



SDK

KAJIAN KEMARITIMAN

4 TAHUN TOL LAUT

*Menilik Perkembangan Program Tol Laut
dan Kondisinya Hingga Saat Ini*



Disusun oleh:

Departemen Kajian Strategis Himpunan Mahasiswa Teknik Perkapalan
Fakultas Teknologi Kelautan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya, 2019

Daftar Isi

I. PENDAHULUAN	2
A. Latar Belakang.....	2
B. Rumusan Masalah.....	3
II. KONSEP TOL LAUT.....	4
A. Konsep Wilayah Dalam dan Wilayah Luar	7
B. Konsep Pelabuhan Hub dan Pelabuhan Feeder.....	7
C. Konsep Rute Pendulum.....	8
D. Pelabuhan Strategis Tol Laut	8
E. Pembangunan Pelabuhan Mendukung Tol Laut	9
F. Pelabuhan Galangan Kapal Mendukung Tol Laut	10
G. Elemen Utama dan Pendukung Konsep Tol Laut.....	11
III. KONDISI SAAT INI.....	13
A. Biaya Pengiriman Logistik Masih Mahal	14
B. Jumlah Pelabuhan Belum Berimbang	15
C. Konektivitas Transportasi Laut Masih Rendah	16
D. Peningkatan Jumlah Armada Angkutan Laut.....	17
E. Bongkar Muat Barang Pelayaran Masih Belum Efektif	18
F. Peningkatan Jumlah Trayek Tol Laut	19
G. Masih Minim Muatan dari Kawasan Indonesia Timur	21
H. Harga Kebutuhan Bahan Pokok Diklaim Menurun.....	21
I. Pemanfaatan Tol Laut Masih Rendah.....	22
IV. PEMBAHASAN	24
A. Industri Perkapalan.....	24
B. Pengelolaan dan Pembangunan Pelabuhan.....	24
C. Efektivitas Trayek Tol Laut	25
D. Harga Kebutuhan Pokok.....	27
E. Perlunya Konsep Tol Laut Indonesia untuk Dilanjutkan	30
V. PENUTUP.....	32
VI. LAMPIRAN	33

Diskusi Terbuka

4 Tahun Tol Laut Indonesia

Menilik Perkembangan Program Tol Laut dan Kondisinya Hingga Saat Ini

Departemen Kajian Strategis

Himpunan Mahasiswa Teknik Perkapalan 2018/2019

Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Sukolilo, Surabaya

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

“... Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya..., bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, Bukan! Tetapi bangsa laut dalam arti cakrawati samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri.”

- Ir. Soekarno, dalam pidato peringatan Hari Kemerdekaan RI pada 1953.

Penggalan pidato Ir. Soekarno tersebut menegaskan dua hal. Pertama, dorongan kuat agar bangsa Indonesia mampu mandiri mengelola kekayaan lautnya. Kedua, bangsa Indonesia harus menguasai teknologi di bidang kemaritiman untuk menopang tujuan tersebut.

Sesuai dengan salah satu tujuan bernegara yaitu pemenuhan hak-hak setiap warga negara untuk dapat hidup sejahtera, maka pembangunan nasional tidak dapat terlepas dari konektivitas antar wilayah. Dimana konektivitas bertujuan mengatasi kesenjangan antar daerah pulau di Indonesia sehingga pemerataan pertumbuhan ekonomi dapat terealisasi. Dalam RPJMN 20015-2019 telah terdapat perencanaan terkait pembangunan dan pengembangan infrastruktur konektivitas antar daerah pulau serta rencana strategis pemanfaatan sektor komoditi wilayah yang diterjemahkan melalui program Tol Laut.

Namun begitu, sejak diluncurkan pada 4 November 2015 hingga hampir 4 tahun program tersebut dilaksanakan, program Tol Laut Indonesia kerap kali kurang mendapat perhatian dari masyarakat tentang perkembangan dan dampaknya bagi pertumbuhan perekonomian di

Indonesia. Program yang merupakan turunan dari Visi Poros Maritim Dunia ini sejatinya bertujuan untuk memastikan kehadiran negara dalam ketersediaan (*availability*), keterjangkauan (*accessibility*), dan kemampuan (*affordability*) terhadap bahan-bahan pokok dan penting di pulau-pulau terluar, terpencil, dan terbelakang. Ringkasnya, program ini bertujuan untuk menurunkan disparitas harga barang tertentu antara pulau Jawa dan daerah-daerah lainnya. Namun sayangnya, program ini tidak lagi digaungkan oleh kedua pasangan calon presiden pada saat kampanye pemilihan presiden 2019.

Untuk itu, kami berupaya menilik perkembangan program Tol Laut yang telah berjalan selama 4 tahun dan dampaknya bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia agar bisa menjadi sarana untuk menambah wawasan mengenai Tol Laut bagi kawan-kawan mahasiswa dan juga tidak menutup kemungkinan agar menjadi rekomendasi bagi keberlangsungan konsep Tol Laut di Indonesia.

B. Rumusan Masalah

- (1) Bagaimana kondisi dan perkembangan Tol Laut di Indonesia saat ini?
- (2) Bagaimana pengaruh program Tol Laut terhadap industri perkapalan nasional?
- (3) Bagaimana pengaruh program Tol Laut terhadap pengelolaan dan pembangunan pelabuhan di Indonesia?
- (4) Bagaimana pengaruh Tol Laut terhadap harga kebutuhan pokok di masyarakat?
- (5) Seberapa perlu Tol Laut untuk dilanjutkan pada periode pemerintahan selanjutnya?

Jakarta menuju Sorong misalnya, juga akan jauh berkurang, yaitu dari US\$2.000 per TEU (twenty foot equivalent per unit) menjadi US\$375.¹

Dirasa efektif untuk mengurangi biaya logistik nasional, program ini akhirnya dilanjutkan serta dikembangkan oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo di dalam 9 Program Unggulan yang bernama Nawacita. Dari 9 program tersebut, tersarikan program serupa dengan Pendulum Nusantara yang kini diberi nama “Tol Laut”.

NAWACITA

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan **memperkuat jati diri sebagai negara maritim**.

3. **Membangun Indonesia dari pinggiran** dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

Melalui laman resminya², Presiden Joko Widodo menyuguhkan cara pandang baru terhadap laut. Laut yang semulanya dianggap sebagai pemisah antara pulau-pulau coba ia geser menjadi pemersatu seluruh pulau yang berada di wilayah Indonesia. Dengan pemahaman seperti itulah kemudian muncul gagasan mengenai Tol Laut, seperangkat sarana transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan yang melayani tanpa henti dari Sabang hingga Merauke.

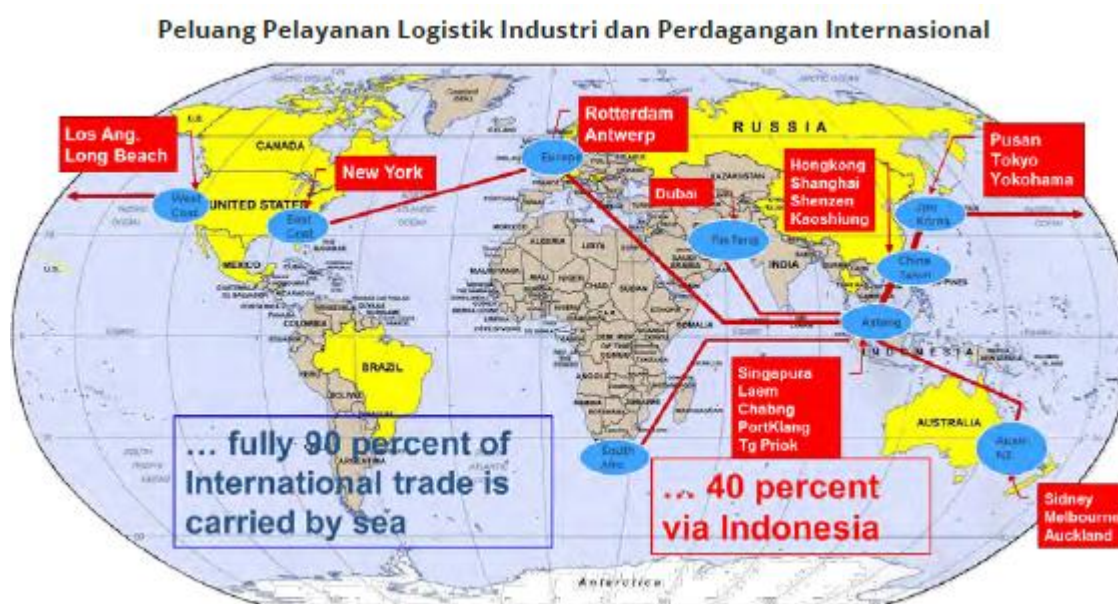
Pengertian Tol Laut yang ditekankan oleh Presiden Joko Widodo merupakan suatu konsep memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Konsep tersebut selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari barat ke timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Ide dari konsep tol laut tersebut akan membuka akses regional dengan cara membuat dua pelabuhan besar berskala hub international yang dapat melayani kapal-kapal niaga besar

¹ <https://www.beritasatu.com/ekonomi/121175/pendulum-nusantara-dinilai-efektif-kurangi-ongkos-transportasi-logistik>

² Pembangunan Tol Laut: Memandang Laut sebagai Penghubung, Bukan Pemisah Pulau. (14 Mei 2015). Diakses 5 Maret 2019, dari <http://www.presidentri.go.id/program-prioritas-2/pembangunan-tol-laut-memandang-laut-sebagai-penghubung-bukan-pemisah-pulau.html>

diatas 3.000 TEU atau sekelas kapal panamax 6.000 TEU. Melalui realisasi rencana tersebut diharapkan Indonesia dapat memiliki peran yang signifikan dalam mendukung distribusi logistik internasional.³

Disamping tujuan utamanya yaitu sebagai jawaban terhadap disparitas harga kebutuhan pokok di wilayah luar jawa, program ini juga ditujukan untuk menjawab berbagai tantangan global seperti derasnya arus masuk barang dari luar negeri hingga negara tetangga yang lebih mampu mengambil manfaat ekonomi akibat kurang cermatnya kebijakan perindustrian dan perdagangan nasional.



Sumber: Buku Tol Laut BAPPENAS

Tol Laut merupakan sebuah sistem jaringan logistik antar pulau di Indonesia, untuk mengkoneksikan pelabuhan-pelabuhan utama dengan kapal-kapal besar yang berlayar bolak-balik dengan jadwal dan jalur yang tetap. Dari pelabuhan-pelabuhan utama tersebut dilakukan distribusi logistik dengan kapal perintis di dalam jaringan sub-koridor. Pelabuhan utama Tol Laut berada di Balawan, Jakarta, Surabaya, Makassar dan Sorong.

