



**PEMBANGUNAN TOL LAUT  
GUNA MENDUKUNG PEREKONOMIAN NASIONAL**

**Oleh :**

**RUDI PARULIAN SIMORANGKIR, S.E  
KOLONEL LAUT (T) NRP 9835/P**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)  
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN (PPRA) LXI  
LEMHANNAS RI  
TAHUN 2020**

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb, salam sejahtera bagi kita semua

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan LXI (PPRA LXI) telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia sebuah Kertas Karya Perorangan (Taskap) dengan judul : **“PEMBANGUNAN TOL LAUT GUNA Mendukung Perekonomian Nasional.”**

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor : Kep / 81 TAHUN 2020 tanggal 8 JUNI 2020 tentang Pengangkatan Tutor Taskap kepada para peserta PPRA LXI untuk menulis taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXI di Lemhannas RI tahun 2020. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap saya yaitu Bapak Irjen Pol Drs. Sam Budigusdian, M.H dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing untuk membuat serta menyelesaikan Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas dari Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini.

Besar harapan saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya

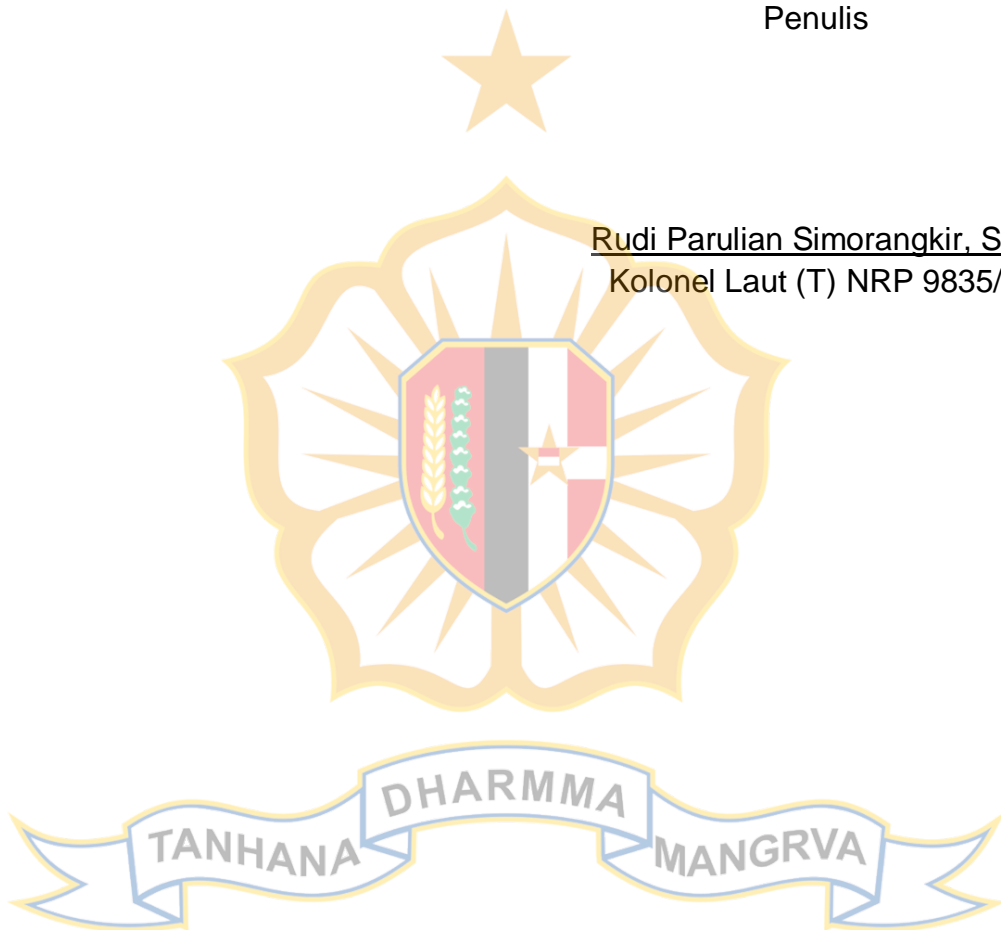
Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan petunjuk serta bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan.

Sekian dan terima kasih. Wassalamualaikum Wr Wb.

Jakarta, Oktober 2020

Penulis

Rudi Parulian Simorangkir, S.E.  
Kolonel Laut (T) NRP 9835/P



**PERNYATAAN KEASLIAN**

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rudi Parulian Simorangkir, S.E.  
Pangkat : Kolonel Laut (T) NRP 9835/P  
Jabatan : Sahli Pang “D” Jemen  
Instansi : Koarmada I  
Alamat : Jl. Gunung Sahari no. 67 Jakarta Pusat

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXI tahun 2020 menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
  - b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.
2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, Oktober 2020

Penulis Taskap



**RUDI PARULIAN SIMORANGKIR, S.E.**  
KOLONEL LAUT (T) NRP 9835/P

## DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan Masalah .....	6
3. Maksud dan Tujuan .....	6
4. Ruang Lingkup dan Sistematika .....	6
5. Metode dan Pendekatan.....	7
6. Pengertian.....	8
 <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
7. Umum .....	10
8. Peraturan Perundang-Undangan .....	10
9. Kerangka Teoretis.....	11
10. Data/Fakta .....	13
11. Lingkungan Strategis.....	20
 <b>BAB III PEMBAHASAN</b>	
12. Umum .....	27
13. Analisis Pembangunan Tol Laut .....	27
14. Faktor-faktor Pendukung Keberhasilan Tol Laut.....	29
a. Dukungan anggaran.....	29
b. Peran dan Minat Investor.....	33
c. Jaminan Keamanan.....	36
15. Peran Pemerintah Pusat/Pemda dalam pembangunan Tol Laut .....	40

16. Dukungan Sarana dan Prasarana Pembangunan Tol Laut .	42
17. Keberhasilan Tol Laut akan Meningkatkan Perekonomian Nasional .....	54

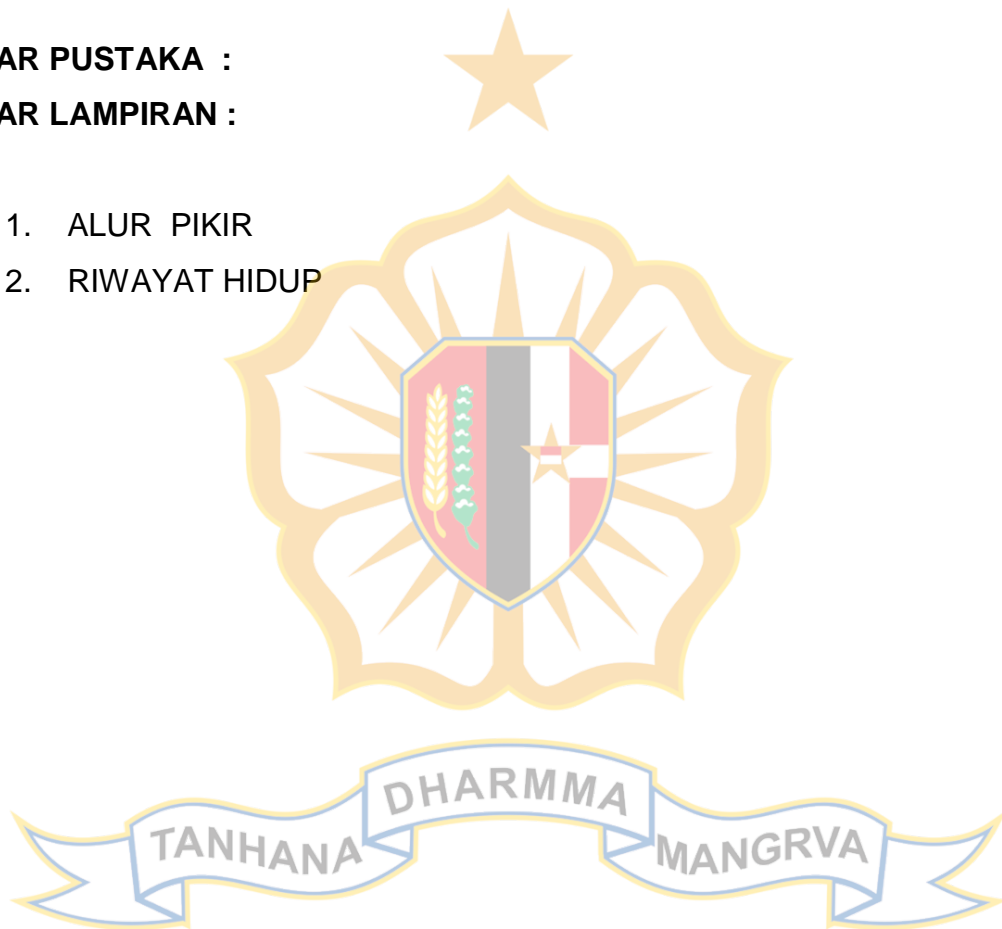
#### **BAB IV PENUTUP**

18. Simpulan .....	58
19. Saran .....	59

#### **DAFTAR PUSTAKA :**

#### **DAFTAR LAMPIRAN :**

1. ALUR PIKIR
2. RIWAYAT HIDUP



## BAB I PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang.

Indonesia sebagai Negara kepulauan dengan total luas wilayah sebesar 8,3 juta km<sup>2</sup>, dan luas perairan Indonesia 6,4 juta km<sup>2</sup>, luas daratan sebesar 1,9 juta km<sup>2</sup> serta panjang garis pantai terpanjang kedua di dunia dan memiliki sekitar 17.504 pulau didalamnya<sup>1</sup>. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional, yakni *United Nations Conventions on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982, diakui Indonesia oleh dunia internasional sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang telah diperjuangkan Indonesia sejak Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957. Sebagai negara kepulauan Indonesia memiliki pulau-pulau yang tersebar di segala penjuru nusantara berjumlah 17.504 pulau, di samping itu Indonesia memiliki luas perairan ± 3.166.163 km<sup>2</sup> (belum termasuk luas ZEEI: ± 2.700.000 km<sup>2</sup>), panjang wilayah ± 5.140 km, lebar ± 1.949 km, luas daratan ± 2.027.087 km<sup>2</sup> serta garis pantai sepanjang ± 80.791 km. Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki 70% wilayahnya berupa lautan memerlukan suatu arah pembangunan sebagai Negara Maritim.

Nenek moyang kita pernah mencapai kejayaannya sebagai negara maritim pada masa berdirinya Kerajaan Mataram, Sriwijaya, Demak, Bone dimana sejarahnya ditemui di Madagaskar. Khususnya pada masa kejayaan Majapahit dan Sriwijaya arus perdagangan yang memanfaatkan laut nusantara telah mengalami perkembangan yang pesat. Hal ini memiliki filosofi bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa berjiwa bahari yang hidup dengan dan dari laut. Kejayaan bangsa kita dalam menguasai laut tersebut telah pudar pada masa penjajahan yang berimbas sampai sekarang, sehingga arah pembangunan kurang mengintegrasikan pembangunan di darat dan di laut sebagai kekuatan pembangunan untuk mendorong perekonomian nasional.

Begitu penting pembangunan Tol Laut sebagai urat nadi kehidupan

---

<sup>1</sup> Kapushidrosal Laksda TNI Dr.Ir.Harjo Susmoro,S.Sos.SH.MH. *Pada saresahan Hydrographic Information Driving Marine Knowledge*, dalam rangka Hari Hidrografi Sedunia pada tanggal 17 Juni 2019.

ekonomi nasional. Hal tersebut tercermin pada sejauh mana pembangunan Tol Laut mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah belum/sedang berkembang (*Ships Promotes The Trade*) sekaligus membuka keterisolasian serta kemampuannya menunjang sektor perdagangan, ekonomi dan sektor lainnya (*ships follow the trade*).

Dalam upaya mengembalikan kejayaan sebagai negara maritim, Presiden Joko Widodo melakukan kebijakan dengan mengusulkan pembangunan Tol Laut. Kebijakan kemaritiman Presiden Joko Widodo adalah sebuah terobosan baru dalam sejarah pemerintahan Indonesia. Pemerintahan sebelumnya belum memberikan perhatian besar bagi sektor kelautan namun lebih fokus pada pembangunan sumber daya yang berbasis daratan.<sup>2</sup>

Presiden Joko Widodo menargetkan dengan berhasilnya pembangunan Tol Laut, ada kemajuan penghasilan dari negara tingkat menengah bawah dengan penghasilan per kapita penduduknya tahun 2015 senilai US\$ 3.592 meningkat menuju penghasilan negara tingkat menengah atas dengan pendapatan perkapita penduduknya mencapai US\$ 10.000 pada tahun 2045. Dengan kata lain, apabila kebijakan pembangunan tol laut dapat terwujud seperti yang diharapkan maka Indonesia mampu berdaulat dari sisi perekonomian. Untuk dapat mencapai target tersebut, rancangan RPJMN 2020-2024 Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas telah menargetkan ekonomi Indonesia tumbuh sebesar 5,4% (target rendah) sampai 6,0% (target tinggi). Sedangkan pertumbuhan ekonomi Indonesia di tahun 2020 ditargetkan tumbuh sebesar 5,3% (target sedang) dengan *Gross National Income* (GNI) sebesar US\$ 4.320 per kapita. Artinya, Indonesia masuk dalam kelompok negara dengan penghasilan menengah atas (*upper-middle income*).<sup>3</sup> Namun akibat dari wabah Covid-19 membawa kemerosotan ekonomi bagi banyak negara, tak terkecuali Indonesia. Meski merosot,

<sup>2</sup> Latifah & Dinda Larasati, 2017, Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, Jurnal Hubungan Internasional, Sumber: <https://e-journal.unair.ac.id/JHI/article/view/7307>. Diakses tanggal: 8 Mei 2020, pukul 20:30 WIB.

<sup>3</sup> Viva Budy Kusnandar, 2020, Target Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 2020-2024, Sumber: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Des 2019, dalam <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/01/02/target-pertumbuhan-ekonomi-indonesia-2020-2024>. Diakses tanggal: 10 Mei 2020, pukul 20:38 WIB.



Perekonomian Indonesia diprediksi masih bisa tumbuh positif sekitar 1%.<sup>4</sup> Salah satu kebijakan untuk membangun tol laut melalui jaringan transportasi laut yang dapat menjangkau seluruh pelosok wilayah Indonesia, maka diperlukan pembangunan Tol Laut yang didasarkan pada keseimbangan pertumbuhan ekonomi antar pulau-pulau di wilayah Indonesia. Dengan kebijakan pembangunan tol laut akan menciptakan strategi *freight cost* yang aman dan murah, sehingga akan dapat menurunkan disparitas harga antar seluruh wilayah Indonesia. Melalui realisasi pembangunan Tol Laut diharapkan memiliki peran yang signifikan dalam perekonomian nasional melalui pemerataan ekonomi di wilayah barat dan wilayah timur Indonesia sehingga tidak terjadi disparitas harga.

Namun harapan terwujudnya konsep pembangunan Tol Laut terhambat karena terdapat beberapa permasalahan,<sup>5</sup> salah satu masalah penting adalah belum seimbangnya arus muatan yang ada. Sebagaimana kita ketahui arus muatan barang dari kawasan timur menuju kawasan barat Indonesia sangat kurang bila dibandingkan dengan arus muatan barang kebalikannya, sehingga sangat dikuatirkan dukungan kapal yang ada dalam tol laut akan kekurangan muatan barang dalam pelayaran dari arah timur. Dalam hal ini, pemerintah dapat melakukan kebijakan untuk mendorong pelaksanaan Tol Laut dengan memberikan insentif bagi industri pelayaran sebagai kompensasi atas kerugian ketika arus muatan barang belum seimbang.

Sementara, pemerintah tiap tahunnya telah menggelontorkan anggaran subsidi melalui Kementerian Perhubungan bagi angkutan yang menggunakan kapal laut dengan melewati sejumlah trayek Tol Laut. Namun belum banyak para pengusaha yang memanfaatkan Tol Laut untuk melakukan pengiriman barang. Sekitar 90 persen para pengusaha logistik melakukan pengiriman barang melalui jalur darat, sedangkan 10 persen melalui laut dengan kapal komersial, dari 10 persen hanya 2 persen melalui Tol Laut yang disubsidi. Karena Tol Laut yang disubsidi oleh pemerintah tak beroperasi tiap hari atau bahkan minggu, sehingga pengusaha terpaksa menggunakan jalur laut

<sup>4</sup> Yosepha Pusparisa, 2020, Negara G-20 Terancam Resesi Akibat Serangan Virus Corona, Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi Negara G20 (2020), Sumber <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/04/01/negara-g20-terancam-resesi-akibat-serangan-virus-corona>. Diakses tanggal: 12 Mei 2020. Pukul 20:50 WIB.

<sup>5</sup> Jiwandana Winata I Putu, 2017, Penerapan Tol Laut, Jawaban dari Permasalahan Ketimpangan Ekonomi di Indonesia? <https://www.kompasiana.com/jiwandana/5a013fdc51699570e502e092/penerapan-tol-laut-jawaban-dari-permasalahan-ketimpangan-ekonomi-di-indonesia>. Diakses tanggal: 15 Mei 2020, pukul 20:42 WIB.

komersial dengan harga biasa.<sup>6</sup>

Permasalahan lain juga terdapat dalam penyediaan sarana Tol Laut. Saat ini infrastruktur yang tersedia pada pelabuhan dirasakan belum memadai. Lemahnya sistem pengoperasian pelabuhan akibat belum adanya koordinasi yang baik antar Kementerian/Lembaga terkait, misalnya Kementerian Perhubungan, Kementerian Kemaritiman, Kementerian Perdagangan, Perindustrian, BUMN, Pertanian, Pariwisata, dan sebagainya. 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 Perhubungan juga masih belum terlihat menjalankan perannya secara maksimal. Dalam lima tahun terakhir beberapa pelabuhan baru yang dibangun di daerah terluar dan terpencil, namun sudah tidak lagi disinggahi kapal karena kondisi fisik pelabuhan tidak terawat. Akibatnya implementasi Tol Laut untuk angkutan orang dan logistik belum terlaksana sesuai harapan masyarakat.

Pembangunan Tol Laut setidaknya membutuhkan kurang lebihnya 42 unit kapal berukuran 300 teus dan 15 unit kapal berukuran 1000 teus untuk memenuhi kebutuhan pelayaran. Itu pun hanya untuk memenuhi kebutuhan 1 rute dari Belawan - Tanjung Priok - Tanjung Perak - Makassar - Sorong - Makassar - Tanjung Perak - Tanjung Priok - Belawan dan belum termasuk kapal-kapal kecil yang akan membawa logistik ke pelabuhan pengumpan.

Dengan banyaknya kebutuhan kapal tersebut, Indonesia saat ini baru memiliki 250 galangan, sementara untuk 220 galangan berada di Indonesia bagian Barat. Pulau Jawa masih mendominasi jumlah galangan terbanyak dengan 92 galangan. Dengan jumlah galangan tidak merata itu, kapal-kapal yang akan melakukan *docking* mengalami kesulitan karena minimnya fasilitas yang tersedia terutama di wilayah timur Indonesia, sehingga berakibat pada terhambatnya alur pelayaran dan berdampak besar terhadap melonjaknya harga komoditi.

Masih kurangnya ketersediaan sarana infrastruktur penunjang Tol Laut yang memadai diperkirakan menjadi penyebab masih tingginya disparitas harga bahan pokok antara daerah pelabuhan hub dengan daerah tujuan

<sup>6</sup> CNN Indonesia, 2019, Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampu Atasi Perbedaan Harga, Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190225205834-92-372572/pengusaha-akui-tol-laut-belum-ampuh-atasi-perbedaan-harga>. Diakses tanggal: 18 Mei 2020, pukul 20:32 WIB.

pengiriman barang.<sup>7</sup> Begitu juga halnya dengan pembangunan sarana infrastruktur penunjang logistik di wilayah Indonesia Timur juga dirasakan belum maksimal sehingga menyebabkan biaya logistik masih tinggi.

