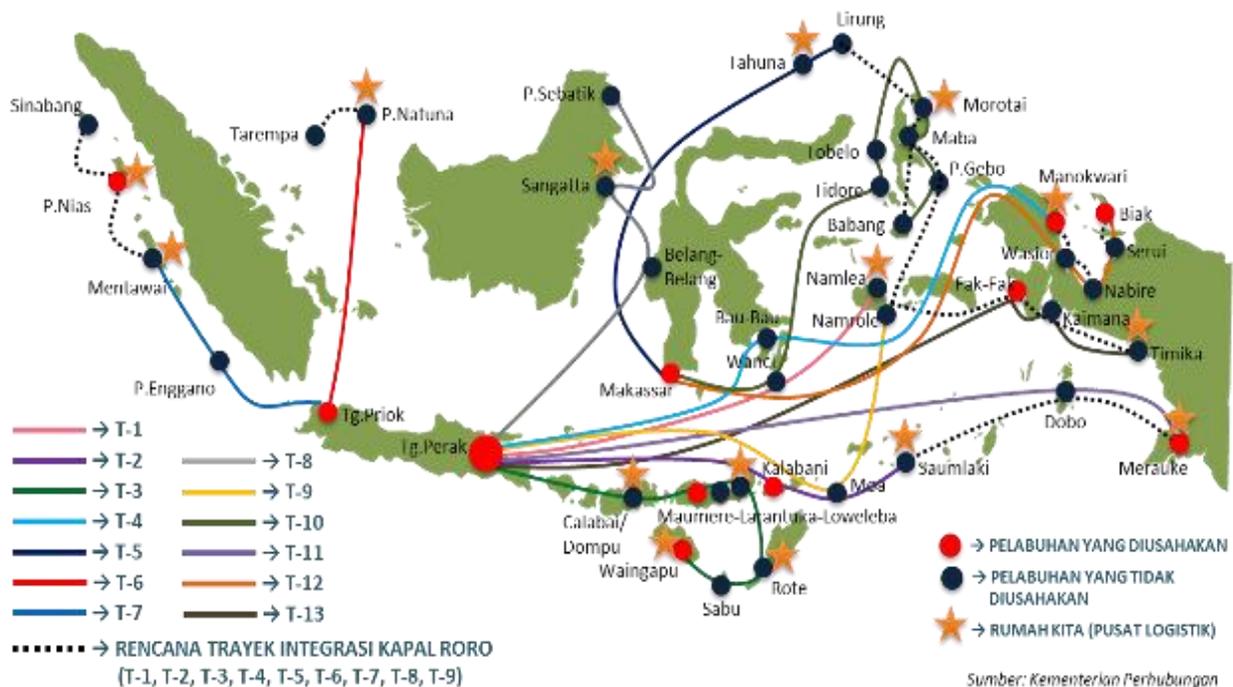
Pada tahun 2017 rute subsidi tol laut meningkat menjadi tiga belas rute. Adapun rute tersebut dapat dilihat pada Gambar 1.

Disamping 13 trayek angkutan laut, direncanakan juga trayek terintegrasi dengan angkutan kapal RoRo (Kapal ASDP Indonesia Ferry) bersubsidi pada Trayek 1 sampai 9 untuk menurunkan disparitas wilayah-wilayah tertinggal.

Sebagaimana dinyatakan oleh Kementerian Koordinator dan Sumber Daya bahwa demi merealisasikan program tol laut, pemerintah telah menetapkan 24 pelabuhan sebagai simpul jalur tol laut. Sebagai pendukung, dibangun pula 47 pelabuhan non-

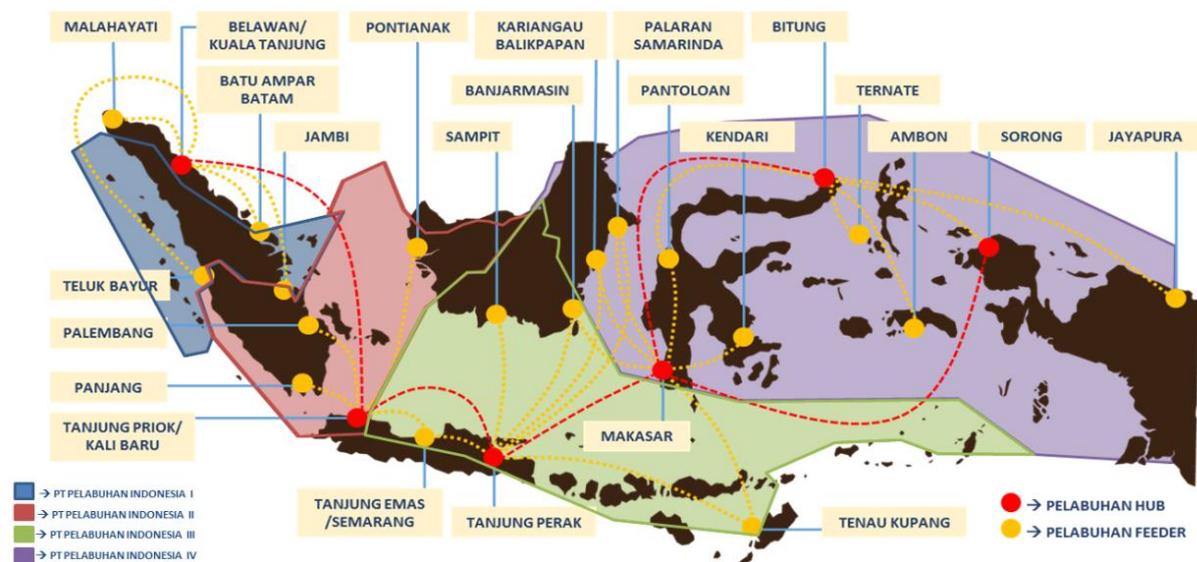
komersil. Target pemerintah adalah sudah terbangun 100 pelabuhan pada tahun 2019.

