

Analisis Perkembangan Transportasi Laut Dalam Wilayah Sulawesi Untuk Mendukung Tol Laut

Tri Iriani Eka Wahyuni¹⁾, Sahabuddin²⁾, Irwan Jaya³⁾, Senitriany B. N.⁴⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Transportasi pada hakekatnya merupakan derived demand yang mempunyai sifat menerus serta tidak mengenal batas, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administratif tertentu. Dalam kaitan ini, transportasi pada dasarnya adalah urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, dimana pada tahap awal, peranan transportasi adalah sebagai “*the promoting sector*”, yaitu prasarana dan sarana transportasi disediakan mendahului pembangunan sektor-sektor lain, sedangkan pada tahap berikutnya peranan transportasi adalah sebagai “*the servicing sector*”. Jenis dan alat transportasi berbeda-beda sesuai dengan yang kita perlukan. Ada 3 jenis transportasi yang ada di dunia yaitu ada transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara. Diantara jenis-jenis transportasi tersebut, Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah sebagaimana amanat dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Perlu diketahui juga kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat dan udara. Selain itu, transportasi laut juga memiliki kelebihan, yaitu kapal laut dapat melewati medan yang tidak dapat ditempuh oleh kendaraan roda dua atau kapal udara. Sasaran utama pembangunan tol laut menurut Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional adalah terwujudnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.

Kata Kunci : *Air, Alat, Darat, Laut, Transportasi, Udara.*

1. Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut sangat diperlukan suatu jalur transportasi yang dapat di tempuh oleh alat transportasi baik darat, laut, maupun udara yang mampu memuat manusia (penumpang), barang dan jasa sampai dengan aman ketempat tujuan yang ingin dituju.

Transportasi pada hakekatnya merupakan *derived demand* yang mempunyai sifat menerus serta tidak mengenal batas, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administratif tertentu. Dalam kaitan ini, transportasi pada dasarnya adalah urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, dimana pada tahap awal, peranan transportasi adalah sebagai "*the promoting sector*", yaitu prasarana dan sarana transportasi disediakan mendahului pembangunan sektor-sektor lain, sedangkan pada tahap berikutnya peranan transportasi adalah sebagai "*the servicing sector*" yang nampak lebih nyata apabila kegiatan rutin sudah terlaksana sehingga perlu dilayani dengan jasa transportasi yang sesuai (Adisasmita.,Transportasi dan Pengembangan Wilayah, 2011).

Kapal sebagai alat transportasi laut, merupakan salah satu sarana yang sangat penting dalam menunjang perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menempuh jalur laut. Hal ini dapat melancarkan arus barang dan menunjang perkembangan pembangunan untuk daerah-daerah tertinggal, sehingga perlu disadari akan pentingnya jasa pelayanan laut sebagai alat transportasi dalam menunjang mobilitas (Abdul, 1991).

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 (Abdul, 1991).

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 (Elfrida, 2009).

Perlunya pembangunan tol laut sebagai konektivitas antar pulau di Indonesia sampai saat ini masih dalam proses pembangunan. Berbagai kendala yang berjalan seiring dengan adanya pembangunan tol laut dalam hal ini menjadi penting untuk dianalisis karena sangat berguna untuk mengetahui kelayakan dari pembangunan tol laut tersebut (Prihartono, 2015).

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan informasi yang telah dibahas sebelumnya. yang menyangkut Tol Laut bertujuan untuk mengembangkan ekonomi maritim, yaitu menjadikan laut sebagai basis konektivitas produksi dan pemasaran antar daerah/pulau di Indonesia dan regional, sehingga dapat menekan disparitas harga yang terjadi dengan menekan biaya transportasi dan logistik yang saat ini tinggi. Adapun rumusan masalah yang akan dibahas yaitu bagaimana perkembangan jalur transportasi laut pada wilayah Sulawesi untuk mendukung tol laut.

3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan permasalahan tersebut di atas, maka tujuan penelitian yang hendak dicapai adalah, Pengaruh perkembangan transportasi laut pada wilayah Sulawesi untuk mendukung tol laut.

