

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG PROGRAM TOL LAUT KONEKTIVITAS

Implementation of Goods Transport of The Sea Toll Connectivity Program

Indah Prasetyawati¹

Info Artikel

¹Direktorat Jenderal Anggaran,
Kementerian Keuangan, Jakarta
indah.prasetyawati@kemenkeu.go.id

Riwayat Artikel :
Diterima 15 Oktober 2024
Direvisi 5 Desember 2024
Disetujui 6 Desember 2024
Tersedia online 7 Desember 2024

JEL Classification : H54

Abstract

As an archipelagic country, in an effort to boost the national economy, equalize the economy and reduce economic inequality between the western and eastern regions, the Government, by carrying the context of Nawa Cita, launched a program entitled: "Connectivity Sea Toll Program". Since 2015 to mid-2024, the sea toll program has resulted in many changes in Indonesia's economic development, especially in reaching the Underdeveloped, Remote, Outermost, and Border areas in Indonesia. This study was conducted in order to provide an overview of the sea toll program in Indonesia to make it easier for readers to understand and identify several important topics regarding the sea toll program in Indonesia. This study also provides information and an overview of the implementation of the sea toll program so far, the impacts of the implementation of the sea toll program, and problems in implementing the sea toll program. The results of the study show that in general the Sea Toll Program has succeeded in distributing logistics from the western to the eastern regions optimally. However, in the context of efficiency, there are obstacles in the form of inefficiencies that occur in return loads in the sea toll program.

Keywords : sea toll, maritime connectivity, logistic distribution, economic inequality, public policy

Abstrak

Sebagai negara kepulauan, upaya untuk membangkitkan gairah perekonomian, pemerataan ekonomi dan mengurangi ketimpangan ekonomi antara wilayah Barat dan wilayah timur, Pemerintah dengan mengusung konteks Nawacita mencanangkan sebuah program bertajuk: "Program Tol Laut Konektivitas". Sejak tahun 2015 s.d. pertengahan tahun 2024, program tol laut telah menghasilkan banyak perubahan dalam pembangunan ekonomi Indonesia, terutama dalam menjangkau daerah-daerah yang Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP) di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menyajikan gambaran Program Tol Laut Indonesia

¹©Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan RI

antara lain dampak penyelenggaraan tol laut serta permasalahan pelaksanaan program tol laut untuk memudahkan pembaca dalam memahami dan mengidentifikasi beberapa topik penting mengenai program tol laut di Indonesia. Penelitian dilakukan menggunakan metode analisis deskriptif berbasis data sekunder dari Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan tahun 2015 – 2024. Hasil penelitian mengindikasikan bahwa secara umum Program Tol Laut telah berhasil mendistribusikan logistik dari wilayah barat ke timur secara optimal. Namun dalam konteks efisiensi, terdapat kendala berupa inefisiensi yang terjadi atas muatan balik pada program tol laut. Selanjutnya pemerintah perlu terus melakukan monitoring dan evaluasi berkala terkait program tol laut yang dilaksanakan selama ini, dan melakukan sinergi antara pusat dan daerah untuk mengurangi inefisiensi yang terjadi atas muatan balik.

Kata kunci: Program Tol Laut, Konektivitas Maritim, Distribusi Logistik, Ketimpangan Ekonomi, kebijakan publik

1. PENDAHULUAN

Dengan karakteristik negara kepulauan, terdapat fakta bahwa saat ini pertumbuhan ekonomi di Indonesia saat ini masih terfokus pada wilayah barat Indonesia, sedangkan wilayah timur masih sangat tertinggal. Hal ini ditunjukkan dengan ketersediaan barang di Indonesia bagian timur masih sangat terbatas dan distribusi barang yang tidak seimbang, menyebabkan disparitas harga antara wilayah barat dan timur Indonesia. Untuk mengatasi hal tersebut, serta untuk membangun konektivitas yang bertujuan mengurangi ketimpangan yang terjadi, pemerintah di era kepemimpinan Presiden Joko Widodo dengan mengusung Nawa Cita untuk mengembalikan posisi Indonesia berjaya sebagai Poros Maritim dunia, disusun dan dicanangkanlah sebuah program bertajuk: “Program Tol Laut Konektivitas”.

Program Tol Laut dituangkan dalam Perpres No 106/2015 Tahun 2015 yang dikenal dengan Perpres Tol Laut, yang kemudian direvisi menjadi Perpres No 70/2017 dan selanjutnya guna lebih memaksimalkan angkutan barang ke daerah 3TP dalam Program dimaksud diterbitkan Perpres No 27/2021. Atas dasar ini, program tol laut dilaksanakan dengan tujuan pemerataan kebutuhan pokok, produk industri dengan harga yang tidak timpang, yang dapat menstimulasi pertumbuhan ekonomi terutama di daerah timur Indonesia. Kementerian Perdagangan (2024) menyatakan bahwa, besaran koefisien variasi, yang menjadi indikator pengukuran disparitas harga antarwilayah dan antarwaktu, ketika Program Tol Laut dimulai adalah sebesar 14,2. Selanjutnya pada Tahun 2024, besaran koefisien menurun menjadi 10,25. Hal ini menunjukkan bahwa pada 1 dekade terakhir terjadi pengurangan kesenjangan harga antarwilayah sebesar 3,95. Selain itu, pada Tahun 2022, Kementerian Perdagangan menyatakan bahwa terdapat penurunan harga pada beberapa komoditas pada area yang dilewati Program Tol Laut antara lain di Kabupaten Fakfak Papua, minyak goreng kemasan botol (40%) Non Tol Laut Rp30.000/liter dan Tol Laut Rp18.000/liter, Kabupaten Supiori Papua, tepung terigu (50%) Non Tol Laut Rp20.000/kg dan Tol Laut Rp10.000/kg, dan Kabupaten Halmahera Timur, daging ayam ras (40%) Non Tol Laut Rp50.000/kg dan Tol Laut Rp30.000/kg. Secara umum, program tol laut telah menunjukkan keberhasilan Pemerintah dalam membangun konektivitas, serta meminimalisir disparitas harga antarwilayah barat dan timur Indonesia. Dalam

pelaksanaanya, Pemerintah melalui APBN telah mengalokasikan sekitar Rp3,3 Triliun dalam kurun waktu 2015 s.d. 2024 pada Kementerian Perhubungan sebagai pelaksana kegiatan. Dan sejak tahun 2015, layanan pemerintah melalui Program Tol Laut terus meningkat, ditunjukkan dengan jumlah trayek yang meningkat dari 3 trayek pada tahun 2015 menjadi 39 trayek pada tahun 2024, jumlah pelabuhan yang disinggahi meningkat dari 11 pelabuhan singgah pada tahun 2015 menjadi 112 pelabuhan singgah pada tahun 2024, dan volume komoditas yang diangkut meningkat dari 80 teus pada tahun 2015 menjadi 15.538 teus pada tahun 2024. Hal ini menggambarkan komitmen pemerintah memeratakan ekonomi melalui program ini. Program tol laut merupakan sinergi antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan dan BUMN seperti Peln, Pelindo, ASDP, dll. Pemerintah menyadari bahwa meski program tol laut secara umum telah menunjukkan hasil yang positif, namun efisiensi tetap harus dilakukan. Efisiensi berupa rantai distribusi muatan balik (dari daerah Timur ke Barat) tetap harus ada. Selain untuk mempromosikan produk keunggulan daerah tersebut, juga untuk menstimulasi kegiatan ekonomi di daerah tertinggal dengan memanfaatkan program tol laut untuk mendistribusikan hasil produksi dan juga hasil bumi di Timur ke daerah barat.