Sesuai RPJMN 2015-2019, pelabuhan untuk mendukung Tol Laut, terdiri dari 5 (lima) pelabuhan *hub* dan 19 (sembilan belas) pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang menjadi *hub* Tol Laut adalah Pelabuhan Belawan/ Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Pelabuhan yang menjadi *feeder* Tol Laut adalah Pelabuhan Malahayati, Batam, Jambi, Palembang, Panjang, Teluk Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Balikpapan/ Kariangau, Samarinda/ Palaran, Tenau/ Kupang,



**Gambar 1.** Rute Perintis Tol Laut 2017

Sumber: Paparan Direktur Transportasi pada Rapat Koordinasi Tol Laut, 17 Oktober 2017



**Gambar 2.** Pelabuhan Strategis Tol Laut (2014-2019)

Sumber: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional / Bappenas

Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon, dan Jayapura. Hingga kini, Pelindo I, II, III, dan IV sangat serius menjadi operator untuk penatalaksanaan 24 pelabuhan yang menjadi basis tol laut tersebut.

Rata-rata kedalaman draft pelabuhan Indonesia adalah kurang dari 10 m, sehingga ukuran kapal-kapal yang bisa bersandar adalah kapal container kecil (500-1.500 TEUs). Penggunaan kapal container kecil untuk pelayaran domestik menyebabkan biaya per TEUs menjadi lebih tinggi. Peningkatan kapal menjadi 3000 TEUs dapat menurunkan biaya logistik sampai 50% (INSA), namun perlu pendalaman draft mencapai minimal 12.5 m. Dengan pendalaman draft pelabuhan, maka kapal-kapal kapasitas besar akan mampu bersandar, sehingga *economic of*

*scale* dapat dicapai untuk menurunkan biaya. Dengan Skala ekonomi yang besar maka konektivitas antar kawasan dapat ditingkatkan.

Untuk Mendukung Program Angkutan Barang di Laut, Darat dan Udara dibentuk “Sentra Logistik” yang dalam program Tol Laut disebut “Rumah Kita”. Selain berfungsi sebagai distributor/ konsolidator/ retail, diharapkan program Rumah Kita dapat merekrut para pedagang (diluar pedagang/ pemain lama) di daerah/ lokasi *homebase* Sentra Logistik tersebut ataupun di luar *homebase/* pelabuhan yang disinggahi Tol Laut/ *hinterland* yang pelaksanaannya dapat berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat Cq Dinas Perdagangan. Pengembangan “Rumah Kita” sebagai depot logistik serta

“Sinergi BUMN” mampu menciptakan pengendalian harga komoditi hingga ke masyarakat/pengguna untuk menumbuhkan ekonomi lokal.

Aktivitas di Rumah Kita antara lain:

- 1) Melakukan penjualan kebutuhan pokok maupun bahan bangunan (beras, gula, tepung, minyak goreng, semen, besi, dll);
- 2) Melakukan pembelian hasil produksi perikanan, pertanian dan perkebunan;
- 3) Sebagai Buffer Stock untuk komoditas Pokok; dan
- 4) Menyediakan infrastruktur Logistik untuk mendukung pertumbuhan ekonomi lokal.

Adapun tugas dari penanggungjawab Rumah Kita adalah (1) menyiapkan rencana kerja dan fasilitas yang dibutuhkan untuk program “rumah kita”/ sentra logistik; dan (2) melakukan koordinasi dengan pemda serta stakeholders terkait dengan kebutuhan barang dan pendistribusian barang dari dan ke di wilayah sekitar lokasi “rumah kita”/sentra logistik. Sampai saat ini, sentra logistik “rumah kita” tersebar di 19 lokasi, dengan penanggungjawab, dapat dilihat pada Tabel 1.

Tol laut dan pengintegrasian moda transportasi logistik semakin dirasakan manfaatnya oleh masyarakat, khususnya dalam upaya mengendalikan harga

**Tabel 1.** Lokasi dan Penanggungjawab “Rumah Kita”

NO	LOKASI	PENANGGUNG JAWAB
1	Nias dan Mentawai	PT. Pelindo I
2	Natuna dan Tahuna	PT. Pelindo II
3	Dompu, Waingapu, Rote dan Kalabahi	PT. Pelindo III
4	Nabire, Tobelo, Sebatik, Tidore, dan Sangatta/ Lhoktuan	PT. Pelindo IV
5	Morotai, Saumlaki, Manokwari dan Timika	PT. PELNI
6	Merauke dan Namlea	PT. ASDP