Selain itu, jumlah personel pemerintah untuk memantau harga bahan pokok yang dilewati oleh Tol Laut juga dirasakan masih terbatas, sehingga mengakibatkan pendataan harga barang dilakukan hanya dengan mengandalkan harga di pasar pantauan dan gerai maritim saja. Pemerintah tidak bisa berperan sendirian untuk menyelesaikan persoalan-persoalan tersebut karena kebutuhan anggaran infrastruktur logistik sangat besar. Sementara ini, pemerintah sudah menawarkan kepada pihak swasta untuk berinvestasi dalam pembangunan tol laut terutama di sektor logistik antar pulau tersebut. Namun saat ini minat swasta untuk berinvestasi belum cukup tinggi. Hal ini karena birokrasi dalam pengurusan perijinan yang berbelit-belit dan butuh waktu sangat lama menjadi salah satu sebab rendahnya minat investor dalam pembangunan Tol Laut.

Melalui salah satu kebijakan, untuk membangun Tol Laut sebagai jaringan transportasi laut yang mampu menjangkau seluruh wilayah Indonesia diperlukan pembangunan Tol Laut yang didasarkan pada keseimbangan dengan pertumbuhan ekonomi antar seluruh wilayah dan pulau-pulau Indonesia. Tol laut dirancang untuk menyediakan sarana transportasi laut diantara pelabuhan utama, seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong. Hal tersebut bertujuan untuk mempercepat distribusi komoditas barang-barang di seluruh nusantara, terutama ke daerah-daerah terpencil di wilayah Timur Indonesia. Konsep Tol Laut dibangun agar terbentuk konektivitas antar daerah, yang dapat memacu pertumbuhan ekonomi, memudahkan mobilitas manusia dan barang, serta membuat harga bahan pokok semakin terjangkau di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan memahami pada permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dapat diformulasi pokok masalah yaitu; **“Pembangunan Tol Laut belum optimal, sehingga belum mendukung perekonomian nasional”**.

<sup>7</sup> Yustinus Andri DP, 2018, Tol Laut Belum Efektif Atasi Masalah Disparitas Harga Bahan Pokok, Sumber: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20181212/12/868902/tol-laut-belum-efektif-atasi-masalah-disparitas-harga-bahan-pokok>. Diakses tanggal: 20 Mei 2020, pukul 20:42 WIB.

## 2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan pada latar belakang, maka masalah yang dirumuskan dalam tugas ilmiah Perseorangan (Taskap) ini, adalah: **“Bagaimana Pembangunan Tol Laut guna Mendukung Perekonomian Indonesia.”**

Dari rumusan masalah tersebut, pertanyaan yang akan menjadi pembahasan dalam taskap ini adalah :

- a. Apakah Faktor-faktor pendukung keberhasilan Tol Laut ?
  - 1) Dukungan anggaran ?
  - 2) Peran dan minat investor?
  - 3) Jaminan keamanan?
- b. Bagaimana peran pemerintah pusat/pemda dalam pembangunan Tol Laut?
- c. Bagaimana dukungan sarana dan prasarana (pelabuhan, industri perkapalan dan logistik) untuk mendukung konektivitas Tol Laut?

## 3. Maksud dan Tujuan.

### a. Maksud

Maksud dari penulisan taskap ini adalah untuk memberikan gambaran, analisis dan pembahasan serta rekomendasi dari permasalahan yang akan dibahas tentang pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian Indonesia.

### b. Tujuan

Tujuan penulisan Taskap ini adalah sebagai sumbangan pemikiran peserta kepada pemangku kebijakan untuk memecahkan permasalahan terkait pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian Indonesia.

## 4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

### a. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penulisan Kertas Karya Ilmiah Perorangan ini dibatasi pembahasannya pada problem terkait pembangunan Tol Laut meliputi dukungan anggaran, peran pemerintah pusat/pemda, minat para investor serta dukungan sarana dan prasarana pendukung konektivitas

Tol Laut, sehingga diharapkan dapat mendukung perekonomian nasional.

b. **Sistematika.**

Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) Program Pendidikan Reguler Angkatan LXI, Lemhanas RI, Tahun 2020 diawali dengan Bab I Pendahuluan yang membahas tentang fenomena umum dan fakta-fakta relevan yang menjadi pokok bahasan penulisan terkait pembangunan Tol Laut yang belum optimal, perumusan masalah, maksud dan tujuan, ruang lingkup dan sistematika, metode dan pendekatan serta pengertian.

Bab 2 menjelaskan tentang Tinjauan Pustaka yang digunakan sebagai dasar pembahasan untuk mengidentifikasi lebih dalam terhadap setiap pokok bahasan yang muncul. Hal ini nantinya dapat digunakan menganalisis pokok-pokok bahasan. Dalam tinjauan pustaka akan ditampilkan peraturan perundang-undangan, kerangka teoretis, perkembangan lingkungan strategis yang berpengaruh baik Global, Regional maupun Nasional serta Peluang dan Kendala.

Bab 3 berisi analisis dan gambaran keadaan obyektif tentang pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian Indonesia, di dalam permasalahan-permasalahan antara lain dukungan anggaran, peran pemerintah, peran para investor, serta dukungan sarana dan prasarana (ketersediaan kapal dan pelabuhan) untuk konektivitas Tol Laut dalam mendukung perekonomian nasional.

Bab 4 sebagai penutup berisi simpulan dan saran yang menguraikan rumusan secara sistematis, singkat dan jelas. Disamping itu juga terdapat rekomendasi sebagai saran tidak lanjut kepada pemangku kepentingan mengenai hal-hal yang perlu dilakukan dan akan diimplementasikan untuk mewujudkan pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian Indonesia.

5. **Metode dan Pendekatan.**

a. **Metode.**

Dalam penulisan Taskap ini menggunakan metode analisis kualitatif/deskriptif yang menekankan pada pengumpulan dan analisis penyajian data berdasarkan metode penelitian literatur (studi



kepuustakaan) dari data sekunder dan/atau data primer.

b. **Pendekatan.**

Taskap ini menggunakan pendekatan dengan perspektif kepentingan nasional, dengan analisis multi disiplin ilmu sesuai dengan kerangka teoretis yang digunakan untuk memecahkan berbagai permasalahan berdasarkan data dan fakta yang ada.

6. **Pengertian.**

Untuk menghindari terjadinya salah pengertian terhadap istilah dan konsep-konsep yang akan digunakan dalam Taskap ini, maka pengertian dari beberapa istilah tersebut, adalah:

- a. **Pembangunan**,<sup>8</sup> Menurut Siagian (1994), pembangunan adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang terencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”.
- b. **Tol Laut**,<sup>9</sup> adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang disampaikan pertamakali oleh Presiden Joko Widodo. program Tol Laut bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Indonesia. Melalui hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, diharapkan dapat menciptakan kelancaran distribusi barang yang semakin merata di seluruh wilayah Indonesia.
- c. **Maritim**,<sup>10</sup> Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat diartikan sebagai berkenaan dengan laut, berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut.
- d. **Pelabuhan**, Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran,<sup>11</sup> pelabuhan diartikan sebagai suatu tempat yang terdiri dari

<sup>8</sup> Pengertian Pembangunan Menurut Para Ahli, Sumber: <https://www.dosenpendidikan.co.id/pengertian-pembangunan-menurut-para-ahli/>. Diakses tanggal: 25 Mei 2020, pukul 20:25 WIB.

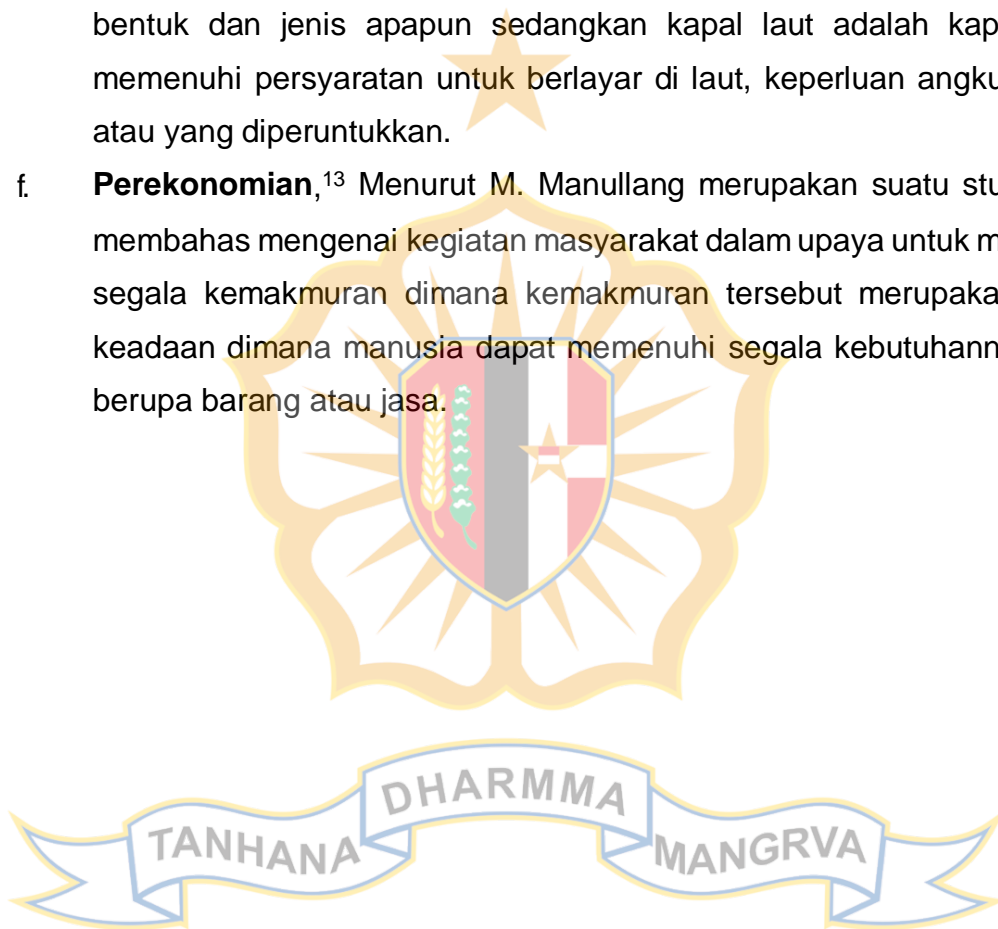
<sup>9</sup> Berita Logistik dan Transportasi Indonesia, 2018, Mengenal Pengertian, Konsep dan Manfaat Tol Laut Indonesia, Sumber: <https://kargo.tech/artikel/tol-laut/> Diakses tanggal: 25 Mei 2020, pukul 20:30 WIB.

<sup>10</sup> Rosihan Arsyad, 2015, Kelautan atau Maritim?, Sumber: <https://www.emaritim.com/2015/02/rosihan-arsyad-kelautan-atau-maritim.html>. Diakses tanggal: 27 Mei 2020, pukul 20:30 WIB.

<sup>11</sup> UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Sumber: <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/BOL-S1-2016-00142%20Bab%20II.pdf> Diakses tanggal: 27 Mei 2020, pukul 20:35 WIB.

daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat aktivitas pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat bersandarnya kapal, naik turunnya penumpang maupun bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan pendukung pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

- e. **Kapal**,<sup>12</sup> Menurut Gianto dkk (2000: 65) adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan untuk berlayar di laut, keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan.
- f. **Perekonomian**,<sup>13</sup> Menurut M. Manullang merupakan suatu studi yang membahas mengenai kegiatan masyarakat dalam upaya untuk mencapai segala kemakmuran dimana kemakmuran tersebut merupakan suatu keadaan dimana manusia dapat memenuhi segala kebutuhannya, baik berupa barang atau jasa.



<sup>12</sup> Pengertian Kapal menurut para ahli, 2020, Gianto, dkk, 2000, Sumber: <http://pergibaca.com/pertian-kapal-menurut-para-ahli/> Diakses tanggal: 27 Mei 2020, 21:30 WIB.

<sup>13</sup> Zakky, 2018, Pengertian Ekonomi Menurut Para Ahli Beserta Arti dan Definisinya, Sumber: <https://www.zonareferensi.com/pengertian-ekonomi/> Diakses tanggal: 28 Juni 2020, pukul 19:00 WIB.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **7. Umum.**

Dalam pembahasan tentang pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian nasional diperlukan landasan sebagai kerangka berpikir untuk dasar analisis sebagaimana telah diformulasikan pada pokok-pokok bahasan, maka dilakukan tinjauan pustaka yang meliputi peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori-teori yang digunakan sebagai dasar pembahasan terhadap data dan fakta yang ada guna mengidentifikasi dan menganalisa pokok-pokok bahasan, sehingga dapat ditemukan solusi yang terbaik dalam memecahkan persoalan yang ada.

#### **8. Peraturan Perundang-Undangan.**

- a. **Undang-undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan**<sup>14</sup>. Dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 menjelaskan bahwa laut merupakan ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan wilayah daratan dengan daratan dan bentuk-bentuk alamiah lainnya, yang merupakan suatu kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, dan yang batas dan sistemnya ditentukan oleh suatu peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Sedangkan Kelautan merupakan hal yang berhubungan dengan Laut dan/atau kegiatan di wilayah laut yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.
- b. **Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional**<sup>15</sup>. Perpres ini menjelaskan bahwa untuk melaksanakan percepatan pelaksanaan Proyek Strategis Nasional perlu adanya perubahan atas daftar Proyek Strategis Nasional sehingga dapat memaksimalkan percepatan pelaksanaan Proyek Strategis Nasional yang sedang dilaksanakan.

---

<sup>14</sup> Undang-undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

<sup>15</sup> Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.



- c. **Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah**<sup>16</sup>. Dalam UU No.23 Tahun 2014 menjelaskan bahwa Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah sesuai asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam suatu sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- d. **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan**<sup>17</sup>. Menimbang bahwa untuk melaksanakan ketentuan undang-undang no 17 tahun 2008 tentang **Pelayaran**, menjelaskan bahwa seluruh angkutan laut dalam negeri harus diangkut kapal berbendera Indonesia (*Asas Cabotage*). Tujuan menerapkan asas *cabotage* ini adalah untuk menjadikan kapal-kapal berbendera Indonesia menjadi tuan rumah diperairan lautnya sendiri.
- e. **Undang-Undang No. 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025**<sup>18</sup>. Dalam UU ini menjelaskan bahwa Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005 - 2025 yang selanjutnya disebut sebagai RPJP Nasional adalah suatu dokumen perencanaan pembangunan nasional untuk periode 20 (dua puluh) tahun terhitung sejak tahun 2005 sampai dengan tahun 2025. RPJP Nasional sebagaimana dimaksud menjadi pedoman dalam penyusunan RPJM Nasional yang memuat Visi, Misi dan Program Presiden.

## 9. Kerangka Teoretis.

- a. **Teori Sinergi.** Menurut **Covey**,<sup>19</sup> mengartikan sinergi sebagai Kombinasi atau paduan unsur atau bagian yang dapat menghasilkan suatu keluaran lebih baik dan lebih besar daripada dikerjakan sendiri sendiri, selain itu

<sup>16</sup> Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>17</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

<sup>18</sup> Undang-Undang No. 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025.

<sup>19</sup> <http://digilib.unila.ac.id/14052/17/BAB%20II.pdf> Diakses tanggal: 8 Juni 2020, 19:45 WIB.

gabungan beberapa unsur akan menghasilkan suatu produk yang lebih unggul. Terkait tersebut sinergi antara Pemerintah Pusat dan Daerah dan sinergi antar Kementerian terkait dalam rangka mendukung pembangun Tol Laut.

- b. **Teori Manajemen.** Menurut **George R. Terry**,<sup>20</sup> Manajemen merupakan suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan: perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengawasan yang dilaksanakan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan. Terdapat empat fungsi manajemen yaitu:

- 1) Perencanaan (*planning*) adalah memikirkan apa yang akan dikerjakan dengan sumber daya alam yang dimiliki.
- 2) Pengorganisasian (*organizing*) dilakukan dengan tujuan membagi suatu kegiatan besar menjadi beberapa kegiatan yang lebih kecil untuk mempermudah dalam melakukan pengawasan.
- 3) Penggerakan (*actuating*) yaitu untuk menggerakan suatu organisasi agar berjalan sesuai dengan pembagian kerja masing-masing serta mendorong seluruh sumber daya yang ada dalam organisasi agar pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan bisa berjalan sesuai rencana dan bisa mencapai tujuan.
- 4) Pengawasan (*controlling*) yaitu untuk mengawasi suatu gerakan dari organisasi apakah sudah sesuai dengan rencana atau belum. Serta mengawasi penggunaan sumber daya dalam suatu organisasi agar bisa digunakan secara efektif dan efisien tanpa ada yang menyimpang dari rencana.

Hakikat dari fungsi manajemen dari Terry adalah apabila 4 fungsi manajemen yaitu: perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan berjalan dengan baik, maka pembangun Tol Laut dapat tercapai.

- c. **Teori Logistik Wilayah.** Menurut **Christopher (2005)**, logistik ialah suatu proses yang secara strategis mengelola pengadaan, pergerakan dan penyimpanan material, suku cadang dan barang jadi berserta arus

<sup>20</sup> Studi Manajemen, 2012, Fungsi Manajemen Menurut George Terry, Sumber: <https://www.studimanajemen.com/2012/08/fungsi-manajemen-menurut-george-terry.html>, diakses tanggal: 8 Juni 2020, 19:50 WIB, Diakses tanggal: 8 Juni 2020, 19:50 WIB.

informasi terkait melalui organisasi dan kanal-kanal pemasarannya dengan cara dimana keuntungan perusahaan, baik saat ini maupun yang akan datang dapat dimaksimalkan. Terkait dengan teori tersebut, dimana konsep Tol Laut merupakan konsep yang realistis untuk diterapkan sebagai sistem logistik nasional yang dapat mengefisienkan biaya distribusi logistik sehingga berimbas kepada harga barang yang dapat lebih murah. Oleh karena itu, sarana dan prasarana untuk pemenuhan logistik baik kapal barang maupun kapal penumpang memainkan peran penting dalam memastikan berjalannya program logistik nasional jalur laut tersebut.

#### 10. Data/Fakta.

Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada saat awal pemerintahan mempunyai ide dan berkeinginan besar dalam memajukan kemaritiman Indonesia. Ide Presiden Jokowi tersebut yaitu pembangunan Tol Laut untuk menjembatani kesenjangan pembangunan dan infrastruktur antara daerah Timur dan Barat Indonesia<sup>21</sup> dengan tujuan untuk menekan perbedaan harga agar sama rata atau paling tidak perbedaannya tidak terlalu jauh. Hal ini dapat memberikan rasa keadilan untuk seluruh rakyat Indonesia dan tentu saja hal ini berpengaruh perekonomian nasional.

Namun, memasuki empat tahun perjalanannya, kabar soal pembangunan Tol Laut seolah tak terdengar lagi. Meski begitu, seiring dengan pembangunan proyek infrastruktur lainnya distribusi arus barang masih tetap berjalan. Adapun rencana program pembangunan tol laut dapat dilihat pada gambar-1.

**Gambar-1: PROGRAM TOL LAUT**



<sup>21</sup> Hendra Maujana Saragih, Makna Penting Tol Laut Bagi Pembangunan Nasional Indonesia Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo – JK, Dosen Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nasional. Email: hendramaujana@gmail.com.

Berdasarkan data/fakta pembangunan Tol Laut memerlukan dukungan seperti: faktor pendukung keberhasilan tol laut (mencakup anggaran, peran investor serta jaminan keamanan), peran pemerintah pusat/daerah, serta sarana dan prasarana, sebagai berikut:

a. **Faktor-Faktor pendukung keberhasilan Tol Laut**

1) **Dukungan Anggaran.**

Terkait pembangunan Tol Laut, Pemerintah, dalam hal ini Kementerian Keuangan telah mengalokasikan anggaran yang cukup besar untuk mendorong terwujudnya Tol Laut.<sup>22</sup> Di antaranya, mengalokasikan Penyertaan Modal Negara (PMN) untuk meningkatkan kinerja Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pada tahun 2015. Pemerintah telah mengalokasikan PMN kepada PT Pelni (Persero) senilai Rp 500 miliar untuk pengadaan kapal untuk mendukung program Tol Laut, salah satunya untuk pengadaan 6 unit kapal barang. Selain Pelni, pemerintah juga menyuntikan PMN kepada dan Djakarta Lloyd Rp 350 miliar yang digunakan untuk revitalisasi 6 kapal angkut barang dan membeli satu kapal yang nanti juga akan dipakai untuk Tol Laut.