Beberapa penelitian terkait program tol laut sebelumnya juga banyak membahas terkait keberhasilan program tol laut, antara lain Nur, et al (2020) menemukan bahwa program tol laut memberikan dampak positif berupa harga kebutuhan pokok pada wilayah tujuan tol laut turun sebesar 11% s.d. 20%. Selanjutnya Saragi, et al (2018) juga menemukan bahwa implementasi tol laut menunjukkan kemajuan salah satunya menurunkan disparitas harga, pembangunan terpadu dan pemerataan distribusi kebutuhan pokok. Sebaliknya, Salamah, Umi (2021) menemukan bahwa tol laut saat ini belum memenuhi ekspektasi atas rutinitas pelayaran, penurunan harga dan angkutan balik dari wilayah timur yang sering kosong. Hal yang sama juga ditemukan Fuady, M. S. (2023) yang melakukan penelitian terkait biaya logistik di Indonesia dengan mengevaluasi kebijakan tol laut. Hasil penelitian menemukan bahwa saat ini infrastruktur transportasi belum memadai jika dibandingkan dengan kondisi geografis Indonesia, terdapat limitasi terhadap jenis muatan sehingga menyebabkan timpangnya muatan berangkat dan muatan balik.

Setelah 10 tahun program tol laut dijalankan, cukup banyak capaian positif yang didapatkan khususnya terkait pemerataan ekonomi di daerah 3TP. Namun, cukup banyak pula catatan perbaikan terkait efisiensi yang perlu diperhatikan. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian-penelitian mengenai program tol laut, beberapa penelitian menemukan bahwa program ini telah berhasil mencapai tujuan Pemerintah. Namun beberapa penelitian lain memberikan catatan bahwa program tol laut belum sepenuhnya efektif dan efisien jika disandingkan dengan anggaran yang telah dialokasikan oleh Pemerintah. Berdasarkan fakta-fakta ini, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah untuk mengevaluasi penyelenggaraan program tol laut yang telah dilaksanakan sejak tahun 2015 s.d. 2024 untuk mengetahui bagaimana strategi optimal Pemerintah dalam menemukan efektivitas dan efisiensi atas program dimaksud khususnya pada wilayah 3TP, serta strategi untuk meningkatkan muatan balik dalam Program Tol Laut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas dan efisiensi Program Tol Laut dalam pemerataan distribusi logistik, khususnya pada wilayah 3TP, serta memberikan rekomendasi kebijakan untuk mengatasi kendala pada muatan balik.

Selanjutnya penelitian ini diharapkan dapat memberikan dapat memberikan kontribusi berupa: 1) Penelitian ini mencoba memberikan analisis empiris mengenai penyelenggaraan program tol laut sejak tahun 2015 s.d. 2024; 2) Penelitian ini berfokus pada efisiensi atas muatan pada program tol laut untuk memberikan perbandingan apakah sepenuhnya telah efektif dan jalur distribusi tidak hanya dari Barat ke Timur, namun juga sebaliknya dalam menunjukkan bahwa kegiatan ekonomi pada Daerah Timur juga berjalan; 3) Penelitian ini memberikan hasil berupa rekomendasi kepada Pemerintah terutama Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan untuk tetap atau berhenti menyelenggarakan program tol laut; dan 4) Penelitian ini memperkaya penelitian dan referensi terkait penyelenggaraan tol laut di Indonesia.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan PP No 20/2010 tentang Angkutan di Perairan, Angkutan Laut memiliki definisi kegiatan angkutan yang berdasarkan kegiatan melakukan pelayanan angkutan laut, yang selanjutnya memiliki peranan yang cukup penting dalam memperlancar distribusi logistik. Logistik memiliki definisi berupa aktivitas pergerakan dan penyimpanan, dan aktivitas lain yang berhubungan dengan poin pengumpulan dan poin konsumsi (Ballou, 1985). Dalam menunjang kelancaran proses distribusi logistik inilah maka Program Tol Laut merupakan salah 1 layanan pemerintah untuk memperlancar distribusi logistik ke daerah 3TP. Adapun dalam sudut pandang manajerial, terdapat 2 konsep dalam satuan sistem pelayaran. Konsep besar menunjukkan bahwa tol laut sebagai sarana konektivitas berupa jaringan trayek kapal yang memperantarai pelabuhan dalam mobilitas manusia dan barang. Sedangkan dalam konsep kecil, program ini merupakan subsidi yang diberikan sebagai kewajiban pemerintah dalam melakukan pelayanan publik atas angkutan barang, menjamin ketersediaan barang kebutuhan pokok, dan mengurangi kesenjangan disparitas harga barang kebutuhan pokok utamanya di daerah 3TP.

Daerah tertinggal merupakan wilayah yang penduduknya belum maju dan sarana untuk berkembang seperti pendidikan, kesehatan, serta transportasi dan komunikasi tidak mencukupi, sementara sumber daya alam sulit dimanfaatkan karena lokasi yang sangat rentan terhadap gangguan lingkungan (Ralahalu, et al., 2013). Sedangkan dalam konsep kecil, Program Tol Laut dinyatakan dalam RPJMN 2015-2019. Program Tol Laut merupakan kewajiban Pemerintah untuk melayani publik sehingga mampu menciptakan konektivitas. Dalam pelaksanaannya, Permenhub No 10/2016 yang mengatur tarif angkutan barang laut dalam rangka pelaksanaan PSO (Public Service Obligation), Tol Laut memiliki definisi "Konektivitas laut yang efektif, yang ditunjukkan dengan adanya kapal berlayar dengan rutin dan terjadwal dari wilayah Indonesia barat sampai ke timur". Dalam beberapa literatur, kata "Tol Laut" secara harfiah terdiri dari dua suku kata yakni "Tol" dan "Laut". Adapun "Tol" adalah singkatan dari "Total Logistik". Kata "Tol" sendiri memiliki definisi sebagai jalan bebas hambatan. Dalam pelaksanaannya, penyelenggaraan Program Tol Laut, memiliki tujuan untuk mencapai dan menyalurkan logistik ke wilayah terdepan, terluar, terpencil, serta perbatasan, serta demi memastikan ketersediaan barang dan menekan disparitas harga untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Ada 3 aspek yang ingin dicapai oleh Pemerintah dalam pelaksanaan

Program Tol Laut, yaitu: ketersediaan (*availability*), kemudahan akses konektivitas (*accessibility*), dan terjangkau harga barang kebutuhan oleh masyarakat (*affordability*). Program Tol Laut dilaksanakan dengan elemen-elemen pendukung meliputi: Program penyediaan rute pelayaran perintis penumpang dan barang dan Program pengembangan pelabuhan. Adapun terkait penyediaan rute pelayaran perintis untuk penumpang dan barang menggunakan kapal-kapal beragam jenis seperti Angkutan Perintis, Penumpang Kelas Ekonomi, Tol Laut Logistik Angkutan Barang, Angkutan Khusus Ternak, Kapal Pelayaran Rakyat dan Kapal Rede.