Konsep Tol Laut berangkat dari permasalahan besarnya biaya logistik nasional terutama pengiriman ke wilayah Indonesia bagian timur. Beberapa barang tertentu di Indonesia bagian

³ Buku Tol Laut. (2015). BAPPENAS

timur harganya jauh lebih mahal dibanding daerah di Indonesia bagian barat. Bahkan pengiriman barang di dalam negeri lebih mahal daripada ke luar negeri.

A. Konsep Wilayah Dalam dan Wilayah Luar

Melalui program Tol Laut, pemerintah ingin meluruskan paradigma lama menjadi paradigma baru yang menjadikan NKRI sebagai wilayah yang terdiri atas beribu pulau yang disatukan dengan laut dan merupakan kesatuan yang tak terpisahkan. Dengan definisi ini, pembagian kawasan barat Indonesia dan timur Indonesia disatukan sehingga terbentuk “Wilayah Depan” dan “Wilayah Dalam” dimana Wilayah Dalam diartikan sebagai teritori yang menjadi kedaulatan penuh Indonesia dan kegiatan ekonomi, transportasi, serta perikanan oleh asing hanya dapat dilakukan di Wilayah Depan Indonesia.



Gambar 1. Peta Konsep Wilayah Dalam dan Wilayah Depan

Sumber: RPJMN 2015-2019

Dengan posisi pelabuhan hub internasional di wilayah depan maka kapal yang melakukan ekspor/impor dengan Indonesia akan berlabuh di wilayah depan. Untuk melanjutkan distribusi logistik ke wilayah dalam akan menggunakan kapal berbendera Indonesia/lokal. Konsep tersebut tidak hanya akan meminimalisir pergerakan kapal dagang internasional (saat ini logistik di Indonesia masih didominasi kapal berbendera asing) di wilayah dalam Indonesia, namun juga meminimalisir penetrasi produk asing hingga wilayah dalam Indonesia.

B. Konsep Pelabuhan Hub dan Pelabuhan Feeder

Distribusi logistik di wilayah depan (pelabuhan hub internasional) akan dihubungkan ke wilayah dalam melalui pelabuhan-pelabuhan hub nasional (pelabuhan pengumpul) yang kemudian diteruskan ke pelabuhan *feeder* (pelabuhan pengumpan) dan diteruskan ke *sub-feeder* dan atau pelabuhan rakyat. Sesuai dengan konsep wilayah depan dan wilayah dalam tersebut maka armada kapal yang melayani pergerakan kargo/logistik internasional akan berbeda dengan armada kapal yang melayani pergerakan kargo domestik.

Untuk mendukung hal tersebut, kemudian juga dikembangkan rute armada kapal/pelayaran yang menghubungkan kedua pelabuhan hub internasional serta melalui pelabuhan hub nasional dari wilayah timur hingga wilayah barat Indonesia. Kemudian kargo/logistik dari pelabuhan hub nasional akan didistribusikan ke pelabuhan feeder menggunakan kapal yang berbeda pula. Konsep konektivitas laut diatas kemudian dilayani oleh armada kapal secara rutin dan terjadwal dari barat sampai timur Indonesia kemudian disebut sebagai konsep “Tol Laut”.

C. Konsep Rute Pendulum

Implementasi konsep Tol Laut diawali melalui penentuan Pelabuhan hub (nasional) berdasarkan sebaran wilayah serta potensi muatannya. Menurut kajian ITS, 2014, terdapat tujuh alternatif rute pelabuhan (hub) yang memiliki potensi muatan tinggi dan berdampak terhadap efisiensi apabila dilayani oleh armada yang bergerak seperti pendulum dari barat ke timur Indonesia.

D. Pelabuhan Strategis Tol Laut

Berdasarkan kajian diatas serta kajian-kajian sebelumnya, kemudian pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep Tol Laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan feeder. Pelabuhan Sorong direncanakan sebagai hub masa depan bersama pengembangan potensi wilayah hinterlandnya untuk meningkatkan potensi muatannya.

Disamping kajian-kajian terdahulu, pertimbangan lain yang turut diperhitungkan dalam penentuan pelabuhan strategis tersebut adalah sebaran wilayah, kondisi dan kapasitas pelabuhan eksisting, potensi pengembangan maksimum pelabuhan dan hinterlandnya, arus barang dan liners yang telah melayani, serta kemampuan pemerintah dan BUMN dalam merealisasikannya.

Untuk merealisasikan rute/jaringan pelayaran tersebut, diperlukan kebijakan strategis yaitu:

- (1) Penataan jaringan trayek angkutan laut (revisi SK Trayek).
- (2) Perluasan jaringan trayek, peningkatan frekuensi layanan, serta peningkatan keandalan kapal untuk angkutan laut dan keperintisan.
- (3) Optimalisasi penyelenggaraan PSO angkutan laut penumpang maupun barang, mengingat jumlah muatan barang dari wilayah Indonesia Timur yang masih rendah.

E. Pembangunan Pelabuhan Mendukung Tol Laut

Dengan memperhatikan perkembangan ukuran armada kapal yang digunakan pada jalur perdagangan internasional, maka juga perlu kesiapan pelabuhan dan alurnya untuk mendukung kapal-kapal yang mampu melayani muatan yang lebih besar (kelas Panamax) dengan kecepatan layanan yang lebih tinggi, khususnya pada rute pendulum Tol Laut. Oleh sebab itu, ke-24 pelabuhan strategis direncanakan dikembangkan dengan konsep sebagai berikut:

- (1) Pembangunan pelabuhan bertaraf Internasional yang berkapasitas besar dan modern untuk ekspor berbagai komoditas dan berfungsi juga sebagai *International Seaport-Hub*.
- (2) Pengerukan kolam dan alur pelabuhan Hub min -12,5m untuk mendukung penggunaan kapal Panamax 4.000 TEUS yang bergerak dengan rute pendulum.
- (3) Peningkatan draft pelabuhan *feeder* min -7m, untuk mendukung penggunaan kapal 3 in 1 dan atau kapal 2 in 1 yang mulai dikembangkan PT. PELNI.
- (4) Modernisasi fasilitas dan peralatan bongkar muat pelabuhan strategis tol laut untuk meningkatkan produktifitas pelabuhan.
- (5) Perluasan penerapan INSW dalam rangka persiapan implementasi ASEAN Single Windows.
- (6) Restrukturisasi dan rasionalisasi tarif jasa kepelabuhanan dalam rangka meningkatkan daya saing.

Sedangkan beberapa hal yang perlu ditindaklanjuti agar pelabuhan-pelabuhan lainnya (non-komersil) sehingga dapat bersinergi dengan konsep tol laut adalah:

1. Optimalisasi pelabuhan hub internasional (Pelabuhan Kuala Tanjung dan Bitung), termasuk melalui peningkatan pangsa muatan angkutan luar negeri (perubahan *term-of-trade*).
2. Evaluasi optimalisasi pemanfaatan pelabuhan yang telah dibangun (khususnya pelabuhan umum Pemerintah).
3. Kajian efektivitas penyediaan terminal khusus (TERSUS)/terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS), termasuk dampaknya terhadap operasional dan pengembangan terminal/pelabuhan umum.
4. Evaluasi efektivitas kebijakan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan internasional untuk mendukung konsep wilayah depan dan wilayah dalam.
5. Penguatan landasan hukum dan kelembagaan dalam koordinasi penyelenggaraan pelabuhan perikanan dan pelabuhan penyeberangan.
6. Revitalisasi pelabuhan pelayaran rakyat di Indonesia.

F. Pelabuhan Galangan Kapal Mendukung Tol Laut

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 per-tahun. Kemampuan galangan saat ini baru mencapai 200-300 unit per-tahun dengan jumlah docking kapal sekitar 250 unit yang terkonsentrasi di wilayah barat Indonesia.

Hingga saat ini, armada kapal di Indonesia masih didominasi oleh kapal kecil berumur diatas 25 tahun. Keadaan tersebut disebabkan pelaku industri jasa pelayaran cenderung membeli kapal bekas guna menekan biaya investasi dan depresiasi. Oleh sebab itu, kebijakan strategis pengutamaan pembangunan kapal di dalam negeri perlu direalisasikan untuk mengambil peluang dari kebutuhan peremajaan dan penambahan berbagai jenis/ukuran kapal.

Untuk merealisasikan hal tersebut, maka diperlukan:

1. Pembangunan galangan kapal baru yang berteknologi canggih dan efisien di wilayah yang tersebar.
2. Penyusunan payung hukum agar dapat dikembangkan galangan kapal milik pemerintah.
3. Insentif dan perhatian khusus dari Kementerian Perindustrian untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas industri galangan kapal nasional.

G. Elemen Utama dan Pendukung Konsep Tol Laut

Melalui implementasi seluruh elemen yang dikembangkan dalam konsep Tol Laut diatas, maka terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya perkuatan industri nasional di seluruh hinterland pelabuhan strategis, serta tercapainya PDB tertinggi di Asia Tenggara yang disertai pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah dapat direalisasikan. Namun keberhasilan implementasi tol laut memerlukan langkah-langkah lain dalam kerangka mengefisienkan sistem transportasi maritim Indonesia.

Selain elemen utama seperti pengembangan pelabuhan, pengembangan hinterland, penyusunan rute terjadwal dan rutin dengan konsep pendulum, pembangunan galangan kapal, juga diperlukan elemen pendukung tol laut seperti sarana prasarana navigasi, patroli, SDM, serta infrastruktur pendukung lainnya untuk keberhasilan implementasi tol laut.

Peningkatan jumlah serta kualitas SDM sesuai kompetensi standar keselamatan dan keamanan transportasi, khususnya SDM Perhubungan Laut (khususnya awak kapal negara dan penjaga menara suar) diperlukan guna memenuhi potensi kebutuhan SDM laut yang tinggi. Target lulusan 5 tahun hingga 2019 dalam Renstra perhubungan mencapai 1.347.641 lulusan.

Sedangkan untuk menjawab kebutuhan sarana prasarana navigasi guna menjamin keselamatan transportasi laut, maka terdapat beberapa hal yang perlu ditindaklanjuti, yaitu:

1. Penyusunan kajian kebutuhan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dinamis.
2. Pembangunan, optimalisasi sistem pengawasan dan pemeliharaan SBNP.
3. Penyusunan kajian kebutuhan kapal negara kenavigasian sesuai karakteristik wilayah operasi setiap distrik navigasi.
4. Optimalisasi lokasi, pembangunan dan peremajaan kapal negara kenavigasian.
5. Pemenuhan kebutuhan awak serta sarana prasarana penunjang pengoperasian kapal negara kenavigasian.
6. Pengadaan dan peningkatan keandalan Stasiun Radio Pantai (SROP) sesuai standar yang ditetapkan.
7. Pengembangan dan optimalisasi operasi *vessel traffic services* (VTS).
8. Peningkatan operasional sistem *long-range identification and tracking* (LRIT).
9. Penyusunan kajian sistem dan prosedur telekomunikasi pelayaran.

