

Analisis Dampak Ekonomi Dari Implementasi Kebijakan Tol Laut Di Wilayah Timur Indonesia: Sebuah Tinjauan Literatur

Robby Kurniawan

Biro Perencanaan, Sekretariat Jenderal, Kementerian Perhubungan

Email: robbi.biroren@gmail.com

ABSTRACT

Infrastructure development is very important for economic growth and regional development. With the condition of Indonesia as the largest archipelagic country in the world, transportation infrastructure is a benchmark in the interaction between regions and its role in supporting the process of developing a region. Sea Toll is a form of sea transportation policy in supporting the direction of regional development policies in Indonesia. Moreover, there is a need for attention to develop the eastern region in Indonesia. As one of the concrete manifestations of the concept to build the eastern region of Indonesia which was initiated in 2015, this article analyzes the economic impact of the Sea Toll program in eastern Indonesia. This research uses a qualitative approach. Data is collected through literature review from various sources. The data were analyzed using qualitative data analysis techniques. The results showed that the Sea Toll program is still not significant in having an economic impact on the eastern region in Indonesia. Although in general it has not shown a significant economic impact, some studies provide a fairly positive picture of the economic impact obtained by the eastern region in Indonesia from the Sea Toll program

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Dengan kondisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, infrastruktur transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi antar wilayah dan peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Tol Laut menjadi wujud kebijakan transportasi laut dalam mendukung arah kebijakan pembangunan wilayah di Indonesia. Terlebih lagi, terdapat perlunya perhatian untuk membangun wilayah timur di Indonesia. Sebagai salah satu wujud konkrit dari konsep untuk membangun wilayah timur Indonesia yang dirintis sejak tahun 2015, artikel ini menganalisis dampak ekonomi program Tol Laut di wilayah timur Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Data dikumpulkan melalui tinjauan literatur (*literature review*) dari berbagai sumber. Data dianalisis menggunakan teknik analisis data kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa program Tol Laut masih belum signifikan memberikan dampak ekonomi bagi wilayah timur di Indonesia. Meskipun secara umum belum menunjukkan dampak ekonomi yang signifikan, beberapa penelitian memberikan gambaran perkembangan yang cukup positif mengenai dampak ekonomi yang diperoleh wilayah timur di Indonesia dari adanya program Tol Laut.

Kata Kunci: dampak ekonomi, tol laut, wilayah timur Indonesia

PENDAHULUAN

Infrastruktur sangat penting dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dan mengurangi disparitas (*inequality*), meningkatkan produktivitas suatu daerah, karena

akses ke suatu daerah menjadi lebih mudah, cepat, dan murah sehingga keterbukaan (*openness*) suatu daerah menjadi meningkat (Sloan dkk., 2019; Sharif & Tauqir, 2021). Pembangunan infrastruktur masih menjadi fokus perhatian pemerintah Indonesia. Mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan dengan jumlah penduduk tertinggi di ASEAN, maka guna mencapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan inklusif, infrastruktur transportasi yang handal adalah salah satu jawaban. Infrastruktur transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi antar wilayah dan peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

Keberhasilan pembangunan suatu wilayah ditentukan oleh ketersediaan dan peran transportasi yang bekerja secara bersinergi antar moda satu dengan moda lainnya (Rodriguez-Valencia, Rosas-Satizabal, & Paris, 2019; Wellman, 2014). Oleh sebab itu, transportasi dipandang sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara. Transportasi mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong, dan penunjang pembangunan sebagaimana telah digariskan dalam arah kebijakan pembangunan nasional (Helling, 1997; de Oliveira Alves dkk., 2019).

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dimana dua pertiga dari seluruh wilayahnya adalah laut. Kondisi geografis ini menjadikan transportasi laut sebagai salah satu urat nadi perekonomian yang harus diperhatikan serius oleh pemerintah Indonesia (Scott, 2019; Agastia, 2021). Dengan jumlah pulau yang mencapai 16.056, transportasi barang dan orang melalui jalur laut menjadi sangat penting untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah di Indonesia, terutama untuk daerah terluar dan terpencil (*Economic Research Institute for ASEAN and East Asia*, 2022). Dengan Indonesia yang memiliki karakter sebagai negara kepulauan, maka konektivitas antar wilayah dengan memperhatikan karakter negara kepulauan tersebut perlu diwujudkan. Tol Laut menjadi wujud kebijakan transportasi laut dalam mendukung arah kebijakan pembangunan pemerintah tersebut.

Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. Dengan adanya Tol Laut diharapkan dapat menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Selain itu, diharapkan juga menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Tol Laut merupakan salah satu wujud konkrit dari konsep untuk membangun wilayah timur Indonesia yang dirintis sejak tahun 2015. Konsep Tol Laut yang ditekankan oleh Presiden Jokowi adalah penguatan jalur pelayaran yang difokuskan di kawasan timur Indonesia. Peningkatan jumlah alur pelayaran ke kawasan timur Indonesia diharapkan dapat meningkatkan distribusi logistik ke daerah-daerah terpencil, terluar, dan tertinggal. Selain itu, Tol Laut juga diharapkan dapat memfasilitasi akses komersial dari negara-negara Pasifik selatan ke negara-negara di Asia Timur.

Setelah dirintis tahun 2015, implementasi program Tol Laut perlu ditinjau lebih lanjut apakah berhasil memajukan wilayah timur Indonesia. Artikel ini menganalisis dampak ekonomi program Tol Laut di wilayah timur Indonesia.

TINJAUAN LITERATUR

Pengaruh langsung dan tidak langsung infrastruktur transportasi berdampak positif terhadap pertumbuhan dan perkembangan ekonomi suatu negara. Selain meningkatkan aksesibilitas, pembangunan infrastruktur membawa peluang perdagangan dan investasi ke daerah-daerah yang sebelumnya tidak terhubung. Ini juga memberikan

akses ke barang, jasa, dan kesempatan kerja di wilayah ini melalui efek pengganda (Mohmand, Wang, & Saeed, 2017).

Investasi infrastruktur transportasi dapat mengurangi biaya transportasi bilateral antara lokasi yang terhubung, yang memiliki efek langsung pada distribusi spasial kegiatan ekonomi melalui tiga jalur utama, yaitu (i) perdagangan barang, (ii) migrasi penduduk, dan (iii) perjalanan (Li & Ma, 2022). Investasi infrastruktur transportasi juga memiliki efek tidak langsung yang penting, karena perusahaan dan pekerja merespons secara endogen terhadap perubahan biaya transportasi dengan mengalihkan pilihan lokasi operasional perusahaan. Ini berarti bahwa bahkan lokasi yang tidak terpengaruh secara langsung oleh investasi infrastruktur tersebut secara tidak langsung dapat memperoleh manfaat melalui peningkatan kegiatan ekonomi di lokasi-lokasi terdekat yang terhubung (misalnya, melalui peningkatan aksesibilitas pasar yang jauh).

Investasi infrastruktur transportasi memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Pengembangan sistem infrastruktur skala besar meningkatkan permintaan barang dan jasa dari pelanggan di lokasi yang berbeda, memperluas jaringan transportasi regional dan nasional, dan mengurangi biaya perusahaan (Gillen, 1996; Harmatuck, 1996). Perbaikan infrastruktur terkait logistik dapat menghasilkan keuntungan aglomerasi industri. Perusahaan dan pekerja profesional yang relevan cenderung memiliki lebih banyak interaksi tatap muka dan dialog yang memperluas dan memperdalam pasar tenaga kerja (Rivera, Sheffi, & Welsch 2014). Meluasnya penggunaan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) dan peningkatan infrastruktur transportasi dapat bersama-sama meningkatkan aksesibilitas transportasi untuk industri dan individu, mengurangi waktu dan biaya perjalanan. Penghematan waktu dapat menyebabkan redistribusi spasial kegiatan ekonomi (Haynes & Chen, 2017).

Secara tradisional, peran infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah dievaluasi melalui perubahan konektivitas dan aksesibilitas pasar sebagai respons terhadap pembangunan infrastruktur (Lall, 2007). Selain itu, peningkatan kualitas infrastruktur kemungkinan besar tidak hanya meningkatkan produktivitas perusahaan yang ada, tetapi juga dapat memfasilitasi pembentukan perusahaan baru (Puga, 2002). Beberapa studi, seperti Aschauer (1994), mengungkapkan bahwa pengeluaran publik untuk infrastruktur transportasi memainkan peran penting dalam mempromosikan produktivitas. Selain itu, Stough dan Rietveld (1997) juga mengungkapkan bahwa infrastruktur sangat penting bagi perusahaan asing untuk menentukan lokasi operasional perusahaannya, yang karenanya secara tidak langsung dapat mendorong pertumbuhan ekonomi regional.

