

Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur

Elfrida R Gultom¹

Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta

¹elfrida.r.goeltom@gmail.com

Abstrak

Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan baik dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan ekonomi suatu Negara. Indonesia adalah negara maritim, dimana sektor pengangkutan laut sangat berperan, namun belum maksimal menyeluruh ke seluruh daerah Indonesia, sehingga ada ketimpangan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok masyarakat Indonesia, dimana harga kebutuhan pokok di kawasan Timur Indonesia sangat tinggi, disebabkan karena pendistribusian yang memerlukan logistik mahal dan menyebabkan ekonomi biaya tinggi. Oleh karenanya perlu sokongan gagasan ide untuk menguatkan fungsi laut Indonesia, yaitu Tol Laut. Bagaimana konsep Tol Laut dapat menunjang pengangkutan laut untuk mendukung perekonomian Indonesia kawasan Timur yaitu Papua, merupakan pokok permasalahan yang akan dibahas dalam artikel ini. Penulisan artikel ini secara normatif dengan gagasan konseptual yang menggunakan data sekunder sebagai data pendukungnya.

Kesimpulannya adalah bahwa merefungsi pengangkutan laut Indonesia melalui Tol Laut, dalam pelaksanaannya sejak Tahun 2015 dan Tahun 2017 berjalan telah memberikan bukti yang cukup memuaskan dan hasil yang dapat dikatakan baik, yaitu dapat menurunkan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok di kawasan timur Indonesia yaitu Papua, sehingga upaya untuk menyeimbangkan harga kebutuhan pokok di Timur dan Barat dapat seimbang dan tujuan mensejahterakan rakyat Indonesia berhasil dan berdaya guna.

Kata Kunci : Merefungsi, Pengangkutan, Tol Laut, Pembangunan Ekonomi, Indonesia Timur

1.1.Latar Belakang

Banyak sebutan untuk Negara Indonesia yang kesemuanya mewakili bahwa Indonesia adalah negara yang makmur dan sejahtera. Antara lain, Indonesia adalah Negara kepulauan, memiliki banyak pulau, Indonesia adalah negara maritim, bahwa wilayahnya sebagian besar berupa laut. Sebutan Negara Kepulauan dan Maritim menunjukkan bahwa aktifitas-aktifitas berjalan yang dilakukan oleh masyarakat Indonesia tidak terlepas dari Pengangkutan laut.

Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri serta dari dan ke luar negeri. Di samping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Secara garis besar, moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- a. Pengangkutan darat (Pengangkutan melalui jalan raya dan kereta api);
- b. pengangkutan laut, dan;
- c. pengangkutan udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan diantaranya biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya serta sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton. Disamping itu, pengangkutan laut merupakan suatu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, karena didasari oleh berbagai faktor berikut:

- a. Keadaan geografis;

- b. Menunjang pembangunan berbagai sektor;
- c. Perkembangan teknologi.

Dalam hal pengangkutan melalui laut, digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang. Menurut Pasal 310 ayat (1) KUHD kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu. Purwosutjipto menyatakan bahwa kriteria kapal laut itu ialah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di laut, dan kapal itu diperuntukkan untuk pelayaran di laut pula.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD. Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan laut tersebut, tentunya harus tunduk pada hukum atau peraturan yang berlaku baik yang diatur pada tingkat nasional maupun internasional.

Adapun hukum pengangkutan sendiri merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Perkembangan transportasi melalui pengangkutan laut tiap tahun selalu meningkat. Hal ini merupakan dampak dari aktifitas perekonomian dan aktifitas sosial budaya dan masyarakat.