Dan infrastruktur pendukung lainnya yang perlu dikembangkan untuk mendukung implementasi transportasi laut adalah:



1. Pembangunan jaringan listrik hingga ke seluruh pelabuhan.
2. Pembangunan jalan akses menuju pelabuhan.
3. Integrasi kereta api dengan pelabuhan.
4. Layanan distribusi logistik dari/ke pelabuhan menggunakan jaringan pipa.
5. Pengembangan akses pelabuhan ke hinterland melalui angkutan sungai.
6. Pengembangan coastal shipping/short sea shipping.
7. Pengembangan skema pembiayaan inovatif untuk implementasi tol laut.
8. Perkuatan *linkage* dengan perguruan tinggi sebagai basis penelitian dan pengembangan perhubungan laut.

III. KONDISI SAAT INI

Cita-cita menjadikan Indonesia sebagai poros maritim tidaklah lengkap tanpa adanya industri galangan kapal yang kuat. Industri galangan kapal merupakan fondasi penting dalam menunjang program baik poros maritim maupun tol laut. Namun, investasi di industri perkapalan membutuhkan modal yang sangat besar dalam jangka waktu yang panjang. Oleh sebab itu, iklim investasi yang kondusif menjadi syarat mutlak agar kesinambungan operasional dan produktivitas industri itu dapat lebih optimal.

Namun pada kenyataannya, di tahun 2018 pemerintah tidak menyediakan anggaran untuk industri perkapalan hingga akhirnya membuat industri ini kian lesu. Hal ini disampaikan Wakil Ketua Umum Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (IPERINDO) Anita Puji Utami. Menurutnya utilitas galangan untuk bangun baru anjlok menjadi 10 persen dibandingkan tahun 2015 hingga 2017 yang bisa mencapai 60-80 persen.

Saat ini galangan kapal mengandalkan pendapatan dari bisnis perbaikan dan perawatan. Kendati permintaan untuk reparasi kapal masih tinggi, itu tidak bisa menghidupi pabrikan. Tercatat utilitas untuk reparasi mencapai 70-80 persen. Sepinya permintaan untuk pembangunan kapal baru tersebut terjadi karena selama ini industri mengandalkan permintaan dari pemerintah. Hampir 80 persen pengadaan kapal berasal dari pemerintah. Sisanya 20 persen dari swasta.

Kecilnya permintaan dari swasta terjadi karena memang banyak yang membeli kapal bekas dan bangun kapal di negara lain seperti di Tiongkok. "Mereka merasa harga lebih murah, padahal tidak juga," tandasnya. Di Indonesia, standardisasi yang digunakan lebih tinggi dengan kualitas yang tidak kalah.

Selain itu, Ketua Umum IPERINDO, Eddy Kurniawan Logam mengatakan pelemahan nilai tukar rupiah yang sempat terjadi juga berpengaruh terhadap menurunnya industri perkapalan. Hal ini menjadi sangat berpengaruh pada meningkatnya harga produksi kapal karena 65% sampai 70% komponen kapal masih harus diimpor.

Hingga saat ini, Setidaknya terdapat 115 komponen kapal yang masih harus impor lantaran belum mampu diproduksi pabrikan lokal. Seluruh komponen impor itu terkena bea masuk 5%–12% dari harga pembelian.

Sementara itu, impor kapal utuh dibebaskan pengenaan bea masuk. Akibatnya, galangan kapal domestik kehilangan daya saing dengan produk kapal impor. Hasilnya, impor kapal utuh lebih ekonomis ketimbang merakit di dalam negeri.⁴

Sekjen IPERINDO, Askan Naim memaparkan sebetulnya kebutuhan kapal dalam negeri terbilang cukup besar. Menurutnya dalam setahun bisa 200-300 kapal, sayangnya para pelaku masih berpikir untuk impor kapal dari Tiongkok dengan alasan harga yang lebih murah dan pembuatannya lebih cepat. Dengan begitu, disebutkan kontribusi pembangunan dalam negeri tidak banyak hanya 20% hingga 30% saja.

Untuk harga yang ditawarkan pelaku bisnis galangan kapal sendiri memang disebutkan cukup tinggi dibandingkan dengan buatan negara tetangga tersebut. Ia mencontohkan untuk kapal ferry roro dengan 5.000 GT, Tiongkok menawarkan harga US\$ 9 juta atau setara sekitar Rp 130 miliar. Sedangkan untuk pemain dalam negeri, disebutkan seharga Rp 180 miliar hingga Rp 200 miliar.⁵

A. Biaya Pengiriman Logistik Masih Mahal

Biaya pengiriman logistik dengan transportasi laut di Indonesia masih tergolong mahal, hal ini diakui sendiri oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Hal ini ia katakan kala menanggapi Gubernur Jawa Timur Soekarwo yang mengatakan biaya pengiriman logistik dari Makasar ke Surabaya mencapai Rp20 juta per kontainer 20 feet, sedangkan Surabaya ke Singapura dan Jepang masing-masing hanya Rp2,8 juta dan Rp4,2 juta per kontainer 20 feet.⁶

Keluhan Soekarwo selaras dengan data Bank Dunia yang dikutip Institute For Development of Economics and Finance (Indef), misalnya, menyebut biaya pengiriman dari Jakarta ke Singapura, Hong Kong, Bangkok, dan Shanghai mencapai 150-200 dolar AS. Sementara dari Jakarta ke Padang, Medan, Banjarmasin, dan Makassar berkisar antara 1.400 hingga 1.700 dolar AS.⁷

⁴ Industri Galangan Kapal: Pebisnis Tunggu Pembebasan Bea Masuk. 20 Juni 2017. Diakses 10 Maret 2019, dari <http://supplychainindonesia.com/new/industri-galangan-kapal-pebisnis-tunggu-pembebasan-bea-masuk/>

⁵ Iperindo sambut baik rencana pembebasan PPN yang dicanangkan pemerintah. 11 Februari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://industri.kontan.co.id/news/iperindo-sambut-baik-rencana-pembebasan-ppn-yang-dicanangkan-pemerintah>

⁶ Menhub Ungkap Penyebab Biaya Logistik di Indonesia Masih Mahal. 8 Januari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/menhub-ungkap-penyebab-biaya-logistik-di-indonesia-masih-mahal-ddMF>

⁷ Ketika Tol Laut Jokowi Belum Mampu Tekan Biaya Logistik. 10 Januari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/ketika-tol-laut-jokowi-belum-mampu-tekan-biaya-logistik-ddUh>

Menurut pengakuan Menhub, mahal biaya pengiriman logistik terjadi dikarenakan pelayanan di pelabuhan belum efisien. Selain itu, pengiriman logistik dari Jawa ke luar Jawa masih mengandalkan pelayaran langsung dengan kapal-kapal kecil.

Ketua Asosiasi Logistik Indonesia Zaldy Ilham Masita membenarkan fakta mahal biaya logistik antarpulau di Indonesia. Menurutnya, hal ini disebabkan timpangnya kiriman dari Jawa ke Indonesia Timur dengan saat pengiriman dilakukan dari arah sebaliknya. Kawasan Indonesia Timur dinilai lebih banyak menghasilkan bahan mentah, seperti hasil bumi sehingga pengiriman tidak bisa dilakukan dengan kontainer.

Ekonom dari Indef, Bhima Yudistira mengatakan biaya logistik Indonesia mencapai 24 persen dari PDB. Padahal jika ingin bersaing, kata dia, idealnya nilai itu berada di angka 15 persen dari PDB.

B. Jumlah Pelabuhan Belum Berimbang

Di Indonesia, pelabuhan diklasifikasikan ke dalam dua kelompok yaitu pelabuhan yang diusahakan (pelabuhan yang dikelola secara komersial oleh PT Pelabuhan Indonesia) dan pelabuhan yang tidak diusahakan (pelabuhan laut yang dikelola oleh UPT). Kedua pelabuhan ini sama-sama melayani kegiatan angkutan laut hanya saja fasilitas pada pelabuhan yang tidak diusahakan tidak selengkap pelabuhan yang diusahakan.

Menurut data Departemen Perhubungan yang berhasil kami himpun, pertumbuhan jumlah pelabuhan di Indonesia cenderung lambat. Pada 2012, jumlah pelabuhan yang diusahakan ada sebanyak 111. Jumlahnya tidak bertambah hingga tahun 2015, malah mengalami penurunan dua tahun setelahnya yaitu 108 pelabuhan pada 2016 dan 97 pelabuhan tahun 2017. Secara umum, peningkatan jumlah pelabuhan yang paling besar ada di tahun 2016.⁸

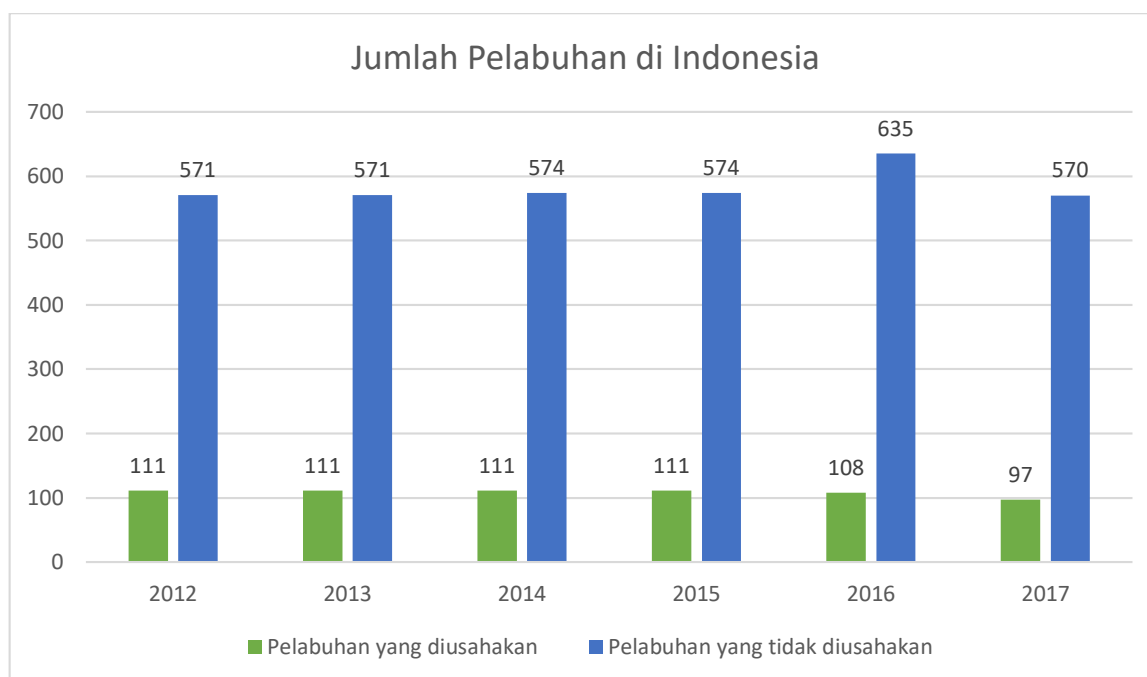
Sementara jumlah pelabuhan yang tidak diusahakan menunjukkan kenaikan. Pada 2012, tercatat ada sebanyak 571 pelabuhan. Naik menjadi 574 pelabuhan pada 2015. Kementerian Perhubungan menyebutkan sampai dengan tahun 2017, telah dilakukan pengembangan pelabuhan non komersial di 104 lokasi dan 11 pelabuhan dalam tahap penyelesaian ditahun 2018.