Sumber: Paparan Direktorat Lalu Lintas Laut, Kemhub 2017

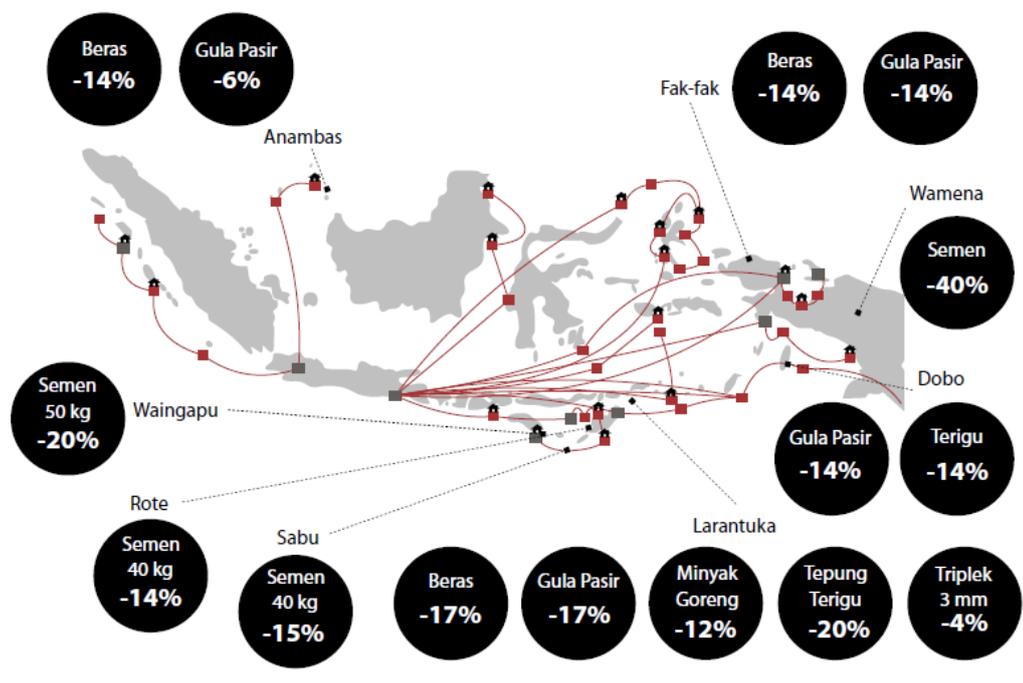
berbagai kebutuhan bahan pokok. Dari Laporan 3 (tiga) Tahun Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla, diperoleh informasi penurunan harga berbagai kebutuhan pokok, antara lain 1) Anambas, harga beras turun 14% dan harga gula pasir turun 6%; 2) Waingapu, harga Semen 50 kg turun 20%; 3) Rote, harga semen 40 kg turun 14%; 4) Sabu, harga semen 40 kg turun 15%; 5) Larantuka, harga beras turun 17%, harga gula pasir turun 17%, harga minyaak goreng turun 12%, harga tepung terigu turun 20%, harga triplek 3mm turun 4%; 6) Dobo, harga gula pasir turun 14%, harga terigu turun 14%; 7) Wamena, harga semen turun 40%; 8) Fak-faak, harga

beras turun 14%, harga gula pasir turun 14% (Gambar 3)<sup>10</sup>.

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle (dalam Subarsono)<sup>11</sup> dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*). Variabel tersebut mencakup: sejauhmana kepentingan kelompok sasaran atau *target group* termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh *target*

*group*, sejauhmana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan, apakah letak sebuah program sudah tepat, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai.

Dari rincian isi kebijakan tol laut dalam Kebijakan Kelautan Indonesia, Peneliti menyimpulkan bahwa isi kebijakan tersebut sudah sangat komprehensif, karena berbagai program



**Gambar 3.** Penurunan Harga Berbagai Kebutuhan Bahan Pokok  
 Sumber: Laporan 3 Tahun Pemerintahan Jokowi-JK, Oktober 2017

<sup>10</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. 2017. Laporan 3 Tahun Pemerintahan Joko Widodo – Jusuf Kalla #Kerja Bersama. Jakarta, hlm 36

<sup>11</sup> Subarsono, *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011), hlm. 93.

yang dituangkan sudah melihat kebutuhan sesuai kondisi saat ini dan masa yang akan datang. Dari isi kebijakan tersebut, Peneliti juga menyimpulkan bahwa kepentingan masyarakat sudah diakomodasi. Isi kebijakan tersebut secara proses sudah cukup matang, karena isi kebijakan tersebut adalah pengembangan dari dokumen RPJMN 2015-2019, dimana penyusunan RPJMN juga memiliki proses penyusunan yang panjang, mulai dari Musrenbang di daerah sampai ke Musrenbang Nasional.

Dengan pelaksanaan kebijakan tersebut diharapkan kepentingan masyarakat dapat terpenuhi dan perubahan kearah yang lebih baik dapat terwujud. Masyarakat juga dapat menerima manfaat dari pelaksanaan kebijakan tersebut, seperti harga kebutuhan pokok yang semakin terjangkau dengan adanya aktivitas kapal tol laut, ketersediaan barang kebutuhan pokok dengan pengembangan konsep rumah kita, dan program-program prioritas lainnya. Dengan demikian, variabel yang dikemukakan oleh Grindle mencakup: sejauhmana kepentingan kelompok sasaran atau *target group* termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh *target group*, sejauhmana perubahan yang

diinginkan dari sebuah kebijakan, sudah terpenuhi dalam kebijakan Tol Laut ini.

Hal ini juga sejalan dengan pendapat Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (dalam Solichin Abdul Wahab)<sup>12</sup>, menyatakan bahwa memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan Negara yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian. Diharapkan dengan pembangunan tol laut ini, dampaknya secara nyata dapat dirasakan oleh masyarakat Indonesia.

Hal ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Meter dan Horn (dalam Subarsono)<sup>13</sup>, dimana ada lima variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni standar dan sasaran kebijakan, sumberdaya, komunikasi antarorganisasi dan penguatan aktivitas,

---

<sup>12</sup> Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi*, (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2008), hlm. 65.