Dari perspektif Geografi Ekonomi Baru (New Economic Geography), perbaikan infrastruktur mengarah pada pengurangan biaya transportasi, yang dapat memfasilitasi aglomerasi industri dan perubahan total permintaan di pasar (Chen & Li, 2021). Misalnya, Chen dkk. (2016) menemukan bahwa investasi infrastruktur kereta api di Tiongkok telah mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan permintaan dan perluasan *output*. Menggunakan model panel spasial, Chen dan Haynes (2014) menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi permukaan di koridor timur laut AS menghasilkan efek limpahan positif pada PDB regional. Sejumlah penelitian juga menegaskan bahwa perbaikan infrastruktur transportasi telah menjadi faktor utama dalam mengurangi biaya perdagangan internasional (Limao & Venables 2001; Donaldson, 2018). Brooks dan Hummels (2009) menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur memainkan peran penting dalam ekspansi perdagangan di Asia.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Data dikumpulkan melalui tinjauan literatur (*literature review*) dari berbagai sumber. Data dianalisis menggunakan teknik analisis data kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam upaya mewujudkan tujuan Tol Laut, pemerintah menetapkan berbagai kebijakan diantaranya Perpres No. 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting, Perpres No. 131 Tahun 2015 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2015-2019, Perpres No. 70 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan, Keppres No. 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015, untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga bagi masyarakat serta kelangsungan pengangkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan dalam mendukung Tol Laut, pemerintah telah menugaskan BUMN PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT Pelni) untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik (PSO). PT Pelni bertugas mengangkut barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan sesuai dengan jalur peruntukan yang telah ditetapkan, dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran. Disparitas yang terjadi pada arus kargo memerlukan dukungan subsidi sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah terhadap kondisi negara yang terdiri dari pulau-pulau terpencil, dan keinginan pemerintah agar laut menjadi sarana penghubung bukan sebagai pembatas. Kehadiran pemerintah di daerah-daerah terpencil juga penting dalam hal pertahanan negara, khususnya ketahanan ekonomi sebagai garda terdepan bagi negara kesatuan Republik Indonesia yang kokoh.

Pada tahun 2017, pemerintah mengubah Peraturan Presiden Nomor 106/2015 menjadi Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik Terhadap Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan. Salah satu perubahan regulasi tersebut adalah peningkatan jenis barang yang tercakup dalam program Tol Laut, mengingat kebutuhan pulau-pulau di kawasan timur Indonesia. Revisi ini berdasarkan masukan dari kementerian terkait dan kepala daerah tentang barang-barang kebutuhan. Barang tambahan yang tercakup dalam program Tol Laut diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perdagangan.

Pemerintah menetapkan indikator keberhasilan program tol laut ke dalam 3 (tiga) indikator. Pertama, ketersediaan barang pokok dan penting lainnya sehingga dapat mengurangi disparitas harga pada daerah tujuan tol laut. Kedua, konektivitas logistik barang sehingga bisa mencapai ke daerah 3TP. Ketiga, ketersediaan Kapal yang terjadwal dan teratur untuk dapat mengangkut barang pokok dan penting serta barang penting lainnya, dan terhubungnya konektivitas dari moda transportasi laut, darat, dan udara menuju daerah hinterland.