⁸ Sejauh Mana Perbaikan Infrastruktur Laut Indonesia?. 22 Juni 2018. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/sejauh-mana-perbaikan-infrastruktur-laut-indonesia-cMJG>

Data Searates⁹ menunjukkan hingga saat ini Indonesia hanya memiliki 15 terminal kargo. Rinciannya di Jawa terdapat 4 yang berlokasi di Cilegon (Banten), Tanjung Priok (Jakarta), Semarang (Jawa Tengah), dan Surabaya (Jawa Timur).

Sementara di Sumatera terdapat 7 terminal kargo yang terdiri dari Belawan (Sumatera Utara), Perawang (Riau), Panjang (Lampung), Padang (Sumatra Barat), Jambi, dan dua di Palembang (Sumatra Selatan).

Di Kalimantan hanya terdapat 2 terdiri dari Pontianak (Kalimantan Barat) dan Samarinda (Kalimantan Timur). Di Sulawesi hanya tercatat 2 yang terdiri dari Bitung (Sulawesi Utara) dan Makassar (Sulawesi Selatan).



Sumber: Departemen Perhubungan Indonesia

C. Konektivitas Transportasi Laut Masih Rendah

Meninjau perihal infrastruktur Tol Laut maka tidak dapat dipisahkan dari konektivitas di sektor transportasi laut. Meskipun Kementerian BUMN mengatakan telah membangun 27 pelabuhan sejak tahun 2015¹⁰, konektivitas transportasi laut Indonesia masih jauh tertinggal dibandingkan negara-negara tetangga. Berdasarkan indeks konektivitas maritim *Liner*

⁹ Searates.com. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://www.searates.com/maritime/indonesia.html>

¹⁰ Sejak 2015, Jokowi Sudah Bangun 27 Pelabuhan Baru. 13 Oktober 2018. Diakses 11 Maret 2019, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4255033/sejak-2015-jokowi-sudah-bangun-27-pelabuhan-baru>

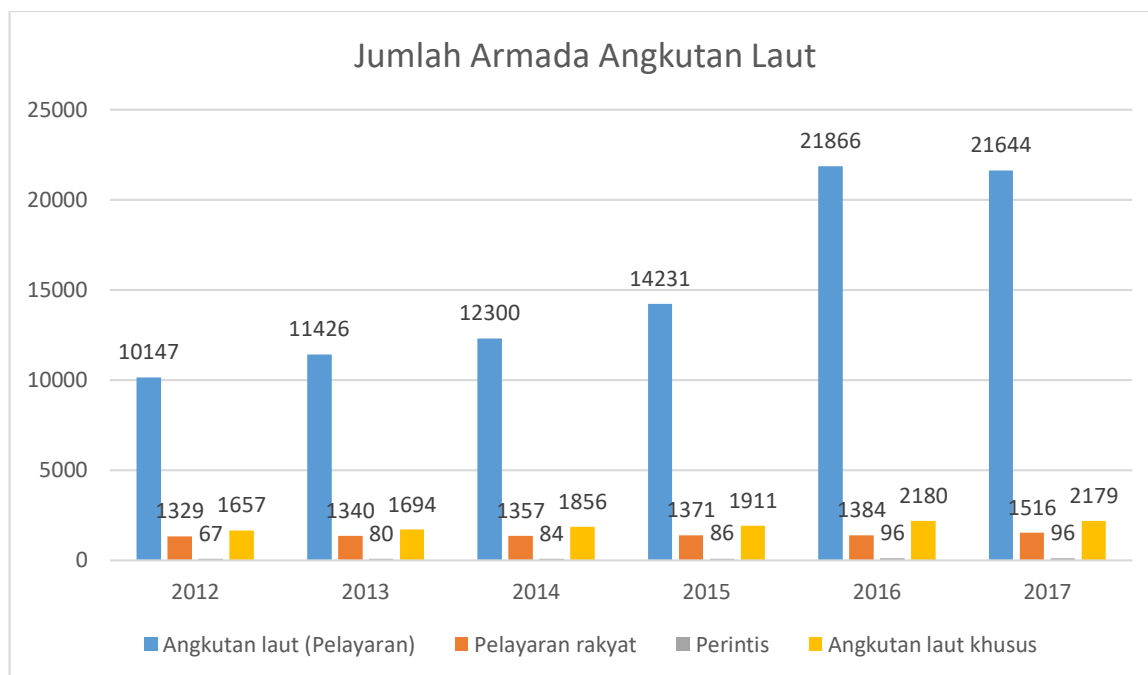
Shipping Connectivity Index (LSCI) yang dirilis oleh *United Nation Conference On Trade and Development* (UNCTAD) menempatkan Indonesia di peringkat 36 dari 178 negara dibawah Malaysia, Vietnam, dan Thailand yang masing-masing berada di peringkat 5, 19, dan 35. Sementara itu Singapura berada di posisi ke-2 setelah Cina.¹¹

D. Peningkatan Jumlah Armada Angkutan Laut

Menurut jenis pelayarannya, armada angkutan terbagi menjadi empat kategori yaitu angkutan laut, pelayaran rakyat, perintis, dan angkutan laut khusus. Data Departemen Perhubungan menunjukkan bahwa selama enam tahun terakhir terdapat kenaikan jumlah armada yang signifikan. Angkutan laut (pelayaran) memiliki jumlah armada paling banyak.

Pada 2012 angkutan laut (pelayaran) berjumlah 10.147 unit dan meningkat 12,60 persen menjadi 11.426 unit di 2013. Kenaikan terbesar terjadi di 2016, sebesar 53,65 persen atau menjadi 21.866 unit dari tahun sebelumnya yang tercatat sebanyak 14.231 unit. Pelayaran perintis menjadi jenis pelayaran dengan jumlah armada paling kecil di antara tiga lainnya. Jumlah armada perintis tahun 2017 sebanyak 96 unit, angkanya masih sama dengan tahun 2016. Terjadi penurunan jumlah armada angkutan laut pelayaran di 2017 sejumlah 222 unit, namun armada pelayaran rakyat bertambah 132 unit.

¹¹ United Nations Convergence on Trade and Development: Liner Shipping Connectivity Index. (2018). Diakses 7 Maret 2019, dari <https://unctadstat.unctad.org>



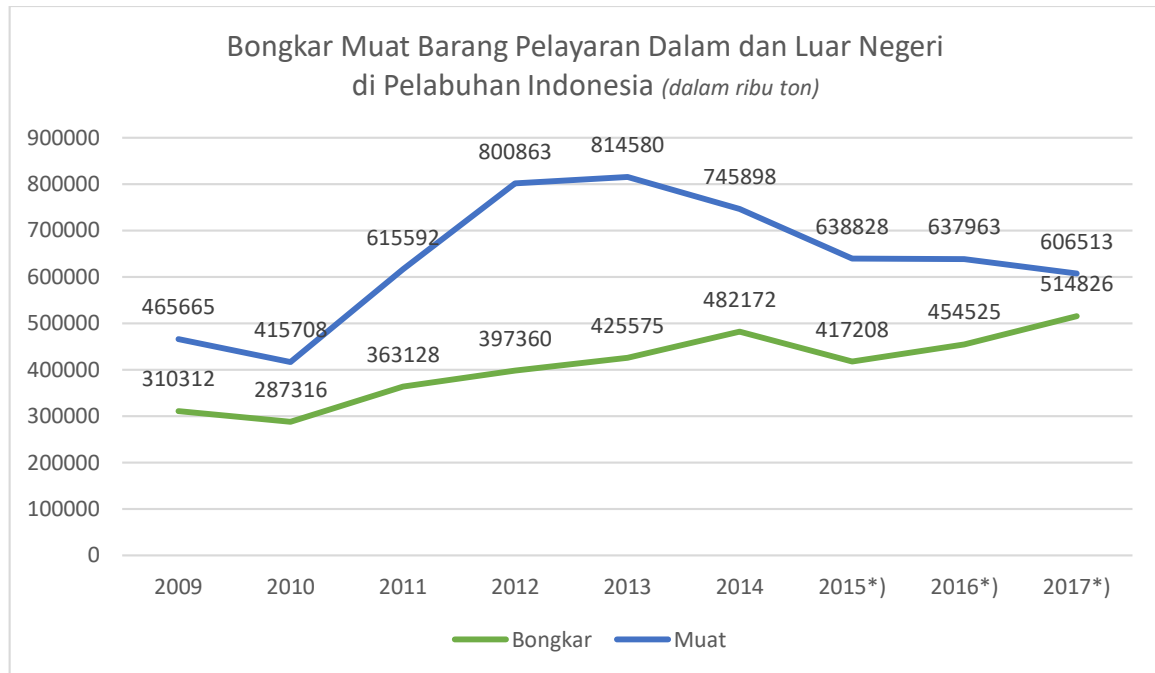
Sumber: Departemen Perhubungan Indonesia

E. Bongkar Muat Barang Pelayaran Masih Belum Efektif

Berdasarkan laporan Statistik Transportasi Laut¹², volume bongkar muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri pada periode 2009–2017 cenderung fluktuatif. Volume muat barang paling tinggi terjadi pada 2013 yaitu 814,58 juta ton. Selanjutnya volume muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri turun 8,43 persen menjadi 749,90 juta ton pada 2014. Padahal pada tahun tersebut belum ada isu pembangunan tol laut.