Pemerintah juga melakukan alokasi anggaran atau dukungan melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) khususnya Ditjen Perhubungan Laut sebesar Rp 1,16 triliun, salah satunya dipakai untuk mendukung angkutan barang semacam dukungan untuk subsidi angkutan barang Rp 220 miliar, angkutan ternak Rp 8 miliar, sisanya Alokasi terbesar masih digunakan untuk penumpang khususnya untuk lalu lintas di wilayah Indonesia Timur sebesar Rp 937 miliar.

Tak berhenti di situ, pemerintah juga mengalokasikan dana untuk fasilitas pelabuhan sebesar Rp 2,08 triliun dan untuk melancarkan arus pelayaran sebesar Rp 761 miliar. Pemerintah juga mengalokasikan dana Rp 4,65 triliun untuk pengadaan kapal perintis, salah satunya kapal perintis yang dikembangkan oleh Kemenhub dan ini merupakan kontrak *multi years* (tahun jamak)

<sup>22</sup> Liputan6.com, Jakarta, 2016, oleh: Achmad Dwi Afriyadi, Ini Rincian Dana untuk Wujudkan Program Tol Laut, Sumber: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2519165/ini-rincian-dana-untuk-wujudkan-program-tol-laut>, Diakses tanggal: 10 Juni 2020, pukul 20.40 WIB.

2016-2017. Tahun 2016 dibangun 8 unit kapal perintis dan 2017 dibangun sebanyak 52 unit kapal perintis. Kapal ternak ada 5 unit yang diselesaikan pada tahun 2017. Kemudian ada kapal kontainer sebesar 100 kontainer ekivalen unit 100 TEUS sebanyak 15 unit yang dibangun selesai juga pada 2017. Untuk anggaran subsidi penyelenggaraan Angkutan Tol Laut tahun 2019 dari Rp. 447.582.807.000,- Menjadi Rp.264,284,083,000,- sehingga pada pelaksanaan tahun 2019 dibutuhkan penyesuaian target. Sedangkan, subsidi yang diberikan oleh pemerintah untuk penyelenggaraan angkutan barang Tol Laut tahun anggaran tahun 2020 adalah sebesar Rp. 439.837.173.000 dengan jenis subsidi operasional kapal, kontainer dan subsidi muatan.

## 2) **Peran dan minat Investor.**

Data Kementerian PPN/Bappenas, total nilai investasi yang dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur tahun 2015-2019 senilai Rp 4.796,2 triliun. Dari jumlah itu, pendanaan dari APBN dan APBD senilai Rp 1.978,6 triliun (41,3%) dan BUMN senilai Rp 1.066,2 triliun (22,2%), sehingga dibutuhkan kekurangan pendanaan dari swasta senilai Rp 1.751,5 triliun (36,5%).<sup>23</sup>

Sementara kebutuhan investasi pembangunan Tol Laut seluruhnya mencapai Rp 700 triliun. Nilai sebesar itu dialokasikan untuk memenuhi kebutuhan angkutan laut, seperti investasi 24 pelabuhan, 200 pelabuhan non-komersial dan 60 pelabuhan penyeberangan. Selain itu digunakan untuk merevitalisasi 250 galangan kapal, peremajaan kapal dan penambahan jumlah kapal. Walaupun pemerintah telah memberikan kemudahan-kemudahan bagi para investor, namun dirasakan sampai saat ini peran dan minat investor untuk menanamkan modalnya dalam proyek Tol Laut masih kurang, sehingga hal ini menghambat rencana pembangunan Tol Laut.

## 3) **Jaminan Keamanan.**

Sesuai UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, TNI AL mempunyai peran, tugas dan fungsi yang mendukung visi

<sup>23</sup> Yuniman T Nurdin/Siti Ruslina, 2018, Mengintip Investasi Pembangunan Infrastruktur Tol Laut, Sumber: <http://pelakubisnis.com/2018/03/mengintip-investasi-pembangunan-infrastruktur-tol-laut-3/>, Diakses tanggal: 17 Juni 2020, pukul 20.20 WIB.



pembangunan nasional. TNI AL dalam hal ini ikut berperan serta dalam usaha menegakkan hukum dan kedaulatan nasional. TNI AL adalah salah satu instansi yang mempunyai tugas dalam melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut melalui operasi dan patroli keamanan laut, baik sendiri maupun terkoordinasi.<sup>24</sup>

Saat ini TNI AL baru punya 151 kapal perang, idealnya 400 KRI siap tempur. Saat ini hanya sekitar 60-70 kapal yang melakukan operasi di tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Selain TNI AL, dalam rangka pengamanan dan penegakan hukum di laut telah dilakukan oleh instansi terkait yang memiliki kapal patroli, yaitu Bakamla, Polair, PSDKP, Bea Cukai, KPLP, baik secara operasi parsial maupun operasi bersama yang diselenggarakan Bakamla RI (*coast guard*). Bakamla RI saat ini memiliki 36 kapal patroli dengan tiga jenis kapal. Seluruh Indonesia, ada 6 kapal ukuran 48 meter, 16 kapal ukuran 15 meter (kapal Maran) dan 14 kapal RIT ukuran 12 meter. Selain kapal, Bakamla RI juga punya kantor zona maritim, yakni pangkalan Bakamla di Kota Batam, Manado dan Ambon dan 16 stasiun pemantau dari Sabang sampai Marauke yang di pasang di 16 tempat. Sedangkan Polairud diperkuat dengan 10 kapal yang merupakan produk lokal yang sebenarnya kurang sesuai dengan standar operasi Polri.<sup>25</sup> Selain keterbatasan alutsista, pengerahan kekuatan dan kemampuan TNI AL dan unsur sipil dalam menjamin keamanan wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia belum menunjukkan hasil yang optimal, terbukti dengan masih adanya pelanggaran dan tindak kriminal di laut.

#### b. Peran Pemerintah Pusat/Daerah.

Program tol laut dalam penyelenggaraannya melibatkan beberapa pihak mulai dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan,

<sup>24</sup> Letkol Laut (P) Dickry Rizanny N., MMDS, 2017, Diferensiasi Kebijakan Maritim Indonesia dan Peran TNI AL, Sumber: <http://maritimnews.com/2017/05/diferensiasi-kebijakan-maritim-indonesia-dan-peran-tni-al/>, Diakses tanggal: 17 Juni 2020, pukul 20.55 WIB.

<sup>25</sup> Badan Pemeliharaan Keamanan Kepolisian Republik Indonesia, 2016, Sumber: <http://jagrata.co/polisi-air-dan-udara-menuju-era-poros-maritim>, Diakses tanggal 17 Juni 2020, pukul 21.10 WIB

Pemerintah Daerah dan para operator kapal. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan berperan dalam menyiapkan anggaran subsidi biaya angkut dan menetapkan rute trayek Tol Laut setiap tahunnya, sedangkan Kementerian Perdagangan berperan dalam pendataan jenis barang kebutuhan daerah, pemantauan dan laporan perkembangan harga serta evaluasi. Pemerintah Daerah berperan dalam pendataan, pemantauan jenis barang dan perkembangan harga serta pembinaan kepada pelaku usaha di daerah serta operator kapal berperan dalam menyiapkan alat angkutan dan pelayanan yang terbaik sesuai trayek yang telah ditetapkan dan secara teratur. Kurangnya koordinasi antar kementerian/lembaga dan pemerintah daerah menjadi salah satu faktor penyebab belum optimalnya penyelenggaraan Tol Laut.

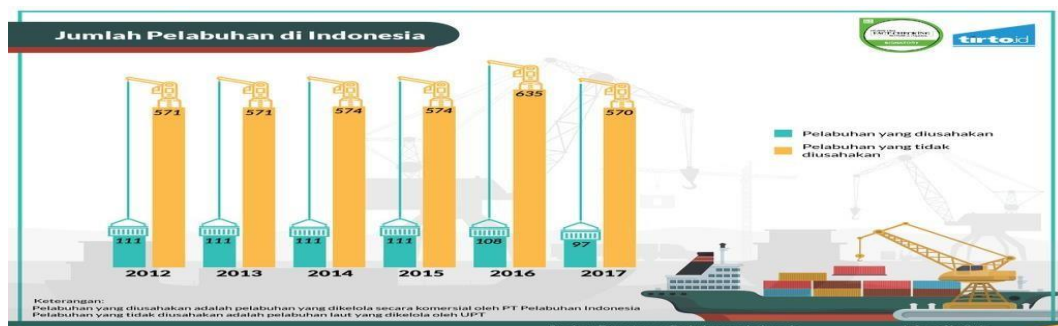
c. **Dukungan Sarana dan prasarana.**

Dalam penyelenggaraan Tol Laut, dibutuhkan dukungan sarana dan prasarana meliputi beberapa hal sebagai berikut:

1) **Pembangunan Pelabuhan**

Menurut data Kementerian Perhubungan. Saat ini pelabuhan di Indonesia baik komersial maupun non-komersial total berjumlah 1.241 pelabuhan, atau satu pelabuhan melayani 14 pulau (14,1 pulau/pelabuhan) dengan luas rata-rata 1.548 km<sup>2</sup>/pelabuhan. Keadaan infrastruktur tersebut tidak seimbang bila dibandingkan dengan negara lainnya di Asia, contohnya negara Jepang dan Filipina, dimana Jepang memiliki 3,6 pulau/pelabuhan dan 340 km<sup>2</sup>/pelabuhan sedangkan Filipina 10,1 pulau/pelabuhan dan 460 km<sup>2</sup>/pelabuhan.

Gambar-2: JUMLAH PELABUHAN DI INDONESIA



Jika diidentifikasi terdapat berbagai sumber permasalahan yang menyebabkan belum tercapainya target kinerja di beberapa pelabuhan, antara lain:

- a) Kurangnya penyediaan infrastruktur di pelabuhan, khususnya kapasitas dermaga dan gudang logistik;
- b) Kondisi fisik pelabuhan, khususnya kedalaman pelabuhan yang keberadaannya sebagian besar di muara sungai dengan sedimentasi yang tinggi, kondisi tersebut dapat menyebabkan gangguan pada operasional pelabuhan;
- c) Aksesibilitas ke pelabuhan, secara umum akses ke daerah sudah mulai padat telah menyebabkan gangguan arus masuk dan keluar pelabuhan;
- d) Waktu operasional pelabuhan, yang masih terbatas dan belum seluruhnya 24 jam per 7 hari dalam seminggu ditambah keterbatasan kinerja bongkar muat barang.

Permasalahan lain, waktu tinggal atau *dwelling time* (DT) pada pelabuhan utama untuk kegiatan ekspor import yang relatif masih tinggi di atas 6 hari, karena proses *pre-clearance* membutuhkan waktu yang panjang antara 3 s.d 4 hari.

## 2) **Industri Perkapalan**

Seiring dengan tumbuhnya armada kapal nasional, maka kegiatan sertifikasi kelaikan kapal dan tenaga pelaut juga mengalami peningkatan. Meskipun perkembangan aktivitas sertifikasi ini sangat fluktuatif dari tahun ke tahun, namun berdasarkan pendekatan *moving average* terdapat kecenderungan kenaikan, khususnya dalam 5 tahun terakhir. Menurut data Kementerian Perhubungan, jumlah kapal angkutan laut dimulai dari tahun 2012 sebanyak 10.147 buah, tahun 2013 sebanyak 11.426 buah, tahun 2014 sebanyak 12.300 buah, tahun 2015 sebanyak 14.231 buah, tahun 2016 sebanyak 21.866 buah, dan tahun 2017 sebanyak 21.644 buah.



Gambar-3: JUMLAH ARMADA ANGKUTAN LAUT



Permasalahannya perusahaan pelayaran nasional umumnya belum mampu mengembangkan/meremajakan armada akibat keterbatasan modal, sehingga kapal-kapal yang dioperasikan sebagian besar berusia tua (lebih dari 25 tahun), kapasitas kecil (<10.000 DWT), *load* faktor untuk tiap jenis kapal rendah yaitu kapal peti kemas 49%, kapal *general cargo* 46%, kapal curah 60,9% dengan kemampuan terbatas. Kondisi ini menyebabkan pelayaran nasional tidak mampu meraih peluang pasar yang lebih besar.

### 3) Penyediaan Logistik

Jika di atas melihat soal jumlah pelabuhan, berikut ini akan disampaikan dukungan pembangunan Tol Laut pada kegiatan di pelabuhan, volume bongkar muat sebagai tanda mobilitas logistik. Bila merujuk laporan Statistik Transportasi Laut, pada periode tahun 2012-2017 volume bongkar muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri cenderung fluktuatif. Adapun volume muat barang yang paling tinggi terjadi pada tahun 2013 yaitu 814,58 juta ton. Sedangkan pada tahun 2014 volume muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri yaitu 749,90 juta ton turun 8,43 persen.

Diakibatkan muatan terbesar adalah kayu yang penuh dengan permasalahan. Usaha pelayaran rakyat kesulitan modal, terutama untuk biaya bahan bakar minyak. Volume angkutan pada trayek tertentu beralih ke kapal besar. Pelayaran rakyat tidak dapat bersaing dengan kapal besar.

## 11. Lingkungan Strategis.

### a. Lingkungan Global.

Dalam konteks perkembangan lingkungan global yang dianggap cukup relevan mempengaruhi pembangunan Tol Laut dalam mendukung perekonomian nasional. adalah:

- 1) **Politik Kemaritiman.** Istilah Politik Kemaritiman (*Ocean Politics*) pertama kali dipergunakan oleh Peter Polomka melalui bukunya *Ocean Politics in South East Asia* yang diterbitkan oleh ISEAS Singapore pada tahun 1978. Dewasa ini lautan menjadi pusat perhatian dari negara-negara bangsa (*nation states*) sebagai sarana untuk meningkatkan perekonomiannya. Kini lautan sudah dijadikan sebagai isu dasar dalam saling ketergantungan antar negara serta stabilitas dan kemakmuran global dalam jangka panjang. Keberadaan jalur transportasi laut internasional di Indonesia menempatkan ketergantungan negara-negara dunia terhadap Indonesia sangat tinggi. Hal ini menuntut pemerintah adanya optimalisasi pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian nasional.
- 2) **Keamanan di Laut.** Dalam beberapa tahun terakhir, laut merupakan sumber konflik antar negara. Intensitas ancaman keamanan di laut menunjukkan angka yang cukup signifikan dan telah mengancam ketenangan dan kenyamanan hidup suatu negara termasuk Indonesia. Amerika Serikat, Tiongkok, Rusia, Perancis, dan Inggris merupakan lima negara pemegang hak veto di Dewan Keamanan PBB, sampai saat ini masih menjadi kekuatan yang memiliki pengaruh besar terhadap keamanan dunia dan kawasan. Di mana suatu negara terjadi sengketa wilayah laut disitu pula negara-negara tersebut ikut terlibat sengketa tersebut.
- 3) **Ekonomi Dunia.** Menurut penelitian perbandingan sumber kekayaan alam di lautan dan di daratan sama dengan perbandingan luas keduanya, yaitu 70 : 30. Asumsi terhadap kekayaan alam laut dan dasar samudera sebagai warisan bersama umat manusia terjawab dengan adanya lembaga pengelola laut

lepas dan dasar samudera yaitu *Internatinal Seabed Authority* (ISA) atau Otorita Dasar Laut Internasional di tempat penandatanganan terakhir konvensi Hukum laut (1982) yaitu di Kingston, Jamaica.<sup>26</sup> Indonesia sebagai negara non blok dengan kebijakan politik luar negerinya bebas aktif, tetap tidak bisa terlepas dari pengaruh lingkungan global ini. Berbagai dinamika lingkungan global tersebut perlu kita sikapi dengan cermat karena akan berpengaruh terhadap kondisi internal Indonesia. Untuk itu Indonesia harus bersiap diri dalam menghadapi perkembangan global tersebut diantaranya dengan upaya mengembangkan potensi maritim nasional melalui pembangunan Tol Laut guna meningkatkan perekonomian nasional.

b. **Perkembangan Regional.**

Perkembangan lingkungan regional yang secara langsung maupun tidak langsung dapat mempengaruhi pembangunan Tol Laut guna mendukung ekonomi nasional, adalah:

- 1) **Isu Maritim di Kawasan Asia Tenggara.** Untuk kawasan regional, diwarnai adanya ketegangan di Laut China Selatan yang membuat negara-negara di dunia menjadi khawatir karena ketegangan tersebut bisa menyulut terjadinya konflik yang lebih besar. Situasi dunia saat ini tengah dilanda sehingga menjadikan perekonomian menjadi tidak menentu. Di sisi lain Cina tidak mengendorkan aktivitasnya dan semakin memperkuat kekuatannya di Laut Cina Selatan. Kawasan tersebut menjadi semakin tegang setelah AS dan Australia mengerahkan kapal-kapal perangnya untuk melindungi kepentingannya dan kepentingan sekutu-sekutunya. Ditambah lagi bergabungnya Korea Selatan, Jepang dan India, walaupun tidak mengklaim kepemilikan atas Laut China Selatan, mengandalkan kawasan bebas tersebut untuk melindungi jalur perdagangan mereka yang melewati Laut Cina Selatan. Begitu juga Indonesia, pada Desember 2019 sampai awal tahun 2020 juga

<sup>26</sup> Syamsumar Dam, *Politik Kemaritiman*, Bumi Aksara, 2010, hal. 27.

bersitegang dengan China terkait Laut Natuna Utara. Selain menyatakan prihatin atas situasi di kawasan, Indonesia menekankan pentingnya perdamaian dan stabilitas serta mengimbau semua pihak menahan diri serta mematuhi dan menghormati hukum internasional, terutama Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau UNCLOS 1982. Mengingat ketergantungan negara-negara dunia terhadap keberadaan jalur transportasi laut sangat tinggi. Maka terjadinya ketegangan di Laut Cina Selatan telah berpengaruh secara signifikan terhadap pembangunan Tol Laut khususnya infrastruktur pelabuhan dan kapal sehingga pada akhirnya juga berpengaruh terhadap perekonomian nasional.

- 2) **Pembentukan Komunitas ASEAN pada tahun 2015.** Komunitas ASEAN mulai diberlakukan 31 Desember 2015, terdapat 3 komunitas yaitu: (1) politik dan keamanan, (2) ekonomi, dan (3) sosial budaya<sup>27</sup>. Hal yang sangat menonjol dalam komunitas tersebut adalah bidang ekonomi, pada *ASEAN Economic Community* (AEC) terdiri dari 4 pilar, yaitu (1) pasar tunggal dan basis produksi regional, (2) kawasan berdaya saing tinggi, (3) kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata, dan (4) terintegrasi dengan perekonomian dunia. Dengan potensi skala ekonomi terbesar di kawasan ASEAN yang memiliki sumber kekayaan alam melimpah, semestinya Indonesia dapat lebih unggul dalam persaingan yang semakin terbuka. Namun, kesiapan yang tidak memadai justru menjadikan Indonesia hanya sebagai pasar bagi produk barang dan jasa negara ASEAN lainnya. Demikian juga dalam komunitas politik dan keamanan serta sosial budaya masih menyisakan permasalahan batas wilayah, klaim kebudayaan, penyiwaan tenaga kerja Indonesia, imigran gelap dan lain-lain.
- 3) **Kerjasama Regional.** Kerjasama ASEAN, APEC, maupun pembentukan wilayah segitiga pertumbuhan sub regional antara Indonesia, Malaysia dan Singapura (SIJORI), Brunei, Indonesia, Malaysia dan Philipina (BIMP) serta Indonesia, Malaysia dan

<sup>27</sup> <http://www.scribd.com/doc/90813303/Menyongsong-Pembentukan-Komunitas-ASEAN-2015>, unduh 15 juli 2014.