Dalam pelaksanaan program tol laut, Pemerintah dhi. Kementerian Perhubungan menugaskan BUMN (PT Pelni) untuk melakukan angkutan barang dengan trayek-trayek yang telah ditentukan. Dengan mekanisme 'subsidi', pemerintah mengalokasikan anggaran untuk angkutan perintis barang untuk membiayai subsidi kapal dan subsidi pemanfaatan ruang kapal (muatan kontainer). Adapun skema subsidi yang diberikan adalah: Untuk pelabuhan non komersial, pemerintah menyediakan subsidi untuk operasional kapal melalui PT PELNI dalam bentuk penugasan, sementara untuk pelabuhan komersial, pemerintah memberikan subsidi Kontainer dengan penggunaan ruang muat komersial (dalam hal ini, operasional kapal diserahkan kepada perusahaan pelayaran swasta melalui sistem lelang).. Dengan cara ini, kapal dapat beroperasi secara rutin meskipun muatan yang diangkut kosong. Dalam penanganan muatan peti kemas untuk kapal-kapal Tol Laut terdapat dua jenis subsidi meliputi subsidi terhadap kapal/armada dan terhadap muatan peti kemas. Subsidi peti kemas diberikan kepada operator pada kapal milik swasta sedangkan subsidi kapal diberikan kepada operator pada kapal milik negara. Dengan demikian, terjalinlah penggabungan dalam pengelolaan biaya operasional setiap perusahaan, ditambah dengan strategi pola trayek Tol Laut yang mengklasifikasikan kapal barang menjadi tiga jenis yaitu pola *port to port/ multiport, hub-spoke mother and feeder vessel* dan *crossing vessel*, sehingga beberapa trayek dapat dilayani oleh kapal kontainer bahkan bagi di daerah Kawasan Perikanan. Dengan mekanisme subsidi ini, Pemerintah dengan keterlibatan stakeholder berupa BUMN dan Komersial, dapat mencapai tujuan penyelenggaraan Program Tol Laut seperti stabilitas harga, pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, dan penciptaan peluang kerja. Selain itu, Pemerintah meningkatkan efisiensi dengan memaksimalkan sumber daya yang dimiliki BUMN dan Komersial, misalnya Armada Kapal dan SDM, alih-alih membangun infrastruktur (pembangunan kapal dan sumber daya lain) dalam penyelenggaraan Program Tol Laut.

Selanjutnya, program tol laut secara tidak langsung juga memberikan penataan dan pengaturan pada transportasi maritim secara teratur yang menghubungkan pelabuhan dari wilayah Barat ke Timur Indonesia (Pradana, M.F, 2018). Dengan pengaturan ini, jalur perdagangan maritim akan terjaga dan mempermudah konektivitas sehingga menekan biaya logistik. Melalui *Indicator Logistic Performance Index (LPI)* dari data *World Bank* tahun 2023, Indonesia berada di rangking 61 diantara Negara-negara lainnya di dunia. Menurut Pradana, M. F. (2018), biaya logistik nasional mencapai 25% dari PDB atau lebih tinggi dua kali lipat dari negara lain. Bisa dibayangkan, biaya pengiriman kontainer 20 kaki dari Jakarta ke Jayapura adalah Rp 25 juta. Sementara itu, pengiriman serupa dari Jakarta ke Shanghai, China hanya seharga Rp4,5 juta. Selain itu, terdapat hal lain efisiensi biaya logistik juga dapat ditekan dengan

mengkalkulasi muatan kapal pada wilayah barat dan timur. Selain itu, Program Tol ini juga secara tidak langsung memberikan penataan dan pengaturan pada transportasi maritim secara teratur yang menghubungkan pelabuhan dari wilayah Barat ke Timur Indonesia. Dengan pengaturan ini, jalur perdagangan maritim akan terjaga dan mempermudah konektivitas sehingga menekan biaya logistik.

Beberapa penelitian mengenai efisiensi yang dihasilkan melalui Program Tol Laut ditunjukkan pada tabel sebagai berikut:

No	Penulis (Tahun)	Hasil Penelitian
1	Zamal, M. A., & Bahagia, I. S. N. (2016)	Biaya unit terendah akan tercapai saat proporsi muatan mencapai 60:40, dengan total 17 unit Kapal A (205 TEUs) yang beroperasi di sabuk barat, masing-masing mengangkut rata-rata 72 truk per kapal, dan 9 unit Kapal C (190 TEUs) di sabuk timur, yang membawa rata-rata 84 truk per kapal dengan jadwal pelayaran harian.
2	Hakim, L. (2016)	Efisiensi program tol laut dicapai dengan menentukan rute pelayaran optimal antara pelabuhan, yakni rute pelayaran yang paling aman (safe route) dan paling pendek (short route) dari sudut pandang navigasi, sehingga pelayaran menjadi lebih efisien.
3	Andilas, D. D., & Yanggana, L. A. (2017)	Rute, frekuensi dan volume tol laut saling berinteraksi satu sama lain dalam efektivitas program tol laut.
4	Ricardianto, P., et al (2020)	Frekuensi perjalanan dan waktu pengiriman sebelum serta selama pandemi Covid-19 tetap, sementara jumlah muatan dan harga mengalami penurunan. Hal ini berarti bahwa Pemerintah tetap menjaga distribusi logistik ke daerah 3TP tetap terjaga meski terdapat pembatasan kegiatan akibat pandemi Covid-19.
5	Selasdini, Vidya. (2023)	Pada pelaksanaan program tol laut, diperoleh hasil akhir t hitung 14,3 dan t tabel 1,6, yang menunjukkan adanya pengaruh tol laut terhadap ketersediaan logistik di area T3P.

Selanjutnya beberapa penelitian menemukan bahwa terdapat banyak faktor yang perlu dioptimalkan dalam rangka menunjang keberhasilan Program Tol Laut, yakni sebagai berikut:

No	Penulis (Tahun)	Hasil Penelitian
1	Kristini, F., et al. (2019)	Perlunya penguatan infrastruktur dan moda transportasi lain yang terhubung antara pelabuhan bongkar muat dan konsumen. Oleh karena itu, kelancaran program tol laut tidak hanya berkaitan dengan pelayaran, tetapi juga memastikan barang sampai ke lokasi tujuan.
2	Mubarak, M., et al. (2019)	Perlunya penyempurnaan kebijakan-kebijakan tol laut oleh pemerintah karena terdapat fasilitas penunjang tol

		laut yang tidak optimal yang sangat berpengaruh terhadap distribusi barang logistic, ketidakefektifan sistem tol laut yang mengusung konsep port to port di mana masyarakat di pedalaman masih kurang merasakan efeknya (hanya dapat dirasakan warga sekitar pelabuhan).
3	Fuady, M. S. (2023)	Kebutuhan integrasi antar moda transportasi lain (darat dan udara) dan layanan kapal di Pelabuhan, serta kebijakan yang mengatasi batasan jenis muatan yang menggunakan tol laut. Kebijakan pemerintah seharusnya difokuskan untuk memberikan fleksibilitas terhadap jenis barang, mengembangkan potensi daerah, memberikan insentif kepada sektor swasta dalam penyediaan moda, serta mengembangkan rantai pasokan yang lebih komprehensif dengan menyempurnakan pengintegrasikan atas semua aspek logistik.

Saat ini, program tol laut telah memberikan banyak bukti yang cukup memuaskan seperti yang ditemukan Gultom, E. R. (2017), Kristini, F., et al. (2019), dan Mubarak, M., et al. (2019), antara lain terkait distribusi produk dari wilayah barat ke wilayah timur yang telah berjalan, penekanan disparitas harga, dan lainnya. Meskipun begitu, pemerintah harus terus dapat melakukan penyempurnaan dan perbaikan atas evaluasi yang dilakukan dalam pelaksanaan program tol laut. Demikian juga evaluasi menyeluruh tetap harus dilakukan atas penyelenggaraan program Tol Laut. Dalam penyelenggaraannya Program Tol Laut tentu harus mengikuti sebuah sistem logistik yang dirancang dengan pemanfaatan moda transportasi laut berupa kapal yang digunakan dalam distribusi barang dan muatan dari barat ke timur dan sebaliknya, dengan lanjutan pada penggunaan moda transportasi lain, dalam hal ini karena sistem logistik terdiri dari fasilitas-fasilitas yang saling terhubung dengan layanan moda transportasi. Langkah ini diambil agar misi Pemerintah yang bertujuan meningkatkan pelayanan logistik, memperlancar distribusi barang, serta menjamin ketersediaan komoditas utama dan strategis di seluruh Indonesia dapat terwujud.