Akan tetapi, dalam implementasinya, hingga saat ini masih terdapat beberapa permasalahan yang terjadi terkait ketiga indikator keberhasilan program tersebut (Kementerian Perhubungan, 2021). Disparitas harga masih tinggi dikarenakan biaya

logistik yang masih tinggi, terjadinya praktik monopoli, dan persoalan harga jual bahan pokok dan penting. Terkait biaya logistik, biaya logistik masih tinggi di daerah 3TP karena subsidi pemerintah hanya mencakup pada biaya pelayaran dan masih tingginya serta belum adanya standarisasi biaya bongkar muat, *container handling*, konsolidasi muatan dan jasa pengurusan. Terkait monopoli, terjadi monopoli yang dilakukan oleh pedagang besar di daerah 3TP dan jasa pengurusan tertentu. Adapun terkait persoalan harga jual bahan pokok dan penting menunjukkan belum terkontrolnya harga jual bahan pokok dan penting yang diangkut melalui Tol Laut. Terkait konektivitas logistik barang sehingga bisa mencapai ke daerah 3TP, maka terdapat permasalahan berupa pengiriman barang dari pelabuhan ke daerah-daerah pelosok masih mengalami hambatan keterbatasan moda transportasi lanjutan. Selain itu, terdapat persoalan terbatasnya sarana dan prasarana di pelabuhan 3TP dan akses jalan dari dan ke pelabuhan. Terkait ketersediaan kapal yang terjadwal dan teratur, masih diperlukan penambahan jumlah armada program Tol Laut.

Apabila lebih disoroti ke wilayah timur Indonesia, maka permasalahannya semakin terlihat. Rendahnya volume barang melalui pelabuhan-pelabuhan strategis di Kawasan Indonesia Timur menunjukkan bahwa intensitas kegiatan ekonomi di kawasan timur Indonesia masih belum setinggi Indonesia bagian barat (Shoesmith, Franklin, & Hidayat, 2020; Lee, 2021). Sektor ekonomi di kawasan timur Indonesia belum mampu menghasilkan produk akhir yang cukup menarik untuk membangkitkan aktivitas perdagangan di kawasan tersebut. Fenomena ini biasa dikenal dengan istilah '*ships follow the trade*' dalam dunia pelayaran, yaitu kapal dan pelabuhan tidak akan ada tanpa adanya perdagangan terlebih dahulu.

Disparitas ekonomi antara dua belahan Indonesia juga dikonfirmasi oleh data yang dikumpulkan oleh Badan Penerbangan dan Antariksa Nasional (NASA) tentang distribusi cahaya malam hari. Intensitas cahaya malam hari umumnya digunakan sebagai acuan untuk mendeteksi aktivitas ekonomi di wilayah tertentu, di mana perkembangan ekonomi cenderung lebih baik dan urbanisasi lebih ekspansif di wilayah dengan intensitas cahaya yang lebih tinggi. Intensitas cahaya malam hari yang lebih tinggi ditemukan di Indonesia bagian barat, terutama di pulau Jawa (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, 2022). Sementara itu, sebagian besar Wilayah Indonesia Timur masih terperosok dalam kegelapan malam. Intensitas cahaya malam hari tertinggi di Kawasan Indonesia Timur terdapat di sebagian Sulawesi Selatan.

Selain frekuensi pengiriman yang rendah, kapasitas produksi yang tidak memadai di kawasan timur Indonesia menyebabkan disparitas harga yang cukup signifikan antara Indonesia bagian barat dan timur. Disparitas tersebut terlihat ketika membandingkan data indeks harga konsumen kota-kota pelabuhan di Kawasan Indonesia Bagian Barat dan Kawasan Indonesia Bagian Timur (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, 2022). Pengembangan sektor maritim yang dilandasi oleh gagasan kapal yang mengedepankan perdagangan dapat menjadi salah satu pilihan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan antara Indonesia bagian barat dan timur. Konsep kapal yang mengedepankan perdagangan mengutamakan pengadaan infrastruktur pelabuhan dan pembukaan alur pelayaran untuk menciptakan jalur perdagangan baru, menekan biaya logistik, dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di Kawasan Indonesia Timur.