Thailand (IMT) pada dasarnya merupakan upaya ASEAN untuk menciptakan daya saing guna merebut pasar global. Dari kawasan Samudera Pasifik, ditinjau dari aspek politik dan ekonomi, kawasan Samudera Pasifik pada masa mendatang mempunyai peranan dan arti penting bagi Indonesia. Kesepakatan yang telah dibuat membawa negara-negara di kawasan Asia Pasifik memasuki pasar bebas internasional termasuk Indonesia, pada tahun 2020 ini. Produksi barang dan jasa yang dimiliki masing-masing negara akan sangat menentukan kemampuannya untuk mengambil keuntungan dari pasar bebas.

c. **Lingkungan Nasional.**

NKRI yang memiliki sekitar 17.504 pulau dengan luas perairan  $\pm$  3.166.163 km<sup>2</sup> sangat mempengaruhi pembangunan tol laut di suatu wilayah. Dengan tantangan geografi, maka pembangunan tol laut khususnya infrastruktur kelautan di wilayah timur Indonesia sudah saatnya selayaknya diperkuat. Selain luas wilayah pembangunan Tol Laut tidak dapat terlepas dari realitas penyebaran penduduk. Hasil Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) tahun 2015, jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2019 sebanyak 266,91 juta jiwa.<sup>28</sup> Dengan jumlah penduduk yang besar dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan perekonomian nasional. Namun dengan persebaran penduduk yang tidak merata dengan tingkat kesejahteraan yang rendah telah mempengaruhi pembangunan infrastruktur Tol Laut. Pembangunan infrastruktur kelautan diperlukan dalam usaha mencapai pengelolaan sumber daya kelautan secara efektif dan efisien. Sumber daya kelautan yang dimiliki Indonesia apabila dikelola secara benar menjadi modal yang sangat vital dalam pembangunan Tol Laut untuk mendukung perekonomian nasional. Pengambilan kebijakan terkait dengan pembangunan Tol Laut sering kesulitan untuk mencapai kesepakatan antar partai yang duduk dalam pemerintahan sehingga mengalami

<sup>28</sup> Viva Budy, 2019, Penduduk Indonesia Masih Terkonsentrasi di Pulau Jawa, Jumlah Penduduk di Indonesia Menurut Provinsi (2019), Sumber: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/07/24/penduduk-indonesia-masih-terkonsentrasi-di-pulau-jawa>. Diakses tanggal: 18 Juni 2020, 21:10 WIB.



perlambatan. Selain itu kondisi politik Indonesia yang masih banyak terjadi kasus korupsi baik pada saat tender kontrak maupun pada saat pelaksanaan pembangunan Tol Laut akan berdampak pada kualitas, kuantitas yang dihasilkan. Dengan maraknya kasus korupsi dan penyebaran wabah pandemi corona telah berpengaruh terhadap pembangunan Tol Laut, sementara peran swasta sangat dipengaruhi oleh kondisi likuiditas di lembaga-lembaga keuangan khususnya perbankan. Meskipun wabah corona belum usai yang menyebabkan terjadinya krisis ekonomi, namun kondisi keamanan dalam negeri sampai saat ini relatif cukup kondusif dan stabil, sehingga hal tersebut memberikan kontribusi dalam mengamankan wilayah laut Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. **Peluang dan Kendala**

Dari uraian perkembangan lingkungan strategis baik global, regional maupun nasional telah ditemukan adanya peluang dan kendala sebagai berikut :

1) **Peluang**

- a) Pengakuan internasional terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan berimplikasi strategik terhadap arah dan kebijakan serta strategi pembangunan Tol Laut yang bertumpu pada geopolitik Indonesia.
- b) Dampak positif dari globalisasi menjadi peluang bagi masyarakat dan pemerintah dalam upaya peningkatan kesejahteraan rakyat Indonesia melalui mekanisme liberalisasi ekonomi yang berlaku guna peningkatan perekonomian bangsa.
- c) Terbukanya jendela dunia sebagai akibat dari kemajuan teknologi, transportasi dan telekomunikasi pada era globalisasi akan memberi kemudahan untuk menjalin hubungan antar bangsa baik secara internasional, regional maupun hubungan dan mobiltas di dalam wilayah suatu negara.

- d) Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta pertumbuhan ekonomi nasional telah membuka kesempatan masuknya investasi dari luar untuk meningkatkan pembangunan ekonomi kemaritiman.
- e) Pembangunan Tol Laut memiliki peran yang sangat vital bagi kemakmuran bangsa Indonesia dalam berbagai sektor ekonomi. Di antaranya adalah : perikanan tangkap, perikanan budi daya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kemaritiman, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, transportasi laut, kehutanan, sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, industri dan jasa maritim, serta sumber daya alam nonkonvensional.
- f) Isu maritim dalam konstelasi kawasan terus menjadi salah satu bagian dari isu yang mengedepan di kawasan. Penting dipahami bahwa isu maritim yang mengedepan sebenarnya bukan saja tentang masalah keamanan maritim, tetapi juga menyangkut perdagangan lewat laut, energi di laut dalam, perikanan dan penguatan sumber daya manusia. Hal ini merupakan peluang bagi Indonesia untuk mengoptimalkan konstelasi geografinya dalam percaturan politik, ekonomi dan keamanan kawasan, baik melalui upaya sendiri maupun bekerjasama dengan negara-negara lain di kawasan.

2) **Kendala.**

- a) Ketidak kemampuan dalam menyikapi globalisasi secara benar menyebabkan mudah masuknya berbagai pengaruh asing, sehingga menjadi kendala dalam pembangunan Tol Laut dalam mendukung pembangunan ekonomi nasional.
- b) Dinamika interaksi global yang berkembang juga berakibat terhadap tantangan keamanan nasional dengan mengemukakan isu-isu keamanan baru yang berdimensi terhadap ancaman keamanan lintas negara. Dalam beberapa tahun terakhir, intensitas ancaman keamanan laut menunjukkan angka yang cukup signifikan dan telah

mengancam perekonomian nasional.

- c) Kondisi geografi Indonesia dan luasnya wilayah mempermudah akses bagi negara-negara lain untuk memasuki wilayah perairan Indonesia dari berbagai arah akan menjadi sangat rawan terhadap tindakan-tindakan kejahatan, infiltrasi yang dilakukan oleh pihak yang memiliki kepentingan tertentu.
- d) Sebagai suatu negara kepulauan terbesar di dunia belum sepenuhnya mampu memberdayakan potensi ekonomi kelautan menjadi sumber kemajuan dan kemakmuran bagi rakyat Indonesia, masih terjadinya ketergantungan terhadap negara lain pada bidang pangan dan energi serta eksploitasi penangkapan ikan di laut, dapat berpengaruh pada perwujudan negara kepulauan yang mandiri dan maju.
- e) Sengketa perbatasan maritim masih menjadi isu yang mengedepan pula di kawasan, termasuk Indonesia. Bagi Indonesia, sengketa perbatasan maritim khususnya di wilayah yang kaya akan sumber daya laut, misalnya perikanan dan minyak dan gas bumi, memunculkan upaya pemanfaatan sumber daya yang ada di perairan sengketa tidak optimal. Sebab pemanfaatan itu seringkali memunculkan perselisihan dengan negara lain.
- f) Sikap mental masyarakat serta peran serta lembaga-lembaga pemerintah terhadap pentingnya kesadaran *maritime domain awareness* untuk menjadikan NKRI berbasis kelautan belum mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat.



### **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **12. Umum.**

Pemerintah menegaskan atas komitmennya untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai suatu bangsa maritim dan menjadi Indonesia sebagai poros maritim dunia, pembangunan Tol Laut merupakan salah satu program Presiden Joko Widodo yang diumumkan pada 4 November 2015 dan merupakan salah satu pilar untuk mendukung Indonesia menjadi negara poros maritim dunia sebagai langkah untuk mendukung visi Indonesia Hebat, serta untuk menegaskan kembali atas kehadiran kapal-kapal untuk melayani wilayah terdepan, terluar dan tertinggal (3T) yang terjadwal secara rutin dalam berlayar. Sementara itu, terkait subsidi anggaran yang diberikan untuk operasional Tol Laut akibat dari pandemi Covid-19 di tahun 2020 masih tetap sesuai rencana dan tidak mengalami pengurangan atau pemotongan. Saat ini anggaran untuk operasional tol laut jumlahnya sekitar Rp 436 miliar untuk 26 rute. Dengan besarnya subsidi tersebut program Tol Laut diharapkan dapat memperkuat jalur pelayaran dengan tujuan pemerataan pertumbuhan ekonomi di wilayah timur Indonesia, menurunkan biaya logistik serta menjamin ketersediaan bahan pokok dengan harga yang relatif sama sehingga kesejahteraan rakyat semakin merata.

#### **13. Analisis Pembangunan Tol Laut**

Dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan menggantikan dan mencabut Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang-Undang Kelautan sangat penting sebagai pijakan dalam pembangunan Tol Laut karena Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan potensi dan kekayaan alam yang berlimpah sebagai anugerah Tuhan Yang Maha Esa memiliki arti penting bagi sebagai ruang hidup dan ruang juang serta sebagai media pemersatu untuk menghubungkan antara pulau-pulau yang satu dengan lainnya dalam satu kesatuan bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan dalam bingkai NKRI. Terkait pembangunan Tol Laut, sebagaimana kita ketahui

sampai saat ini masih menghadapi berbagai kendala di dalam pelaksanaannya. Hal ini diakibatkan karena belum adanya undang-undang mengatur keterpaduan berbagai kepentingan sektor di wilayah laut. Adapun kendala tersebut yang dapat ditemukan adalah perencanaan, pemanfaatan dan pengawasan serta pengendalian. Dengan demikian, perlu adanya pengaturan mengenai kelautan yang bertujuan untuk mempertegas bahwa negara Indonesia adalah sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara dan maritim.

Dengan kehadiran Undang-Undang tersebut sudah sepatutnya kehadiran Tol Laut sangat mendukung pengembangan ekonomi maritim di Indonesia. Tol Laut akan menjadi intermediasi untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Penyelenggaraan angkutan muatan Tol Laut tahun berkembang secara signifikan sejak Tahun Anggaran 2015-2019, dimana pada TA 2019 mengoperasikan 20 trayek dengan 19 kapal pendukung dan melayani 81 pelabuhan<sup>29</sup>.

Pemerintah telah merancang program Tol Laut bertujuan tidak hanya sekedar untuk membangun konektivitas antara kawasan Barat dengan kawasan Timur Indonesia demi kelancaran angkutan barang dan logistik serta menekan biaya logistik. Namun program Tol Laut telah dikembangkan menjadi sebuah lokomotif bagi pembangunan, terutama pembangunan kawasan Timur Indonesia. Melalui program Tol Laut tersebut diharapkan dapat mengakselerasi integrasi antara kawasan pelabuhan dengan kawasan industri dan kawasan ekonomi untuk menopang kebutuhan terhadap mobilisasi barang dan logistik di pelabuhan. Program Tol Laut juga merupakan salah satu solusi dalam mengatasi kesenjangan antara wilayah Indonesia bagian Barat dengan Indonesia bagian Timur. Karena melalui program tersebut dapat dikembangkan kawasan industri sebagai kawasan ekonomi baru pada pelabuhan utama maupun pelabuhan pengumpul dengan sasaran menyeimbangkan pengangkutan barang. Program Tol Laut pada akhirnya akan mendorong berkembangnya kawasan-kawasan pertumbuhan ekonomi yang baru.

Dengan kehadiran Tol Laut, diharapkan dapat mendorong suatu kawasan yang akan dikembangkan menyesuaikan dengan potensi yang

---

<sup>29</sup> Kemenhub RI, Kemen PPN/Bappenas, Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015-2020.

dimiliki serta ketersediaan infrastruktur yang memadai. Tol laut secara bertahap telah terbukti berhasil menekan disparitas harga dengan terjadinya penurunan harga kebutuhan pokok di wilayah timur Indonesia sekitar 20%-40%, disamping itu juga terbukti mampu mendorong pemanfaatan potensi - potensi ekonomi yang ada di kawasan Timur serta membuka pasar baru untuk produk yang dihasilkan di kawasan Indonesia Timur.

Berbagai dampak kebijakan strategis pada pengembangan Tol Laut merupakan indikasi awal yang membuktikan bahwa perekonomian di daerah sudah mengalami peningkatan. Selain itu, semakin bertambah besar pengiriman barang yang berkelanjutan, serta distribusi barang dan jasa berjalan lancar yang selaras dengan harga bahan kebutuhan pokok di masyarakat dapat dikendalikan atau bahkan semakin turun. Dengan distribusi barang dan jasa yang semakin cepat dan tinggi, diharapkan dapat menekan biaya logistik dan sekaligus menaikkan daya saing perekonomian nasional.

Oleh karena itu, peran Kementerian/Lembaga dan pemerintah daerah diharapkan dapat terus meningkatkan sinergitas dalam mengembangkan kedalaman serta kawasan industri dengan basis produk yang diunggulkan, serta bermacam-macam moda transportasi yang dapat mendukung berkembangnya perdagangan lokal guna mengatasi masalah ketidakseimbangan perdagangan sehingga program Tol Laut lebih optimal tidak hanya menekan disparitas harga, namun juga dapat mengkonversikan potensi ekonomi lokal, agar lebih memiliki nilai tambah dalam berkontribusi untuk memacu pembangunan inklusif, sebagai jawaban terhadap upaya meningkatkan kesejahteraan ekonomi secara lebih merata dan berkeadilan.

#### 14. Faktor-Faktor Pendukung Keberhasilan Tol Laut

##### a. Dukungan anggaran.

##### 1) Kebijakan dukungan anggaran pembangunan Tol Laut.<sup>30</sup>

Dalam teori Manajemen, menurut **George R. Terry**, anggaran butuh proses mulai dari perencanaan, pengorganisasian dan pengawasan untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan. Salah satu manajemen dalam peningkatan pembangunan Tol Laut seperti manajemen pengembangan pelabuhan, pengembangan

<sup>30</sup> Kemenhub, Ditjen Perhubungan laut, 2019, Penyelenggaraan Angkutan Barang Tol Laut dan Angkutan Ternak Tahun 2015-2020.

*hinterland*, penyusunan rute terjadwal secara rutin dengan konsep pendulum serta pembangunan galangan kapal. Manajemen pengembangan pelabuhan dilakukan melalui perbaikan pengelolaan serta peningkatan kapasitas pelabuhan.

Manajemen pengelolaan pelabuhan mencakup 4 (empat) model:

- a) *Service Port*. Pengelola/administrator dan operator pelabuhan adalah Pemerintah.
- b) *Landlord Port*. Pengelola/ administrator Pelabuhan hanya berlaku sebagai pemilik lahan pelabuhan dan menyewakan berbagai fasilitas pelabuhan kepada pihak swasta sebagai operator untuk melakukan kegiatan jasa kepelabuhanan.
- c) *Tool Port*. Pengelola Pelabuhan memilih operator secara selektif untuk beroperasi di dalam pelabuhan pada area tertentu.
- d) *Private Port*. Pelabuhan dibangun, dimiliki dan dioperasikan oleh pihak swasta, dimana mereka mendapatkan ijin untuk menggunakan/ memanfaatkan daratan dan perairan untuk kepentingan pelabuhan dari Pemerintah dalam jangka panjang.

Untuk mendukung manajemen pengelolaan pelabuhan, membutuhkan pembiayaan atau anggaran untuk pembangunan Tol Laut. Dalam pembiayaan pembangunan Tol Laut merupakan faktor pendukung yang harus diprioritaskan.

Menurut sumber Kementerian PPN/Bappenas, bahwa kebutuhan anggaran pembangunan infrastruktur tahun 2015-2019 sebesar Rp 4.796,2 triliun. Sumber pendanaan dari APBN dan APBD sebesar Rp 1.978,6 triliun (41,3%), sedangkan dari BUMN sebesar Rp 1.066,2 triliun (22,2%), sehingga dibutuhkan pendanaan dari swasta sebesar Rp 1.751,5 triliun (36,5%)<sup>31</sup>. Sementara kebutuhan investasi pembangunan Tol Laut mencapai Rp 700 triliun, yang rencananya untuk mendukung kebutuhan angkutan laut, seperti investasi 24 pelabuhan, 200 pelabuhan non-

<sup>31</sup> Yuniman T Nurdin/Siti Ruslina, 2018, Mengintip Investasi Pembangunan Infrastruktur Tol Laut, sumber: <http://pelakubisnis.com/2018/03/mengintip-investasi-pembangunan-infrastruktur-tol-laut-3/1>. Diakses tanggal: 27 Juni 2020, pukul 19:15 WIB.

komersial dan 60 pelabuhan penyeberangan serta revitalisasi 250 galangan kapal, penambahan jumlah kapal dan peremajaan kapal.

Pada periode 2016-2019, Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) telah menetapkan pembangunan 30 proyek infrastruktur dengan nilai Rp 851 triliun sebagai proyek prioritas. Ke-30 proyek tersebut mendapat fasilitas jaminan politik, perizinan, dan finansial yang tertuang dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Dalam pembangunan infrastruktur transportasi (*non-road*), menurut data Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tahun 2015-2019 menunjukkan bahwa kebutuhan pembiayaannya sebesar Rp 1.283 triliun. Sementara, kemampuan pendanaan APBN hanya sebesar Rp 491 triliun sehingga masih terdapat kekurangan yang diharapkan dipenuhi dari swasta dan BUMN sebesar 791 triliun. Misalnya, rencana pembangunan 20 pelabuhan dan 10 bandara, Kemenhub telah menawarkan kepada swasta dan BUMN. Pada pertemuan *Asia Europe Meeting – Transport Minister Meeting (ASEM-TMM)* ke-4 di Bali pada 26-28 September 2017, Kemenhub juga menawarkan investasi pada 12 proyek transportasi strategis nasional dengan total anggaran sekitar Rp 40 triliun.

## 2) Hambatan Dukungan anggaran Pembangunan Tol Laut.

Program pembangunan Tol Laut, pemerintah mengalokasikan anggaran subsidi sebesar Rp 439,8 miliar atau jauh lebih besar ketimbang periode tahun 2019 senilai Rp264,2 miliar<sup>32</sup>. Mengingat subsidi untuk program Tol Laut sangat terbatas pada kegiatan bongkar muat di pelabuhan, sehingga biaya penumpukan dan tarif angkutan sepenuhnya menjadi tanggungjawab pemilik barang. Padahal banyak yang belum tahu bahwa subsidi yang diberikan pemerintah lebih fokus kepada operasional kapal saja. Artinya, alokasi anggaran yang disiapkan pemerintah untuk memperbanyak

<sup>32</sup> Kabarbisnis, 2020, Masih ditemui biaya tinggi, tol laut bakal dievaluasi: Sumber: <https://insight.kontan.co.id/news/program-tol-laut-masih-terganjal-dana>, diakses tanggal: 11 Juli 2020, pukul 19:29 WIB.



kapal dan perluasan trayek serta pelabuhan singgah.

Dengan masih banyaknya keluhan di lapangan terutama para supplier/ pemilik barang, yang harus mengacu pada daftar atau tarif resmi yang dirilis oleh pemerintah. Adanya biaya Tol Laut yang kemahalan sebab, di suatu daerah memiliki aturan tersendiri. Misalnya pada saat pengangkutan logistik, biasanya dikenakan pajak daerah, hal ini perlu dicarikan solusinya. Padahal program Tol Laut untuk mengatasi disparitas harga. Untuk itu diperlukan peran pemerintah daerah untuk ikut memikirkan masalah ini.