Indonesia merupakan negara dengan rata-rata biaya logistik yang lebih tinggi dibandingkan dengan beberapa negara, hal ini menunjukkan bahwa kinerja sistem logistik nasional sangat buruk.¹ Saat ini Indonesia merencanakan tentang konsep Tol Laut. Tol Laut merupakan rute transportasi laut mulai dari Sumatera sampai Papua dengan melewati semua pelabuhan utama di Indonesia. Jalur laut mampu menjadi alternative di

¹Rifdy Fachry, Imam Muchlas, Soetrisno, Jurusan Matematika, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Penentuan Pola Jaringan Pergerakan Logistik yang Optimal Pada Transportasi Laut menggunakan minimum Spanning Tree Berbasis Algoritma Genetika, Jurnal Sains dan Seni ITS, hal : A-89

tengah tingginya beban pengangkutan yang selama ini bertumpu pada jalur darat maupun jalur kereta api.²

Berdasarkan paparan di atas, jelas untuk menyeimbangkan harga bahan kebutuhan pokok kawasan Timur dengan wilayah kawasan Barat, maka perlu ada terobosan dalam pengangkutan laut, yaitu melalui Tol Laut. Permasalahannya adalah Bagaimana konsep Tol Laut dapat menunjang pengangkutan laut untuk mendukung perekonomian Indonesia kawasan Timur yaitu Papua. Penulisan ini secara normatif dengan gagasan konseptual yang menggunakan data sekunder sebagai data pendukungnya.

1.2. PEMBAHASAN

1.2.1. Dasar Hukum Pengangkutan Laut

Pengaturan hukum pengangkutan laut di Indonesia diatur dalam berbagai macam peraturan antara lain :

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. KUHD, Buku II Bab V, tentang perjanjian charter kapal.
- c. KUHD, Buku II Bab V a, tentang pengangkutan barang-barang.
- d. KUHD, Buku II Bab V b, tentang pengangkutan orang.
- e. Peraturan khusus seperti :
 - a. Inpres No.3 tahun 1991, tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
 - b. Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
 - c. Paket Kebijakan 21 November 1988.
 - c.1. Peraturan di luar KUHD.
 - c.2. Peraturan-peraturan Internasional seperti :
 - c.2.1. The Hague Rules Convention 1924
 - c.2.2. Carriage of Goods by Sea Act (COGSA).
 - c.2.3. Hamburg Rules 1978.
 - f. Adapun peraturan mengenai pengangkutan laut di luar KUHD, diantaranya sebagai berikut :

²Ibid

.1.Indonesia *Scheepvaarwet* 1936 (Undang-Undang tentang Pelayaran Indonesia 1936), S.1936-700 bad-s, 1984-224.

2.*Scheevaartverordering* 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-703 bsd S. 1937-446, 609, S. 1940-52, LN 1956-31, LN 1958-74.

d.3.Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1988.

Namun di Indonesia hukum pengangkutan laut telah mengalami beberapa perubahan yang terakhir dengan kekuatan ordonansi tanggal 4 Februari 1933 (S. 1933-47 jis 38-1 dan 2) mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938, ketentuan-ketentuan peralihan ordonansi ini bisa ditemukan di Engelbrecht 1956 halaman 1032 atau Engelbrecht 1950 halaman 743.

2.TINJAUAN PUSTAKA

2.1.Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan.Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan.Pengangkutan artinya pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain³.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut menikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan⁴.

2.2.Dalam definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut⁵:

a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.

³Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, (Bandung: 1991), hal.19.

⁴H.M.N Purwosutjipto *Op. Cit.*, hal 2

⁵Abdul Kadir Muhammad *Op.cit.*, hal.20.

b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*).

b.1. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.

b.2. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.

b.3. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).

2.1 Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas. Menurut pasal 466 KUHD definisi pengangkutan adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

2.2. Fungsi pengangkutan sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.⁶ Kesimpulan yang dapat ditarik, bahwa pada dasarnya dalam pengertian pengangkutan terkandung unsur perpindahan tempat dengan menggunakan alat pengangkut dengan tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi, sedangkan yang menjadi obyek yang diangkut adalah dapat berupa barang maupun orang.⁷

2.3. Pengangkutan Laut Melalui Tol Laut⁸

Dasar dari penyelenggaraan Tol Laut adalah Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 106 Tahun 2015 Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut (Perpres Tol Laut) pada tanggal 1 Oktober 2015 lalu. Perpres Tol Laut tersebut diharapkan dapat melayani kebutuhan masyarakat bagian Timur Indonesia melalui penyediaan barang kebutuhan pokok, barang industri dan

⁶ Elfrida Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, (Jakarta: Literata Lintas Media, 2009), hal. 13.