<sup>13</sup> Subarsono, *op.cit.*, hlm 99.

karakteristik agen pelaksana dan kondisi sosial, ekonomi dan politik. Pendapat tersebut juga didukung oleh Edward III (dalam Subarsono)<sup>14</sup>, yang berpandangan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, salah satunya adalah komunikasi. Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, dimana yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (*target group*), sehingga akan mengurangi distorsi implementasi.

Hal yang senada juga dikatakan oleh Merilee S. Grindle (dalam Subarsono)<sup>15</sup> dimana lingkungan implementasi (*context of implementation*) salah satunya mencakup apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci. Dengan koordinasi, kerjasama dan sinergi, maka kewenangan yang dimiliki masing-masing pihak tersebut, dalam waktu yang bersamaan dapat diarahkan pada satu fokus kebijakan yang sama, sehingga kebijakan tersebut dapat terimplementasikan secara komprehensif.

---

<sup>14</sup> Ibid, hlm 91-92

<sup>15</sup> Ibid, hlm 93

Identifikasi para pihak (aktor) pelaksana tol laut ini juga menunjukkan bahwa Indonesia sudah menerapkan Teori *Maritime Governance* dalam pengelolaan kemaritiman Indonesia. Seperti yang dikemukakan Michael Roe<sup>16</sup> bahwa institusi-institusi maritim berperan penting untuk membangun sebuah *maritime governance* (tata kelola kemaritiman). Roe menjelaskan bahwa ada beberapa karakteristik dari tata kelola kemaritiman, yaitu:

- a. Negara sebagai pemeran utama (*nation based*), dalam hal ini Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- b. Ditentukan oleh institusi (*institutionally determined*), dalam hal ini semua institusi kemaritiman yang berwenang mengeluarkan kebijakan/ peraturan yang mencakup segala aspek; lingkungan, keselamatan, keamanan, dan efisiensi;
- c. Pemangku kepentingan yang didefinisikan secara konservatif (*conservatively defined stakeholders*), dalam hal ini adalah BUMN dan swasta serta masyarakat yang menggantungkan hidupnya pada laut;

---

<sup>16</sup> Michael Roe, *Maritime Governance and Policy Making*, (London: Springer International Publishing Switzerland, 2013), hlm 82.

- d. Terdapat dominasi dari pemilik kapal (*ship owner dominated*), dalam hal ini BUMN dan swasta yang terlibat dalam program tol laut;
- e. Lebih berfokus pada bentuk daripada proses (*a focus on form rather than process*), dimana institusi-institusi tidak seharusnya hanya berfokus pada teritori, batasan, dan lokasi (yang dapat diterjemahkan sebagai tugas pokok dan fungsi) masing-masing namun lebih kepada proses, alur, dan struktur dari keseluruhan tata kelola pemerintahan tersebut sebagai badan yang utuh.

Menurut Roe<sup>17</sup>, tata kelola kemaritiman yang baik akan dapat dicapai apabila keseluruhan elemen yang disebutkan diatas berjalan bersama-sama, dan tidak ada yang lebih mendominasi dari yang lainnya. Oleh karena itu, perlu diperkuat peran masing-masing maupun hubungan di antara para aktor sebagai prasyarat utama untuk menciptakan sebuah tata kelola kemaritiman yang baik.

### Faktor-Faktor Pembangunan Tol Laut

Bukan rahasia lagi jika pembangunan infrastruktur dijadikan sebagai salah satu

---

<sup>17</sup> Michael Roe, *Maritime Governance: Speed, Flow, Form, Process*, (London: Springer International Publishing Switzerland: 2016), hlm 5

tolak ukur keberhasilan perekonomian suatu negara. Kesadaran pentingnya infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi sejatinya telah dimulai sejak masa bapak ekonomi dunia Adam Smith (1776), yang menyatakan bahwa “*Good roads, canals, and navigable rivers, by diminishing the expense of carriage, put the remote parts of the country more nearly upon a level with those in the neighboring town. They are upon that account the greatest of all improvements*”, bahwa ketersediaan infrastruktur menghasilkan eksternalitas positif sebab dapat meningkatkan produktivitas dari pelaku usaha melalui pengurangan beban usaha yang ditanggung. Lebih lanjut, menurut studi *World Bank*<sup>18</sup> membuktikan bahwa faktor utama yang menyebabkan percepatan pertumbuhan ekonomi negara-negara di dunia abad ke-21 dibandingkan beberapa abad sebelumnya salah satunya adalah pertumbuhan pembangunan infrastruktur.

Dalam teori pembangunan dijelaskan pula bahwa investasi modal

---

<sup>18</sup>

<http://documents.worldbank.org/curated/en/687361468340136928/World-Development-Report-1994-infrastructure-for-development-executive-summary> di akses tanggal 11 Juni 2017

fisik (*physical capital*) seperti infrastruktur memegang peranan penting bagi tingkat output produksi agregat serta pertumbuhan ekonomi jangka panjang suatu negara. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa jika suatu negara ingin memiliki *competitiveness power* dalam pencatutan ekonomi global serta mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkualitas maka bangsa tersebut harus memperkuat basis pembangunan infrastrukturnya.