Meskipun secara umum belum menunjukkan dampak ekonomi yang signifikan, beberapa penelitian memberikan gambaran perkembangan mengenai dampak ekonomi yang diperoleh wilayah timur di Indonesia dari adanya program Tol Laut. Pertama,

penelitian yang dilakukan oleh Salamah (2021) yang berjudul *Perlunya Optimalisasi Tol Laut sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia*. Dengan tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran solusi ideal untuk mengatasi kendala implementasi tol laut, penelitian dilakukan dengan kualitatif dengan mengkaji literatur yang berhubungan dengan operasional tol laut. Menurut data yang bersumber dari buku, jurnal, dan artikel, penelitian ini menghasilkan sebuah analisis bahwa (1) operasi tol laut belum sesuai dengan ekspektasi yang diharapkan, yakni pelayaran yang rutin dan terjadwal, (2) program tol laut belum sepenuhnya efektif dalam menurunkan disparitas harga karena salah sasaran dalam pemberian subsidi, dan (3) tidak adanya angkut balik dari wilayah Indonesia Timur sehingga kapal yang berlayar dari timur sering kosong.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Nur, Achmadi, dan Verdifauzi (2020) yang berjudul *Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis*. Dalam penelitian Nur, Achmadi, dan Verdifauzi (2020) dijelaskan bahwa program Tol Laut merupakan upaya mengurangi perbedaan harga Kawasan Barat dengan Kawasan Timur Indonesia dengan penjaminan ketersediaan bahan penting dengan pengoperasian kapal secara rutin dan terjadwal untuk mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Seiring berjalan, perlu dilakukan evaluasi dampak tol laut terhadap disparitas harga dengan menganalisis fungsi dari variabel transportasi laut. Disparitas Harga adalah pengaruh dari jarak, sehingga penambahan jarak menyebabkan perbedaan harga di tiap tiap daerah. Perbedaan harga antara Kota Surabaya dan Kota Kalabahi yang berjarak 733 Nm, dimana harga komoditas beras di kota Surabaya Rp. 9.442/Kg, sementara faktor jarak ditambah margin keuntungan, harga Beras di Kota Kalabahi Rp. 10.662/Kg, sementara di kota Rote sebesar Rp. 10.679, dan di kota Moa sebesar Rp. 10.689/Kg. Pelaksanaannya dilakukan dengan membandingkan harga kebutuhan pokok sebelum tol laut dan saat berjalannya Program, serta mengevaluasi rute. Dampak positif dalam penurunan harga kebutuhan pokok di daerah tujuan tol laut, dari hasil penelitian terjadi penurunan harga 11% sampai 20%. Rekomendasi kebijakan perubahan pola operasi menjadi multiport dengan memperhitungkan muatan naik dan turun dengan rute Surabaya-Kalabahi-Moa-Rote-Sabu-Surabaya dengan jarak 2.050 NM dan kecepatan 1,62 Knot sehingga biaya tiap voyage menjadi 1.344,80 Juta rupiah/Round Trip dan berdampak terhadap jumlah frekuensi dalam satu tahun menjadi 23 frekuensi/Tahun.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Yunianto dkk. (2019) yang berjudul *Model Evaluasi Trayek Kapal Tol Laut Untuk Maluku dan Papua Bagian Selatan*. Penelitian Yunianto dkk. (2019) bertujuan untuk membuat model evaluasi trayek kapal program tol laut yang paling optimal dengan menggunakan metode optimalisasi armada kapal yang diskenariokan melalui pola jaringan transportasi *Multiport* dan *Hub-Spoke*. Jaringan kapal tol laut ke wilayah Maluku dan Papua bagian selatan yang optimal (minimum *Required Freight Rate* (RFR)) adalah pola operasi *Hub-Spoke* dengan pelabuhan pengumpul (*hub port*) di Saumlaki. Kebutuhan armada kapal untuk mendukung pola operasi *hub-spoke* ini adalah 1 (satu) unit kapal berkapasitas 296 TEUs, 3 (tiga) unit kapal berkapasitas 60 TEUs dan 1 (satu) unit kapal berkapasitas 87 TEUs dengan potensi penghematan subsidi adalah sebesar 50% dibandingkan dengan nilai subsidi tahun 2018 sebesar 119,21 milyar rupiah menjadi 59,46 milyar rupiah.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Rochyana dkk. (2018) yang berjudul *Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut Trayek T-5 dalam Mengurangi Disparitas Harga Bahan Pokok*. Penelitian Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut ini menggunakan