⁷ *Ibid.*

⁸ Eka Wijaya Program "Tol Laut" Presiden Telah Dijalankan, Disparitas Harga Dihilangkan, <http://setkab.go.id/program-tol-laut-presiden-telah-dijalankan-disparitas-harga-dihilangkan/>, Diakses 10 Agustus 2017

strategis lainnya dengan harga yang tidak jauh berbeda dengan harga barang di Indonesia bagian Barat, serta dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan terwujudnya stabilitas nasional yang mantap dan dinamis. Tol Laut visi Nawacita, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan dan dimasukkan dalam target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019. Perpres Tol Laut tersebut mengatur mengenai penugasan yang diberikan oleh Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan kepada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) yang selanjutnya disebut PT PELNI sebagai operator dalam penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut.

Pada Tahun 2015, Pemerintah telah menyiapkan 2 (dua) buah kapal dengan 6 (enam) rute dan frekuensi pelayaran selama 21 (dua puluh satu) hari (secara berulang), dan jumlah kapal untuk tahun berikutnya ditambah sesuai dengan kontrak Kementerian Perhubungan dengan BUMN yang mendapat penugasan. Kementerian perhubungan dan PT PELNI juga mengatur mengenai kapasitas muatan dengan kuota yang ditentukan oleh Kementerian Perdagangan. Pada Tahun 2015 juga disiapkan Perum Badan Urusan Logistik (Bulog) dan PT Pupuk Indonesia (Persero). Berlaku juga Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting, kemudian untuk tahun berikutnya akan menyesuaikan dengan kebutuhan daerah dan peraturan terkait. Pemerintah memberikan subsidi tarif untuk tahun 2015 sebesar Rp 55 miliar, dan tahun 2016 sebesar Rp 325 milyar sesuai dengan persetujuan Kementerian Keuangan. Pemberian subsidi tersebut diharapkan dapat menurunkan harga barang di wilayah timur hingga 30 persen.

Pasca diterbitkannya Perpres Tol Laut, Kementerian Perhubungan telah melakukan peluncuran perdana pada tanggal 4 November 2015 dengan pemberangkatan KM Caraka Jaya III-22 dengan 41 (empat puluh satu) peti kemas dari Dermaga 107, Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, dan KM Caraka Jaya Niaga III-32 dengan 36 (tiga puluh enam) peti kemas dari Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Kementerian Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Keputusan Nomor AL.108/6/X/DJPL.15 mengenai jaringan trayek penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dalam rangka

pelaksanaan Tol Laut tahun anggaran 2015 yang dikeluarkan dengan tujuan untuk mendukung kelancaran operasi distribusi barang. Kementerian Perhubungan juga telah menyiapkan anggaran untuk kompensasi dalam APBN 2015 dan 6 (enam) jalur trayek pengangkutan. PT PELNI selaku operator telah menyiapkan 2 (dua) buah kapal pengangkut untuk Tahun 2015. Sementara itu, Kementerian Perhubungan sedang membangun 15 kapal semi kontainer untuk Tahun 2017.

Tujuan dikeluarkannya Perpres Tol Laut agar dapat bermanfaat bagi masyarakat di daerah khususnya di wilayah Indonesia bagian timur dalam menjamin ketersediaan barang terutama barang pokok dan barang penting, dan mengurangi disparitas harga serta menjamin kelangsungan pelaksanaan angkutan barang.