4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini adalah kita dapat mengetahui bahwa program tol laut yang di rencanakan pemerintah sangat penting karena dapat mengembangkan ekonomi maritim, yaitu menjadikan laut sebagai basis konektivitas produksi dan pemasaran antar daerah/pulau di Indonesia dan regional, sehingga dapat menekan disparitas harga yang terjadi dengan menekan biaya transportasi dan logistik yang saat ini tinggi.

5. Ruang lingkup Penelitian

Ruang lingkup dari penelitian ini adalah :

Dengan mengingat penelitian ini adalah merupakan analisis perkembangan jalur transportasi laut dalam wilayah sulawesi untuk mendukung tol laut, maka batasan wilayah penelitian adalah mengenai bagaimana perkembangan jalur transportasi laut dalam wilayah sulawesi untuk mendukung tol laut, seperti kondisi Kapal, Pelabuhan, Galangan Kapal, dan lain – lain.

6. Kajian Pustaka

1. PengaruhTransportasi Dalam Kehidupan

Dampak yang ditimbulkan alat transportasi, dalam perkembangannya ada dampak positif dan ada negatif nya bagi manusia. Berikut dampak Positif dan dampak Negatif dari Alat Transportasi Terhadap lingkungan hidup :

a) Dampak Positif :

1. Bagi masyarakat pedesaan, alat transportasi akan terasa sangat penting untuk menghubungkan mereka ke kota atau ke daerah lain dalam memenuhi segala kebutuhannya. Jarak desa dengan kota yang jauh akan menjadi penghambat terhadap pertumbuhan desa. Tanpa adanya alat transportasi semuanya akan terasa sangat sulit.
2. Menghemat waktu, dalam perjalanan ketempat yang jaraknya jauh.

b) Dampak Negatif :

1. Berkurangnya lahan-lahan pertanian yang produktif karena dipakai untuk menampung kebutuhan akan jasa transportasi seperti terminal, landasan kapal terbang atau parker kendaraan.
2. Tingginya Kadar Pulutan akibat emisi (pelepasan) dari asap kendaraan bermotor. Hal ini menjadi ancaman serius bila dibiarkan begitu saja, bukan saja bagi lingkungan yang kita diami, lebih jauh ini bisa mengakibatkan menurunnya derajat kesehatan masyarakat dengan terjangkitnya penyakit saluran pernapasan akibat polusi udara.

2. Faktor Pendukung Tol Laut

Ada 5 Faktor Pendukung Tol Laut, Menurut Wakil Menteri Perhubungan Bambang

Susantono untuk mengembangkan ide tol laut diantaranya ialah :

1. Pertama, tentu harus membangun pelabuhan-pelabuhan modern yang bisa melayani kapal-kapal sesuai dengan kebutuhan ekonomi-ekonomi lokal nasional.
2. Kedua membangun sistem, sehingga semua proses bisa transparan, akauntabel dan efisien."Ini untuk mengurangi sentuhan orang per orang. Semua dilakukan secara elektronik,"
3. Ketiga adalah kapalnya akan disesuaikan,
4. keempat mengembangkan multi modanya seperti akses ke pelabuhan,
5. kelima adalah institusi dan sumber daya harus juga mengikuti.

7. Metode Penelitian

a. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian deskriptif, karena dalam penelitian ini peneliti memusatkan perhatian kepada masalah perkembangan jalur transportasi laut dalam wilayah Sulawesi dalam mendukung program tol laut yang diusung oleh

pemerintah, adapun pengertian dari Jenis Penelitian Deskriptif adalah memusatkan perhatian kepada masalah-masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian berlangsung. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut. Variabel yang diteliti bisa tunggal (satu variabel) bisa juga lebih dan satu variabel.

b. Jenis dan Sumber Data

1) Jenis Data

Jenis data terdiri dari :

- a) Data Deskriptif adalah memusatkan perhatian kepada masalah-masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian berlangsung. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut. Variabel yang diteliti bisa tunggal (satu variabel) bisa juga lebih dan satu variabel.
- b) Data Kualitatif adalah Data tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori ini juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

2) Sumber Data

Data Sekunder adalah data yang diperoleh berupa informasi tertulis, dokumentasi dan laporan-laporan perkembangan Jalur Transportasi laut dalam wilayah Sulawesi untuk mendukung Tol Laut serta dari buku yang mempunyai hubungan dengan masalah yang akan dibahas.

c. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dilakukan pengumpulan data melalui penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan.