### 3) **Upaya dukungan anggaran pembangunan Tol Laut.**<sup>33</sup>

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mengalokasikan anggaran untuk subsidi Tol Laut senilai Rp 436 miliar di tahun 2020. Subsidi anggaran ini dapat dikatakan meningkat dua kali lipat dari tahun 2019, yaitu sebesar Rp 224,284 miliar<sup>34</sup>. Sumber dana ini seluruhnya berasal dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN). Selain menaikan subsidi anggaran di tahun 2020, pemerintah juga menambah enam trayek baru, sehingga trayek Tol Laut yang beroperasi total menjadi 26 trayek yang sebelumnya hanya 20 trayek. Mengingat selama lima tahun ini subsidi yang digulirkan hanya untuk membiayai pelayaran kapal kosong setelah kembali ke Jakarta, sehingga menyebabkan biaya angkut lebih mahal akibat kosongnya muatan kapal tersebut meskipun sudah disubsidi. Untuk itu perlu upaya-upaya sebagai berikut:

- a) Menetapkan APBN Kementerian Perhubungan dengan meningkatkan anggaran untuk pembangunan prasarana/sarana angkutan perintis dan pemberian subsidi angkutan penyeberangan angkutan laut.
- b) Menetapkan anggaran bagi pelayanan publik (*Public Service Obligation/PSO*) kelas ekonomi untuk angkutan kapal

<sup>33</sup> Kemenhub, Ditjen Perhubungan laut, 2019, Penyelenggaraan Angkutan Barang Tol Laut dan Angkutan Ternak Tahun 2015-2020.

<sup>34</sup> Rahma Anjaeni, 2020, Kemenhub anggarkan subsidi tol laut Rp 439 miliar tahun ini, Sumber: <https://industri.kontan.co.id/news/kemenhub-anggarkan-subsidi-tol-laut-rp-439-miliar-tahun-ini?page=2>. Diakses tanggal: 13 Juli 2020, pukul 21:42 WIB.

penumpang PT. PELNI.

- c) Memberikan dukungan anggaran untuk program angkutan perintis khusus di daerah terpencil.

b. **Peran dan minat Investor.**

1) **Kebijakan Peran dan minat Investor.**

Gencarnya pembangunan infrastruktur di Indonesia ternyata membuat para investor tertarik untuk mejajaki investasi. Salah satunya pembangunan infrastruktur Tol Laut yang menjadi bagian dari program strategis pemerintah. Proyek yang ditawarkan antara lain pembangunan pelabuhan baru hingga perluasan pelabuhan sebanyak 24 pelabuhan dengan nilai investasi sekitar Rp 80 triliun. Pembangunan pelabuhan tersebut nantinya untuk mendukung proyek Tol Laut atau konsep Pendulum Nusantara. Artinya diperlukan pelabuhan yang baik untuk melayani model angkutan laut ke seluruh penjuru Indonesia. Total investasi yang diperlukan membangun pelabuhan baru hingga meningkatkan kapasitas pelabuhan lama sekitar US\$ 7 miliar atau Rp 84 triliun. Diantaranya pembangunan pelabuhan di Belawan, Jakarta, Surabaya, Makassar dan Sorong untuk perkuat konektivitas Tol laut. Untuk investasinya butuh US\$ 6,8 sampai US\$ 7 miliar.<sup>35</sup>

Revitalisasi pembangunan pelabuhan tersebut hanya sebagian dari program pengembangan pelabuhan untuk menunjang pembangunan infrastruktur Tol Laut. Masih dilaksanakan juga pembangunan dan pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan di wilayah sabuk selatan, tengah dan utara, pembangunan *short sea shipping* di Jawa dan luar Jawa dan pelayaran rakyat. Namun demikian, pada umumnya pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia merupakan peninggalan Belanda dan lokasi pelabuhan tersebut berada di pusat- pusat kota, menjadi persoalan tersendiri akibat jalan dari pusat industri menuju pelabuhan yang macet sehingga jarak tempuh menjadi lama, hal tersebut mengakibatkan peningkatan biaya transportasi. Oleh

<sup>35</sup> Detik, 2014, RI Tawarkan Proyek 24 Pelabuhan Senilai Rp 80 Triliun ke Pengusaha AS, Sumber: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2746121/ri-tawarkan-proyek-24-pelabuhan-senilai-rp-80-triliun-ke-pengusaha-as>. Diakses tanggal: 15 Juli 2020, pukul 06:30 WIB.

karena itu, pemerintah agar segera melakukan pembenahan pelabuhan secara holistik, mulai pembangunan atau revitalisasi pelabuhan, fasilitas pelabuhan sampai akses jalan menuju pelabuhan. Dengan demikian, maka keberadaan pelabuhan berikut infrastruktur penunjangnya dapat seirama dengan program Tol Laut, sehingga tidak terjadi ketimpangan akses menuju pelabuhan dan bongkar muat barang di pelabuhan antara pelabuhan-pelabuhan di Pulau Jawa dengan pelabuhan-pelabuhan di luar Pulau Jawa.

Selain pelabuhan, pemerintah juga menawarkan para investor menanamkan modalnya di sektor perkapalan terutama industri galangan kapal. Indonesia sangat membutuhkan armada kapal baru untuk mendukung program Tol Laut. Saat ini, di Indonesia ada 198 perusahaan galangan kapal namun hanya 110 perusahaan dalam posisi sehat. Namun demikian, karena sistem investasi yang tidak kondusif, pajak pembelian kapal yang terlalu tinggi serta mencari suku cadang yang susah, sehingga menyebabkan minat para investor kurang optimal. Ke depan diharapkan pemerintah menjamin keamanan, memberikan keringanan pajak dan mempermudah penyediaan suku cadang bagi investor dalam menanamkan modalnya di sektor pembangunan infrastruktur Tol Laut.

## 2) Hambatan Peran dan Minat Investor.

Mengingat proses pembangunan Tol Laut merupakan sebuah proyek besar, maka kebutuhan pembiayaan dari Tol Laut ini juga besar<sup>36</sup>. Sehingga untuk mendukung pembangunan Tol Laut diperkirakan membutuhkan dana investasi kurang lebih Rp 700 triliun. Dengan modal yang besar tersebut dibutuhkan pula investasi asing maupun domestik yang memiliki modal yang besar juga.

Dalam penyelenggaraan dan pembangunan Tol Laut, beberapa perusahaan sudah menyelesaikan beberapa tahapan pengembangan Tol Laut dan bahkan sudah memberikan hasil yang signifikan. Tercatat investasi Pelindo II mencapai Rp 40 triliun, adapun Rp 14,5 triliun digunakan untuk pembangunan Pelabuhan

<sup>36</sup> Andi Iqbel Burhanuddin, 2015, Mewujudkan Poros Maritim Dunia, Makassar, April 2015.



New Priok, sedangkan untuk pembangunan pelabuhan Kijing sekitar 19,7 Rp triliun, untuk pembangunan pelabuhan Sorong sekitar Rp 2,4 triliun, untuk pembangunan Cikarang-Bekasi Laut Waterways (*Inland Water Ways*) diperkirakan membutuhkan investasi sekitar Rp 3,4 triliun yang ditargetkan selesai pada 2021<sup>37</sup>. Rencana proyek tersebut diharapkan dapat mengurangi kepadatan arus lalu lintas di tol Jakarta-Cikampek dan sebaliknya yang selama ini menjadi keluhan pengguna jalan karena sering terjadi kemacetan. Selain itu, dengan pembangunan *Inland Waterways* diharapkan dapat mengoptimalkan konektivitas *area off-the- road* Pelabuhan Tanjung Priok dengan *area hinterland* di timur Jakarta. Adapun sisa dana investasi yang dibutuhkan, di dapat dari joint venture antara Pelindo II dengan perusahaan asing asal Jepang Mitsui & Co. Ltd.

### 3) **Upaya Peran dan Minat Investor.**

Program Tol Laut, meski desain dari konsepnya belum sempurna, namun program sudah berjalan. Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim merupakan salah satu program pembangunan yang ditetapkan pemerintah menjadi target utama para investor di sektor pembangunan Tol Laut. Akan tetapi hingga saat ini minat para investor belum banyak yang tertarik untuk berinvestasi pembangunan tol laut. Namun, pemerintah sedang mengupayakan penawaran kepada para investor dalam pengembangan bandar udara di wilayah pinggiran dan perbatasan yang terintegrasi dengan Tol Laut, pembangunan trayek rute Tol Laut dan pembangunan pelabuhan. Selain menyusun kebijakan investasi, upaya lain dalam menarik investasi perlu diimbangi dengan pembenahan dalam internal organisasi. Selain itu, untuk mewujudkan program Tol Laut yang digagas oleh Presiden Joko

<sup>37</sup> Koran Sindo, 2018, Cikarang Waterways, Jalur Khusus Angkutan Kontainer di Sungai dan Laut. Sumber: <https://economy.okezone.com/read/2018/10/15/320/1964116/cikarang-waterways-jalur-khusus-angkutan-kontainer-di-sungai-dan-laut>, diakses tanggal: 15 Juli 2020, pukul 06:27 WIB.

Widodo, perlu didukung dengan insentif perpajakan.

Oleh karena untuk mendukung minat investor di bidang Tol Laut, perlu upaya-upaya, sebagai berikut:

- a) Meningkatkan iklim investasi yang kondusif dan efisien, yang ditandai dengan meningkatnya minat para investor dalam negeri untuk berinvestasi di bidang pembangunan Tol Laut.
- b) Adanya jaminan kepastian tempat pengembangan usaha di bidang tol laut yang efisien, aman, dan berkelanjutan serta berbasis lingkungan atau ekosistem yang dapat memacu tumbuhnya sentra-sentra pengembangan usaha atau bisnis yang inovatif, terintegrasi, efisien, berdaya saing, dan berjalan sinergis dengan sektor dan bidang lain yang terkait.
- c) Tersedianya infrastruktur untuk mendukung dan mempermudah usaha bidang Tol Laut dengan sasaran terpenuhinya fasilitas infrastruktur dasar (seperti: energi listrik, air bersih, bahan bakar minyak/BBM atau substitusinya, aksesibilitas, dan pelabuhan).
- d) Meningkatnya pertumbuhan dunia usaha atau industri di Indonesia, sehingga dapat meningkatkan kontribusi bidang pembangunan Tol Laut terhadap pertumbuhan ekonomi, PDB, penyerapan tenaga kerja dan tingkat kesejahteraan nasional, sehingga dapat menggerakkan perekonomian, memperluas lapangan kerja, dan meningkatkan kesejahteraan nasional.
- e) Meningkatnya kapasitas armada kapal dan perahu, yang disertai meningkatnya kualitas pelayanan transportasi, yang ditandai dengan digunakannya kapal-kapal volume besar berteknologi modern menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar, serta tidak adanya Pungli baik di pelabuhan maupun di laut.

c. **Jaminan Keamanan.**

1) **Kebijakan Jaminan Keamanan.**

Ketika berbicara keamanan maka secara jelas terangkai bahwa ada korelasi antara kekuatan militer dengan kesejahteraan. Demikian juga halnya dengan kebijakan poros maritim dengan

program pembangunan ToL Laut yang sangat ditentukan oleh situasi laut yang kondusif dengan pengawasan dan pengamanan secara efektif dan terintegrasi. Bakamla mempunyai tugas antara lain; Melakukan patroli keamanan & keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.<sup>38</sup>, dengan pelibatan berbagai institusi antara lain: Mulai dari Bea Cukai, Dirjen Hubla, Bakamla, TNI AL, KKP, Imigrasi hingga Kepolisian<sup>39</sup>, Oleh karena itu, kebijakan jaminan keamanan dalam program pembangunan Tol Laut yang diharapkan adalah:

- a) Mampu menjaga keamanan dan melakukan penegakkan hukum di wilayah yurisdiksi laut Indonesia secara efektif, efisien, dan tegas. Diharapkan dapat terwujud suatu lembaga/institusi yang efektif dalam mengelola keamanan dan penegakkan hukum di laut secara komprehensif dan terpadu, serta berfungsi sebagai komponen cadangan nasional untuk kepentingan pertahanan negara.
- b) Mampu secara efektif menjaga kedaulatan dan wilayah perbatasan negara dari ancaman pihak asing. Diharapkan Indonesia memiliki kekuatan laut yang diperhitungkan dan disegani oleh negara-negara lain, utamanya negara-negara tetangga. Oleh karenanya, TNI Angkatan Laut harus mempunyai alat utama sistem persenjataan (Alutsista) yang modern dan dalam jumlah yang optimal.
- c) Memiliki prasarana pelabuhan yang memadai dan layak operasional di berbagai lokasi yang potensial dan strategis. Fasilitas ini tentu digunakan untuk mendukung kepentingan operasi keamanan dan pertahanan laut, utamanya pada masa krisis atau perang. Diharapkan fasilitas atau prasarana pelabuhan ini kedepan terus dapat ditingkatkan, baik kuantitas maupun kualitasnya, terutama di wilayah wilayah terdepan yang dekat dengan wilayah perbatasan negara.

<sup>38</sup> Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

<sup>39</sup> DR. Surya Wiranto, SH MH, 2019, Siapa yang lebih tepat menjadi Coast Guard Indonesia?, <http://samudranesia.id/siapa-yang-lebih-tepat-menjadi-coast-guard-indonesia/>, Diakses tanggal: 15 Juli 2020, pukul 06:20 WIB. .

## 2) Hambatan Jaminan Keamanan.

Penyelenggaraan penegakkan hukum dan keamanan laut oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) dengan mengkoordinasikan unsur-unsur dari badan/lembaga lain, walaupun pada pelaksanaannya belum secara integratif dan terpadu dalam satu kesatuan dan satu komando karena badan/lembaga lain tersebut telah memiliki kewenangan penegakkan hukum di laut berdasarkan UU yang dimikinya. Kondisi tersebut mengakibatkan tidak efektif dan tidak efisien serta menimbulkan persaingan kewenangan atau kepentingan antar instansi, yang kesemuanya merugikan pengguna jasa kemaritiman serta kepentingan nasional umumnya.

Lemahnya pengawasan dan pengamanan di perairan yurisdiksi nasional, dalam mendukung program pembangunan tol laut, sebagai berikut:

- a) Terbatasnya kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu dalam menjaga kedaulatan wilayah laut dari ancaman pihak asing sebagai akibat dari keterbatasan kekuatan dan kemampuan fasilitas armada pengawas termasuk alat sista untuk memperkuat Hankam wilayah laut dalam yuridiksi nasional, khususnya yang berbatasan dengan negara tetangga.
- b) Lemahnya kerjasama pertahanan dan keamanan bidang kemaritiman di tingkat regional dan internasional, sehingga kurang memiliki posisi tawar dalam pengelolaan bidang kemaritiman.
- c) Menurunnya efektifitas, efisiensi, dan keterpaduan pelaksanaan deteksi, identifikasi, pengawasan untuk pengembangan usaha bidang kemaritiman
- d) Lambatnya pembangunan wilayah di *choke points* dan perbatasan, mengakibatkan lemahnya stabilitas Hankam di wilayah-wilayah perbatasan.

### 3) Upaya Jaminan Keamanan.

Keamanan maritim mengandung empat konsep keamanan<sup>40</sup>, yakni kekuatan laut atau kekuatan angkatan laut (*sea power*), keselamatan laut atau *marine safety*, ekonomi laut dalam atau *blue economy*, dan keamanan manusia atau human security. Konsep dari kekuatan laut menjelaskan tentang peran angkatan laut, yaitu melindungi keberlangsungan negara, melindungi jalur transportasi laut bagi perdagangan dan peningkatan ekonomi. Konsep keselamatan di laut menjelaskan keselamatan kapal dan instalasi laut dengan tujuan utamanya untuk melindungi para profesional dan lingkungan laut. Keamanan maritim juga berkaitan dengan pembangunan di bidang ekonomi, dimana laut berperan sangat penting dalam perdagangan, dan perikanan. Laut mengandung sumber daya alam yang sangat penting, seperti minyak, dan bahan tambang dari dasar lautan. Pariwisata pantai juga menjadi sumber pendapatan ekonomi yang penting. Konsep keamanan manusia juga terkait dengan keamanan maritim, yang mengandung unsur-unsur seperti ketersediaan makanan, ketersediaan tempat tinggal, kehidupan berkelanjutan, dan tersedianya lowongan kerja yang aman. Oleh karena itu, dalam upaya mewujudkan pelaksanaan memberikan jaminan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan yurisdiksi Indonesia yang efektif, efisien, dan responsif, maka upaya yang perlu dilakukan:

- 1) Terbentuknya satu lembaga/Instutusi yang dapat mengintegrasikan seluruh instansi-instansi yang berwenang mengadakan operasi penegakan hukum dan keamanan di laut, serta memiliki kewenangan multifungsi sebagai *maritime law enforcement, search and rescue at sea, environmental protection, shipping safety, fishery protection* secara efektif dan efisien.
- 2) Meningkatnya kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah laut dalam yurisdiksi nasional dari ancaman pihak asing dan terwujudnya

<sup>40</sup> Syaiful Anwar, 2016, MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT, Jurnal Pertahanan Desember 2016, Volume 6, Nomor 3.

kekuatan laut nasional yang diperhitungkan dan disegani oleh negara-negara lain.

- 3) Meningkatnya peran aktif dalam kerjasama pertahanan dan keamanan bidang kemaritiman sehingga memiliki posisi tawar yang tinggi di tingkat regional dan internasional dalam pengelolaan bidang kemaritiman.
- 4) Terkendalinya wilayah laut yurisdiksi nasional dengan meningkatnya keterpaduan pelaksanaan deteksi, identifikasi, pengawasan dan penindakan terhadap segala bentuk pelanggaran kedaulatan dan hukum sehingga tercapai pengembangan usaha bidang kemaritiman.
- 5) Terwujudnya kesejahteraan, jati diri bangsa dan stabilitas Hankam di wilayah-wilayah perbatasan dari pengaruh ideologi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya negara asing/negara tetangga.

## **15. Peran Pemerintah Pusat/Pemda dalam Pembangunan Tol Laut.**

### **a. Kebijakan Pemerintah Pusat/Pemda dalam Pembangunan Tol Laut.**

Program Tol Laut dalam penyelenggaraannya menurut Covey dalam teori sinergi, pelibatan beberapa pihak mulai dari Kementerian Perhubungan, Perdagangan, Pemerintah Daerah dan para operator kapal. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan berperan dalam menyiapkan anggaran subsidi ongkos angkut dan menetapkan rute trayek Tol Laut setiap tahunnya, sedangkan Kementerian Perdagangan berperan dalam pendataan jenis barang kebutuhan daerah, pemantauan dan laporan perkembangan harga serta evaluasi. Sebagaimana UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sistem pemerintahan telah bergeser dari sistem pemerintahan yang sentralistik ke sistem yang desentralistik dimana pemerintah daerah diberi kewenangan yang lebih luas dalam mengatur dan mengurus pemerintahan sendiri untuk kepentingan masyarakat setempat dalam bingkai NKRI. Hal ini berlaku dalam mengelola potensi kelautan pada wilayah yang menjadi kewenangannya, daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumber daya laut, sehingga dapat mendorong ekonomi masyarakat. Dengan demikian daerah



mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumber daya alam di laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan serta mendapatkan *income* yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan ekonomi masyarakat.

Dalam mengelola potensi kelautan yang berada di wilayah yang menjadi kewenangannya, memiliki peran dalam pendataan, pemantauan jenis barang dan perkembangan harga serta pembinaan kepada pelaku usaha di daerah serta operator kapal berperan dalam menyiapkan alat angkutan dan pelayanan yang terbaik sesuai trayek yang telah ditetapkan dan secara teratur. Kebijakan Tol Laut dibedakan menjadi lima program yang berbeda berdasarkan jenis muatan yang diangkut meliputi penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik (*Public Service Obligation-PSO*) angkutan barang, penyelenggaraan angkutan ternak, penyelenggaraan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penyelenggaraan angkutan laut rede serta penyelenggaraan angkutan laut perintis penumpang.

b. **Hambatan Pemerintah Pusat/Pemda dalam Pembangunan Tol Laut.**

Dukungan politik pemerintah terhadap pembangunan Tol Laut belum sepenuhnya difokuskan kepada kepentingan nasional di laut, hal ini terlihat dari kontribusi ekonomi masih relatif rendah yang diduga akibat masih minimnya wawasan kemaritiman di kalangan pengambil kebijakan. Kemauan politik (*political will*) pada tataran kebijakan nasional juga relatif belum kuat dan lebih bersifat sektoral. Saat ini belum ada lembaga yang mampu mensinergikan program Tol Laut, akibatnya, tidak sedikit terjadi perbedaan penafsiran tentang pengelolaan dan kewenangan di wilayah laut yang berdampak seringkali menimbulkan konflik kepentingan berkaitan dengan pembangunan ketimbang solusi integral.