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode studi literatur dan analisis deskriptif. Analisis Deskriptif digunakan untuk melihat kondisi data secara umum mengenai perkembangan Program Tol Laut dari tahun 2015 s.d. 2024. Selanjutnya untuk menilai efektivitas penyelenggaraan Program Tol Laut ini menggunakan metode gabungan (*mix method*), yaitu kombinasi antara deskriptif kuantitatif dan pendekatan komparatif. Dengan menggunakan deskriptif kuantitatif, data dikumpulkan, dianalisis, dan divisualisasikan dalam bentuk grafik, tabel, matriks, laporan, dan angka yang dapat diukur nilainya. Selanjutnya dengan pendekatan komparatif dilakukan dengan membandingkan dua atau lebih elemen, dalam hal ini

perkembangan Program Tol Laut dari tahun ke tahun untuk melihat pola yang terjadi sehingga dapat membuat generalisasi atau menyimpulkan hasil penelitian.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang didapatkan dari *Business Intelligence* DJA Kementerian Keuangan pada Tahun 2015 s.d. 2024, berupa pagu dan realisasi anggaran Program Angkutan Keperintisan Tol Laut pada Kementerian Perhubungan. Selain itu, juga menggunakan data realisasi yang didapatkan dari Kementerian Perhubungan berupa jumlah kapal, muatan berangkat-balik, jumlah dan rute trayek, jumlah pelabuhan, dan data lain yang dibutuhkan. Data yang digunakan tidak dibatasi oleh batasan geografis Indonesia, sehingga data yang digunakan merepresentasikan pelaksanaan Program Tol Laut di seluruh wilayah Indonesia.

4. HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Analisis Deskriptif

Dalam pelaksanaan Program Tol Laut, pemerintah telah mengalokasikan anggaran penyediaan layanan tol laut dalam program angkutan barang perintis tahun 2015-2024 mencapai Rp3,8 triliun, dengan realisasi Rp3,3 triliun atau 86,91%. Dalam periode yang sama, bentuk subsidi yang diberikan atas penyediaan tol laut mengalami perubahan. Pada tahun 2016-2017 menggunakan mekanisme subsidi operasional kapal. Kemudian pada 2018-2019, menggunakan mekanisme subsidi operasional kapal dan subsidi kontainer. Sedangkan pada 2020 hingga saat ini, menggunakan mekanisme subsidi operasional untuk kapal, muatan dan kontainer .



Sumber data: *Business Intelligence* DJA 2024, diolah

Gambar 1. Alokasi dan Realisasi Anggaran Program Tol Laut Angkutan Barang Tahun 2015 – Oktober 2024 (Rp juta)

Apabila dilihat dari tren pada periode yang sama, realisasi anggaran subsidi tol laut cenderung berfluktuatif. Sepanjang tahun 2016-2018, nilai realisasi anggaran subsidi tol laut mengalami peningkatan setiap tahunnya. Namun mengalami penurunan signifikan pada tahun 2019. Penurunan signifikan tersebut disebabkan oleh alokasi anggaran pada 2019 yang mengalami penurunan signifikan, yakni menurun 48,12 persen dibanding tahun sebelumnya.

Penurunan signifikan tersebut disebabkan oleh kebijakan penghematan yang ditempuh oleh pemerintah pada tahun 2019. Selanjutnya pada tahun 2022, alokasi anggaran terus mengalami peningkatan, dan terus meningkat hingga tahun 2024. Peningkatan alokasi anggaran Program ini antara lain dilakukan dalam rangka peningkatan layanan, antaranya penambahan trayek program tol laut, pembayaran subsidi yang diiringi dengan penambahan jumlah armada kapal yang diberikan penugasan program tol laut, jumlah pelabuhan yang dilewati tol laut, dan standarisasi kepelabuhan.

Selanjutnya akan dijabarkan perkembangan program tol laut yang meliputi perkembangan trayek, pelabuhan, armada, muatan dan lainnya yang menjadi indikator perkembangan program tol laut. Adapun program ini telah berjalan dalam kurun waktu 2016 – 2024 (Semester I).



Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2024, diolah

Gambar 2. Jumlah Trayek Program Tol Laut 2015 – Oktober 2024 (per trayek)

Tahun 2015 merupakan penyelenggaraan pertama Tol Laut untuk angkutan barang dengan melayani tiga trayek perdana Tol Laut. Adapun setelah tiga trayek dimaksud, pada tahun 2016 s.d. Semester I Tahun 2024 dapat dilihat tren kenaikan trayek tol laut sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 2. Tren ini secara tidak langsung menunjukkan komitmen pemerintah untuk menyukseskan penyelenggaraan Program Tol Laut. Tahun 2017 Penyelenggaraan angkutan barang Tol Laut ditetapkan dengan jumlah 13 rute dengan 13 kapal yang ditugaskan yang masing-masing dioperatori oleh PT Pelni (7 trayek) dan pihak swasta (6 trayek), sehingga dari sisi peningkatan trayek bertambah dan jumlah armada kapal bertambah termasuk kapal-kapal yang digunakan sebelumnya. Tahun 2018, Program Tol Laut untuk logistik melayani 18 trayek kapal barang yang singgah di daerah 3TP. Selanjutnya pada tahun 2024, Program Tol Laut melayani 39 trayek.

Selanjutnya dalam pelaksanaan tol laut, ada elemen penunjang yang mendukung kelancaran penyelenggaraan tol laut yaitu Pelabuhan. Program tol laut menawarkan berbagai perubahan, terutama dalam mengatasi kesenjangan antar wilayah Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan inilah yang selanjutnya akan mendukung pembangunan Tol Laut yang dibagi menjadi beberapa rute angkutan laut yang menghubungkan daerah Barat dan Timur di Indonesia. Menurut Rochyana, M. F., et al, (2018), Pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai tempat untuk memuat dan membongkar barang dari darat ke kapal, tetapi juga mencakup keluar masuk barang dan orang, aktivitas bisnis pelayaran dalam industri pelayaran dengan fasilitas bongkar muat, alat peti

kemas, terminal penumpang, gudang, serta sistem perpipaan dan crane untuk pengisian bahan bakar. Pelabuhan juga berperan sebagai pusat penggerak perkembangan pelayaran niaga, perdagangan, industri lokal/nasional (bersama hinterland) serta distribusi logistik yang menghubungkan semua elemen transportasi dalam Tol Laut di suatu wilayah/daerah. Pelabuhan memiliki peran sebagai tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan sehingga pelabuhan dapat berfungsi sebagai pelabuhan pangkal dan singgah.



Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2024, diolah

Gambar 3. Pelabuhan Singgah Program Tol Laut

Sejak penyelenggaraan tol laut pada November 2015 telah terjadi perubahan trayek pelayaran yang melayani program tol laut. Hal ini tentunya berpengaruh pada jumlah titik pelabuhan singgah tol laut. Dalam pelaksanaannya, terdapat tren peningkatan jumlah titik pelabuhan singgah tol laut sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 3.