1. Penelitian Kepustakaan

Penelitian ini dilakukan dengan menelaah bahan-bahan pustaka seperti buku-buku yang memuat teori-teori, karya ilmiah dan bahan lain yang relevan dengan penelitian.

2. Penelitian Lapangan

Penelitian ini dilakukan secara langsung di objek penelitian. Metode digunakan yaitu observasi, observasi sendiri artinya melakukan pengamatan langsung terhadap kondisi yang sebenarnya di lokasi penelitian.

d. Metode Analisis Data

Adapun metode analisis yang digunakan yaitu analisis kualitatif artinya Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu, juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

e. Hasil dan Pembahasan

Realisasi Pembangunan Tol Laut di Indonesia

Selama ini, banyak orang memandang laut sebagai pemisah daratan. Perspektif dari kacamata daratan telah membuat kita terasing dan kurang memanfaatkan kekuatan dan kelebihan laut. Padahal, menggeser cara pandang ini membuat kita dapat melihat Indonesia sebagai satu kesatuan, bukan sekadar pulau-pulau terpisah. Pemahaman tersebut yang memunculkan gagasan tentang tol laut, untuk menegaskan kembali Indonesia sebagai bangsa maritim.

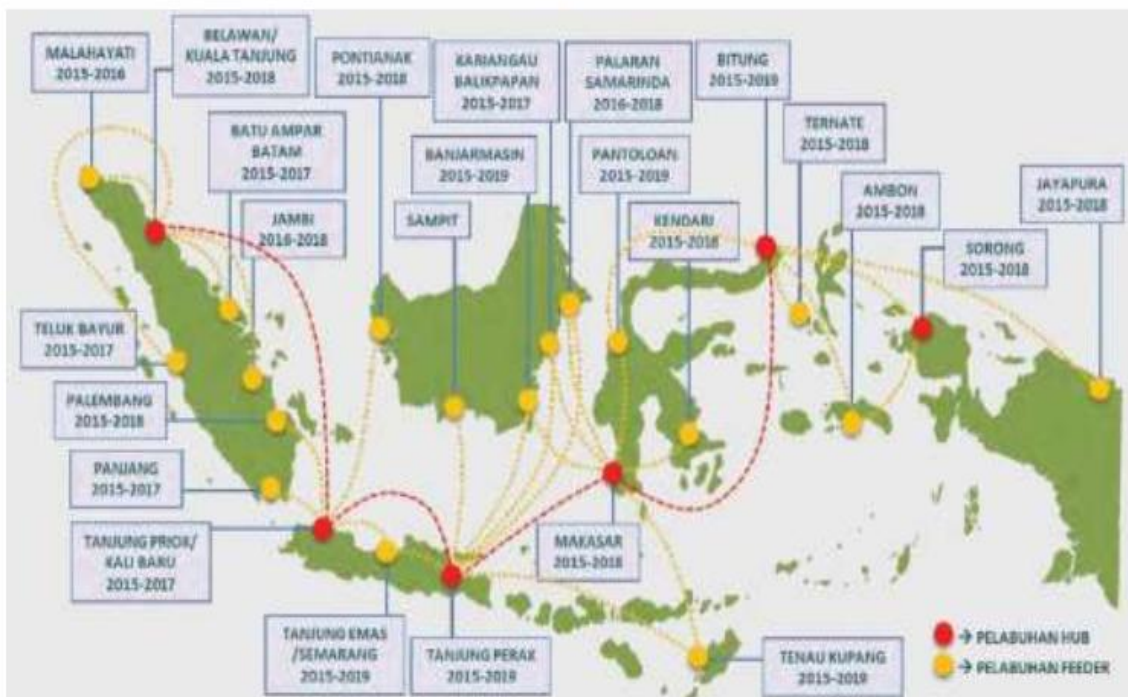
Sasaran utama pembangunan tol laut menurut Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional adalah terwujudnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional yang ditandai oleh:

1. Terbangunnya jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia.
2. Meningkatkan dan menguatnya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang kelautan yang di dukung pengembangan IPTEK.
3. Ditetapkannya wilayah negara kesatuan NKRI, aset dan hal-hal yang terkait dalam kerangka pertahanan negara.
4. Terbangunnya ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.
5. Berkurangnya dampak bencana pesisir dan pencemaran laut. Masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil masih miskin belum banyak tersentuh dalam pelayanan dasar dan kebutuhan dasar serta kesempatan ekonomi.

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 alternatif di tengah tingginya beban pengangkutan yang selama ini bertumpu pada jalur darat maupun jalur kereta api, contohnya dalam kasus untuk mengurangi beban jalur Pantai Utara (Pantura) [3]. Karena banyaknya transaksi di wilayah laut, terdapat pola-pola rute yang bisa dilewati untuk distribusi logistik. Maka dari itu dibutuhkan suatu analisa untuk menentukan pola yang optimal sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan. Dalam analisa tersebut terdapat beberapa metode untuk menentukan pola rute yang optimal untuk pergerakan logistik yang melewati jalur laut wilayah Indonesia. Dari jalur-jalur tersebut dapat dibentuk suatu model graf dimana salah satu metodenya adalah dengan menggunakan metode Minimum Spanning Tree berbasis algoritma genetika (Syarif, 2002).

Dalam rencana pembangunan tol laut, Kementerian Bappenas dan Kementerian Perhubungan bersama Pelindo menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep Tol Laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan feeder. Pelabuhan Sorong direncanakan sebagai hub masa depan bersama

24 Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut



Sumber: Laporan Implementasi Tol Laut Bappenas, 2015

Pengembangan potensi wilayahh interlandnya untuk meningkatkan potensi muatannya. 24 pelabuhan strategis yang dimaksud dapat dilihat melalui gambar berikut:

Selain itu, rencana pembangunan tol laut juga memerlukan pendukung dalam realisasinya. Berdasarkan RPJMN 2015 – 2019 menyebutkan bahwa banyak aktor yang terlibat dalam pembangunan tol laut di Indonesia. Aktor-aktor tersebut seperti Pelindo, KPS, BP Batam, PT TLMI, dan PT Samudera Indonesia. Aktor-aktor tersebut memiliki peran yang berbeda-beda dalam pembangunan tol laut di Indonesia. Ada yang berperan dalam pembangunan (pengerukan), pengadaan

kapal, dan lain sebagainya. Selanjutnya pendanaan dalam pembangunan tol laut juga memerlukan dana yang tidak sedikit. Dana-dana itu terbagi atas beberapa macam jenis dari pembangunan pelabuhan hingga pengadaan kapal dan infrastruktur pendukung tol laut lainnya (Prihartono, 2015).

Kemudian 24 pelabuhan pendukung tol laut yang terbagi atas 5 pelabuhan Hub dan 19 pelabuhan feeder memiliki kebutuhan pendanaan yang berbeda-beda. 5 pelabuhan Hub yang dimaksud adalah pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Pelabuhan Tanjung Priok/Kali Baru, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, dan Pelabuhan Bitung. Selanjutnya 19 pelabuhan feeder meliputi Pelabuhan Malahati, Batu Ampar Batam, Teluk Bayur, Jambi, Palembang, Panjang, Tanjung Emas Semarang, Pontianak, Sampit, Banjarmasin, Kariangau Balikpapan, Palaran Samarinda, Pantoloan, Kendari, Tenau Kupang, Ternate, Ambon, Sorong, dan Pelabuhan Jayapura (Kementerian PPN, 2014)

Masing-masing pelabuhan Hub dan pelabuhan feeder memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Dimana pendanaan masing-masing pelabuhan sangat beragam dan memiliki kerjasama yang berbeda-beda dengan pihak swasta yang ikut dalam pembangunan tol laut di Indonesia.