Kondisi yang sama terjadi pada volume bongkar barang. Pada 2014, tercatat sebanyak 482,17 juta ton volume bongkar barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri. Angka ini turun 13,47 persen di 2015 menjadi 417,21 juta ton. Di sisi lain, tahun 2015 juga menjadi peresmian awal pengoperasian 3 dari 6 trayek tol laut. Namun, efektivitas tol laut masih belum bisa dirasakan. Terbukti dari kegiatan muat barang yang mengalami penurunan pada 2017 sebesar 0,95 persen dari 2016 menjadi 606,51 juta ton.

¹² Statistik Transportasi Laut 2017. Diakses 9 Maret 2019, dari <https://www.bps.go.id/publication/2018/11/27/ace352a6247e3e9d4856b357/statistik-transportasi-laut-2017>

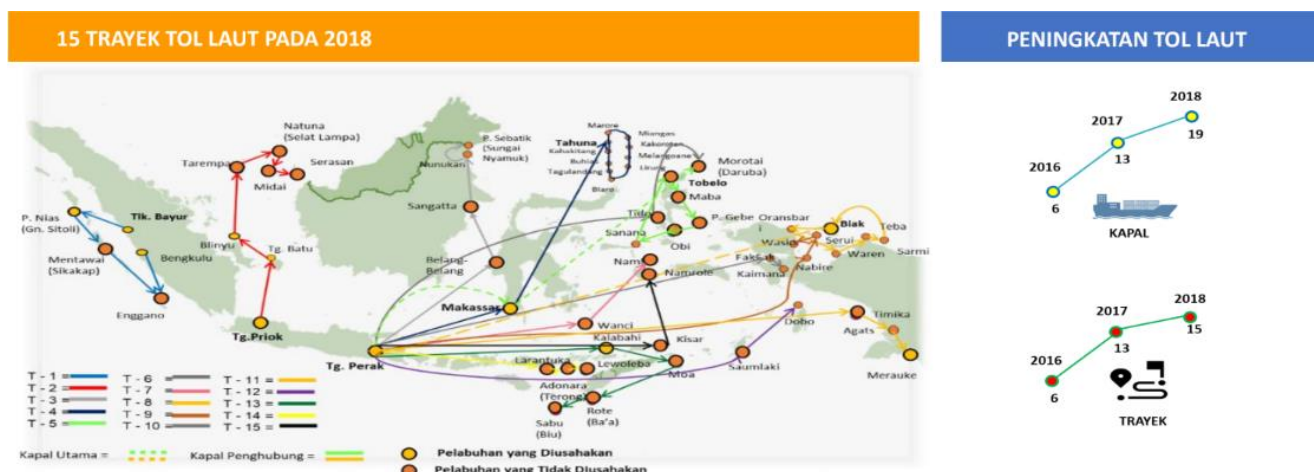


*)termasuk peti kemas

Sumber: Statistik Transportasi Laut, BPS

F. Peningkatan Jumlah Trayek Tol Laut

Saat awal dirintis, Tol Laut hadir dengan 6 trayek yang beroperasi. Di tahun 2018 jumlah tersebut meningkat menjadi 15 trayek



Sumber: Kementerian Perhubungan

Diskusi Terbuka

4 Tahun Tol Laut Indonesia



Hingga draf ini ditulis, telah tersedia 18 trayek Tol Laut yang beroperasi dengan 14 di antaranya merupakan trayek jarak jauh dan 4 sisanya merupakan trayek feeder.¹³ Berikut 18 trayek tersebut:

No. Trayek	Rute	Operator
1	Teluk Bayur-P Nias (Gunung Sitoli)-Mentawai (Sikakap)-P Enggano-Bengkulu	PT ASDP KM Prima Nusantara 01
2	Jakarta, Tanjung Priok-Tanjung Batu-Blinyut-Tarempa -Natuna (Selat Lampa)-Midai-Serasan-Tanjung Priok	PT Pelnik KM Cempaka Jaya Niaga III-4
3	Surabaya, Tanjung Perak-Belang-belang - Sangatta-Nunukan-Pulau Sebatik (Sungai Nyamuk)-Tanjung Perak	PT ASDP KM Melinda 01
4	Tahuna-27-Kahakitang-30-Buhias-23-Tahulandang-20-Biaro-144-Lirung-4-Melangoane-50-Kakorotan-65-Miangas-81-Marore-73-Tahuna	PT Pelnik KM Logistik Nusantara 1
5	Surabaya dan Tobelo, yaitu: a. Tanjung Perak-Makassar-Tobelo-Tanjung Perak. b. Tobelo-Maba-P.Gebe-Obe-Sanana-Terak.	PT Mentari Sejati Perkasa
6	Surabaya, Tanjung Perak-Tidore-Morotai	PT. Pelnik KM Logistik Nusantara 2
7	Surabaya, Tanjung Perak-Waci-Namlea-Tanjung Perak	PT Mentari Sejati Perkasa
8	Dua jalur yaitu: a. Surabaya Biak yaitu Tanjung Perak-Biak-Tanjung Perak b. Biak-Oransbari-Waren-Teba-Sarmi-Biak	PT Mentari Sejati Perkasa
9	Surabaya, Tanjung Perak-Nabire-Serui-Wasior-Tanjung Perak	PT Temas Line
10	Surabaya, Tanjung Perak-Fak fak-Kaimana-Tanjung Perak	PT Mentari Sejati Perkasa
11	Surabaya, Tanjung Perak-Timika-Agats-Merauke-Tanjung Perak kemudian ada pula jalur lain yaitu Tanjung Perak-Timika-Agats-Merauke-Tanjung Perak	PT Temas Line
12	Surabaya, Tanjung Perak-Saumlaki-Dobo-Tanjung Perak	PT Meratus Line
13	Surabaya, Tanjung Perak-Kalabahi-Moa-Rote-Sabu	PT Pelnik KM Logistik Nusantara 4

¹³Sudah 18 Rute Tol Laut Beroperasi Angkut Pangan Sampai Ternak. 2 November 2018. Diakses 8 Maret 2019, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4285295/sudah-18-rute-tol-laut-beroperasi-angkut-pangan-sampai-ternak>

14	Surabaya, Tanjung Perak-Loweleba-Adonara-Larantuka	PT Pelni KM Logistik Nusantara 4
15	Surabaya, Tanjung Perak-Kaisar-Namarole	PT Pelni KM Carka Jaya Niaga III-32
16	Makasar, dengan rute Makasar-156-Selayar-82-Jempea-147-Sikeli-105-Raha-106-Ereke-73-Pasarwajo-332-Makasar	PT Djakarta Lloyd KM Kendhaga Nusantara 4
17	Bitung dengan rute, Bitung-245-Tilamuta-154-Parigi-109-Poso-77-Ampana-37-Bunta-35-Pagimana-249-Bitung	PT Djakarta Lloyd KM Kendhaga Nusantara 13
18	Kendari, Kendari-63-Lameruru-105-Bungku-73-Kolondale-230-Talibo-195-Kendari dengan operator	PT Djakarta Lloyd: KM Kendhaga Nusantara 15

G. Masih Minim Muatan dari Kawasan Indonesia Timur

Dengan bertambahnya jumlah trayek Tol Laut bukan berarti menaikkan muatan barang. okupansi (muatan berangkat) kapal Tol Laut saat ini masih belum besar, terutama ketika pelayaran kembali. Sepanjang tahun 2018 hingga bulan Oktober, rata-rata okupansi kapal Pelni di trayek tol laut mencapai sekitar 60 persen. Sementara untuk muatan balik okupansi hanya menembus angka 6 persen.

Meski begitu, okupansi Pelni terbilang lebih baik ketimbang saat mulai merintis trayek tol laut. Pada 2015, okupansi kapal Pelni sekitar 20-25 persen. Tahun-tahun berikutnya, pelan-pelan meningkat, hingga akhirnya mencapai 90 persen pada 2017.

Okupansi yang rendah di trayek tol laut juga dirasakan operator pelayaran lain, yakni PT ASDP Indonesia. Sayangnya, BUMN yang baru melayani trayek tol laut tahun 2018 ini hanya menyebutkan bahwa muatan baliknya relatif sedikit, bahkan cenderung kosong.

Belum maksimalnya program tol laut juga terlihat dari data Kemenhub. Pada 2017, realisasi muatan tol laut pada 2017 mencapai 212.865 ton, atau 41,2 persen dari target 517.200 ton. Sementara realisasi muatan balik baru 20.274 ton atau 3.9 persen.¹⁴

H. Harga Kebutuhan Bahan Pokok Diklaim Menurun

Berdasarkan data dari Pelni yang dihimpun oleh Tirto.id, harga semen di Morotai saat ini seharga Rp70.000 per 50 kg dari sebelumnya Rp85.000 per 50 kg. Harga ayam beku tercatat sebesar Rp34.000 per ekor dari sebelumnya senilai Rp40.000 per ekor.

¹⁴ Jalur Pelayaran Tol Laut Jokowi Masih Banyak Pekerjaan Rumah. 22 Oktober 2018. Diakses 9 Maret 2019, dari <https://tirto.id/jalur-pelayaran-tol-laut-jokowi-masih-banyak-pekerjaan-rumah-c76X>

Di Merauke, harga ayam beku sudah mencapai Rp36.000 per ekor dari sebelumnya Rp38.000 per ekor. Lalu, harga tepung terigu sudah mencapai Rp172.000 per 25 kg dari sebelumnya Rp185.000 per 25 kg.

Harga ayam beku di Manokwari tercatat Rp28.000 per ekor. Angka ini lumayan turun ketimbang harga sebelumnya Rp33.000 per ekor. Harga minyak goreng Bimoli 5 liter turun menjadi Rp73.000 dari sebelumnya Rp85.000,.

Kendati harga kebutuhan pokok diklaim menurun, perbedaan harga antara Jawa dan Papua masih lebar. Hal itu terlihat dari rata-rata harga sembako di Pusat Informasi Harga Pangan Strategis Nasional¹⁵.

Misal, harga daging ayam di Jakarta Rp33.400 per kg. Sementara di Papua dan Maluku masing-masing seharga Rp40.600 dan Rp41.750 per kg. Harga telur ayam di Jakarta sebesar Rp22.650 per kg. Di Papua dan Kalimantan Utara, harga telur dipatok Rp35.400 dan Rp39.750 per kg.

Kemudian, harga minyak goreng; di Jakarta, sekitar Rp12.850 per liter, sementara di Papua Rp14.900 per liter dan Kalimantan Timur sebesar Rp16.250 per liter.

Meski begitu, terdapat komoditas bahan pokok di Papua dan Papua Barat yang lebih murah ketimbang di Jakarta, yakni daging sapi. Harga daging sapi per kg di Papua dan Maluku senilai Rp116.400 dan Rp111.250. Sementara di Jakarta, harga daging sapi per kg sebesar Rp123.750,.