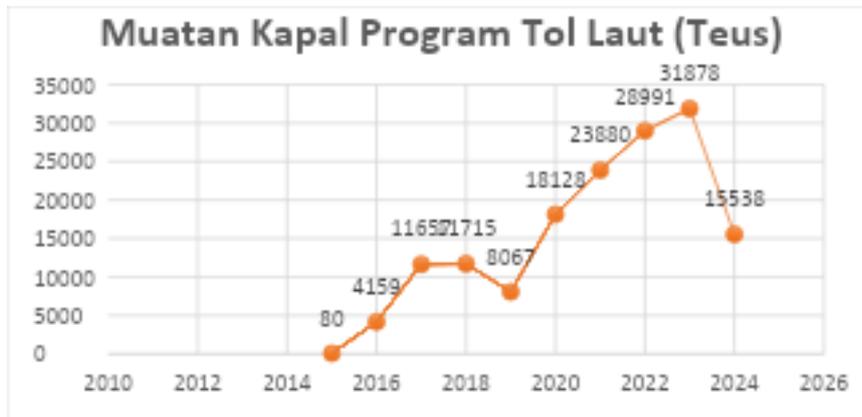


Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2024, diolah

Gambar 4. Jumlah Kapal Program Tol Laut

Selain pelabuhan, pengembangan elemen pendukung pelayaran perintis yakni armada kapal laut yang melakukan pelayanan pendistribusian tol laut. Pada tahun 2016, pemerintah hanya memiliki 6 kapal yang melayani program tol laut, lalu bertambah hingga dua kali lipat pada tahun berikutnya. Tahun 2017 dan 2018, jumlah kapal yang melayani tol laut adalah sebanyak 13 kapal. Pada tahun 2019, terdapat penambahan jumlah kapal menjadi 19 kapal tol laut. Pada tahun 2020, pemerintah menambah kembali jumlah kapal tol laut menjadi 25 kapal

tol laut. Selanjutnya kapal tol laut bertambah, pada Tahun 2021 jumlah kapal tol laut mencapai 31 kapal, dan pada Tahun 2024 mencapai 37 kapal. Tren kenaikan jumlah armada kapal laut yang menjalankan program tol laut ditunjukkan pada Gambar 4.

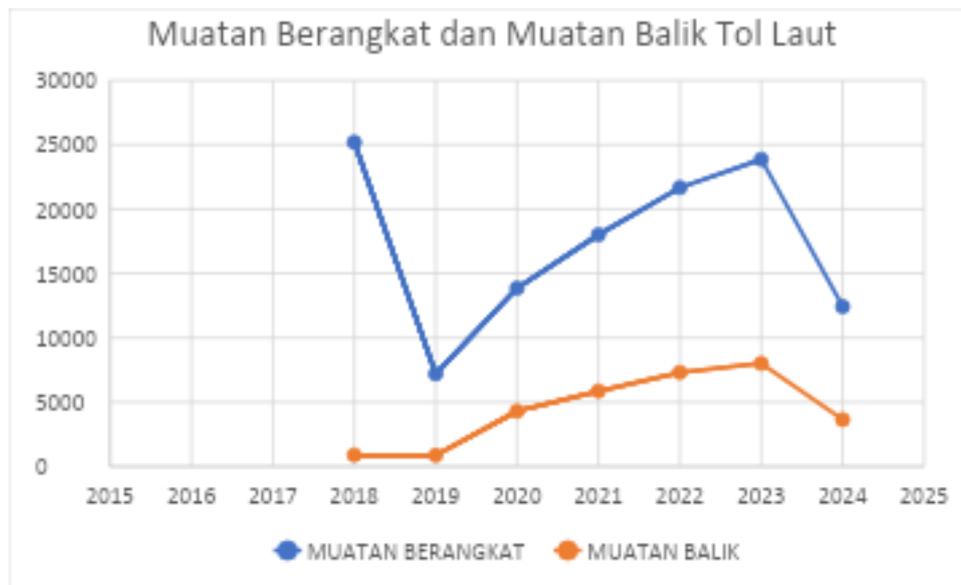


Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2024, diolah

Gambar 5. Muatan Kapal Program Tol Laut (dalam teus)

Selanjutnya, perkembangan jumlah muatan tol laut dalam penyelenggaraan tol laut yang bertujuan memberikan banyak manfaat seperti konektivitas transportasi laut di daerah 3TP untuk memberikan pelayanan distribusi barang, meningkatkan ekonomi, memastikan ketersediaan barang dan juga mengeksplorasi potensi unggulan daerah yang bisa dipasarkan dan memiliki nilai jual. Tren kenaikan terjadi pada jumlah muatan tol laut dari Tahun 2015 s.d. Semester I Tahun 2024 yang ditunjukkan pada Gambar 5.

Gambar 5 menunjukkan tren kenaikan muatan tol laut yang terus bertumbuh dari Tahun 2016 s.d. Semester I Tahun 2024. Dapat kita lihat bahwa pada tahun 2015, jumlah muatan yang menggunakan tol laut hanya sebesar 80 teus. Lalu bertumbuh cukup signifikan Tahun 2016 mencapai 4159 teus, dan terus meningkat pada Tahun 2017 sebesar 11.657 teus, Tahun 2018 sebesar 11.715 teus, Tahun 2019 turun menjadi 8067 teus, lalu meningkat lagi pada Tahun 2020 sebesar 18.128 teus, Tahun 2021 sebesar 23.880 teus, Tahun 2022 sebesar 28.991 teus, Tahun 2023 sebesar 31.878 teus dan Semester I Tahun 2024 mencapai 15.538 teus. Menurut Wikipedia, TEUS (dalam bahasa Inggris: *twenty-foot equivalent unit*, atau SSDPK (Satuan setara dua puluh kaki) adalah satuan tak menentu untuk kapasitas kargo yang sering digunakan dalam menggambarkan kapasitas kapal kontainer dan terminal kontainer. Satuan ini didasarkan pada volume kontainer berukuran 20 kaki (6,1 m), yaitu kotak logam standar yang dapat dengan mudah dipindahkan antar berbagai jenis moda transportasi seperti kereta, truk dan kapal.



Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2024, diolah

Gambar 6. Muatan Berangkat dan Muatan Balik Tol Laut (dalam Ton)

Sejak diperkenalkan pada 2015, tol laut dinilai mengalami perkembangan yang baik dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut. Meskipun demikian, masih terdapat satu aspek yang ingin ditingkatkan lebih lanjut yaitu muatan balik tol laut. Jika dilihat dari pertumbuhan muatan, jumlah muatan tol cukup mengalami peningkatan. Adapun muatan dimaksud adalah muatan berangkat dan muatan balik. Satu hal yang menjadi tantangan program tol laut adalah minimnya muatan balik. Dapat kita lihat perbandingan muatan berangkat dan muatan balik pada program tol laut sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 6.