Sebagai sebuah Negara Maritim yang masih pula mengantongi predikat negara berkembang, maka menjadi pekerjaan rumah bagi Indonesia untuk meningkatkan intensitas pembangunan infrastrukturnya, terkhusus bagi pemerintah sebagai *decision maker* dalam pembangunan negara. Terpilihnya bapak Joko Widodo atau akrab disapa dengan “Jokowi” sebagai presiden Indonesia periode 2014-2019 telah membawa inisiasi baru bagi pembangunan infrastruktur dalam negeri, melalui visinya yang diberi nama Nawa Cita. Dengan semboyan “Indonesia Kerja” yang dibawa oleh bapak presiden Jokowi nyatanya telah berhasil mencuri fokus dunia kepada Indonesia. Setelah naiknya bapak Jokowi sebagai presiden Indonesia, nampak pembangunan infrastruktur Indonesia

menjadi semakin pesat, tidak terkecuali pembangunan infrastruktur maritim (Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, 2016). Sontak saja, setelah beliau menjabat kenaikan investasi infrastruktur, jasa dan perdagangan tahun 2016 menjadi Rp 214,4 triliun atau naik 24,4% dibandingkan dengan realisasi tahun 2014 sebesar Rp 172,3 triliun (Staf Presiden RI, 2016). Ini mengindikasikan adanya suatu komitmen presiden Jokowi dalam mendukung pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Dalam pemanfaatannya, presiden Jokowi memaparkan bahwa tol laut setidaknya dijalankan menurut delapan konsep berikut<sup>19</sup>:

- a. Memperkuat peran Indonesia dalam hal logistik dan perdagangan internasional;
- b. Tol laut menerapkan konsep Wilayah Depan dan Wilayah Dalam untuk membuka akses antar regional di nusantara;
- c. Konsep pelabuhan *Hub* (pengumpul) serta pelabuhan *Feeder* (pengumpan) demi menciptakan intergasi pelayaran lokal dan nasional;

---

<sup>19</sup> <https://seword.com/ekonomi/dari-tol-darat-ke-tol-laut-jokowi-dan-visi-poros-maritim-dunia> di akses tanggal 23 Februari 2018

- d. Konsep Rute Pendulum sebanyak tujuh alternatif rute. Implementasi konsep tol laut diawali melalui penentuan pelabuhan *hub* (nasional) berdasarkan sebaran wilayah serta potensi muatannya;
- e. Berdasarkan kajian pemerintah maka melalui Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Perhubungan serta Pelindo maka ditetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep tol laut, yang terdiri dari 5 pelabuhan *hub* (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan *feeder*;
- f. Pembangunan dua puluh empat pelabuhan pendukung tol laut yang direncanakan akan dikembangkan melalui enam konsep, yaitu: pembangunan pelabuhan bertaraf internasional, pengerukan kolam dan alur pelabuhan *hub*, peningkatan draft pelabuhan *feeder*, modernisasi fasilitas dan peralatan bongkar muat, penerapan peluasan INSW, serta restrukturisasi dan rasionalisasi tarif jasa kepelabuhanan;
- g. Pembangunan Galangan Kapal pendukung armada perkapalan tol laut; dan
- h. Pengadaan Elemen Utama dan Elemen Pendukung penatalaksanaan program

tol laut. Elemen utama tersebut seperti pengembangan pelabuhan, pengembangan *hinterland*, penyusunan rute terjadwal dan rutin dengan konsep pendulum, pembangunan galangan kapal, sedangkan elemen pendukung tol laut seperti sarana prasarana navigasi, patroli, SDM, serta infrastruktur pendukung lainnya.

Delapan butir konsep tersebut merupakan gambaran bagaimana Pemerintahan Jokowi-JK sungguh serius merencanakan implementasi program tol laut demi kedaulatan maritim Indonesia. Jokowi telah memancarkan komitmen mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai bangsa maritim dengan memacu paradigma pembangunan inklusif, dari “*Jawa-sentris*” menjadi “*Indonesia-sentris*”, yang salah satunya ditempuh melalui pengembangan Tol Laut, sebagai strategi menekan disparitas harga serta pemerataan pembangunan ekonomi berkeadilan di seluruh wilayah Indonesia.

Sebagai contoh, pelabuhan-pelabuhan yang telah diresmikan Presiden Jokowi, memiliki fasilitas yang cukup memadai diantaranya dilengkapi dengan tempat pengumpul yang cukup besar. Para nelayan pun dapat lebih meningkatkan hasil laut, karena memiliki

tempat penampungan untuk hasil tangkapannya. Selain itu luas pelabuhan juga memadai, membuat para pelaku usaha antusias menggunakan pelabuhan-pelabuhan tersebut dalam aktivitas bongkar muat barang. Pembangunan infrastruktur yang memadai membuat masyarakat di daerah akan lebih tertarik membangun usaha sehingga dapat menyerap banyak tenaga kerja daerah. Hasil-hasil produksi pun tidak hanya menjadi komoditas antar daerah di Indonesia, diharapkan juga bisa menjadi komoditas ekspor.

Faktor-faktor pembangunan tol laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia terdiri dari Faktor pendukung, antara lain: 1) Kondisi Geografis Indonesia; 2) Menurunkan Disparitas Harga antara Barat dan Timur Indonesia<sup>20</sup>; 3) Pemerataan Distribusi Kebutuhan Pokok; 4) Perencanaan Pembangunan Yang Terkoordinasi; 5) Pembangunan Terpadu; dan 6) Kerjasama Pembiayaan Pembangunan. Faktor Penghambat antara lain: 1) Cara Pandang (Mindset) Terhadap Laut<sup>21</sup>; 2) Ego

Sektoral<sup>22</sup>; 3) Pelayaran Belum Maksimal; 4) Kondisi Pelabuhan Belum Memadai; 5) Industri Perkapalan belum Berkembang; 6) Permasalahan Operasional Kapal Tol Laut; 7) Proses Penyediaan Lahan Lama; dan 8) Akses dan Sarana Prasarana Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan Belum Memadai.