Secara empiris, pembangunan Tol Laut selama tiga dasa warsa terakhir kurang mendapat perhatian dan selalu diposisikan sebagai pinggiran (*periphery*) dalam pembangunan ekonomi nasional. Ini menjadi bukti bahwa ternyata memang belum memiliki keberpihakan politik pemerintah dalam pembangunan ekonomi kemaritiman, sehingga sampai saat pembangunan Tol Laut tersebut belum memberikan

sumbangsih optimal bagi pertumbuhan ekonomi nasional, dampaknya antara lain kurang adanya dukungan politik untuk mengembangkan sumber daya alam kelautan.

**c. Upaya Pemerintah Pusat/Pemda dalam Mendukung Pembangunan Tol Laut.**

Dalam upaya mendukung pembangunan Tol Laut, peran pemerintah daerah (pemda) agar lebih aktif lagi dalam mendorong masyarakat memanfaatkan kapal-kapal Tol Laut yang melintas ke daerahnya. Hal ini merupakan langkah untuk meningkatkan muatan balik kapal Tol Laut, terutama dari timur ke barat. Indonesia timur masih belum punya kesempatan melakukan kegiatan secara maksimal. Sehingga perlu adanya stimulus bagi daerah untuk mengurangi disparitas harga termasuk 9 bahan pokok. Oleh karena itu, sangat diperlukan peran pemda dan tokoh daerah setempat memberdayakan masyarakat memanfaatkan kapal Tol Laut untuk mengirim barang ke wilayah barat. Saat ini sudah mulai dirasakan dengan adanya program Tol Laut di beberapa daerah terjadi penurunan harga barang kebutuhan sekitar 20-30%. Namun, juga dirasakan masih ada beberapa daerah yang belum dapat merasakan manfaat Tol Laut secara signifikan karena adanya spekulasi barang, memang hal ini tidak mudah dilakukan.

Upaya meningkatkan koordinasi antar sektor dalam merumuskan pengembangan Tol Laut, sehingga dapat menyelesaikan permasalahan dapat dilaksanakan secara cepat dan tepat. Selain itu, agar pemerintah membentuk badan khusus untuk mengelola Tol Laut<sup>41</sup>. Tol Laut perlu dikelola oleh lembaga yang mampu mengkoordinasikan beberapa kementerian/lembaga (K/L) terkait. Lembaga khusus Tol Laut tersebut, tentunya harus diisi oleh orang-orang yang memahami masalah pelayaran dan logistik. Lembaga ini harus diberi mandat penuh oleh Presiden agar efektif.

**16. Dukungan Sarana dan Prasarana Pembangunan Tol Laut.**

Dalam penyelenggaraan Tol Laut, terdapat beberapa elemen pendukung

<sup>41</sup> Siswanto Rusdi Direktur NAMARIN (dok-BN), 2020, Agar Efektif, Tol Laut Sebaiknya Dikelola Badan Khusus, Sumber: <https://bisnisnews.id/detail/berita/agar-efektif-tol-laut-sebaiknya-dikelola-badan-khusus> . Diakses tanggal: 15 Juli 2020, pukul 06:27 WIB.

yang dapat membantu kelancaran atas penyelenggaraan Tol Laut. Elemen-elemen pendukungnya meliputi beberapa hal sebagai berikut:

a. **Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan**

1) **Kebijakan Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan**

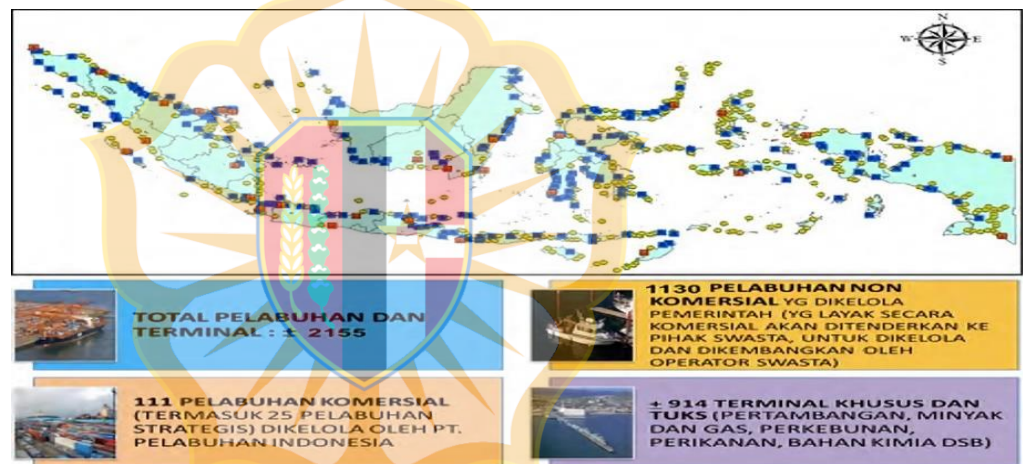
Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dengan tujuan untuk memaksimalkan unit kinerja pelabuhan menjadi lebih optimal.

Menurut konsep awal yang dulu bernama “Pendulum Nusantara” terdapat 5 Pelabuhan utama yang akan termasuk dalam “*Sea Main Corridor*” Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Makassar dan Sorong (Papua). Belakangan berkembang menjadi 6 pelabuhan bahkan diusulkan menjadi 7 pelabuhan utama yaitu: Pelabuhan Batam dan Pelabuhan Bitung. Kelima pelabuhan tersebut tentunya harus disiapkan infrastruktur penunjang secara baik dimana akan disinggahi kapal dengan kapasitas 3000-4000 TEUs, walaupun beberapa Pelabuhan telah mampu melayani kapal dengan kapasitas seperti Tanjung Priok. Selain itu tentunya perlu pembenahan terhadap Pelabuhan Pengumpul maupun Pelabuhan Pengumpan lainnya. Untuk mendukung hal itu pemerintah saat ini telah mencanangkan pembangunan dan perbaikan 24 Pelabuhan laut dalam atau *deep sea port* dalam 4 tahun kedepan. Beberapa pembenahan infrastruktur beserta penunjangnya dalam suatu pelabuhan umumnya dapat meliputi: Perbaikan kedalaman alur pelayaran (*access channel*), Penambahan kapasitas *Harbour Mobile Crane* (terminal petikemas), perbaikan kolam dermaga, pemecah ombak dsb. Yang tak kalah penting pada infrastruktur penunjang pelabuhan terdapat “*Utility Area*” sebagai fasilitas penunjang aktivitas bongkar muat seperti: *Container warehouse*, *cold storage*, *shipping agent* dan *distribution area shipping area* dilengkapi dengan *parking lot* yang luas.

## 2) Hambatan Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan

Saat ini total jumlah pelabuhan di Indonesia baik komersial maupun non komersial yaitu berjumlah 1.241 pelabuhan, atau satu pelabuhan melayani 14 pulau (14,1 pulau/pelabuhan) dengan luas rata-rata 1.548 km<sup>2</sup>/pelabuhan. Keadaan infrastruktur tersebut belum berimbang apabila dibandingkan dengan negara kepulauan lainnya di Asia, misalnya: Jepang 3,6 pulau/pelabuhan dan 340 km<sup>2</sup>/pelabuhan; serta Filipina 10,1 pulau/pelabuhan dan 460 km<sup>2</sup>/pelabuhan. Keadaan tersebut, disertai tingginya jumlah armada laut di Indonesia menyebabkan tingginya antrian sandar kapal di Indonesia.

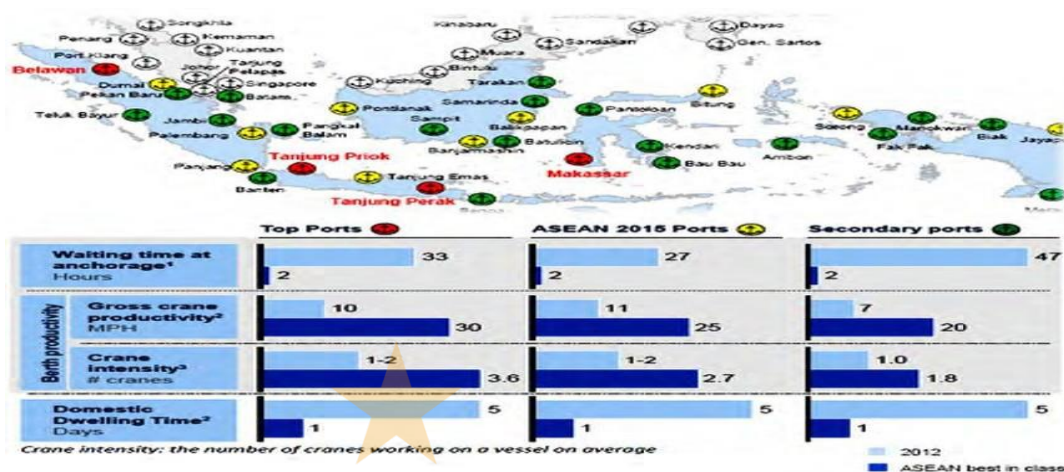
**Gambar-4: Sebaran Pelabuhan di Indonesia**



Sedangkan jumlah pelabuhan di Indonesia yang terbuka bagi perdagangan internasional sekitar 141 pelabuhan yang umumnya digunakan untuk kegiatan ekspor. Namun saat ini kegiatan import masih terkonsentrasi di pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Sedangkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) ditetapkan dua pelabuhan sebagai Hubungan Internasional yaitu pelabuhan Bitung dan Kuala Tanjung, dimana terletak di wilayah luar Indonesia.



Gambar-5: Kinerja Pelabuhan Komersil Indonesia



Beberapa hambatan yang mengakibatkan standar kinerja *waiting time* (WT) atau *approach time* (AT) atau *effective time* (ET) belum dapat terpenuhi dapat diidentifikasi sebagai berikut :

- Kurangnya penyediaan infrastruktur pelabuhan, terutama dermaga dan lapangan penumpukan.
- Kondisi fisik pelabuhan, khususnya kedalaman pelabuhan, dimana sebagian besar pelabuhan berada di muara sungai sehingga memiliki tingkat sedimentasi tinggi.
- Aksesibilitas pelabuhan yang terhambat akibat kepadatan yang tidak terkendali disekitar pelabuhan, berdampak pada arus ke luar masuk pelabuhan.
- Waktu beroperasi pelabuhan dan keterbatasan kinerja SDM, terutama tenaga bongkar muat.
- Kurangnya jaminan keamanan (premi kargo ke Indonesia yang lebih tinggi).

### 3) Upaya Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan

Pelabuhan merupakan elemen penting dalam penyelenggaraan Tol Laut<sup>42</sup>. Beberapa aspek penting pelabuhan yang mempengaruhi antara lain kemampuan dermaga untuk menerima kapal Tol Laut yang akan sandar, ketersediaan lapangan penumpukan dan gudang di dermaga sebagai tempat penyimpanan sementara muatan sebelum dibawa ke kapal atau menuju tujuan

<sup>42</sup> Bernhard Limbong, 2014, Poros Maritim, Penerbit, PT Dharma Karsa Utama, Jakarta.

akhir. Selain itu, terdapat aspek alat bongkar/muat dimana muatan akan bisa tertangani dengan baik jika pelabuhan memiliki alat bongkar/muat yang memadai untuk muatan-muatan khusus seperti petikemas dan hewan. Penentuan besaran tarif yang dilekatkan untuk setiap muatan juga dipengaruhi oleh besaran tarif yang ditetapkan di setiap pelabuhan. Dalam arti lain, tarif pelabuhan merupakan aspek penting dalam penentuan kelancaran penyelenggaraan Tol Laut. Upaya Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan, antara lain:

- a) Menata kembali sarana dan prasarana pelabuhan dalam upaya memberikan pelayanan yang efektif dan efisien;
- b) Meningkatkan sarana dan prasarana pelabuhan untuk mencapai tingkat pelayanan yang optimal;
- c) Memperbaiki manajemen pelabuhan sehingga secara bertahap dan terseleksi terjadi pemisahan fungsi regulator dan operator, dan memungkinkan kompetisi pelayanan antar terminal di suatu pelabuhan dan antar pelabuhan;
- d) Menghapuskan pengenaan biaya jasa kepelabuhanan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya;
- e) Menata ulang sistem dan prosedur administrasi pelayanan kapal, barang dan penumpang agar meningkatkan pelayanan di pelabuhan.

**b. Pembangunan Industri Perkapalan**

**1) Kebijakan Pembangunan Industri Perkapalan**

Kebijakan penyelenggaraan Tol Laut saat ini telah dibangun kapal-kapal baru. Kapal yang dibangun terdiri dari 29 kapal perintis dengan ukuran 2.000 GT, 23 kapal perintis dengan ukuran 750 GT, 6 kapal perintis dengan ukuran 350 GT, 33 kapal perintis dengan ukuran 1.200 GT, 19 kapal perintis dengan ukuran 500 GT, 6 kapal perintis dengan ukuran 200 GT, 6 kapal ternak, 20 kapal rede serta 15 kapal petikemas. Selain itu terdapat kapal pelra dengan jumlah 138 unit yang dibangun dengan total keseluruhan kapal yang dibangun adalah 295 unit dalam jangka waktu mulai tahun 2015 hingga 2019. Beberapa aspek-aspek kapal penting terhadap



penyelenggaraan Tol Laut adalah ukuran kapal, rute, alat bongkar/muat, petikemas serta *freight*. Ukuran kapal dirancang berdasarkan jumlah permintaan untuk masing-masing rute dimana kapal dibangun tidak boleh memiliki ukuran yang terlalu besar maupun terlalu kecil.

Penyediaan kapal barang dengan kapasitas 3.000-4.000 TEUs yang menjadi persyaratan dalam melayani koridor utama Tol Laut menjadi salah satu tantangan bagi Pemerintah. Penyediaan kapal dengan kapasitas sebesar itu sulit disediakan oleh pelaku usaha pelayaran nasional yang hanya memiliki kapal dengan kapasitas rata-rata 1.700 TEUs. Tentunya jangan sampai penerapan sistem Tol Laut justru dapat mendorong masuknya pelaku usaha asing yang memiliki kapal dengan kapasitas besar berkembang di Indonesia. Untuk mewujudkan pembangunan secara inklusif, Pemberian subsidi pemerintah di 135 lintas penyeberangan perintis sebesar Rp. 315 M, serta dengan telah dibangunnya kapal perintis yang dilakukan menjadi 2 tahap di tahun anggaran 2015-2019 dengan total investasi Rp. 208,1 M<sup>43</sup>.

## 2) Hambatan Pembangunan Industri Perkapalan

Indonesia dengan lautan yang luas, membutuhkan sarana transportasi kapal yang mampu menjangkau pulau-pulau. Maka tak heran jika kebutuhan pada industri perkapalan setiap tahunnya terus meningkat. Sebagai negara maritim yang sebagian besar luas wilayahnya laut, sudah seharusnya Indonesia meningkatkan industri perkapalan nasional. Upaya ini didukung adanya aturan bahwa seluruh angkutan laut dalam negeri harus diangkut kapal berbendera Indonesia (*Asas Cabotage*). *Asas cabotage* adalah prinsip yang memberi hak eksklusif kegiatan angkutan barang dan

<sup>43</sup> Rizky Aprilianto, Abdul Hakim, Ainul Hayat, IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN DI INDONESIA (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association) Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang, Sumber: <https://media.neliti.com/media/publications/79182-ID-implementasi-asas-cabotage-dalam-kebijak.pdf>, 17 Juli 2020, pukul 09:37 W IB.

orang dalam negeri oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan bendera Merah Putih serta awak kapal berkewarganegaraan Indonesia<sup>39</sup>. Dengan adanya *Asas Cabotage* ini, diharapkan pelayaran Indonesia akan semakin berkembang, sehingga mengurangi peran pihak asing dalam industri pelayaran Indonesia. Saat ini Indonesia memiliki sekitar 240 perusahaan galangan kapal, 37% keberadaannya ada di pulau Jawa, di mana sekitar 26% ada di Sumatera, sedangkan sekitar 25% ada di Kalimantan dan 12% berada di kawasan timur Indonesia, dengan kapasitas pembangunan kapal terpasang sebesar 140.000 GT per tahun.<sup>44</sup> Namun rata-rata produksi kapal pertahun sebesar 85.000 GT sedangkan rata-rata reparasi kapal baru mencapai 65.000 GT pertahun. Adapun dampak pembangunan dan pengembangan industri perkapalan, antara lain<sup>45</sup>:

- a) Harga produksi galangan kapal dalam negeri lebih tinggi 10 persen sampai 30 persen dari produk asing atau impor dan waktu produksi relatif lebih lama.
- b) Pembiayaan pembangunan kapal di galangan domestik yang didapat dari lembaga keuangan dalam negeri sangat sulit, yaitu suku bunga relatif lebih tinggi dibandingkan dengan suku bunga perbankan.
- c) Industri penunjang atau komponen belum mengalami peningkatan pertumbuhan sehingga 60 persen sampai 70 persen dari komponen kapal masih impor.
- d) Kapasitas galangan kapal dalam negeri untuk melaksanakan reparasi masih terbatas dan belum mampu menampung kebutuhan bagi kapal-kapal dalam negeri, terutama kapal-kapal yang mempunyai ukuran yang besar.

<sup>44</sup> Ade Supandi, 2017, Momentum Menyelesaikan Masalah Mendasar di Laut, Sebagai Prasyarat Terwujudnya Negara Maritim Yang Maju, Jakarta.

<sup>45</sup> Pramdia Arhando Julianto, 2016, Ini Hambatan Perkembangan Industri Galangan Kapal Menurut INSA", Sumber: <https://money.kompas.com/read/2016/11/08/110403726/ini.hambatan.perkembangan.industri.galangan.kapal.menurut.insa?page=all>. Diakses tanggal: 17 Juli 2020, pukul 08:32 WIB.

### 3) **Upaya Pembangunan Industri Perkapalan**

Dengan memperhatikan potensi muatan yang tumbuh seiring dengan pemerataan pengembangan wilayah yang didukung oleh penguatan konektivitas, maka potensi industri berbagai jenis dan ukuran kapal dan jasa perawatan kapal (galangan kapal) sangat besar dengan proyeksi mencapai 1.000 unit pertahun. Namun, kemampuan industri galangan saat ini baru mencapai 200-300 unit pertahun dengan jumlah *docking* kapal sekitar 250 unit yang terkonsentrasi di wilayah barat Indonesia. Oleh sebab itu, dalam pembangunan kapal di dalam negeri perlu direalisasikan untuk mengambil peluang dari kebutuhan peremajaan dan penambahan berbagai jenis/ukuran kapal. Untuk merealisasikan hal tersebut, diperlukan upaya-upaya sebagai berikut:

- a) Pembangunan galangan kapal baru yang berteknologi tinggi dan tersebar di wilayah Indonesia.
- b) Penyusunan regulasi agar industri galangan kapal nasional mendapat pesanan pembangunan kapal yang rutin.
- c) Pemberian insentif dan perhatian pemerintah (Kementerian Perindustrian) untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas industri galangan kapal nasional.

#### c. **Penyediaan Logistik**

##### 1) **Kebijakan Penyediaan Logistik**

Munculnya gagasan Tol Laut adalah membangun transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan, yang melayani rute pulang balik tanpa henti dari Aceh hingga Papua<sup>46</sup>. Konektivitas melalui kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia diasumsikan membuat biaya logistik menjadi murah dan harga-harga yang berkaitan dengan kebutuhan pokok juga turun.