2.3..Perencanaan Tol Laut⁹

Konsep tentang Tol laut bukanlah jalan tol di atas laut seperti yang telah ada di Bali, tetapi tol laut yang diusung Presiden Jokowi itu mengacu pada kondisi wilayah Indonesia yang dua pertiganya adalah lautan dan selama ini kurang diperhatikan. Dengan mewujudkan konsep tol laut, kapal-kapal besar akan terus berlayar dari ujung barat sampai timur sehingga memudahkan transportasi barang, jasa, dan orang ke seluruh wilayah Indonesia. Didalam pelaksanaannya Tol laut didukung oleh kapal-kapal besar yang lalu lalang di seluruh perairan Indonesia. Untuk pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia akan didukung oleh kapal yang berukuran kecil tugasnya menjangkau wilayah yang tidak terjamah kapal besar.

2.4.Rute kapal dalam konsep tol laut tersebut meliputi Aceh, Jakarta, Surabaya, Nusa

Tenggara, Maluku sampai Papua. Jalur tersebut akan menjadi rute utama, sedangkan distribusi ke kepulauan lain menggunakan kapal-kapal lebih kecil dibanding dengan armada di jalur utama. Apabila kapal yang melintas di jalur utama tersebut rutin berlayar maka harga barang di wilayah Timur, yaitu Papua, misalnya, tidak akan selisih banyak dibanding di Jawa.

Banyak usaha untuk mendukung konsep tol laut, yang sesuai draf rencana disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), yaitu akan dibangun 24 pelabuhan strategis. Pelabuhan tersebut terbagi atas pelabuhan yang bertugas menjadi

⁹<http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/umum/112-infrastruktur/520-perjelas-konsep-tol-laut>

penghubung hubungan internasional, pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul. Dari 24 pelabuhan itu ada dua yang hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Juga disiapkan lima pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu TEUS, yakni Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong.

Selain pelabuhan, juga akan dibangun transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut. Sementara di sektor darat, konsep tol laut akan dipadukan dengan jaringan rel kereta api di Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi hingga Papua. Jika ditotal, menurut hitungan kasar, dana yang dibutuhkan untuk mewujudkan tol laut sekitar Rp 700 triliun. Angka sebesar itu sudah termasuk investasi pengadaan kapal sekitar Rp 100-150 triliun dan investasi untuk membangun pelabuhan terintegrasi lengkap dengan pembangkit listrik dan sebagainya sekitar Rp 70 triliun.

2.5. Konsep tol laut memang cocok bagi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan dan memiliki 17.500 pulau besar dan kecil. Namun, mewujudkan konsep tol laut tidak semata membangun pelabuhan, tapi juga harus dibarengi pembenahan sistem transportasi laut nasional secara menyeluruh. Bila hanya membangun pelabuhan, tanpa membenahi sistem transportasi yang ada, maka sistem tol laut yang dicanangkan Presiden Jokowi akan sulit terealisasi. Implementasi tol laut harus didukung pula oleh peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan-pelabuhan yang ada untuk mempercepat arus barang keluar-masuk pelabuhan. Rendahnya produktivitas pelabuhan di Indonesia bisa dilihat dari lamanya waktu bongkar muat barang (dwelling time) di Pelabuhan Tanjung Priok yang tahun lalu mencapai 5,2 hari atau lebih lama dari dwelling time di pelabuhan Malaysia dan Singapura.

Hal lain yang perlu juga dilakukan terkait tol laut adalah pengelolaan pelabuhan yang selama ini dikeluhkan para pelaku usaha. Selain proses bongkar muat yang lama, tarif yang ditawarkan tergolong mahal. Sebagai perbandingan, data Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia menyebutkan biaya pelabuhan atau yang sering disebut sebagai terminal handling charge (THC) di Indonesia untuk kontainer ukuran 20 kaki (TEUs) tercatat sebesar US\$ 95 per TEUs, atau lebih mahal dibandingkan Pelabuhan Manila (Filipina) US\$ 82 per TEUs, Pelabuhan Ho Chi Minh US\$ 46 per TEUs dan

Chitagong (Vietnam) US\$ 49 per TEUs, serta Pelabuhan Bangkok dan Laem Cha Bang (Thailand) US\$ 60 per TEUs dan US\$ 53 per TEUS. Indonesia harus mengedepankan transportasi laut dibandingkan transportasi darat dan kereta api. Konsep infrastruktur yangt masih bertumpu pada transportasi darat dan kereta api harus digantikan oleh transportasi laut. Terobosan yang harus dipikirkan adalah tentang sarana angkutan laut yang harus diperbanyak agar masalah logistik bisa cepat diselesaikan. Apalagi angkutan laut memiliki keunggulan lebih murah 10 (sepuluh) kali lipat dari angkutan darat.