Dalam pembiayaan pembangunan Tol Laut, kerjasama pembiayaan pembangunan merupakan faktor pendukung yang harus diprioritaskan. Hal ini sejalan dengan dengan pendapat Meter dan Horn (dalam Subarsono)<sup>23</sup> dimana salah satu variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi adalah sumberdaya. Pendapat ini juga didukung oleh George C. Edward (dalam Subarsono)<sup>24</sup> dimana meskipun isi kebijakan telah dikomunikasikan secara jelas dankonsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, maka implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, misalnya kompetensi implementor dan sumber daya finansial. Pendapat ke dua tokoh di atas, juga sama dengan pendapat Grindle, dimana salah

---

<sup>20</sup> <https://maritim.go.id/manfaat-tol-laut-sangat-besar/> di akses tanggal 23 Februari 2018

<sup>21</sup> <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/850721-ini-faktor-penghambat-program-tol-laut-nbsp> di akses tanggal 23 Februari 2018

---

<sup>22</sup> *ibid*

<sup>23</sup> Subarsono, *op.cit.*, hlm 99

<sup>24</sup> *Ibid*, hlm 90-92

satu variabel yang menentukan keberhasilan sebuah kebijakan adalah apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai.

Sebagai negara kepulauan yang dibatasi lautan, pembangunan transportasi di Indonesia menjadi suatu tantangan. Tantangan yang harus dihadapi adalah bagaimana menyediakan layanan transportasi yang murah, tepat waktu, dan mampu diakses oleh semua kalangan. Tantangan inilah yang harus dijawab dalam rangka melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. Oleh karena itu, beberapa upaya yang dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan transportasi nasional dengan transportasi berorientasi lokal dan kewilayahan adalah sebagai berikut:

1. Mendorong skema pembiayaan jalan daerah melalui *cost sharing* yang melibatkan kontribusi APBN dan APBD pada jalan-jalan strategis di daerah dengan pola insentif, serta secara bertahap melakukan penyiapan regulasi untuk dana preservasi jalan (*road preservation fund*);
2. Penyediaan DAK bidang Transportasi yang lebih terintegrasi melalui

penyediaan sarana dan prasarana transportasi, seperti pembangunan jalan provinsi, kabupaten/kota dan jalan non status yang menghubungkan kawasan-kawasan strategis dan pusat-pusat pertumbuhan di daerah, berikut fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi, serta sarana transportasi yang disesuaikan dengan karakteristik daerah;

3. Menciptakan pembagian peran moda transportasi yang lebih berimbang dengan mendorong pembangunan perkeretaapian dan transportasi laut yang lebih progresif sehingga secara bertahap terjadi perpindahan moda dari jalan ke moda kereta api serta moda angkutan laut;
4. Membangun dan memperluas jaringan infrastruktur dan sistem pelayanan transportasi nasional untuk memperkecil defisit dan mempersempit kesenjangan transportasi antar wilayah yang meliputi jalan, bandara, kereta api, pelabuhan laut dan penyeberangan, dermaga sungai dan danau, kapal perintis, bus, bus air dan kereta ekonomi di wilayah perdalaman, perbatasan, dan pulau terluar;
5. Membuka rute baru, meningkatkan frekuensi pelayanan, optimalisasi,

- dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis dan *Public Service Obligation* (PSO) diantara subsidi bus perintis, angkutan laut, sungai, danau, penyeberangan, udara, dan perkeretaapian;
6. Integrasi pelabuhan yang efektif dan efisien disertai dengan peningkatan kinerja pelabuhan. Peningkatan kinerja pelabuhan dilakukan melalui perbaikan manajemen pengelolaan serta peningkatan kapasitas pelabuhan
  7. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar;
  8. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan bandara melalui pembangunan dan pengembangan bandara terutama yang berada pada pusat kegiatan nasional (ibukota propinsi), pusat kegiatan wilayah dan wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;
  9. Meningkatkan kapasitas bandara di wilayah terpencil, pedalaman dan rawan bencana dengan melakukan perpanjangan landasan serta pembangunan terminal penumpang
  10. Pengadaan pesawat dan kapal perintis.

Dalam bidang Operasional Kapal Tol Laut, beberapa upaya yang direkomendasikan antara lain:

1. Trayek harus dinamis mengikuti perkembangan : pola perdagangan, Disparitas harga, dinamika hinterland, kesiapan Pelabuhan, konektivitas dengan moda dan trayek angkutan lain (2018 dialokasikan 15 Trayek);
2. Pemilihan Jenis dan ukuran kapal mempertimbangkan: perkembangan komoditi perdagangan, kondisi perairan, Fasilitas Pelabuhan;
3. Penyiapan SDM Pendukung program tol laut dan rumah kita;
4. Pemanfaatan gudang – gudang di area pelabuhan mendukung Program Rumah Kita;
5. Fasilitas Pelabuhan *compatible* dengan Jenis dan ukuran kapal Tol Laut, mempersingkat berthing time;
6. Control lebih baik dalam memastikan penerima subsidi tol laut tepat sasaran : optimalisasi muatan BUMN (Bulog, Semen Indonesia, RNI, Pertamina (minimal 60% Load Factor)
7. Pelabuhan yang disinggahi tol laut juga harus dikembangkan sebagai pusat pelayanan logistik, seperti penerapan Rumah Kita di beberapa pelabuhan/kota agar mendekatkan

pasar dan sub distribusi logistik ke masyarakat;