metode gabungan (mix method), yaitu mengkombinasikan antara pendekatan komparatif dan deskriptif kuantitatif, Lokasi survey dilakukan di Kota Ternate dan daerah hinterlandnya. Efektivitas pelaksanaan tol laut pada trayek T-5 belum mampu untuk menekan disparitas harga yang terjadi. Penurunan indeks harga hanya terjadi di Pasar Galela untuk komoditas Cabe besar dan daging sapi, sedangkan sisanya untuk semua komoditas selain beras medium di ketiga pasar menunjukkan kenaikan indeks harga, Rute pelayaran tol laut yang bersinggungan dengan jalur swasta yang telah lebih dulu bersaing sehingga jalur tol laut yang baru beroperasi akan sulit bersaing serta lama dan panjangnya jalur yang harus dilalui oleh jalur tol laut sehingga jalur swasta masih lebih diminati karena jalur yang lebih pendek dan waktu yang relatif cepat walaupun dengan harga yang jauh lebih mahal, Trayek T-5 belum mampu untuk memenuhi kebutuhan akan komoditi bahan pokok pada wilayah yang dilaluinya, sehingga sektor swasta masih berperan besar dalam pemenuhan kebutuhan bahan pokok daerah tersebut.

Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Andilas dan Yanggana (2017) yang berjudul Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pelaksanaan program tol laut PT PELNI yang ditinjau dari aspek rute, frekuensi, dan volume yang diangkut kapal, yang dibatasi hanya untuk rute dari Surabaya ke Indonesia Timur. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa rute dan frekuensi tol laut berjalan dengan konsisten, sedangkan volumenya mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan saat pertama kali dijalankan. Ketiga aspek tol laut ini (rute, frekuensi, dan volume) juga saling memengaruhi satu sama lain, untuk itu disarankan agar pemerintah lebih meningkatkan efisiensi ketiga aspek tersebut, agar tujuan Tol Laut untuk mengurangi disparitas harga di kawasan Timur Indonesia dapat tercapai dengan maksimal. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa program Tol Laut tidak pernah mengambil rute komersial milik perusahaan pelayaran swasta.

Keenam, penelitian yang dilakukan oleh Vitasari (2017) yang berjudul Analisis Evaluasi Implementasi Kebijakan Tol Laut. Evaluasi dilakukan dari tinjauan ekonomi, pasar, dan operasional kapal. Penelitian juga mencari alternatif rute untuk rute yang dirasa kurang efektif. Hasil penelitian menunjukkan dari tinjauan ekonomi, Tol Laut berdampak positif berupa penurunan grafik nilai indeks harga untuk komoditi harga tertentu yaitu minyak goreng sebesar rata-rata 4,652% dan daging sapi rata-rata 4,85%. Dari tinjauan pasar, terdapat dua rute yang bersinggungan dengan rute pelayaran niaga kapal swasta diantaranya Jakarta-Makassar dengan HHI 0,244 dan rute Makassar-Jakarta dengan HHI 0,360. Dari segi operasional kapal, armada kapal Tol Laut dioperasikan dengan rata-rata keseluruhan *load factor* adalah 0,569. Rata-rata utilitas kapal armada tol laut adalah 2,27%. Rekomendasi kebijakan adalah rute baru menggantikan Trayek-4. Rute tersebut adalah Surabaya-Serui-Wasior-Biak-Nabire-Manowari dengan unit cost sebesar Rp. 6.687,-/TEUs.

Ringkasan dampak ekonomi program Tol Laut di wilayah timur Indonesia dari beberapa literatur di atas dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1.
Dampak Ekonomi dari Implementasi Kebijakan Tol Laut di Wilayah Timur Indonesia Berdasarkan Beberapa Literatur

Peneliti	Hasil
Salamah, 2021	(1) Operasi tol laut belum sesuai dengan ekspektasi yang diharapkan, yakni pelayaran yang rutin dan terjadwal, (2) program tol laut belum sepenuhnya efektif dalam menurunkan disparitas harga karena salah sasaran dalam pemberian subsidi, dan (3) tidak adanya angkut balik dari wilayah Indonesia Timur sehingga