Secara lebih jelas berikut beberapa kebutuhan pendanaan dari beberapa pelabuhan akan dijelaskan melalui analisis deskriptif sebagai berikut:

Beberapa Estimasi Pendanaan Pelabuhan Hub:

Ada beberapa estimasi pendanaan pelabuhan hub, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Kuala Tanjung, dan Pelabuhan Tanjung Perak. Pada pelabuhan belawan berada pada lokasi Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara memiliki alokasi dana sebanyak Rp. 6 Triliun yang sumbernya berasal dari investor asing dan BUMN sebanyak USD 87,5 Juta dengan dana yang langsung dikelola sebagai pelaksana tugas yaitu Kementerian Perhubungan dan Pelindo I.

Pada Pelabuhan Kuala Tanjung, berada pada lokasi Kota Batu Bara, Provinsi Sumatera Utara memiliki alokasi dana sebanyak Rp. 6 Triliun yang sumbernya berasal dari investor dalam negeri BUMN, KPS (BP Batam) dengan dana yang langsung dikelola sebagai pelaksana tugas yaitu Kementerian Perhubungan dan Pelindo I.

Pada Pelabuhan Tanjung Perak, berada pada lokasi Surabaya, Provinsi Jawa Timur memiliki alokasi dana sebanyak Rp.8,563 Triliun yang sumbernya berasal dari investor BUMN & Kerjasama PT AKR dengan dana yang langsung dikelola sebagai pelaksana tugas yaitu Kementerian Perhubungan dan Pelindo III.

Berbeda dengan estimasi pendanaan pelabuhan hub, pada pendanaan pelabuhan feeder pendukung tol laut yaitu terdiri dari Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Ampar, Pelabuhan Teluk Bayur, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Kendari, Pelabuhan Tenau, Kupang, Pelabuhan Ternate, Pelabuhan Jayapura, Pelabuhan Ambon, dan Pelabuhan Sorong.

Untuk meningkatkan kinerja dari pelabuhan, pemerintah perlu untuk sesegera mungkin mengambil langkah nyata dalam hal penyelesaian masalah-masalah yang dihadapi oleh pelabuhan Indonesia. Ada beberapa cara yang dapat dijadikan sebagai alternatif untuk menyelesaikan permasalahan ini. Namun sebelumnya kita harus menentukan terlebih dahulu prioritas pengembangan pelabuhan yang ada sekarang ini. Dari semua masalah yang telah disebutkan diatas, masalah yang paling penting untuk diselesaikan terlebih dahulu adalah perbaikan fasilitas yang ada pada pelabuhan. Langkah pertama ialah merevitalisasi pelabuhan – pelabuhan utama di Indonesia. Sedikitnya, pemerintah harus serius mengembangkan 10 pelabuhan utama seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Mas, Tanjung Perak, Bitung, Pontianak, Pangkalan Bun, Panjang, dan beberapa pelabuhan yang memiliki posisi strategis. Dengan kedalaman kolam hanya sekitar 13,5 meter, Pelabuhan Tanjung Priok hanya mampu disandari kapal-kapal

kecil-menengah. Kapal-kapal itu umumnya merupakan kapal feeder dari pelabuhan di Singapura, Malaysia, dan Hong Kong. Selama ini, 80-90% kegiatan ekspor- impor Indonesia harus melalui pelabuhan di negara lain (Adris, 2011).

Masalah pelabuhan di Indonesia adalah suatu hal yang kompleks. Diperlukan kesungguhan dari tiap-tiap stakeholders yang ada untuk memperbaiki kinerja pelabuhan. Selain itu diperlukan pengukuran yang presisi terhadap tiap strategi yang di terapkan. Agar modal yang besar yang digunakan untuk membangun pelabuhan dapat dipertanggungjawabkan nantinya. Pemerintah tentu saja memegang peran penting untuk hal ini. Pemerintah harus berperan sebagai penyelia yang secara berkala memantau penerapan dari semua strategi yang telah disepakati dan diterapkan. Karena pada umumnya meskipun telah dirumuskan dengan sangat baik, tiap strategi yang ada menjadi kacau saat diimplementasikan. Hal ini tentu saja karena kurangnya koordinasi. Diharapkan pemerintah dapat menjalankan peran ini dengan baik, bukan malah semakin memperburuknya (Soedjono, 1985).