8. Sinergi antara Operator kapal, BUMN Trading Logistik, Pengusaha, Dinas Kemendag untuk mendorong, mengontrol distribusi barang di 3TP dalam menjamin stabilitas harga barang kebutuhan pokok dan penting;
9. Penandaan/Signasi Identifikasi Barang Tol Laut (Packing/Packaging) mempermudah kontrol pada kegiatan cargo handling dan distribusi;
10. Khusus pengoperasian kapal kontainer membutuhkan jumlah kontainer yang cukup untuk menjamin terangkutnya muatan dan mempersingkat waktu sandar kapal;
11. Kondisi kapal terkait perawatan, pemeliharaan dan perbaikan (*docking*) menjamin kelancaran setiap *voyage* sesuai target;
12. Biaya TKBM di daerah harus bisa lebih efisien untuk menekan harga jual barang pokok;
13. Memberikan kesempatan perusahaan pelayaran swasta terlibat dalam pelaksanaan Tol Laut menuju kemandirian industri pelayaran nasional.

Paradigma pembangunan inklusif yang mendorong pemerataan pertumbuhan ekonomi berkeadilan,

melalui percepatan pengembangan tol laut, sejalan dengan upaya mewujudkan Nawacita pertama, "*memperkuat jati diri sebagai negara maritim*". Nawacita ketiga, "*membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan*". Selain itu, pengembangan tol laut ini mengarah pada capaian Nawacita ketujuh, "*mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik*".

Pembangunan tol laut ini masih memiliki banyak kendala dan tantangan yang harus dihadapi dan diselesaikan kedepannya. Untuk itu dibutuhkan gotong royong dari semua pihak untuk mensukseskan program Tol Laut ini, sehingga visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dapat terwujud. Seperti yang dikemukakan Narasumber dari Kementerian Perhubungan: "Program tol laut adalah pembelajaran yang baik, mendewasakan bangsa bagaimana mengelola logistik maritim secara terintegrasi, belajar dari kesalahan dan kelemahan, terus berubah bergerak melakukan perbaikan dan inovasi".

Dengan Program Tol Laut diharapkan kegiatan perekonomian semakin berkembang, dan laut menjadi sarana yang aman, murah dan nyaman

dalam menggerakkan perekonomian negara. Hal ini sejalan dengan Teori Keamanan Maritim, dimana keamanan maritim adalah sebuah keadaan dimana segala kegiatan perekonomian yang dilakukan di laut terbebas dari ancaman bahaya yang menyebabkan kerugian finansial dan korban jiwa. Seperti kutipan pidato Presiden Jokowi se usai dilantik di gedung MPR tanggal 20 Oktober 2014: “Sebagai negara maritim; samudra, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudera, dan memunggungi selat dan teluk. Ini saatnya kita mengembalikan semuanya, sehingga 'Jalesveva Jayamahe', di laut justru kita jaya, sebagai semboyan kita di masa lalu bisa kembali lagi” (Kutipan Pidato Pelantikan Presiden Jokowi, 20 Oktober 2014).

### **Simpulan dan Rekomendasi**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah penelitian ini. Kesimpulan tersebut adalah sebagai berikut :

Pertama, pembangunan Tol Laut telah menunjukkan kemajuan dalam 3 tahun kepemimpinan Presiden Jokowi-JK, antara lain: 1) Penyelenggaraan rute subsidi tol laut sampai tahun 2017 sudah sebanyak 13 (tiga belas) rute, dimana 7 (tujuh) trayek dikelola oleh PT PELNI (T-3, T-5, T-6, T-9, T-11, T-12 dan T-13), dan 6 (enam) trayek dikelola oleh swasta (Trayek T-1: PT. Mentari Sejati Perkasa; Trayek T-2: PT. Mentari Sejati Perkasa; Trayek T-4: PT. Temas; Trayek T-7: PT. Mandala Sejahtera Abadi; Trayek T-8: PT. Luas Line; Trayek T-10: PT. Mentari Sejati Perkasa); 2) Pembangunan pelabuhan termasuk pelabuhan *hub* dan pelabuhan *feeder*, serta pemeliharaan pelabuhan di berbagai lokasi; 3) Pembuatan sentra logistik “Rumah Kita” di 19 lokasi yaitu: untuk lokasi Nias dan Mentawai dikelola oleh PT Pelindo I; untuk lokasi Natuna dan Tahuna dikelola oleh PT Pelindo II; untuk lokasi Dompu, Waingapu, Rote dan Kalabahi dikelola oleh PT Pelindo III; untuk lokasi Nabire, Tobelo, Sebatik, Tidore, dan Sangatta/Lhoktuan dikelola oleh PT Pelindo IV; untuk lokasi Morotai, Saumlaki, Manokwari dan Timika dikelola oleh PT Peln; untuk kota Merauke dan Namlea diikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry; 4) Pembangunan transportasi multimoda pada kawasan pendukung

pelabuhan (hinterland) yang terpadu dengan pengembangan kawasan, termasuk 14 kawasan industri (KI) prioritas serta 11 kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) prioritas; 5) Pembangunan kawasan perbatasan dan daerah tertinggal melalui pembangunan infrastruktur, peningkatan keamanan wilayah perbatasan negara, peningkatan diplomasi batas wilayah negara, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di 150 kecamatan lokasi prioritas perbatasan negara dan 10 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), termasuk pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Terpadu.