Peneliti	Hasil
	kapal yang berlayar dari timur sering kosong.
Nur, Achmadi, dan Verdifauzi, 2020	Penurunan harga kebutuhan pokok di daerah tujuan tol laut, dari hasil penelitian terjadi penurunan harga 11% sampai 20%.
Yunianto dkk., 2019	Jaringan kapal tol laut ke wilayah Maluku dan Papua bagian selatan yang optimal (minimum <i>Required Freight Rate</i> (RFR)) adalah pola operasi <i>Hub-Spoke</i> dengan pelabuhan pengumpul (<i>hub port</i>) di Saumlaki. Kebutuhan armada kapal untuk mendukung pola operasi <i>hub-spoke</i> ini adalah 1 (satu) unit kapal berkapasitas 296 TEUs, 3 (tiga) unit kapal berkapasitas 60 TEUs dan 1 (satu) unit kapal berkapasitas 87 TEUs dengan potensi penghematan subsidi adalah sebesar 50% dibandingkan dengan nilai subsidi tahun 2018 sebesar 119,21 milyar rupiah menjadi 59,46 milyar rupiah.
Rochyana dkk., 2018	Efektivitas pelaksanaan tol laut pada trayek T-5 belum mampu untuk menekan disparitas harga yang terjadi.
Andilas dan Yanggana, 2017	Rute dan frekuensi tol laut berjalan dengan konsisten, sedangkan volumenya mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan saat pertama kali dijalankan. Ketiga aspek tol laut ini (rute, frekuensi, dan volume) juga saling memengaruhi satu sama lain, untuk itu disarankan agar pemerintah lebih meningkatkan efisiensi ketiga aspek tersebut, agar tujuan Tol Laut untuk mengurangi disparitas harga di kawasan Timur Indonesia dapat tercapai dengan maksimal. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa program Tol Laut tidak pernah mengambil rute komersial milik perusahaan pelayaran swasta.
Vitasari, 2017	Dari tinjauan ekonomi, Tol Laut berdampak positif berupa penurunan grafik nilai indeks harga untuk komoditi harga tertentu yaitu minyak goreng sebesar rata-rata 4,652% dan daging sapi rata-rata 4,85%. Dari tinjauan pasar, terdapat dua rute yang bersinggungan dengan rute pelayaran niaga kapal swasta diantaranya Jakarta-Makassar dengan HHI 0,244 dan rute Makassar-Jakarta dengan HHI 0,360. Dari segi operasional kapal, armada kapal Tol Laut dioperasikan dengan rata-rata keseluruhan load factor adalah 0,569. Rata-rata utilitas kapal armada tol laut adalah 2,27%.

KESIMPULAN

Program Tol Laut masih belum signifikan memberikan dampak ekonomi bagi wilayah timur di Indonesia. Hal itu terkonfirmasi dari masih rendahnya volume barang melalui pelabuhan-pelabuhan strategis di Kawasan Indonesia Timur, belum mampunya wilayah timur di Indonesia menghasilkan produk akhir yang cukup menarik untuk membangkitkan aktivitas perdagangan di kawasan tersebut, frekuensi pengiriman yang rendah, dan kapasitas produksi yang tidak memadai di kawasan timur Indonesia menyebabkan disparitas harga yang cukup signifikan antara Indonesia bagian barat dan timur. Meskipun secara umum belum menunjukkan dampak ekonomi yang signifikan, beberapa penelitian memberikan gambaran perkembangan yang cukup positif mengenai dampak ekonomi yang diperoleh wilayah timur di Indonesia dari adanya program Tol Laut.

REFERENSI

- Agastia, I. G. B. D. (2021). Joko Widodo's Fleeting Maritime Ambitions: An Actor-Specific Analysis of Indonesia's Global Maritime Fulcrum. *Journal of Asian Security and International Affairs*, 8(3), 304–323.
- Andilas, D. D. & Yanggana, L. A. (2017). Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(1), 1-8.
- Aschauer, D. A. (1994). *Infrastructure and macroeconomic performance: direct and indirect effects*. Presented at the paper to OECD conference on capital formation and employment.