Grafik menunjukkan bahwa pada tahun 2018, capaian muatan berangkat pada program tol laut adalah sebesar 25.203 ton, sedangkan muatan balik sebesar 901 ton atau 3,45% dari total muatan. Sedangkan pada tahun 2019, capaian muatan berangkat pada program tol laut adalah sebesar 7.199 ton, sedangkan muatan balik sebesar 868 ton atau 10,76%. Selanjutnya pada tahun 2020, capaian muatan berangkat adalah sebesar 13.852 ton dengan muatan balik sebesar 4.303 ton atau sebesar 23,70%. Adapun terdapat penurunan capaian muatan pada tahun 2019 dan 2020 yang diindikasikan disebabkan oleh Pandemi Covid-19. Selanjutnya pada kondisi pemulihan pasca pandemi, tahun 2021 capaian muatan berangkat program tol laut mencapai 18.011 ton dengan muatan balik sebesar 5.869 ton atau sebesar 24,58%. Pada tahun 2022, capaian muatan berangkat mencapai 21.675 ton dengan muatan balik sebesar 7.316 ton atau sebesar 25,24%. Pada tahun 2023, capaian muatan berangkat mencapai 23.872 ton dengan muatan balik sebesar 8.006 ton atau sebesar 25,11%. Selanjutnya pada tahun 2024 (per Oktober 2024) realisasi muatan berangkat mencapai 12.430 ton dengan realisasi muatan balik sebesar 3.650 ton, atau sebesar 22,70%.

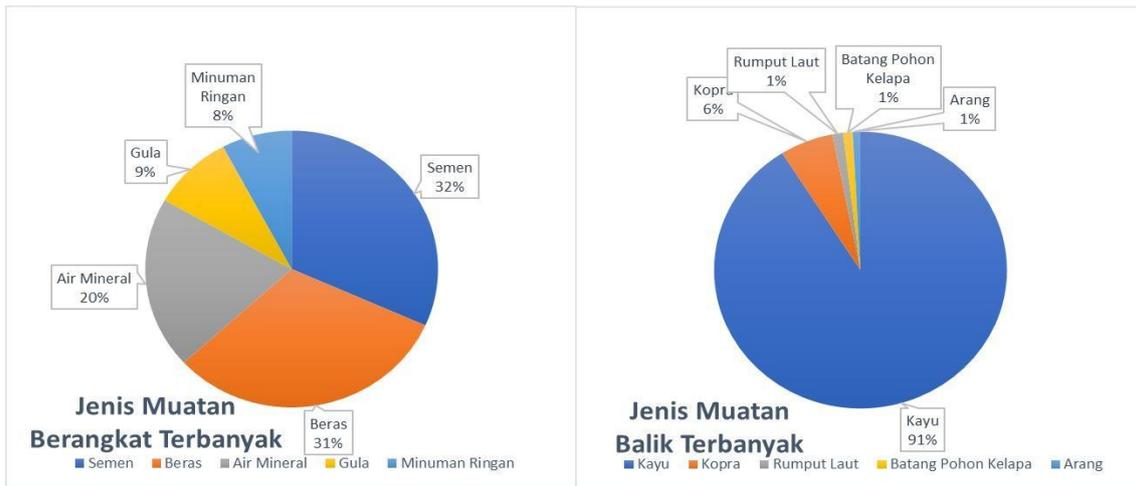
Dengan adanya batasan data yang kami terima dari Kementerian Perhubungan (2022), jenis muatan berangkat terbanyak pada tahun 2022 didominasi oleh Semen sebesar 32% (127.252.720 ton) dan Beras sebesar 31% (126.453.010 ton) dari semua jenis muatan yang diangkut saat keberangkatan tol laut. Sedangkan posisi selanjutnya untuk jenis muatan

berangkat terbanyak adalah air mineral sebesar 20% (80.844.318 ton). Selanjutnya, untuk jenis muatan berangkat berupa gula dan minuman ringan, hanya sebesar 9% (35.909.986 ton) dan 8% (31.166.562 ton) dari keseluruhan jenis muatan berangkat program tol laut.

Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2022, diolah

Gambar 7. Jenis Muatan Berangkat dan Muatan Balik Tol Laut (dalam Ton)

Dapat dilihat dari data tersebut bahwa semen dan beras adalah jenis kebutuhan pokok yang

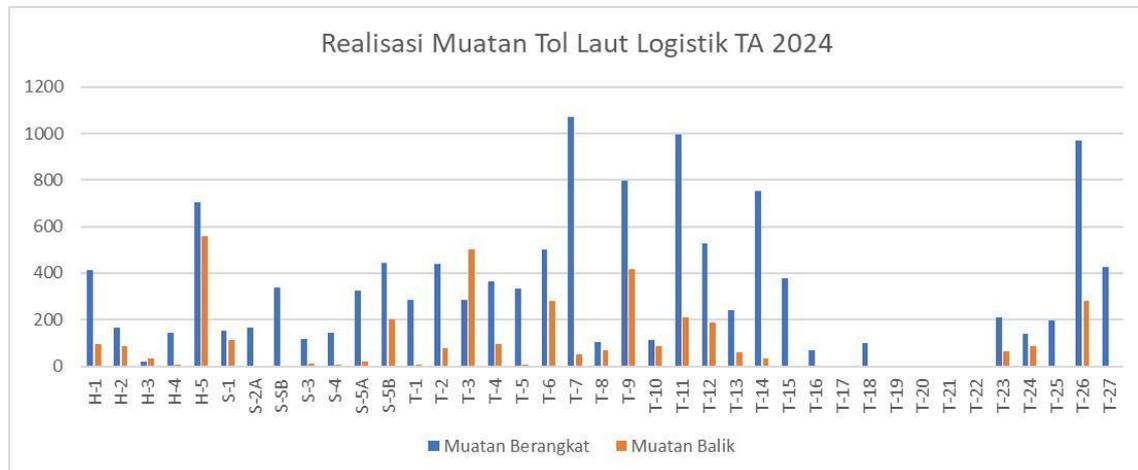


perlu dilakukan distribusi pada daerah 3TP. Beras sebagai makanan bahan pokok, lalu semen digunakan untuk proses pembangunan daerah. Dengan adanya program tol laut, maka semen dan beras diharapkan dapat terdistribusi merata dengan harga yang terjangkau. Adapun jenis muatan balik terbanyak pada tahun 2022 didominasi oleh kayu sebesar 91% (630.270.200 ton) dari semua jenis muatan yang diangkut saat keberangkatan tol laut. Sedangkan jenis muatan balik sisanya adalah berupa kopra sebesar 6% (40.906.350 ton), rumput laut sebesar 1% (8.135.140 ton), batang pohon kelapa sebesar 1% (7.229.180 ton) dan arang sebesar 1% (5.929.016 ton). Dapat dilihat dari tabel tersebut bahwa kayu mendominasi jenis muatan balik yang berasal dari daerah 3TP. Hal ini menggambarkan bahwa daerah 3TP masih belum mampu memaksimalkan hasil produksi pada daerahnya agar dapat dijual dan didistribusikan ke daerah barat. Diharapkan dengan program tol laut, daerah dapat meningkatkan ekonominya dengan turut mendistribusikan hasil daerahnya sehingga bisa mendapatkan nilai keuntungan lebih yang selanjutnya dapat digunakan daerah. Adapun dapat kita lihat bahwa meski muatan balik tidak sebanding dengan muatan berangkat, namun proporsi muatan balik terus bertambah setiap tahun. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di wilayah-wilayah 3TP telah mengalami perkembangan yang signifikan.

4.2. Analisis Penyelenggaraan Program Tol Laut

Untuk memperdalam hasil analisis, dilakukan pendalaman terhadap realisasi muatan tol laut, baik muatan berangkat maupun muatan balik per trayek. Sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 9, ditemukan bahwa banyak sekali trayek-trayek yang memiliki muatan kosong (zero muatan balik). Berdasarkan informasi dari Kementerian Perhubungan, zero muatan balik

tersebut disebabkan karena tidak adanya komoditas lokal daerah tersebut yang dapat dipasarkan/dijual/dipromosikan/didistribusikan ke luar daerah lainnya.