I. Pemanfaatan Tol Laut Masih Rendah

Kamar Dagang dan Industri (Kadin) berpendapat keberadaan Tol Laut yang dijalankan sejak 2015 belum mampu menyelesaikan persoalan disparitas harga sejumlah barang. Pengawasan terhadap *hinterland* (daerah pemasok) dinilai masih perlu menjadi fokus pemerintah untuk memperbaiki permasalahan tersebut.¹⁶ Sejumlah kalangan pengusaha logistik yang tergabung dalam Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) menilai program Tol Laut belum berdampak signifikan karena pemanfaatannya tergolong rendah. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, Tol Laut hanya dimanfaatkan sekitar 2%-5%. Hal ini dikarenakan Tol Laut yang

¹⁵ Hargapangan.id. Harga pada tanggal 8 Maret 2019, diakses pada 10 Maret 2019

¹⁶ Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampuh Atasi Perbedaan Harga. (26 Februari 2019). Diakses pada 6 Maret 2019, dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190225205834-92-372572/pengusaha-akui-tol-laut-belum-ampuh-atasi-perbedaan-harga>

disubsidi pemerintah tidak beroperasi setiap hari dan juga jadwal Tol Laut masih cenderung terbatas.¹⁷

Ketua Umum ALI, Zaldy Ilham Masita, mengatakan bahwa 90% pengiriman barang masih dilakukan melalui jalur darat, 10% sisanya melalui jalur laut dan hanya 2% dari 10% tadi yang melalui Tol Laut yang disubsidi. Pengusaha logistik terpaksa menggunakan jalur laut komersial yang memberlakukan tarif normal ketika jalur Tol Laut sedang tidak beroperasi.

Senada dengan pernyataan Zaldy Ilham, Ketua Umum Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Yukki Nugrahawan Hanafi, menjelaskan jumlah anggotanya yang memanfaatkan pengiriman barang melalui Tol Laut tidak sampai 5% dari total 3.412 perusahaan. Hal ini disebabkan karena jadwal Tol Laut yang terbatas. Pemerintah hanya memberikan subsidi untuk tarif pengangkutan menggunakan kapal. Sementara, perusahaan logistik juga harus membayar truk hingga gudang untuk kebutuhan pengiriman dan menyimpan barang.

¹⁷ Pengusaha Logistik: Pemanfaatan Tol Laut Rendah, Hanya 2%-5%. (26 Februari 2019). Diakses pada 6 Maret 2019, dari <https://indonesiainside.id/pengusaha-logistik-pemanfaatan-tol-laut-rendah-hanya-2-5/>

IV. PEMBAHASAN

Kondisi dan perkembangan Tol Laut di Indonesia saat ini dapat dilihat dari jumlah pelabuhan dan trayek yang meningkat

A. Industri Perkapalan

Industri galangan kapal adalah salah satu elemen penting penunjang program tol laut. jumlah kapal yang memadai dan berkualitas memang menjadi kebutuhan utama untuk mencapai tujuan dari konektivitas tol laut itu sendiri. Kapal-kapal yang dioperasikan tentunya tidak terlepas dari industri galangan kapal yang memproduksinya. Pada tahun 2015 hingga 2017, pemerintah melakukan pemesanan kapal tol laut secara masif. Hal ini tentu menjadi sesuatu yang baik bagi galangan kapal pada saat itu dengan peningkatan pemesanan sehingga produktivitas meningkat. Akan tetapi pada tahun setelahnya pemerintah cenderung mengurangi pemesanan kapal baru pada galangan dan lebih banyak melakukan impor kapal.

Menurut Wakil Ketua Iperindo, utilitas galangan untuk bangunan baru mengalami penurunan dari yang awalnya 60-80% menjadi 10% saja. Apabila dilihat dari kasus dan dampaknya ini, tentu galangan menjadi terhambat untuk membangun kapal baru dengan kualitas dan kebutuhan yang sesuai. Kecenderungan untuk mengimpor kapal bisa jadi penghambat lain. Kapal impor yang sudah berumur rata-rata 20 tahun-an akan mempengaruhi efektifitas pelayaran karena belum tentu sesuai dengan kebutuhan dalam negeri itu sendiri. Dampak yang ditimbulkan akibat penurunan utilitas bangun kapal baru atau produktivitas galangan kapal saat ini adalah ruginya perusahaan dan semakin bertambahnya pegawai galangan yang ter-PHK. Selain itu, ketidakefektifan pelayaran akibat kapal impor yang tidak sesuai dengan kebutuhan dalam negeri tentu berdampak disparitas harga komoditas yang diangkut.

B. Pengelolaan dan Pembangunan Pelabuhan

Uraian	Satuan	2015	2016	2017	2018
Pembangunan Pelabuhan Non Komersial	Lokasi	45	22	37	11
Pembangunan Kapal Pendukung Tol Laut	Unit	Mulai kontrak	9	65	26

- Sampai dengan tahun 2017, telah dilakukan pengembangan pelabuhan non komersial di 104 lokasi dan 11 pelabuhan dalam tahap penyelesaian di tahun 2018.
- Pembangunan kapal pendukung tol laut sebanyak 100 Unit kapal sejak tahun 2015 sd 2018 meliputi 60 Unit kapal Perintis, 15 Unit Kapal Kontainer, 5 Unit kapal ternak dan 20 Unit Kapal rede.

Pembangunan Sarana dan Prasarana Laut 2015 – 2018

Sumber: Kementerian Perhubungan RI

Diskusi Terbuka

4 Tahun Tol Laut Indonesia



C. Efektivitas Trayek Tol Laut

Berdasarkan data laporan 4 tahun Kementerian Perhubungan, 15 Trayek Tol Laut telah melayani pengiriman barang ke beberapa daerah tujuan. Target muatan berangkat dari kementerian perhubungan sebesar 749.500 Ton dengan realisasi 155.291 Ton. Sementara untuk muatan balik hanya 7300 Ton. Dengan timpangnya muatan berangkat dengan muatan balik ini mengindikasikan bahwa pemerataan perekonomian dan perindustrian belum merata dan efektivitas tol laut ini perlu lagi perbaikan.

KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK	PELAYARAN 1 ROUND VOYAGE	MUATAN MAKSIMAL	SATUAN	TRAYEK		MUATAN BERANGKAT		MUATAN BALIK	MULAI VOYAGE
					TARGET	REALISASI	TARGET (TON)	REALISASI (TON)		
T1	Teluk Bayur - 219 - P. Nias - 303- Mentawai -199 - P. Enggano -89- Bengkulu PP	19	1000	Ton	17	1	17000	850	0	Juli
T2	Tanjung Priok -197- Tanjung Batu -158- Blinyu -298- Tarempa -167- Natuna (Selat Lampa) -55- Midai -85- Serasan -543- Tanjung Priok	19	2400	Ton	17	8	40800	87580	4900	Februari
T3	Tanjung Perak -433- Belang Belang -207- Sangatta -322- Nunukan -278- Pulau Sebatik (Sungai Nyamuk) -909 - Tanjung Perak	19	1000	Ton	17	1	17000	21	0	Juli
T4	Tanjung Perak - 434 - Makassar - 780 - Tahuna PP (Kapal Utama)	18	250	Teus	18	6	90000	5740	180	Februari
	Tahuna - 27 - Kahakatang - 30 - Buhias - 23 - Tagulandang - 20 - Biaro -144- Lirung - 4 - Melangoane - 50 - Kakorotan - 65 - Miangas -81- Marore -73- Tahuna	18	100	Teus	18	1	36000	320	0	Mei
T5	Tanjung Perak -434- Makassar -954- Tobelo -1187- Tanjung Perak	16	110	Teus	20	4	44000	3620	0	April
	Tobelo -113- Maba -86- P. Gebe -161- Obi -93- Sanana -358- Tobelo	16	100	Teus	20	2	40000	100	200	Mei
T6	Tanjung Perak -1102- Tidore -157- Morotai PP	19	115	Teus	17	7	39100	7320	920	Februari
T7	Tanjung Perak - 700- Wanci 290- Namlea -984- Tanjung Perak	14	110	Teus	23	6	50600	11020	0	Maret
T8	Tanjung Perak - 1558- Biak -1558- Tanjung Perak	17	110	Teus	19	2	41800	1560	0	April
	Biak -109- Oransbani -22- Waren -108- Teba -150- Sarmi -251- Biak	16	100	Teus	20	2	40000	560	0	Mei
T9	Tanjung Perak -1576- Nabire -85- Serui -135- Wasior -1547- Tanjung Perak	21	110	Teus	15	3	33000	3080	0	April
T10	Tanjung Perak -1240- Fak Fak -154- Kaimana -1356- Tanjung Perak	9	110	Teus	19	2	41800	2780	0	April
T11	Tanjung Perak -1512- Timika -85- Agats -365- Merauke -1700- Tanjung Perak	14	110	Teus	14	6	30800	3940	0	April
	Tanjung Perak -1512- Timika -85- Agats -365- Merauke -1700- Tanjung Perak	14	110	Teus	14	5	30800	2640	0	April
T12	Tanjung Perak -1141- Saumlaki -240- Dobo -1331- Tanjung Perak	19	110	Teus	19	6	41800	9740	0	April
T13	Tanjung Perak -731- Kalabahi -232- Moa -354- Rote -80- Sabu PP	15	115	Teus	15	6	34500	6180	0	Februari
T14	Tanjung Perak -675- Lowebe -17- Adonara -13- Lantaka PP	19	115	Teus	19	9	43700	5460	540	Februari
T15	Tanjung Perak -896- Kisar -308- Namrole PP	16	115	Teus	16	5	36800	2780	560	Februari
JUMLAH		-	-	-	337	82	749500	155291	7300	

Target dan Realisasi Voyage Muatan Barang Periode Januari – Juli 2018

Sumber: Kementerian Perhubungan RI

Hingga tahun 2018, pemerintah telah membuka 18 trayek pelayaran dari yang awalnya hanya 6 trayek tol laut yang membawa barang muatan berupa bahan kebutuhan pokok dan barang penting dari Indonesia barat ke Indonesia timur. Jika dilihat dari penambahan trayek tersebut, maka seharusnya efektivitas dan kelancaran distribusi barang meningkat.

Akan tetapi pada kenyataannya, pemanfaatannya masih belum juga efektif. Hal ini diutarakan oleh Sejumlah kalangan pengusaha logistik yang tergabung dalam Asosiasi Logistik Indonesia (ALI). Ketua umum ALI, Zaldy Ilham Masita, mengatakan bahwa pengiriman barang melalui laut hanya 10%, sedangkan sisanya dilakukan melalui darat. Dari 10% akses melalui laut tersebut, hanya 2% yang menggunakan rute tol laut. Hal ini dikarenakan jalur tol laut tidak beroperasi setiap hari dan jadwal tol laut juga cenderung terbatas. Tentu menjadi pertanyaan

ketika hanya 2% rute tol laut yang dimanfaatkan dengan 18 trayek yang disediakan pemerintah.