Menurut Kementerian Bappenas, (2014) dalam buku tol laut menyatakan bahwa distribusi logistik di wilayah depan (pelabuhan hub internasional) akan dihubungkan ke wilayah dalam melalui pelabuhan-pelabuhan hub nasional (pelabuhan pengumpul) yang kemudian diteruskan ke pelabuhan feeder(pelabuhan pengumpan) dan diteruskan ke sub-feeder dan atau pelabuhan rakyat. Sesuai dengan konsep wilayah depan dan wilayah dalam tersebut maka armada kapal yang melayani pergerakan kargo/logistik internasional akan berbeda dengan armada kapal yang melayani pergerakan kargo domestik.

f. Kesimpulan

Realisasi Pembangun Tol laut dalam wilayah sulawesi akan memenuhi tujuan pemerintah dalam upaya untuk mempermudah Konektivitas antar pulau sekaligus meningkatkan Volume pertukaran dan Transaksi barang antar pulau menjadi seimbang dengan kota-kota

besar di Indonesia. Berbanding dengan itu dampak dengan adanya implementation pembangunan tol laut akan berdampak pada neraca perdagangan Indonesia yang akan merenggut ruang kelola masyarakat dan nelayan di pesisir. Perusakan ekosistem laut oleh adanya kegiatan lintas kapal, menimbulkan *High Lost* serta hanya menguntungkan korporasi dan melemahkan peran pemerintah dalam mengambil kebijakan dibidang maritim sehingga dari semua aspek yang dijelaskan penulis, maka dengan terealisanya pembangunan tol laut maka ada sebab dan akibat yang akan terjadi sehingga hal inilah yang membuat Realisasi Tol laut harus Dikaji lebih matang agar apa yang menjadi visi dari pemerintah dapat diterima oleh semua pihak tanpa ada yang diuntungkan dan dirugikan.

g. Saran

1. Pemberian insentif untuk mendorong tumbuhnya industri di luar Pulau Jawa sangat disarankan agar pembangunan tol laut benar-benar mampu meningkatkan volume pertukaran barang antar pulau di Indonesia dan bukannya mengefisiensikan biaya impor semata.
2. Perlu adanya kebijakan preventif sebagai upaya pencegahan terjadinya dampak-dampak negatif yang mungkin terjadi dari adanya pembangunan tol laut di Indonesia. Hal ini dapat dari berbagai sudut pandang baik dari sisi lingkungan, kemanusiaan, sosial, ekonomi, dan aspek lainnya yang tidak terlihat dan tak ternilai dengan finansial.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: 1991
- [2]. Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Ghalia Ilmu. Jakarta.
- [3]. Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Edisi Pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- [4]. Adris A Putra dan Susanti Djalante, 2011, Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Yang Berkelanjutan, *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, Volume 6, Nomor 1.
- [5]. Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Literata Lintas Media, 2009.
- [6]. Kementerian PPN/Bappenas. 2015. Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015 Direktorat Transportasi. Lembaran Sekretariat Negara. Republik Indonesia.
- [7]. Kementerian PPN/Bappenas. 2014. Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015– 2019. Lembaran Sekretariat Negara. Republik Indonesia.
- [8]. Kompas, 2011, Mengubah Wawasan, Membangun Kelautan, edisi 8 Februari 2011, Jakarta.
- [9]. Prihartono, Bambang. 2015. Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015 – 2019 dan Implementasi 2015. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Republik Indonesia.
- [10]. Syarif, A. Yun, Y. Gen, M. (2002). "Study on Multi- Stage Logistic Chain Network: A Spanning Tree-based Genetic Algorithm Approach". *ScienceDirect Computers & Industrial Engineering* Vol.43, Hal.299-314.
- [11]. Soedjono Kramadibrata, 1985, Perencanaan Pelabuhan, Ganeca Exact, Bandung.