Sumber data: Kementerian Perhubungan, 2022, diolah

Gambar 9. Realisasi Muatan Tol Laut Logistik TA 2024 (per trayek)

Perpres No 27/2021 menyatakan bahwa terdapat indikator utama keberhasilan Program Tol Laut, antara lain: 1) penurunan disparitas harga dan memastikan ketersediaan barang di masyarakat terjamin dan 2) kesinambungan layanan transportasi berupa angkutan barang dari dan ke daerah 3TP untuk mendukung konektivitas logistik. Jika ditinjau dari penurunan disparitas harga dan ketersediaan barang, maka program tol laut berhasil. Beberapa penelitian menemukan bahwa terjadi penurunan disparitas harga seperti yang ditemukan Nur, et al (2020) menemukan bahwa program tol laut memberikan efek menguntungkan berupa penurunan harga barang kebutuhan pokok di wilayah tujuan tol laut sebesar 11% s.d. 20%. Selanjutnya Saragi, et al (2018) juga menunjukkan bahwa pembangunan tol laut sudah menunjukkan kemajuan salah satunya menurunkan disparitas harga. Namun jika dilihat dari indikator berupa kelangsungan layanan transportasi barang dari dan menuju kawasan 3TP, maka program tol laut dapat dikatakan belum berhasil karena masih terjadi inefisiensi.

Peningkatan alokasi anggaran Program Tol Laut yang terus meningkat dari tahun 2015 – 2024 memang berbanding lurus dengan meningkatnya muatan logistik yang berangkat ke daerah 3TP, namun tidak bisa disandingkan dengan muatan balik (zero muatan). Dari aspek logistik, hal ini menyebabkan inefisiensi pengangkutan barang terutama ke daerah Timur, di mana transportasi barang tol laut dari Barat ke Timur selalu terisi penuh, tetapi kembali dalam kondisi kosong, Ketimpangan ini antara lain disebabkan oleh minimnya aktivitas produksi/hasil bumi di daerah 3TP dan kurangnya sinergi antara Kementerian dengan Pemda terkait. Dengan mengoptimalkan peran aktif berbagai Kementerian maupun Pemda terkait, diharapkan adanya terobosan atau solusi untuk meminimalisir zero muatan balik, karena ketiadaan komoditas lokal unggulan dapat saja disebabkan beberapa hal, antara lain: 1) Kurangnya pendampingan dari Dinas atau Kementerian kepada petani/pengrajin/wirausaha lokal daerah; 2) Kurangnya kemampuan untuk menggali potensi komoditas lokal; 3) Kurangnya akses atau kemampuan untuk memasarkan atau mengemas komoditas lokal untuk dijual keluar daerah; 4) Kurangnya

network jaringan untuk menjual komoditas tersebut; 5) Kurangnya kemampuan untuk mengolah komoditas berupa bahan mentah menjadi bahan jadi yang dibutuhkan oleh pasar; 6) Di daerah tertentu, seperti Sumatra terdapat kemungkinan bahwa masyarakatnya lebih memilih jalur pengiriman muatan melalui jalur darat (Trans Sumatra) dibandingkan Tol Laut dengan alasan waktu pengiriman atau biaya yang lebih murah; dan 7) Masih belum optimalnya sinergi antar Kementerian/Lembaga di Pusat maupun Daerah terkait pelaksanaan Program Tol Laut.

Seharusnya dengan alokasi anggaran Program Tol Laut yang terus meningkat dari tahun 2015 – 2024 pemerintah dapat menyusun kebutuhan penyelenggaraan negara dalam hal ini Program Tol Laut lebih tajam lagi. Dengan kebijakan pengalokasian anggaran Program Tol Laut yang tepat, masalah inefisiensi dapat ditekan dengan terus melakukan perbaikan dan penyempurnaan atas rute-rute dan berfokus pada daerah tertentu, sebelum mengembangkan sayap dan menambah rute-rute baru. Seperti yang disebutkan dalam penelitian Irawan, A.S. (2023) bahwa dengan terbatasnya ruang fiskal yang membatasi belanja negara, maka seharusnya kebijakan-kebijakan terkait kebutuhan penyelenggaraan negara dapat dialokasikan secara terukur agar dapat memaksimalkan dampak dan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat.

Pelaksanaan program tol laut memang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, namun demikian dibutuhkan dukungan dari berbagai Kementerian/Lembaga, termasuk Pemda. Adapun peran masing-masing instansi dalam pelaksanaan program tol laut adalah sebagai berikut: 1) Kementerian Perdagangan: mengkoordinasikan barang-barang yang akan menggunakan angkutan tol laut; 2) Kementerian Pertanian dan Kementerian Kelautan: menyiapkan komoditas yang menggunakan angkutan tol laut; 3) Kementerian Kominfo: menyiapkan jaringan internet mengingat wilayah 3 TP masih sulit untuk mengakses Aplikasi Sitolaut; 4) Kementerian PUPR: menyiapkan jalur akses ke Pelabuhan; dan 5) Pemerintah Daerah: menggerakkan dan mengkoordinasikan pelaku usaha daerahnya agar program tol laut dapat dimaksimalkan.

Faktor kendala-kendala yang ada tersebut diatas perlu menjadi perhatian Pemerintah sehingga Program Tol Laut dapat memaksimalkan dampak yang lebih baik bagi Masyarakat di Daerah 3TP. Meskipun fakta yang terjadi di lapangan saat ini Kementerian Perhubungan dhi. Ditjen Perhubungan Laut mengurus semua dimulai dari koordinasi barang-barang dan juga mengkoordinasikan pelaku usaha agar program tol laut dapat dimaksimalkan, namun kedepannya diharapkan pemerintah dapat bersinergi agar program tol laut ini dapat dilaksanakan secara optimal dan membantu daerah-daerah agar terus bertumbuh.

5. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Program tol laut yang dimulai sejak tahun 2015 adalah salah satu program yang bertujuan untuk mempermudah distribusi logistik, terutama untuk kebutuhan pokok di daerah 3TP.. Dengan lancarnya distribusi logistik terutama kebutuhan bahan pokok, diharapkan ketimpangan perekonomian di Indonesia terutama barat dan timur yang terjadi selama ini dapat berkurang. Hasil analisis atas data yang didapatkan penulis menunjukkan bahwa perkembangan Tol Laut ini menunjukkan bahwa pemerintah telah sukses dalam memberikan dampak yang optimal pada distribusi logistik ke daerah 3TP dan penurunan disparitas harga.

Hal ini ditunjukkan dengan bertambahnya rute, armada kapal, serta peningkatan muatan barang logistik yang diangkut oleh Program Tol Laut.

Sayangnya masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan program, antara lain sebagai berikut:

- a. Terdapat Gap antara Muatan Berangkat dan Muatan Balik. Dalam pelaksanaan program tol laut, permasalahan gap antara muatan berangkat dan muatan balik banyak terjadi, bahkan muatan balik hanya memiliki 3-26% dari total muatan seharusnya. Salah satu penyebab terjadinya gap ini adalah dikarenakan pada daerah 3TP yang merupakan daerah tujuan trayek tol laut masih kurang tersosialisasi atas program tol laut ini. Selain itu, daerah tujuan trayek tol laut memiliki sumber daya yang dijadikan muatan yang bernilai kurang tinggi, dan belum adanya industri potensial atau minimnya barang jadi. Hal ini menjadi tugas pemerintah daerah untuk menggerakkan pertumbuhan ekonomi di daerah.
- b. Minimnya sinergi antar unit Pemerintah Pusat (antar Kementerian/Lembaga terkait) dan Pemerintah Daerah. Program tol laut memang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, namun dalam pelaksanaannya diperlukan sinergi antara pemerintah pusat seperti Kementerian/Lembaga dalam hal ini Kementerian Perdagangan, Kementerian Kelautan, Kementerian Pertanian, Kementerian Komunikasi dan Badan Pusat Statistik dan beberapa perangkat pemerintah daerah. Jika keseluruhan instansi saling bersinergi, maka program tol laut dapat berjalan optimal, dan ini dapat merangsang pertumbuhan dan kegiatan perekonomian di daerah 3TP.