Kedua, faktor-faktor pembangunan tol laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia terdiri dari Faktor pendukung, antara lain: 1) Kondisi Geografis Indonesia; 2) Menurunkan Disparitas Harga antara Barat dan Timur Indonesia; 3) Pemerataan Distribusi Kebutuhan Pokok; 4) Perencanaan Pembangunan Yang Terkoordinasi; 5) Pembangunan Terpadu; dan 6) Kerjasama Pembiayaan Pembangunan. Faktor Penghambat antara lain: 1) Cara Pandang (Mindset) Terhadap Laut; 2) Ego Sektoral; 3) Pelayaran Belum Maksimal; 4) Kondisi Pelabuhan Belum Memadai; 5) Industri Perkapalan belum Berkembang; 6) Permasalahan Operasional Kapal Tol Laut;

7) Proses Penyediaan Lahan Lama; dan 8) Akses dan Sarana Prasarana Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan Belum Memadai.

Adapun Rekomendasi Penulis dalam pembangunan Tol Laut ini adalah sebagai berikut:

- a. Diperlukan integrasi pembangunan pusat pertumbuhan yang didukung dengan jalur distribusi logistik (pelayaran, pengelolaan pelabuhan dan antarmoda).
- b. Diperlukan kesiapan semua wilayah dan pemerintah daerah yang hendak dihubungkan melalui Tol Laut untuk menjadi pusat-pusat pertumbuhan baru menjadi sangat strategis;
- c. Diperlukan perencanaan yang harus terukur proses, waktu, dan besaran targetnya;
- d. Percepatan pembangunan wilayah dan kesiapan SDM wilayah harus jadi prioritas;
- e. Peningkatan aspek kelembagaan: pembentukan dan penguatan institusi kemasyarakatan (termasuk koperasi dan BUMD) melalui pelatihan dan pendidikan.
- f. Untuk pelayaran komersial diperlukan pengintegrasian pelabuhan hub sehingga menciptakan:
  - 1) Sistem penjadwalan waktu standar

- 2) Operasional kepelabuhanan 24 jam/7hari seminggu
- 3) Integrasi proses bisnis dan integrasi data
- 4) Penyeragaman supra dan infrastruktur pelabuhan hub
- 5) Pelayaran dengan rute tetap yang rutin dan terjadwal

Jika semua hal tersebut di atas dapat di penuhi, maka akan tercapai *outcome* sebagai berikut:

- a. Kelancaran arus distribusi barang (pergi dan kembali) lancar sehingga transaksi perdagangan meningkat
- b. Disparitas harga akan berkurang antara Barat dan Timur Indonesia
- c. Biaya logistik di Indonesia akan menurun minimum 19% sehingga akan meningkatkan daya saing perdagangan di ASEAN
- d. Ekonomi Indonesia akan lebih maju
- e. Peningkatan pertumbuhan ekonomi dan penurunan angka kemiskinan.

## Referensi

### Buku

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Brennan, Denise. 2005. Methodological Challenges in Research with Trafficked Persons: Tales from the Field
- Creswell, J. W. 2007. Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed) Edisi ke-3, terj. Ahmad Fawaid. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas. 2017. Laporan 3 Tahun Pemerintahan Joko Widodo – Jusuf Kalla #Kerja Bersama. Jakarta
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas. 2015. Tol Laut. Jakarta
- Roe, Michael. 2013. Maritime Governance and Policy Making. London: Springer International Publishing Switzerland.
- Roe, Michael. 2016. Maritime Governance: Speed, Flow, Form, Process. London: Springer International Publishing Switzerland.
- Subarsono. 2011. Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

### Peraturan Perundang-undangan

- Perpres No. 2 tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019
- Perpres No. 106 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Publik Untuk Angkutan Barang di Laut

Perpres No. 71 tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting

Perpres No. 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Perpres No. 70 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan

<http://setkab.go.id/tol-laut-dan-pembangunan-inklusif/> di akses tanggal 23 Februari 2018

Tim VIVA. 2016. Ini Faktor Penghambat Program Tol Laut, dalam <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/850721-ini-faktor-penghambat-program-tol-laut-nbsp> di akses tanggal 23 Februari 2018

## Website

Ali Hasan. 2017. Dari Tol Darat ke Tol Laut: Jokowi dan Visi Poros Maritim Dunia, dalam <https://seword.com/ekonomi/dari-tol-darat-ke-tol-laut-jokowi-dan- visi-poros-maritim-dunia> di akses tanggal 23 Februari 2018

Bakosurtanal. 2015. BIG Sediakan Data dan Informasi Geospasial untuk Mendukung Industri Bahari, dalam <http://www.bakosurtanal.go.id/big-sediakan-data-dan-informasi-geospasial-untuk-mendukung-industri-bahari/> di akses tanggal 7 Agustus 2017

Bakosurtanal. 2015. Peran Informasi Geospasial dalam Pembangunan Indonesia sebagai Poros Maritim, dalam <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/peran-informasi-geospasial-dalam-pembangunan-indonesia-sebagai-poros-maritim> di akses tanggal 7 Agustus 2017

Biro Informasi dan Hukum. 2016. Manfaat Tol Laut sangat Besar, dalam <https://maritim.go.id/manfaat-tol-laut-sangat-besar/> di akses tanggal 23 Februari 2018

Eddy Cahyono Sugiarto. 2016. Tol Laut dan Pembangunan Inklusif, dalam