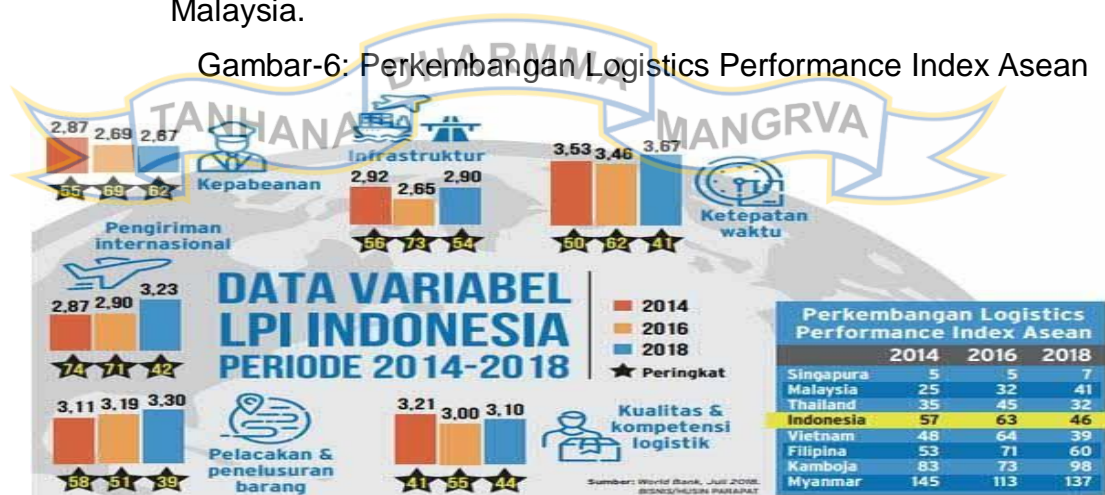
Sebagaimana disampaikan **Christopher** (2005), logistik adalah proses mengelola pengadaan, pergerakan dan

<sup>46</sup> Isran Noor, 2013, Indonesia Negara Maritim Terbesar di Asia, Mari Kita Wujudkan Kembali...!!!, Penerbit: Bangun Indonesia Press, 2013, Jakarta.

penyimpanan material, suku cadang dan barang jadi berserta aliran informasi terkait melalui organisasi dan kanal-kanal pemasarannya dengan cara dimana keuntungan perusahaan, baik saat ini maupun yang akan datang dapat dimaksimalkan dengan cara pemenuhan pesanan yang dibutuhkan. Adapun tujuan dari sistem logistik adalah untuk menjamin ketersediaan barang, kemudahan mendapatkan barang dengan harga yang terjangkau dan stabil, serta mempersempit disparitas harga antar wilayah di Indonesia.

Peringkat logistik Indonesia naik 17 tingkat dari posisi 63 pada 2016 menjadi 46 pada 2018 dalam Laporan *Logistic Performance Index* (LPI) 2018-*World Bank*. LPI merupakan indeks kinerja logistik dari 160 negara yang dirilis oleh *World Bank* setiap dua tahun sekali<sup>47</sup>. Jika pada tahun 2017 realisasi *voyage* hanya 152, maka pada tahun 2018 terjadi peningkatan dan mencapai 239 *voyage*. Untuk muatan berangkat, pada tahun 2017 mencapai 212 ribu ton muatan yang dapat diangkut, pada tahun 2018 menjadi 229 ribu ton muatan. Dengan kenaikan posisi tersebut menunjukan distribusi logistik Indonesia mengalami kenaikan yang positif baik dari segi pelayanan sarana maupun prasarana yang telah disediakan. Namun demikian, di ASEAN, Indonesia masih menduduki posisi ke-5 setelah Singapura, Thailand, Vietnam dan Malaysia.

Gambar-6: Perkembangan Logistics Performance Index Asean



Sumber: World Bank, Juli 2018

<sup>47</sup> Ilham Budhiman, 2018, Indeks Logistik RI Bakal Terus Membaik, Sumber: <https://koran.bisnis.com/read/20180820/450/829580/peringkat-lpi-bank-dunia-indeks-logistik-ri-bakal-terus-membaik#>.

Berdasarkan analisis Kementerian Perdagangan Republik Indonesia tentang pendirian Pusat Distribusi, kerangka pemberdayaan yang akan dilakukan melalui Pusat Distribusi di antaranya:

- a) Memperpendek rantai pemasaran produk petani sehingga dapat dijual dengan tingkat harga yang lebih tinggi daripada harga asal.
- b) Memperpendek rantai penyediaan (*supply chain*) barang konsumsi dan sarana produksi pertanian bagi kebutuhan petani, melalui outlet pelayanan petani atau outlet mitra.
- c) Menyediakan cadangan pengaman (*buffer stock*) dengan pembiayaan sistem resi gudang untuk kestabilan harga di tingkat petani dan jaminan ketersediaan stok bagi konsumen dan industri pengolahan.
- d) Menyediakan bantuan keuangan bagi petani dan pedagang mikro untuk permodalan. Pusat distribusi menjadi penjamin kredit bagi bank atau lembaga keuangan lainnya.
- e) Memberikan bantuan, bimbingan, dan pembinaan kepada petani sehingga dapat meningkatkan kualitas dan produktivitas petani melalui sistem kemitraan yang didasarkan atas azas kemanfaatan.

Agar implementasi Pusat Distribusi Regional (PDR) dapat terlaksana dengan baik, maka perlu adanya sinergi dari kementerian/lembaga terkait, pelaku usaha, hingga pemerintah daerah setempat.

2)

#### **Hambatan Penyediaan Logistik**

Secara umum sistem logistik saat ini belum mampu mendukung peningkatan daya saing pelaku bisnis dan peningkatan kesejahteraan rakyat, bahkan pembinaan dan kewenangan terkait kegiatan logistik relatif masih bersifat parsial dan sektoral di masing-masing kementerian atau lembaga terkait, sementara koordinasi yang ada belum memadai. Akibat dampak dari belum terimplementasinya kebijakan pengembangan logistik telah memunculkan beberapa kendala dalam distribusi barang yang seringkali tidak seimbang, dimana dalam pengiriman dengan muatan penuh sedangkan saat kembali seringkali kosong. Untuk mengatasi



permasalahan tersebut, diperlukan kebijakan agar kesenjangan antara pulau besar dan pulau-pulau kecil dapat diminimalkan.

Sesuai data BPS, pengiriman logistik melalui Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya dalam tiga tahun terakhir turun 12,9%, dari 5,4 juta ton di tahun 2015 menjadi 4,7 juta ton pada tahun 2018<sup>48</sup>. Hal yang sama juga dialami Pelabuhan Balikpapan Kalimantan Timur, turun 3,2%, dari 9,6 juta ton menjadi 9,3 juta ton. Namun untuk Pelabuhan Panjang di Lampung mengalami kenaikan sebesar 25,2%, dari 9,5 juta ton pada 2015 menjadi 11,9 juta ton pada 2018. Sedangkan untuk Pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan juga mengalami kenaikan sebesar 7,3%, dari 4,1 juta ton menjadi 4,4 juta ton. Begitu juga untuk Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta naik 2,8%, dari 13,8 juta ton menjadi 14,2 juta ton.

Gambar-7:Penyebaran Pusat Distribusi Komoditas Pokok dan



Sumber: Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019

Penyediaan fasilitas logistik akan dapat memberikan dampak pada penampungan muatan kebutuhan masyarakat sebagai langkah untuk mendistribusikan kebutuhan masyarakat. Penyediaan fasilitas logistik dapat difungsikan untuk penyimpanan sementara sebelum barang-barang didistribusikan ke tempat konsumen atau dikirim ke industri produksi.

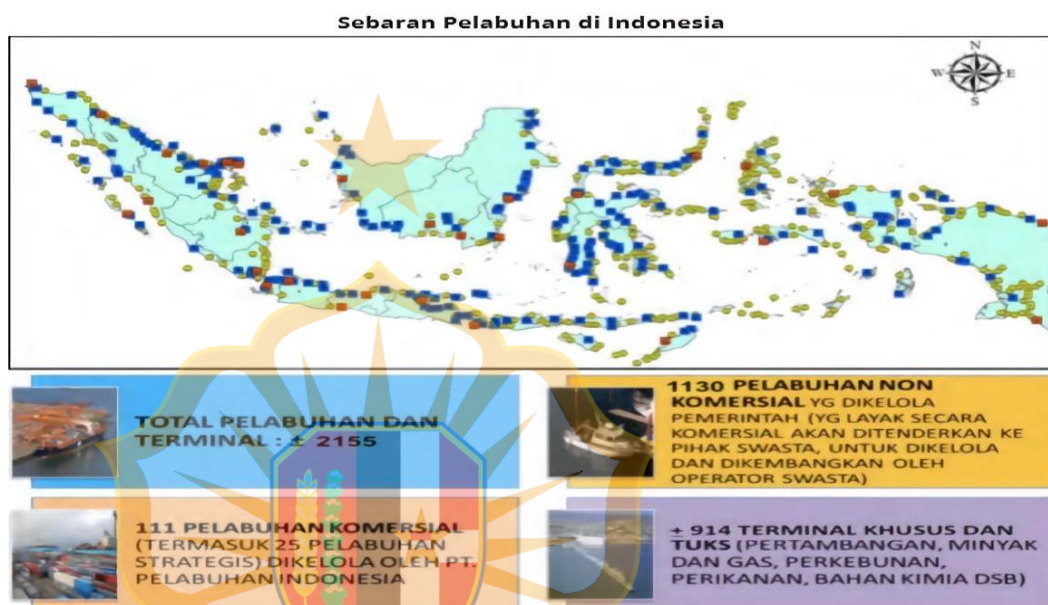
Pusat distribusi provinsi akan menjadi penopang bagi jaringan distribusi kabupaten/kota. Untuk efisiensi, Pusat Distribusi Regional (PDR) akan ditempatkan dan dikelola oleh pusat distribusi provinsi yang bertugas sebagai pusat distribusi regional. Berdasarkan

<sup>48</sup> Robi Setiawan – detikFinance, 2019, Kemenhub Sebut Tol Laut Tingkatkan Distribusi Logistik, Sumber: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4454507/kemenhub-sebut-tol-laut-tingkatkan-distribusi-logistik>.Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:04 WIB



parameter tersebut maka yang dijadikan alternatif lokasi PDR adalah sebagai berikut: untuk Sumatera di Kuala Tanjung Padang, dan Palembang, Jawa di Jakarta, Semarang, dan Surabaya, Kalimantan di Banjarmasin, Sulawesi di Bitung dan Makassar, Nusa Tenggara di Larantuka, dan Papua di Sorong dan Jayapura.

Gambar-8: Pengembangan fasilitas Logistik



Sumber: Laporan Implementasi Konsep Tol Laut tahun 2015-2019

Secara umum terdapat beberapa hambatan dalam penyediaan logistik, antara lain:

- a) Tingginya biaya logistik dan perlunya peningkatan kualitas pelayanan.
- b) Masih rendahnya ketersediaan infrastruktur baik kualitas maupun kuantitas.
- c) Tingginya waktu pelayanan ekspor dan impor serta adanya hambatan operasional di pelabuhan.
- d) Terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik domestik.

### 3) Upaya Penyediaan Logistik

Dengan masih terbatasnya pembangunan fasilitas logistik sebagai rencana induk pelabuhan nasional, disisi lain sarana pelabuhan dan fasilitas kargo sangat menentukan dalam

pengiriman barang baik kepada konsumen maupun ke tempat pengolahan dari bahan baku maupun barang setengah jadi, sehingga akan dapat mengurangi biaya produksi. Upaya pengembangan sarana dan fasilitas logistik terutama pada pelabuhan strategis di kawasan timur Indonesia yang meliputi:

- a) Peningkatan pengelolaan gudang pelabuhan agar meningkatkan serah terima barang atas barang baik yang akan diberangkatkan maupun yang datang dengan Kapal Laut.
- b) Peningkatan pengelolaan pelabuhan agar meningkatkan jasa pengelolaan fungsi Pelabuhan Laut secara keseluruhan dengan tetap menjaga stabilitas operasional pelabuhan.
- c) Meningkatkan penyediaan depo kontainer agar meningkatkan penyediaan lahan untuk penumpukan sementara container di pelabuhan.
- d) Peningkatan penyediaan *Dry Port*/depo kontainer di luar pelabuhan agar meningkatkan penyediaan lahan untuk penumpukan sementara container di luar pelabuhan (di daerah industri).
- e) Peningkatan penyediaan jasa bongkar muat (*Stevedoring*) agar meningkatkan penjualan ruang kargo kepada pengirim.
- f) Peningkatan penyediaan jasa bongkar muat (*Manual*) agar meningkatkan penyediaan jasa menurunkan atau menaikkan muatan ke atas truk pengangkut untuk penerusan/pengiriman.
- g) Peningkatan Penyediaan Kontainer agar meningkatkan penyediaan kontainer standar yang siap pakai.

## 17. Keberhasilan Tol Laut Akan Meningkatkan Perekonomian Nasional

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki wilayah laut yang sangat luas, tentu saja mengandung sumber kekayaan laut yang berlimpah baik hayati maupun non hayati, sehingga, sudah seharusnya sektor kelautan dijadikan sebagai penunjang perekonomian nasional. Dalam Undang–Undang No.17 tahun 2007 tentang Rencana

Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 merupakan penjabaran dari tujuan dibentuknya pemerintahan negara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD NRI 1945 dalam bentuk rumusan visi, misi dan arah Pembangunan Nasional.

Dalam mengeksplorasi sumber kekayaan laut tersebut membutuhkan infrastruktur Tol Laut, baik pelabuhan, kapal-kapal maupun logistik. Adapun sumber kekayaan laut meliputi:

a. **Pengelolaan Sumber Daya Perikanan**

Saat ini sektor perikanan masih menjadi primadona dan memberikan kontribusi yang cukup besar bagi kinerja ekspor Indonesia. Menurut data Badan Karantina Ikan dan Pengendalian Mutu (BKIPM), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) pada semester I tahun 2019 mencapai Rp 40,57 triliun, atau naik 24,29% dibandingkan dengan semester I tahun 2018 yang hanya mencapai Rp 32,64 triliun.<sup>49</sup> Adapun, nilai ekspor tersebut dibagi atas nilai ekspor komoditas perikanan produk konsumsi dengan nilai sebesar Rp 32,90 triliun dan nilai ekspor produk non konsumsi sebesar Rp 7,67 triliun.

Untuk nilai ekspor komoditas perikanan konsumsi pada tahun 2019 juga mengalami peningkatan 16% bila dibandingkan dengan semester I tahun 2018 yang hanya sebesar Rp28,46 triliun. Begitu juga dengan nilai ekspor produk non konsumsi juga mengalami kenaikan 83% bila dibandingkan pada semester I tahun 2018 yang hanya sebesar Rp 4,18 triliun. Dilihat dari volume ekspor produk perikanan konsumsi hidup juga mengalami peningkatan menjadi 40,6 juta ekor. Sedangkan volume ekspor produk perikanan konsumsi non hidup sebesar 505.801,83 ton. Adapun produk perikanan non konsumsi dibagi atas non konsumsi hidup sebesar 2,98 miliar ekor dengan volume ekspor produk non konsumsi non hidup sebesar 90.240,68 ton.

Sektor perikanan menunjukkan kenaikan secara signifikan, hal tersebut dibuktikan dengan naiknya nilai Produk Domestik Bruto (PDB)

<sup>49</sup> Indonesia.Go.id, 2019, Daya Saing Perikanan Masih Jadi Sektor Unggulan, Sumber: <https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/perikanan-masih-jadi-sektor-unggulan>. Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:10 WIB

sektor perikanan triwulan pertama pada tahun 2018 sebesar Rp 58,97 triliun, pada triwulan pertama pada tahun 2019 menjadi Rp 62,31 triliun.

Permasalahannya adalah masih terbatasnya pembangunan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT), *cold storage*, mesin pembuat es, tempat pelelangan ikan (TPI), dermaga, dan kapal-kapal berukuran besar. Selain itu, beberapa fasilitas penunjang yang masih perlu ditambah adalah depot bahan bakar minyak (SPDN), gudang- gudang, kedai makan, dan rumah singgah nelayan.

b. **Pengelolaan Industri Maritim**

Seiring dengan program pemerintah untuk mewujudkan program Tol Laut, maka pembangunan industri maritim harus dialokasikan dengan kuantitas yang sama dengan pembangunan sektor yang lainnya. Pengembangan dan pembangunan industri maritim terdapat kendala pada seringnya keterlambatan pada proses pembangunan baru yang dikerjakan oleh beberapa galangan kapal nasional, hal tersebut yang menjadi penyebab kecewanya pemilik kapal, khususnya pemilik kapal dari luar negeri. Salah satu solusi pemecahan masalah ini adalah penerapan penilaian risiko berdasarkan standar faktor waktu, biaya dan kinerja, menggunakan konsep *Risk Based Production*.

Pengelolaan dan Pengembangan industri galangan kapal di dalam negeri memiliki peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi nasional. Terutama berkaitan dengan karakteristik industrinya yang padat karya, padat modal, dan padat teknologi. Hingga saat ini, galangan kapal di Indonesia berjumlah 250 perusahaan. Kapasitas produksinya mencapai 1 juta DWT per tahun untuk membangun kapal baru dan mampu mencapai 12 juta DWT per tahun untuk reparasi kapal<sup>50</sup>.

Harapan ke depan industri maritim Indonesia akan semakin

<sup>50</sup> Jawa Pos.Com, 2017, Industri Perkapalan Ikut Topang Proyek Tol Laut, Sumber: <https://www.jawapos.com/ekonomi/bisnis/19/10/2017/industri-perkapalan-ikut-topang-proyek-tol-laut/>. Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:20 WIB

tumbuh berkembang dan semakin strategis, seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Oleh karena upaya pemberdayaan sektor industri maritim, pemerintah segera mengoptimalkan industri perkapalan sebagai bentuk dukungan program Tol Laut, yang diimbangi dengan regulasi yang jelas dan tidak berbelit-belit dengan harapan memunculkan kepercayaan untuk menarik pelaku bisnis yang berhubungan dengan kemaritiman, terutama investor dari pihak luar. Sehingga pendapatan negara akan bertambah terutama dari sektor pajak dan untuk mensejahterakan masyarakat.

c. **Pengelolaan Jasa Kelautan dan Transportasi.**

Jasa kelautan dan transportasi mempunyai peran penting dalam mendukung program tol laut untuk dikembangkan. Di Indonesia sendiri untuk perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan laut sudah banyak meliputi barang dan juga penumpang, baik dalam lingkup nasional hingga internasional. Namun kondisi sekarang ini sangat memprihatinkan karena uang yang beredar dari industri jasa angkutan laut sebesar 54 triliun rupiah pada tahun 2017, tetapi hanya 10% yang beredar di Indonesia sedangkan 90% lainnya beredar di luar negeri. Data ini yang membuat perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan laut yang ada di Indonesia harus menyiapkan strategi yang efektif dan efisien baik dalam jangka pendek dalam jangka panjang agar tetap bisa bertahan di pasar<sup>51</sup>.

Harapan untuk meningkatkan jasa kelautan dan transportasi adalah dengan membangun infrastruktur penunjang jasa angkutan barang dan angkutan orang. Semakin banyak dan tertata dengan sistematis maka program Tol Laut yang dicanangkan pemerintah akan segera terwujud. Pembangunan jalur-jalur strategis pelayaran seperti di Selat Malaka dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) akan menambah pendapatan penerimaan negara.

<sup>51</sup> Leonard Khonama, 2015, Strategi Pengembangan Usaha Jasa Angkutan Laut Pada Pt. Samudra Bahari Utama Di Surabaya, Sumber: <https://media.neliti.com/media/publications/36397-ID-strategi-pengembangan-usaha-jasa-angkutan-laut-pada-pt-samudra-bahari-utama-di-s.pdf>, Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:20 WIB



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **18. Simpulan.**

Berdasarkan uraian pembahasan tentang pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian nasional dapat diambil beberapa simpulan sebagai berikut:

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas dan garis pantai terpanjang kedua di dunia serta memiliki wilayah perairan yang kaya dengan potensi cadangan energi, potensi perikanan, potensi pariwisata bahari yang dapat dimanfaatkan sebagai basis pengembangan kekuatan geopolitik, ekonomi, dan budaya bahari. Untuk itu diperlukan terobosan baru guna memanfaatkan potensi wilayahnya berupa pengembangan konsep Tol Laut melalui elaborasi perencanaan trayek angkutan laut, subsidi angkutan laut, revitalisasi pelayaran rakyat, dan pengembangan industri berbasis komoditi wilayah, menjadi hal yang penting untuk direalisasikan. Tol Laut sebagai salah satu program utama Presiden Jokowi untuk menghubungkan jalur pelayaran rutin dari wilayah timur ke wilayah barat dan konektivitas antar wilayah di Indonesia terutama di kawasan timur sehingga dapat meningkatkan daya saing produk dalam negeri dan menekan biaya distribusi barang dari daerah penghasil ke daerah pengguna termasuk percepatan distribusi barang industri serta akan dapat menurunkan rangkaian biaya produksi dan menurunkan disparitas harga antar wilayah di Indonesia.