Selanjutnya, dalam penyempurnaan kebijakan mengenai program tol laut agar dapat memberikan dampak ekonomi yang optimal, maka Pemerintah perlu untuk menyusun peraturan teknis terkait yang mendukung sinergi antar instansi. Selain itu keterlibatan masing-masing instansi pada daerah tujuan (terutama 3TP) dapat meningkatkan kesadaran masyarakat di sana untuk berkegiatan ekonomi dan meningkatkan harapan perbaikan ekonomi kedepannya. Selanjutnya pemerintah daerah harus terlibat langsung dengan pelaku usaha di daerah dalam rangka penyediaan layanan program tol laut. Dengan tersosialisasinya program tol laut maka pelaku usaha di daerah dapat bergerak untuk memproduksi dan optimis dapat memperbesar pasarnya dengan memanfaatkan program tol laut. Pemerintah daerah juga harus dapat mempromosikan komoditas unggulan daerah sehingga dapat dikenal oleh daerah lain, dan menarik pasar di luar. Lalu Pemerintah perlu memperkuat koordinasi dan kolaborasi dalam rangka meningkatkan muatan balik dan efektivitas pelaksanaan tol laut. Hal ini dapat dilakukan dengan menyusun target indikator Program Tol Laut bagi masing-masing Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah secara jelas, terukur, dan sinergi dalam rangka memperjelas peran, target, dan outcome. Lalu Pemerintah perlu melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala. Dengan adanya monitoring dan evaluasi diharapkan terus dapat mengatasi permasalahan yang terjadi selama program pelaksanaan program tol laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1-17. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Andilas, D. D., & Yanggana, L. A. (2017). Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 4(1), 1-8. <http://dx.doi.org/10.54324/j.mtl.v4i1.36>
- Fuady, M. S. (2023). Evaluasi Kebijakan Tol Laut. *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 3(2a), 284-293. <https://doi.org/10.54957/jolas.v3i2a.628>
- Fuady, M. S. (2023). Evaluasi Kebijakan Tol Laut. *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 3(2a), 284-293. <https://doi.org/10.54957/jolas.v3i2a.628>
- Gultom, E. R. (2017). Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur. *Develop*, 1(2). <https://doi.org/10.25139/dev.v1i2.381>
- Hakim, L. (2016). Penentuan Rute Pelayaran Terbaik Untuk Mendukung Program Tol Laut NKRI (Studi Kasus: Rute Pelayaran Pelabuhan Belawan Menuju Pelabuhan Tanjung Priok). *Jurnal Geografi Gea*, 16(2), 160-168. <https://doi.org/10.17509/gea.v16i2.3030>
- Irawan, S. A. (2021). Review and Analysis of The Operational Expenditure Budget of State Ministry/Institutions for The Economy and Maritime Affairs. *Jurnal Anggaran dan Keuangan Negara Indonesia*, 5 (2). <https://doi.org/10.33827/akurasi2023.vol5.iss2.art211>
- Kristini, F., Bambang, A. N., Handoko, W., & Priadi, A. A. (2019). Efektivitas dan Efisiensi Program Tol Laut berbasis AHP (Studi Kasus: Pelabuhan Tahuna). *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 75-82. <https://doi.org/10.25104/warlit.v31i2.1269>
- Mubarak, M., Nuralamsyah, N., & Hanif, M. R. (2019). ANALISA KEBIJAKAN TOL LAUT DAN PENGARUHNYA PADA EFEKTIVITAS TOL LAUT. *Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, 124-128. <https://doi.org/10.62012/sensistek.v2i1.13274>
- Nur, H. I., Achmadi, T., & Verdifauzi, A. (2020). Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22(1), 1-12. doi: <http://dx.doi.org/10.25104/transla.v22i1.1315>
- Pradana, M. F. (2018). Selayang Pandang Tol Laut Indonesia. *no. July, 2018*.
- Ralahalu, K. A., & Jinca, M. Y. (2013). The development of Indonesia archipelago transportation. *Int. Ref. J. Eng. Sci*, 2(9), 12-18.
- Ricardianto, P., AYUTIA, Y., Indarno Sugeng, R., Syafaat, B. A., & Yusar, Y. (2020). COVID-19: DAMPAKNYA TERHADAP EFEKTIVITAS OPERASIONAL TOL LAUT DI WILAYAH INDONESIA TENGAH: laporan penelitian. <http://dx.doi.org/10.54324/j.mtbl.v7i3.750>
- Rochyana, M. F., Susanti, E., Wahyuni, T. I. E., & Asri, H. (2018). EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN TOL LAUT TRAYEK T-5 DALAM MENGURANGI DISPARITAS HARGA BAHAN POKOK. *JURNAL VENUS*, 6(11), 1-12. <https://doi.org/10.48192/vns.v6i11.262>
- Sa'adah, K., Yakti, P. D., & Susanto, S. R. (2019). Evaluating 4 years of Jokowi Sea Toll Policy: The concept of Indonesia-Centric connectivity for economic equality Evaluasi 4 tahun kebijakan Tol Laut Jokowi: Konsep konektivitas Indonesia-Sentris untuk kesetaraan ekonomi. *Masyarakat, Kebudayaan dan Politik*, 32(3), 290-302. <https://doi.org/10.20473/mkp.V32I32019.290-302>
- Salamah, Umi. (2021). Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia. *Jurnal Pena Wima, Volume 1, No. 1 Juni 2021*. <https://doi.org/10.31315/jpw.v1i1.4649>
- Saragi, F. K., Mamahit, D. A., & Prasetyo, T. Y. B. (2018). Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Keamanan Maritim*, 4(1). <https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/KM/article/view/397>
- Zamal, M. A., & Bahagia, I. S. N. (2016). Kajian Pengoperasian Kapal pada Jalur Tol Laut di Indonesia. <https://www.researchgate.net/publication/349028435>

Kemenhub. (2019). *Pemerintah Konsisten Wujudkan Pemerataan Ekonomi Melalui Program Tol Laut*. <https://kemenhub.go.id/post/read/pemerintah-konsisten-wujudkan-pemerataan-ekonomi-melalui-program-tol-laut>

Kemendagri.(2022). *Dukung Penyelenggaraan Program Tol Laut*. https://bangda.kemendagri.go.id/berita/baca_kontent/560/kemendagri_dukung_penyelenggaraan_program_tol_laut

Kemenhub. (2024). *10 Tahun Muatan Tol Laut Naik Signifikan*. <https://www.dephub.go.id/post/read/10-tahun-muatan-tol-laut-naik-signifikan>

Kemenko Marves. (2024). *Kemenko Marves Rekomendasikan Program Tol Laut*. <https://maritim.go.id/detail/kemenko-marves-rekomendasikan-keberlanjutan-program-tol-laut>

Wikipedia. (2024). https://id.wikipedia.org/wiki/Satuan_Setara_Dua_Puluh_Kaki