Trayek dari program tol laut ini juga dianggap belum sempurna, dimana masih adanya integrasi jembatan udara setelah proses tol laut yang mana hal tersebut mengakibatkan penambahan biaya pengiriman. Melihat dari kondisi tersebut, Kementerian Koordinator Kemaritiman menyebut kendala-kendala tersebut terjadi karena masih belum optimalnya pengendalian barang muatan setelah diturunkan di pelabuhan singgah untuk dibawa ke lokasi-lokasi yang sulit dijangkau. Oleh karena itu pemerintah memberikan subsidi kepada operator pesawat untuk mengirimkan barang kebutuhan pokok dan barang penting ke wilayah yang sulit dijangkau melalui jalur udara.

Selain itu juga, menurut Hari Budianto, Kasubdit Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (AUNTB) Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan, di beberapa pelosok daerah terjadi kesulitan operator pesawat dimana ternyata masih ada campur tangan pihak swasta sehingga barang tidak langsung ke tempat tujuan. Dari kejadian tersebut, pemerintah menemukan minimnya pengawasan dan fasilitas pergudangan di Pelabuhan sehingga begitu diturunkan di Pelabuhan, barang langsung dibeli oleh pedagang.¹⁸

Selain masalah sistem tol laut yang masih port to port, trayek tol laut ini juga dibilang tidak efektif lantaran tidak relevannya barang muatan yang dikirimkan dari Kawasan Indonesia Timur ke Kawasan Indonesia Barat dengan muatan baliknya. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Ditjen Hubla, Kemenhub, Wisnu Handoko mencatat, realisasi muatan barang berangkat dari pelabuhan utama pada 2018 mencapai 230.000-an ton dengan total 239 perjalanan. Sedang realisasi muatan balik hanya sebanyak 5.502 ton. Hal ini salah satunya terjadi karena fasilitas bongkar muat di beberapa pelabuhan singgah yang kurang memadai, minimnya barang jadi untuk dikirim, serta masih sulitnya jalur distribusi darat maupun udara.¹⁹

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa meskipun jumlah trayek Tol Laut bertambah, namun pemanfaatan dan efektivitas dari trayek tol laut masih rendah, belum efektif, dan bahkan belum mampu menjangkau daerah 3T. Hal tersebut diantaranya

¹⁸ <https://maritim.go.id/pemerintah-terus-evaluasi-efektivitas-tol-laut/>

¹⁹ <https://tirto.id/subsidi-angkutan-tol-laut-turun-50-persen-pada-2019-deDX>

disebabkan oleh: waktu operasional Tol Laut dan jadwalnya yang terbatas; serta sistem yang masih sebatas port to port.

D. Harga Kebutuhan Pokok

Salah satu tujuan dari adanya program tol laut adalah meluaskan jangkauan konektivitas moda transportasi laut untuk menurunkan kesenjangan harga barang-barang di wilayah Indonesia, karena selama ini di wilayah Indonesia bagian timur harga barang-barang di wilayah Indonesia timur cenderung lebih mahal jika dibandingkan dengan harga di wilayah Indonesia barat. Hal yang diyakini membuat tol laut lebih unggul adalah biaya pengiriman yang lebih murah sehingga harga barang-barang dapat menjadi lebih murah sekitar 30% menurut Senior Vice President Marketing and Business PT Pelindo III, Sugiono.

Akan tetapi, kehadiran tol laut yang telah diluncurkan sejak 2015 oleh Presiden Joko Widodo, dianggap belum berhasil menekan disparitas harga bahan pokok dan penting (bapokting) secara signifikan dari kota besar ke kota-kota lainnya. Dikarenakan masih adanya kesenjangan harga-harga barang berdasarkan data yang kami himpun.

Meskipun pada dasarnya konsep tol laut ini memiliki prioritas untuk bagian Indonesia timur yang bisa dilihat dari peta rute tol laut, namun tol laut juga melayani Indonesia bagian Barat seperti di Pulau Natuna dan Pulau Anambas.

Sampai dengan saat ini, Pemerintah telah menetapkan delapan belas trayek dan tiga daerah sebagai pelabuhan hub untuk sejumlah rute tol laut. Daerah itu adalah Pelabuhan Teluk Bayur di Kota Padang, Pelabuhan Tanjung Priok, di Provinsi DKI Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak di Kota Surabaya.

Di kawasan Indonesia bagian barat, terkhusus kawasan Sumatera, disparitas harga masih terjadi kendati meskipun telah ada tol laut rute hub Padang ke Bengkulu dan Bengkulu Utara. Wilayah yang masih terjadi disparitas harga adalah wilayah di Sumatera Barat.

Untuk harga beras, pada Januari 2017 harga beras di Sumatera Barat adalah Rp.13.500/kg adapun harga beras pada bulan April 2019 adalah Rp.13.650/kg. Harga ini adalah harga yang paling mahal di wilayah Sumatera, untuk wilayah Kepulauan Riau harga beras pada Januari 2017 adalah Rp.12.850/kg sedangkan pada bulan April 2019 harganya Rp.13.400/kg. Jika dibandingkan dengan wilayah Sumatera yang lain seperti Aceh yang memiliki harga beras Rp.10.000/kg pada bulan April 2019.

Untuk harga bawang merah, wilayah Bangka Belitung memiliki harga yang tinggi diantara wilayah yang lain di Sumatera, dari sebelumnya Rp.35.900/kg pada Januari 2017 menjadi Rp.49.500/kg di bulan April 2019, untuk wilayah Kepulauan Riau harga bawang merah pada Januari 2017 adalah Rp.30.400/kg menjadi Rp.27.850/kg pada bulan April 2019 dan Kepulauan Riau menempati harga yang terendah untuk harga bawang merah di daerah Sumatera.

Untuk harga gula di Sumatera pada Januari 2017, wilayah Bengkulu merupakan daerah yang termahal dengan Rp.15.600/kg dan daerah Sumatera Barat dengan Rp.15.400/kg sedangkan pada April 2019, harga gula yang paling mahal di Sumatera adalah di wilayah Aceh dan Sumatera Barat dengan Rp.14.100/kg sedangkan di Kepulauan Riau seharga Rp.11.350/kg.

Harga minyak goreng di Sumatera pada Januari 2017, wilayah Aceh merupakan daerah dengan harga tertinggi yaitu Rp.14.000/l, sedangkan pada April 2019 harga minyak di Aceh adalah Rp.13.450/l, selisih Rp.1000 dengan harga di Sumatera Utara dan di Bengkulu.

Untuk harga daging ayam, pada bulan Januari 2017 daerah Sumatera barat paling tinggi yaitu Rp.39.750/kg sedangkan di Kepulauan Riau Rp.32.000/kg. Pada bulan April 2019 harga daging ayam di Sumatera Barat adalah Rp.39.650/kg dan di Kepulauan Riau Rp.33.500/kg.

Sedangkan untuk harga daging sapi di Sumatera pada Januari 2017, wilayah Aceh memiliki harga yang paling tinggi yaitu Rp.127.100/kg dan wilayah Bengkulu Rp.125.000/kg, sedangkan pada bulan April 2019 harga daging sapi di Aceh mencapai Rp.131.450/kg dan di Bengkulu Rp.121.250/kg.

Untuk harga telur ayam, daerah Riau merupakan daerah yang memiliki harga yang tinggi di Sumatera pada bulan Januari 2017, yaitu Rp.24.600/kg dan Kepulauan Riau yang hanya berbeda Rp.100. Sedangkan pada bulan April 2019, harga telur di Riau adalah Rp.21.250/kg dan di Kepulauan Riau Rp. 23.150/kg.

Harga bahan-bahan pokok diatas di wilayah Sumatera memiliki harga yang variatif namun wilayah Sumatera Barat cenderung memiliki harga yang relatif lebih tinggi jika dibandingkan dengan daerah lainnya di daerah Sumatera, padahal daerah Sumatera Barat masuk kedalam trayek tol laut. Kondisi sedikit berbeda terjadi untuk rute tol laut di Indonesia bagian Timur dengan hub Surabaya dan tujuan pelabuhan di Papua dan Maluku. Untuk rute tersebut disparitas harganya relatif beragam, meskipun jika dibandingkan dengan wilayah barat, harga barang-barang pokok tetap relatif tinggi.

Untuk harga beras, pada Januari 2017 harga beras di Papua Barat adalah Rp.12.650 dan di daerah Maluku dan Maluku Barat adalah Rp.12.250/kg adapun harga beras pada bulan April 2019 di daerah Papua Barat adalah Rp.12.400/kg dan di Maluku dan Maluku Utara adalah Rp.13.000/kg.

Untuk harga bawang merah, wilayah Papua memiliki harga yang paling tinggi dari seluruh wilayah di Indonesia, yaitu Rp.61.900/kg pada bulan Januari 2017 dan menjadi Rp.51.150/kg pada April 2019, untuk wilayah Maluku Utara harga bawang merah pada Januari 2017 adalah Rp.41.250/kg menjadi Rp.42.500/kg pada bulan April 2019 dan untuk wilayah timur harga bawang merah yang paling murah terdapat di daerah Sulawesi Selatan yaitu Rp.30.650/kg.

Untuk harga gula di Maluku pada Januari 2017 adalah Rp.17.350/kg, wilayah Papua Barat merupakan daerah yang termahal dengan Rp.18.450/kg, sedangkan pada April 2019 harga gula yang di wilayah Maluku Rp.14.850/kg dan Papua Barat dengan Rp.14.650/kg.

Harga minyak goreng di Papua Barat pada Januari 2017 adalah Rp.16.200/l, sedangkan di Maluku harganya adalah Rp.15.950/l, sedangkan pada April 2019 harga minyak di Papua Barat adalah Rp.15.250/l, hanya selisih sekitar Rp.100 dari wilayah Maluku dan lebih murah Rp.1000 dari Kalimantan Timur.

Untuk harga daging ayam, pada bulan Januari 2017 daerah Papua Barat paling tinggi yaitu Rp.46.600/kg jika dibanding dengan Maluku dengan harga Rp.35.900/kg. Pada bulan April 2019 harga daging ayam di Papua Barat adalah Rp.35.050/kg dan di Maluku Rp.38.800/kg.