Keterbatasan faktor anggaran pembangunan Tol Laut secara menyeluruh dihadapkan dengan luasnya wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia serta kebijakan pemerintah dalam mewujudkan kepentingan nasional yang lebih memprioritaskan kesejahteraan nasional mengakibatkan pembangunan Tol Laut belum maksimal, oleh karena itu diperlukan suatu upaya terobosan pencarian sumber pembiayaan serta penggunaan anggaran yang efisien.

Peran dan Minat investor (Swasta) dalam pembangunan Tol Laut khususnya pembangunan pelabuhan beserta sarana dan prasarannya serta pembangunan di sektor galangan kapal seperti kapal niaga, kapal *transshipment* dan kapal penumpang belum optimal akibat dari sistem investasi



yang kurang kondusif dan regulasi, birokrasi yang panjang serta tingginya pajak khususnya dalam pembangunan kapal.

Penyelenggaraan penegakkan hukum dan keamanan laut, belum dilaksanakan secara integratif dan terpadu dalam satu kesatuan dan satu komando. Kondisi tersebut mengakibatkan tidak efektif dan tidak efisien serta menimbulkan persaingan kewenangan atau kepentingan antar instansi, yang kesemuanya merugikan pengguna jasa kemaritiman serta kepentingan nasional umumnya.

Tol Laut dalam penyelenggaraannya melibatkan beberapa Pihak mulai dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Pemerintah daerah, Operator Kapal, Otoritas Pelabuhan yang mempunyai peran berbeda dalam penyelenggaraan Tol Laut, diperlukan Sinergi antar Lembaga terkait dan menghapus ego sektoral sehingga Tujuan menekan disparitas harga dan pemerataan pembangunan ekonomi berkeadilan diseluruh wilayah Indonesia serta peningkatan konektivitas daerah Terdepan, Terluar dan Tertinggal dapat terwujud.

Dukungan sarana dan prasarana Pembangunan tol laut berupa pembangunan dan pengembangan 7 Pelabuhan Utama Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Makassar, Sorong (Papua), Batam, Pelabuhan Bitung dan 24 Pelabuhan pengumpan yang tersebar di Wilayah Timur Indonesia serta pembangunan industri perkapalan secara bertahap telah memberikan kelancaran distribusi logistik diseluruh wilayah Indonesia khususnya di daerah terdepan, terluar, dan tertinggal ini dibuktikan Peringkat logistik Indonesia naik dari posisi 63 pada tahun 2016 menjadi posisi 46 pada tahun 2018 (*Logistic Performance Index 2018*) *World Bank*. Namun demikian perlu ditingkatkan perbaikan fasilitas pelabuhan dan bongkar muat yang selama ini menjadi kendala utama *dwelling time* dan *Waiting Time* di sejumlah pelabuhan Indonesia relatif masih tinggi.

#### 19. Saran.

Dari simpulan yang diperoleh di atas, disampaikan saran sebagai alternatif solusi dalam pembangunan Tol Laut guna mendukung perekonomian nasional, sebagai berikut:

- a. Pemerintah melalui Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian KKP dan Investasi, serta Bappenas perlu melakukan perencanaan dan evaluasi secara terintegrasi terhadap pola pendanaan/anggaran pembangunan Tol Laut dengan mempertimbangkan program prioritas. Dalam proses pelaksanaannya perlu dilakukan secara berkelanjutan dan perlu didukung dengan anggaran yang memadai serta terus ditingkatkan koordinasi terpadu dengan menghilangkan egoisme sektoral diantara para pemangku kepentingan di lintas kementerian guna tercapainya peningkatan pembangunan Tol Laut.
- b. Pemerintah perlu membentuk satu lembaga/Institusi yang dapat mengintegrasikan seluruh instansi-instansi yang berwenang mengadakan operasi penegakan hukum dan keamanan di laut yang mampu menjamin pelaksanaan operasional Tol Laut.
- c. Pemerintah perlu membentuk Badan Khusus yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden untuk mengelola Tol Laut yang mampu mengkordinasikan, mengawasi dan melakukan pembinaan terhadap kementerian, Pemerintah Daerah, Lembaga terkait untuk meminimalisir perbedaan penafsiran tentang pengelolaan dan kewenangan penyelenggaraan Tol Laut yang berdampak seringkali menimbulkan konflik kepentingan antar pemerintah pusat dan daerah.
- d. Pemerintah melalui kementerian terkait membuat suatu regulasi berupa insentif pajak, kemudahan birokrasi, perijinan, suku bunga yang kompetitif serta memberikan perlindungan dan jaminan untuk menarik investor dan pihak swasta dalam pembangunan Tol Laut, terutama dalam pembangunan Pelabuhan dan fasilitasnya serta Galangan Kapal.

Jakarta, Oktober 2020

DAFTAR LAMPIRAN :

Penulis Taskap

1. ALUR PIKIR

2. DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Rudi Parulian S,S.E.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ade Supandi, 2017, Momentum Menyelesaikan Masalah Mendasar di Laut, Sebagai Prasyarat Terwujudnya Negara Maritim Yang Maju, Jakarta.
- Andi Iqbel Burhanuddin, 2015, Mewujudkan Poros Maritim Dunia, Makassar, April 2015.
- Arum Sutrisni Putri, 2019, Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://www.kompas.com/skola/read/2020/05/29/090000069/potensi-sumber-daya-alam-lautan?page=all#page2) dengan judul "Potensi Sumber Daya Alam Lautan", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/skola/read/2020/05/29/090000069/potensi-sumber-daya-alam-lautan?page=all#page2>.
- Badan Pemeliharaan Keamanan Kepolisian Republik Indonesia, 2016, Sumber:** <http://jagratar.co/polisi-air-dan-udara-menuju-era-poros-maritim>, Diakses tanggal 17 Juni 2020, pukul 21.10 WIB
- Bernhard Limbong, 2014, Poros Maritim, Penerbit, PT Dharma Karsa Utama, Jakarta.
- Berita Logistik dan Transportasi Indonesia, 2018, Mengenal Pengertian, Konsep dan Manfaat Tol Laut Indonesia, Sumber: <https://kargo.tech/artikel/tol-laut/>
- CNN Indonesia, 2019, Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampu Atasi Perbedaan Harga, Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190225205834-92-372572/pengusaha-akui-tol-laut-belum-ampuh-atasi-perbedaan-harga>.
- Detik, 2014, RI Tawarkan Proyek 24 Pelabuhan Senilai Rp 80 Triliun ke Pengusaha AS, Sumber: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2746121/ri-tawarkan-proyek-24-pelabuhan-senilai-rp-80-triliun-ke-pengusaha-as>.
- DR. Surya Wiranto, SH MH, 2019, Siapa yang lebih tepat menjadi Coast Guard Indonesia?, <http://samudranesia.id/ siapa-yang-lebih-tepat-menjadi-coast-guard-indonesia/>.
- Hendra Maujana Saragih, Makna Penting Tol Laut Bagi Pembangunan Nasional Indonesia Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo – JK, Dosen Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nasional. Email: hendramaujana@gmail.com
- <http://www.scribd.com/doc/90813303/Menyongsong-Pembentukan-Komunitas-ASEAN-2015>, unduh 15 juli 2014
- <http://digilib.unila.ac.id/14052/17/BAB%20II.pdf>
- Ilham Budhiman, 2018, Indeks Logistik RI Bakal Terus Membaik, Sumber: <https://koran.bisnis.com/read/20180820/450/829580/peringkat-lpi-bank-dunia-indeks-logistik-ri-bakal-terus-membaik#>.

Isran Noor, 2013, Indonesia Negara Maritim Terbesar di Asia, Mari Kita Wujudkan Kembali...!!!, Penerbit: Bangun Indonesia Press, 2013, Jakarta.

Indonesia.Go.id, 2019, Daya Saing Perikanan Masih Jadi Sektor Unggulan, Sumber: <https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/perikanan-masih-jadi-sektor-unggulan>.

Jawa Pos.Com, 2017, Industri Perkapalan Ikut Topang Proyek Tol Laut, Sumber: <https://www.jawapos.com/ekonomi/bisnis/19/10/2017/industri-perkapalan-ikut-topang-proyek-tol-laut/>. Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:20 WIB

Jiwandana Winata I Putu, 2017, Penerapan Tol Laut, Jawaban dari Permasalahan Ketimpangan Ekonomi di Indonesia? <https://www.kompasiana.com/jiwandana/5a013fdc51699570e502e092/penerapan-tol-laut-jawaban-dari-permasalahan-ketimpangan-ekonomi-di-indonesia>.

Kabarbisnis, 2020, Masih ditemui biaya tinggi, tol laut bakal dievaluasi: Sumber: <https://insight.kontan.co.id/news/program-tol-laut-masih-terganjal-dana>.

Kapushidrosal Laksda TNI Dr.Ir.Harjo Susmoro,S.Sos.SH.MH. Pada saresehan *Hydrographic Information Driving Marine Knowledge*, dalam rangka Hari Hidrografi Sedunia pada tanggal 17 Juni 2019.

Kemenhub, Ditjen Perhubungan laut, 2019, Penyelenggaraan Angkutan Barang Tol Laut dan Angkutan Ternak Tahun 2015-2020.

Kemenhub RI, Kemen PPN/Bappenas, Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015-2020.

Koran Sindo, 2018, Cikarang Waterways, Jalur Khusus Angkutan Kontainer di Sungai dan Laut. Sumber: <https://economy.okezone.com/read/2018/10/15/320/1964116/cikarang-waterways-jalur-khusus-angkutan-kontainer-di-sungai-dan-laut>,

Latifah & Dinda Larasati, 2017, Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, Jurnal Hubungan Internasional, Sumber: <https://e-journal.unair.ac.id/JHI/article/view/7307>.

Letkol Laut (P) Dickry Rizanny N., MMDS, 2017, Diferensiasi Kebijakan Maritim Indonesia dan Peran TNI AL, Sumber: <http://maritimnews.com/2017/05/diferensiasi-kebijakan-maritim-indonesia-dan-peran-tni-al/>, Diakses tanggal: 17 Juni 2020, pukul 20.55 WIB.

Leonard Khonama, 2015, Strategi Pengembangan Usaha Jasa Angkutan Laut Pada Pt. Samudra Bahari Utama Di Surabaya, Sumber: <https://media.neliti.com/media/publications/36397-ID-strategi-pengembangan-usaha-jasa-angkutan-laut-pada-pt-samudra-bahari-utama-di-s.pdf>, Diakses tanggal: 19 Juli 2020, pukul 21:20 WIB

- Liputan6.com, Jakarta, 2016, oleh: Achmad Dwi Afriyadi, Ini Rincian Dana untuk Wujudkan Program Tol Laut, Sumber: <https://www.liputan6.com/bisnis/-read/-2519165/ini-rincian-dana-untuk-wujudkan-program-tol-laut>,
- Pengertian Pembangunan Menurut Para Ahli, Sumber: <https://www.dosen-pendidikan.co.id/pengertian-pembangunan-menurut-para-ahli/>.
- Pengertian Kapal menurut para ahli, 2020, Gianto, dkk, 2000, Sumber: <http://pergibaca.com/pertian-kapal-menurut-para-ahli/>
- Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan
- Pramdia Arhando Julianto, 2016, Ini Hambatan Perkembangan Industri Galangan Kapal Menurut INSA", Sumber: <https://money.kompas.com/read/2016/11/-08/110403726/ini.hambatan.perkembangan.industri.galangan.kapal.-menurut.insa?page=all>.
- Rahma Anjaeni, 2020, Kemenhub anggarkan subsidi tol laut Rp 439 miliar tahun ini, Sumber: <https://industri.kontan.co.id/news/kemenhub-anggarkan-subsidi-tol-laut-rp-439-miliar-tahun-ini?page=2>.
- Rizky Aprilianto, Abdul Hakim, Ainul Hayat, IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN DI INDONESIA (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association) Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang, Sumber: <https://media-neliti.com/media/publications/79182-ID-implementasi-asas-cabotage-dalam-kebijak.pdf>,
- Rosihan Arsyad, 2015, *Kelautan atau Maritim?*, Sumber: <https://www.emaritim.com/2015/02/rosihan-arsyad-kelautan-atau-maritim.html>.
- Robi Setiawan – detikFinance, 2019, Kemenhub Sebut Tol Laut Tingkatkan Distribusi Logistik, Sumber: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4454507/kemenhub-sebut-tol-laut-tingkatkan-distribusi-logistik>.
- Serafica Gischa, 2020, Potensi Sumber Daya Maritim Indonesia, Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://www.kompas.com) dengan judul "Potensi Sumber Daya Maritim Indonesia", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/skola/read/2020/04/22/113659269/potensi-sumber-daya-maritim-indonesia?page=2>.
- Siswanto Rusdi Direktur NAMARIN (dok-BN), 2020, Agar Efektif, Tol Laut Sebaiknya Dikelola Badan Khusus, Sumber: <https://bisnisnews.id/detail/berita/agar-efektif-tol-laut-sebaiknya-dikelola-badan-khusus>. Diakses



Studi Manajemen, 2012, Fungsi Manajemen Menurut George Terry, Sumber: <https://www.studimanajemen.com/2012/08/fungsi-manajemen-menurut-george-terry.html>, diakses tanggal: 8 Juni 2020, 19:50 WIB,

Syaiful Anwar, 2016, MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT, Jurnal Pertahanan Desember 2016, Volume 6, Nomor 3.

Syamsumar Dam, *Politik Kemaritiman*, Bumi Aksara, 2010, hal. 27

Undang-undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Universitas Brawijaya, Malang, Sumber: <https://media.neliti.com/media/publications/79182-ID-implementasi-asas-cabotage-dalam-kebijak.pdf>

UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Sumber: <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/BOL-S1-2016-00142%20Bab%20II.pdf> Diakses tanggal: 27 Mei 2020, pukul 20:35 WIB

Undang-Undang No. 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025.

Viva Budy Kusnandar, 2020, Target Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 2020-2024, Sumber: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Des 2019, dalam <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/01/02/target-pertumbuhan-ekonomi-indonesia-2020-2024>.

Viva Budy, 2019, Penduduk Indonesia Masih Terkonsentrasi di Pulau Jawa, Jumlah Penduduk di Indonesia Menurut Provinsi (2019), Sumber: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/07/24/penduduk-indonesia-masih-terkonsentrasi-di-pulau-jawa>.

Yosepha Pusparisa, 2020, Negara G-20 Terancam Resesi Akibat Serangan Virus Corona, Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi Negara G20 (2020), Sumber : <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/04/01/negara-g20-terancam-resesi-akibat-serangan-virus-corona>.

Yuniman T Nurdin/Siti Ruslina, 2018, Mengintip Investasi Pembangunan Infrastruktur Tol Laut, sumber: <http://pelakubisnis.com/2018/03/mengintip-investasi-pembangunan-infrastruktur-tol-laut-3/1>.

Yustinus Andri DP, 2018, Tol Laut Belum Efektif Atasi Masalah Disparitas Harga Bahan Pokok, Sumber: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20181212/12/868902/tol-laut-belum-efektif-atasi-masalah-disparitas-harga-bahan-pokok>. Diakses tanggal: 20 Mei 2020, pukul 20:42 WIB.

Zakky, 2018, Pengertian Ekonomi Menurut Para Ahli Beserta Arti dan Definisinya, Sumber: <https://www.zonareferensi.com/pengertian-ekonomi/>

## PEMBANGUNAN TOL LAUT GUNA MENDUKUNG PEREKONOMIAN NASIONAL



PENULIS TASKAP

RUDI PARULIAN S

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL

REPUBLIK INDONESIA**RIWAYAT HIDUP PENULIS**

1. Nama Lengkap : RUDI PARULIAN SIMORANGKIR, S.E.
2. Pangkat/Korps/Nrp. : KOLONEL LAUT (T) NRP: 9835/P
3. Jabatan/Kesatuan : KOARMADA I/SAHLI "D" JEMEN/ PPRA LXI
4. Tempat dan Tgl lahir : JAKARTA, 13-12-1967
5. Agama : PROTESTAN

## 6. Pendidikan

- a. Pendidikan Umum :
  - SD TH 1973-1979
  - SMP TH.1979-1982
  - SMA TH.1982- 1985
  - S1 TH. 2010
- b. Pendidikan Militer :
  - AAL 1990 - DIKPASIS 1991
  - DIKLAPA I 1997 - DIKLAPA II 2001
  - SESKOAL 2004 - SESKO TNI 2016

## 7. Riwayat Jabatan.

- a. 01-10-1990 KODIKAL/DENMAKO/ DPB/PASIS
- b. 01-08-1991 ARMATIM / KAPAL
- c. 18-09-1993 ARMATIM / SATKOR / KRI JNS (JOHANES-623) / PADIV MPB
- d. 01-05-1995 ARMATIM / SATKOR / KRI STO SUTANTO-531) / DEPSIN / DIV MPK / KA
- e. 15-06-1996 KOARMABAR/ SATKOR / KRI CND (CUT NYAK DIEN-375) / DIV MPK /KA
- f. 01-11-1997 KOARMABAR/SATKOR / KRI CND (CUT NYAK DIEN-375) / DEP SIN /KA

- g. 01-11-1998 KOARMABAR/SATBAN/ KRI BKD (BARAKUDA-814) /DEP SIN/KA
- h. 01-03-2001 KOARMABAR/SATFIB / SHARMAT/ SI HAR PLATFORM / KA
- i. 01-06-2001 KOARMABAR/MAKOARMA/DENMAKO/DPB DIKLAPA II
- j. 15-11-2001 KOARMADA / SATKOR / SPROGA/ SI MINPROGA / KA
- k. 01-11-2002 MABESAL / SLOG KASAL/ BAN V FASLAN / BANDYA FASBEKWATPERS / PA
- l. 20-01-2004 MABESAL / DENMA/ DPB DIKSESKOAL
- m. 01-11-2004 KOARMABAR / LANTAMAL I / DISFASLAN/ KA
- n. 15-03-2007 KOARMABAR/MAKOARMA/DISHARKAP /SUBDIS MAT/KA
- o. 30-12-2008 MABESAL/ DISADAL/SUBDIS ADALUT / SI TEKALUT/ KA
- p. 25-09-2012 KEMHAN/BARANAHAN/PUSADA/BID MATRA LAUT/SUBBIDADA LUGRI MATRA LAUT/KA
- q. 22- 04-2013 KEMHAN/BARANAHAN/PUSADAP/ANALIS MADYA BID MATRA LAUT
- r. 30-04-2015 KEMHAN RI / BARANAHAN / PUSADA / BID MATRA LAUT/KA
- s. 10-05-2016 KOARMABAR / SAHLI PANG "D" JEMEN / (DIKREG XLIII SESKO TNI TA. 2016)
- t. 25-04-2017 MABESAL/DISBEKAL/ SUBDIS BEKCATEK /KA
- u. 16-11-2017 MABESAL / DISADAL/ SUBDIS DALADA/KA
- v. 06-12-2018 KOARMADA I / SAHLI PANG / SAHLI PSNG "E" TEKLOG/(LUAR FORMASI)
- w. 06-05-2019 SESKOAL/DITBIN/DIR
- x. 05-03-2020 KOARMADA I / SAHLI PANG "D" JEMEN 10 / (DIK LEMHANAS PPRA LXI TA 2020)

8. Keluarga.

- a. Nama Lengkap Istri : JUNITA ANGGRAINI, S.H.,M.H.
- b. Nama Anak : - SOPHAN FERNANDO S.  
- DAVID IMMANUEL S.  
- SONIA DEITRA I S.