

IMPLEMENTASI TOL LAUT TERHADAP PENGEMBANGAN PELABUHAN STRATEGIS PELABUHAN (NEW PORT) MAKASSAR DAN BAU-BAU

Marthen Makahaube, Hasiah, Jumriani, Irwan Jaya

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

Dengan Kebijakan atau Konsep Pemerintahan Baru Bapak Jokowi yaitu Poros Maritim dan Pengembangan Tol Laut untuk mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, maka Tol Laut merupakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia, yang harus memiliki elemen Tol Laut seperti, Pelabuhan yang Handal, Pelayaran Rutin/berjadwal, Shipping Industry, Kecukupan Muatan Barat ke Timur sebaliknya Timur ke Barat, Integrated Transportasi dan Inland Akses yang efektif. Dalam Konsep Tol Laut telah merencanakan Pembangunan 24 Pelabuhan Strategi, 5 Pelabuhan Hub, dan 19 Pelabuhan Feeder sebagai pendukung Tol Laut. Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan strategis New Port Makassar dan Pelabuhan Bau- Bau. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian Survey. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Metode analisis dengan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi terhadap pendukung konsep tol laut dapat diukur melalui Pembangunan pelabuhan laut, Implementasi konsep tol laut terhadap pembangunan pelabuhan laut sudah terimplementasikan hal tersebut terlihat dari adanya kerja sama pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo dan Pengembangan armada kapal untuk mendukung tol laut. Adapun kebijakan yang dibutuhkan agar Tujuan Konsep Tol Laut bisa terwujud di antaranya: Kemenhub perlu memasyarakatkan keberadaan “rumah kita” kepada perusahaan pelayaran, petani dan pemasok produk pertanian, peternakan dan perikanan. Begitupun halnya dengan pengusaha bahan baku industri agar mereka memanfaatkan keberadaan “rumah kita”. Serta Kemenhub perlu melakukan evaluasi pelaksanaan program tol laut untuk mengetahui sejauhmana program ini berhasil.

Kata kunci : *Tol Laut, New Port Makassar, Pelabuhan Bau-Bau*

I. PENDAHULUAN

Pada Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 ditegaskan tentang tujuan Negara Republik Indonesia bahwa " Untuk membentuk Pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia serta memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut serta dalam melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial ".

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan, atau biasa juga disebut dengan istilah Nusantara (Archipelago) atau Benua Bahari (Maritime Continent), di mana kondisi geografisnya terbagi atas 17.500 Pulau namun hanya 1200 Pulau atau 6,8% saja yang berpenghuni, sedangkan jumlah pelabuhan laut yang digunakan untuk menghubungkan kepulauan tersebut hanya sekitar 678 Pelabuhan.¹

Indonesia dapat disebut sebagai benua maritim yang seharusnya memiliki pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang tersebar diseluruh pelosok Tanah Air, sehingga interaksi antara ruang dan keterkaitan ekonomi antar pulau sangat ditentukan peran secara komprehensif terhadap sistem transportasi nasional (SISTRANAS). Peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya, politik dan pertahanan keamanan, dengan peran seperti itu upaya untuk meningkatkan prasarana dan sarana transportasi khususnya angkutan laut dengan ditekankan pada perluasan sistem jaringan transportasi guna menjangkau berbagai daerah kepulauan di Indonesia menjadi vital dan strategis, dalam arti bahwa pengembangan sistem transportasi nasional akan mampu, bahkan dipedesaan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara dan untuk menggerakkan pemerataan pembangunan nasional dan daerah khususnya di kawasan yang masih tertinggal. Atas dasar permasalahan tersebut, peneliti mengambil judul "**Implementasi Tol Laut Terhadap Pengembangan Pelabuhan Strategis Pelabuhan (New Port) Makassar Dan Bau-Bau.**"

1.1. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah tersebut diatas, maka rumusan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana Implementasi terhadap Pendukung Konsep Tol Laut khususnya Pembangunan Pelabuhan dan Pengembangan Amada Kapal

2. Kebijakan apa yang dibutuhkan agar Tujuan Konsep Tol Laut bisa terwujud

1.2. Tujuan Penelitian

Merujuk pada rumusan masalah yang telah ditetapkan di atas, tujuan yang ingin dicapai dari pembahasan atas permasalahan peneliti ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisa serta memberikan masukan agar implemetasi Pembangunan Pelabuhan dapat Optimal
2. Memberikan usulan rumusan Kebijakan yang dapat mengoptimalkan tercapainya tujuan Tol Laut

1.3. Manfaat Penelitian :

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka manfaat yang lebih khusus kami arahkan pada Institusi Insan Maritim dan kepentingan Nasional sebagai berikut :

1. Manfaat Praktis

Para pembuat Kebijakan terutama Institusi-instusi yang terkait dalam mengambil langkah-langkah kebijakan, guna dapat melahirkan model kebijakan yang Berfokus, Konkret dan Komprehensif untuk mencapai tujuan dari Tol Laut