3.PEMBAHASAN

Hasil Setelah Pelaksanaan Tol Laut Pada tahun 2014, saat Presiden Jokowi pertama kali mengemukakan gagasan tentang Tol Laut, banyak orang ragu dan tak percaya, bahkan ada yang menganggap hanya angan belaka, namun kini hasilnya telah nyata dan sukses.¹⁰

Tabel perbandingan biaya angkut barang di laut dengan menggunakan angkutan laut komersial dan kapal Tol Laut:¹¹

No	TRAYEK	SWASTA	TOL LAUT
1	SBY - MERAUKE	10 – 11 juta	5,9 juta
2	SBY - MANOKWARI	11-13 juta	5,3 juta
3	SBY – KAIMANA	11-12 juta	5,2 juta
4	SBY – TIMIKA	10-11 juta	5,7 juta
5	SBY – FAKFAK1	10-11 juta	5,9 juta

Berdasarkan TABEL di atas yang diperoleh dari DitJen HubLa- 2017, maka dapatlah terbaca bahwa secara umum perbandingan biaya angkut menggunakan kapal Tol Laut mampu mengurangi biaya angkut mencapai 50% dari biaya angkut kapal komersial, yang sebelumnya tidak menggunakan Tol Laut, yaitu terjadi penurunan harga barang di daerah kawasan Timur. Oleh karena itu dilaksanakan Program untuk Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) yang lebih baik lagi dan berkelanjutan pada Tahun 2017.

¹⁰Hasil Lapangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Wawancara dengan Bagian Tol Laut, Ibu Magdalena Laily, Jakarta, Juli 2017

¹¹Ibid

4. KESIMPULAN

Pengangkutan laut Indonesia melalui Tol Laut, dalam pelaksanaannya sejak Tahun 2015 dan Tahun 2017 berjalan telah memberikan bukti yang cukup memuaskan dan hasil yang dapat dikatakan baik, yaitu dapat menurunkan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok di kawasan timur Indonesia yaitu Papua, sehingga upaya untuk menyeimbangkan harga kebutuhan pokok di Timur dan Barat dapat seimbang dan tujuan mensejahterakan rakyat Indonesia berhasil dan berdaya guna.

5. SARAN

Hendaknya dalam pelaksanaan Tol Laut untuk mendukung sarana transportasi laut, diperlukan payung hukum yang kuat dalam menaungi perjalanan Tol Laut untuk menunjang perekonomian Indonesia, sehingga Pemerintah dapat membuat regulasi-regulasi yang mendukung pelaksanaan Tol Laut di lapangan yang menyangkut segala aspek dan didukung dengan sarana dan prasarana yang baik serta sumber daya manusia pelaksanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: 1991

Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Literata Lintas Media, 2009.

Eka Wijaya, *Program “Tol Laut” Presiden Telah Dijalankan, Disparitas Harga Dihilangkan*, <http://setkab.go.id/program-tol-laut-presiden-telah-dijalankan-disparitas-harga-dihilangkan/>, Diakses 10 Agustus 2017

Rifdy Fachry, Imam Muchlas, Soetrisno, *Jurusan Matematika, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Penentuan Pola Jaringan Pergerakan Logistik yang Optimal Pada Transportasi Laut menggunakan minimum Spanning Tree Berbasis Algoritma Genetika*, *Jurnal Sains dan Seni ITS*

<http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/umum/112-infrastruktur/520-perjelasan-konsep-tol-laut>

Hasil Lapangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Wawancara dengan Bagian Tol Laut, Ibu Magdalena Laily, Jakarta, Juli 2017