- Brooks, D. H. & Hummels, D. (2009). *Infrastructure's role in lowering Asia's trade costs: building for trade*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Chen, Z. & Haynes, K. (2014). Public surface transportation and regional output: a spatial panel approach. *Pap Reg Sci*, 94(4), 727–751.
- Chen, Z. & Li, X. (2021). Economic impact of transportation infrastructure investment under the Belt and Road Initiative. *Asia Europe Journal*, 19, 131–159.
- Chen, Z., Xue, J., Rose, A., & Haynes, K. (2016). Impact of high-speed rail investment on the economy and environment in China: a dynamic CGE analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 232–245.
- de Oliveira Alves, L. B., Maeda, S., Morikawa, S., & Kato, H. (2019). Can Transportation Change Land Property Rights in Developing Rural Areas? Case Study of Land Titles in a Brazilian Municipality. *Transportation Research Record*, 2673(5), 220–229.
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. (2022). *Maritime Highway and Eastern Indonesia Development*. Jakarta: ERIA.
- Gillen, D. W. (1996). Transportation Infrastructure and Economic Development: A Review of Recent Literature. *Logistics and Transportation Review*, 32(1): 39.
- Harmatuck, D. J. (1996). The Influence of Transportation Infrastructure on Economic Development. *Logistics and Transportation Review* 32(1): 63.
- Haynes, K. E., & Chen, Z. (2017). Infrastructure and Regional Development. In *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, 1–8.
- Helling, A. (1997). Transportation and Economic Development: A Review. *Public Works Management & Policy*, 2(1), 79–93.
- Lall, S.V. (2007). Infrastructure and regional growth, growth dynamics and policy relevance for India. *Annal of Regional Science*, 41, 581–599.
- Lee, S. Y. (2021). An Urban Explanation of Jokowi's Rise: Implications for Politics and Governance in Post-Suharto Indonesia. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 40(2), 293–314.
- Li, B., & Ma, L. (2022). JUE insight: Migration, transportation infrastructure, and the spatial transmission of COVID-19 in China. *Journal of urban economics*, 127, 103351.
- Limao, N. & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. *World Bank Econ Rev*, 15, 451–479.
- Mohmand, Y. T., Wang, A., & Saeed, A. (2017). The impact of transportation infrastructure on economic growth: empirical evidence from Pakistan. *Transportation Letters*, 9(2), 63-69.
- Nur, H. I., Achmadi, T. A., & Verdifauzi, A. (2020). Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22, 1-12.
- Puga, D. (2002). European regional policies in light of recent location theories. *Journal of Economic Geography*, 2(4), 373–406.
- Rivera, L., Sheffi, Y., & Welsch, R. (2014). Logistics Agglomeration in the US. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 59, 222–238.
- Rochyana, M. F., Susanti, E., Iriani, T., & Asri, H. (2018). Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut Trayek T-5 dalam Mengurangi Disparitas Harga Bahan Pokok. *Jurnal VENUS*, 6(11), 1-12.

- Rodriguez-Valencia, A., Rosas-Satizabal, D., & Paris, D. (2019). Importance-Performance Analysis in Public Transportation: Methodological Revision for Practical Implementation. *Transportation Research Record*, 2673(2), 710–723.
- Salamah, U. (2021). Perlunya Optimalisasi Tol Laut sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia. *Jurnal Pena Wimaya*, 1(1), 59-77.
- Scott, D. (2019). Indonesia Grapples with the Indo-Pacific: Outreach, Strategic Discourse, and Diplomacy. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 38(2), 194–217.
- Sharif, F., & Tauqir, A. (2021). The effects of infrastructure development and carbon emissions on economic growth. *Environmental science and pollution research international*, 28(27), 36259–36273.
- Shoesmith, D., Franklin, N., & Hidayat, R. (2020). Decentralised Governance in Indonesia's Disadvantaged Regions: A Critique of the Underperforming Model of Local Governance in Eastern Indonesia. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(3), 359–380.
- Sloan, S., Campbell, M. J., Alamgir, M., Lechner, A. M., Engert, J., & Laurance, W. F. (2019). Trans-national conservation and infrastructure development in the Heart of Borneo. *PloS one*, 14(9), e0221947.
- Vitasari, L. N. (2017). *Analisis Evaluasi Implementasi Kebijakan Tol Laut*. [Tugas Akhir]. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November.
- Wellman, G. C. (2014). Transportation Apartheid: The Role of Transportation Policy in Societal Inequality. *Public Works Management & Policy*, 19(4), 334–339.
- Yunianto, I. T., Nur, H. I., Ardhi, W. E., & Adhitya, B. P. (2019). Model Evaluasi Trayek Kapal Tol Laut Untuk Maluku dan Papua Bagian Selatan. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 10(1), 1-11.