Sedangkan untuk harga daging sapi di Papua pada Januari 2017, wilayah Aceh memiliki harga yang lebih murah dibanding dengan wilayah barat Indonesia yaitu Rp.112.200/kg dan wilayah Maluku Rp.110.000/kg, sedangkan pada bulan April 2019 harga daging sapi di Papua mencapai Rp.116.400/kg dan di Bengkulu Rp.110.000/kg.

Untuk harga telur ayam, daerah Maluku merupakan daerah yang memiliki harga yang tinggi di Indonesia pada bulan Januari 2017, yaitu Rp.36.500/kg dan Papua yang hanya berbeda Rp.250. Sedangkan pada bulan April 2019, harga telur di Maluku adalah Rp.30.800/kg dan di Papua Rp.35.300/kg.

Chairman Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi mengatakan, selama ini tol laut belum efektif menekan disparitas harga antar pulau, terutama Pulau Jawa dengan pulau lain. Pasalnya, selama ini kebijakan tol laut baru menyentuh pengendalian harga antar pelabuhan. “Sejauh ini tol laut lumayan efektif untuk menekan harga secara port to port. Padahal, rantai pasok

bapokting ini tidak hanya berbicara antar pelabuhan saja, tetapi end to end. Persoalan ini yang belum bisa diselesaikan dengan tol laut saja,” katanya.

Dia mengatakan, berdasarkan penelitian SCI, biaya pengangkutan antar-pelabuhan hanya menyumbang 50% dari total ongkos logistik. Sementara itu sisanya, adalah biaya logistik di luar angkutan kapal, seperti bongkar muat dan pengangkutan ke konsumen akhir.

“Jadi ketika kita perbaiki tol laut ini baru mengurangi setengah dari persoalan ongkos logistik saja. itu satu hal yang perlu diperbaiki,” lanjutnya.

Dia juga menyebutkan, ada potensi, kehadiran tol laut ini hanya menguntungkan para pedagang besar di daerah tujuan. Dia menduga, ada pemain dan pedagang besar yang tetap menjual harga bapokting, sesuai dengan harga awal sebelum adanya tol laut. Dengan demikian, disparitas harga antara Pulau Jawa dan pulau lain di tingkat konsumen tetap terjadi. Sementara itu, ekonom Core Indonesia Mohammad Faisal mengatakan, dia mengatakan perlunya menambah atau merevisi pelabuhan hub asal barang, terutama untuk tujuan Indonesia Timur. Dia mencontohkan produk beras yang dikirim melalui pelabuhan Surabaya dengan tujuan akhir Halmahera Utara.

Dalam hal ini, harga beras di hub asal Surabaya, mencapai Rp11.330/kg dan ketika dikirim melalui tol laut harganya di Halmahera utara menjadi Rp12.250/kg. Sementara itu, harga beras yang diangkut ke Halmahera Utara, tanpa melalui tol laut harganya hanya Rp11.000/kg.

“Sebab, beras ada yang dipasok dari Makassar, dan itu lebih murah dibandingkan harus dikirim dari Surabaya, meskipun kapal tol lautnya disubsidi pemerintah. Maka dari itu, harus ada evaluasi terkait dengan hub tol laut ini, supaya lebih efisien harganya. misalnya dengan menambah hub di Makassar,” katanya.

E. Perlunya Konsep Tol Laut Indonesia untuk Dilanjutkan

Konsep Tol Laut yang pada dasarnya bertujuan untuk memangkas harga kebutuhan pokok di dengan memberikan akses pengiriman logistik yang merata untuk seluruh wilayah sesungguhnya amatlah cocok untuk diaplikasikan pada negara kepulauan besar seperti Indonesia.

Kami menganggap bahwa kurang optimalnya program Tol Laut yang ada hingga saat ini disebabkan oleh banyak faktor, seperti misalnya konsep awal yang hanya berfokus pada pengembangan yang sebatas pada *port to port*; ketersediaan subsidi Tol Laut yang masih minim dan jadwal yang terbatas sehingga penggunaannya masih belum maksimal; kurangnya



dorongan dari pemerintah untuk membangun industri di Kawasan Timur Indonesia sehingga meningkatkan okupansi muatan balik; serta pengelolaan pelabuhan yang dirasa belum cukup optimal dalam mengoperasikan proses bongkar muat barang terlebih masih adanya masalah kecurangan, suap menyuap, dan penimbunan barang.

Untuk itu, dengan mengupayakan perbaikan pada program Tol Laut dikemudian hari akan tentunya akan semakin memberikan manfaat yang luas tidak hanya bagi pelaku usaha namun juga bagi masyarakat di berbagai wilayah di Indonesia.

V. PENUTUP

Berdasarkan serangkaian penjabaran yang telah disajikan di atas, terdapat beberapa poin yang dapat kami simpulkan dalam kondisi program Tol Laut hingga saat ini, diantaranya:

- Industri perkapalan yang justru lesu di tahun 2018 akibat tidak adanya anggaran dari pemerintah dan melemahnya Rupiah terhadap Dolar Amerika.
- Biaya pengiriman logistik masih mahal;
- Jumlah pelabuhan masih belum berimbang untuk memenuhi kebutuhan pelayaran Indonesia;
- Konektivitas transportasi laut masih rendah;
- Jumlah armada angkutan laut meningkat hingga tahun 2016, namun kembali menurun di 2017;
- Bongkar muat barang pelayaran masih belum efektif;
- Jumlah trayek Tol Laut meningkat, namun okupansinya masih belum maksimal;
- Minimnya muatan dari Kawasan Indonesia Timur akibat kurangnya bahan jadi yang dapat dikirim kembali ke Kawasan Indonesia Barat;
- Pemanfaatan Tol Laut masih rendah akibat subsidi Tol Laut pemerintah tidak beroperasi setiap hari dan jadwal yang terbatas.

Untuk itu, kami berupaya memberikan rekomendasi berupa:

- Memperluas fokus subsidi program Tol Laut yang tidak hanya berfokus pada pensubsidian biaya pengangkutan moda transportasi laut, tapi juga pada moda transportasi darat termasuk truk dan kereta api.
- Meningkatkan produktivitas industri pengelolaan sumber daya di Kawasan Indonesia Timur dalam upaya mengolah bahan mentah menjadi barang jadi sehingga dapat meningkatkan okupansi muatan balik yang rendah saat menuju Kawasan Indonesia Barat.
- Menerapkan standarisasi penerapan teknologi digital pada pelabuhan-pelabuhan strategis.
- Mengutamakan pemberian subsidi pada pelayaran dan pelabuhan di Kawasan Indonesia Timur.

VI. LAMPIRAN

UU Nomor 17 Tahun 2008

Pasal 24

- (1) Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (2) Angkutan di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan pelayaran-perintis dan penugasan.
- (3) Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (4) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada perudahaan angkatan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik
- (5) Pelayaran-perintis dan penugasan dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.
- (6) Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dievaluasi oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah setiap tahun.

REFERENSI

Buku Tol Laut. (2015). BAPPENAS

Hargapangan.id. Harga pada tanggal 8 Maret 2019, diakses pada 10 Maret 2019

Industri Galangan Kapal: Pebisnis Tunggu Pembebasan Bea Masuk. 20 Juni 2017. Diakses 10 Maret 2019, dari <http://supplychainindonesia.com/new/industri-galangan-kapal-pebisnis-tunggu-pembebasan-bea-masuk/>

Iperindo sambut baik rencana pembebasan PPN yang dicanangkan pemerintah. 11 Februari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://industri.kontan.co.id/news/iperindo-sambut-baik-rencana-pembebasan-ppn-yang-dicanangkan-pemerintah>

Jalur Pelayaran Tol Laut Jokowi Masih Banyak Pekerjaan Rumah. 22 Oktober 2018. Diakses 9 Maret 2019, dari <https://tirto.id/jalur-pelayaran-tol-laut-jokowi-masih-banyak-pekerjaan-rumah-c76X>

Ketika Tol Laut Jokowi Belum Mampu Tekan Biaya Logistik. 10 Januari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/ketika-tol-laut-jokowi-belum-mampu-tekan-biaya-logistik-ddUh>

Liner Shipping Connectivity Index. (2018). Diakses 7 Maret 2019, dari <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>

Menhub Ungkap Penyebab Biaya Logistik di Indonesia Masih Mahal. 8 Januari 2019. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/menhub-ungkap-penyebab-biaya-logistik-di-indonesia-masih-mahal-ddMF>

Pembangunan Tol Laut: Memandang Laut sebagai Penghubung, Bukan Pemisah Pulau. (14 Mei 2015). Diakses 5 Maret 2019, dari <http://www.presidentri.go.id/program-prioritas-2/pembangunan-tol-laut-memandang-laut-sebagai-penghubung-bukan-pemisah-pulau.html>

Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampuh Atasi Perbedaan Harga. (26 Februari 2019). Diakses pada 6 Maret 2019, dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190225205834-92-372572/pengusaha-akui-tol-laut-belum-ampuh-atasi-perbedaan-harga>

Pengusaha Logistik: Pemanfaatan Tol Laut Rendah, Hanya 2%-5%. (26 Februari 2019).
Diakses pada 6 Maret 2019, dari <https://indonesiainside.id/pengusaha-logistik-pemanfaatan-tol-laut-rendah-hanya-2-5/>

Searates.com. Diakses 10 Maret 2019, dari
<https://www.searates.com/maritime/indonesia.html>

Sejak 2015, Jokowi Sudah Bangun 27 Pelabuhan Baru. 13 Oktober 2018. Diakses 11 Maret 2019, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4255033/sejak-2015-jokowi-sudah-bangun-27-pelabuhan-baru>

Sejauh Mana Perbaikan Infrastruktur Laut Indonesia?. 22 Juni 2018. Diakses 10 Maret 2019, dari <https://tirto.id/sejauh-mana-perbaikan-infrastruktur-laut-indonesia-cMJG>

Statistik Transportasi Laut 2017. Diakses 9 Maret 2019, dari
<https://www.bps.go.id/publication/2018/11/27/ace352a6247e3e9d4856b357/statistik-transportasi-laut-2017>

Sudah 18 Rute Tol Laut Beroperasi Angkut Pangan Sampai Ternak. 2 November 2018.
Diakses 8 Maret 2019, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4285295/sudah-18-rute-tol-laut-beroperasi-angkut-pangan-sampai-ternak>

<https://ekbis.sindonews.com/read/1242119/34/dampak-tol-laut-mulai-terasa-harga-dan-biaya-produksi-makin-murah-1506085217>

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20181212/12/868902/tol-laut-belum-efektif-atasi-masalah-disparitas-harga-bahan-pokok>

<https://hargapangan.id/tabel-harga/pasar-tradisional/komoditas>

Seluruh bahan literatur dapat di akses pada tautan berikut:

bit.ly/Literatur4TahunTolLaut