2. Manfaat Teoritis

Bagi Para kalangan yang berkecimpung dalam dunia Pendidikan dan penelitian dapat menjadi bahan kajian untuk pengembangan Ilmu Pengetahuan yang khusus mengkaji Konsep Tol Laut yang lebih luas dan berkelanjutan (Sustainable)

1.4. HIPOTESIS

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka peneliti mengambil kesimpulan atau asumsi sementara sebagai berikut :

1. Implentasi atau pelaksanaan kebijakan Tol Laut terhadap Pengembangan Pelabuhan Strategi belum optimal
2. Sumber Daya untuk pemberdayaan Shipping Industry belum optimal, sehingga Pemerintah seharusnya membuat peraturan perundang-undangan atau kebijakan yang lebih Spesifik, Fokus, Konkret, Komprehensif dan Sustainable

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Konsep Negara Kepulauan.

Negara Kepulauan atau Negara Maritim ialah Negara yang berbatasan dengan laut, atau yang selalu berhubungan dengan laut, dengan kapal-kapal atau pelayaran. Masyarakat yang tinggal di pantai, atau yang berdiam diatas permukaan laut, sering disebut masyarakat maritim, yang sebagian besar penduduknya pada umumnya menggantungkan kehidupan pada laut.

Penduduk Indonesia yang mendiami ribuan pulau, mau tidak mau harus mencari nafka, selain dari darat, juga dari laut, aktivitas mereka tertuju ke laut, atau antar pulau, dan ini berarti membutuhkan alat transportasi laut berupa perahu atau kapal.

2.1.1. Arti dan Pemahaman Negara Kepulauan.

Secara umum Negara Kepulauan Indonesia diapit oleh dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dan dua benua yaitu Australia dan benua Asia yang dilalui oleh ekuator geografis dan meteorologis, serta merupakan pertemuan antara tiga lempengan kerak bumi (Eurasia, Indo-Pasifik dan Pasifik). Perairannya diperkirakan mempunyai potensi sumber daya laut yang besar baik sumberdaya hayati seperti ikan dan rumput laut maupun nirhayati seperti mineral dan gas bumi, serta sumberdaya laut lainnya.

2.1.2. Karakteristik Negara Kepulauan.

Negara Kepulauan Indonesia atau biasa disebut Benua Maritim Indonesia adalah suatu massa bumi yang keseluruhannya terdiri 17.508 pulau, beserta segenap air laut di sekitarnya sampai sejauh 200 mil dari garis pangkalnya, zona pesisir, landasan benua, lereng benua, cekungan samudera dibawahnya dan dirantara diatasnya. Negara kepulauan/maritim Indonesia terbentang dari 92 derajat Bujur Timur sampai dengan 141 derajat Bujur Timur dan dari 7 derajat 20 second Lintang Utara sampai dengan 14 derajat Lintang Selatan merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari :

- Pulau-pulau sejumlah 17.508 buah, yang telah bernama sejumlah 5.707 pulau sedangkan 11.801 pulau masih belum memiliki nama.
- Luas perairan Indonesia 3,1 juta km bujur sangkar, luas perairan Nusantara 2,8 juta km bujur sangkar, luas laut teritorial 0,3 juta km bujur sangkar dan luas perairan ZEE 2,7 juta km bujur sangkar.
- Panjang seluruh garis pantai 80,791 km (43.670 mil), panjang garis dasar sesuai dengan PRP 4/60 adalah 14.698 km (7.945 mil) dan panjang garis dasar sesuai UNCLOS 1982 adalah 13.179 km (7.124 mil)

2.1.3. Hakikat, Asas dan Sifat. Negara Kepulauan.

- a. Hakikat konsep Negara kepulauan Indonesia² memuat pandangan atau paham mengenai realita dan aspirasi serta pemanfaatan eksistensi kondisi dan konstelasi kewilayahan (geografi dan geologi) untuk kepentingan nasional dalam rangka pencapaian tujuan nasional dan perwujudan cita-cita nasional.

- b. Asas konsepsi Negara Kepulauan Indonesia dilandasi oleh nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila UUD 1945, ketentuan perundang-undangan yang berlaku termasuk kebiasaan internasional, wawasan nusantara dan ketahanan nasional

2.2. Landasan Teori

Hakikat kebijakan publik industri pelayaran nasional telah tertuang dalam Undang-Undang Nomor: 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Instruksi Presiden Nomor: 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Serta Kebijakan Presiden sebaiknya ditertibkan Keputusan Presiden Tentang Tol Laut, sebagai Politik Hukum atau Beleidregel. Adapun istilah hakikat secara etimologis diartikan sebagai intisari atas dasar kenyataan yang sebenarnya, oleh karena itu berkaitan dengan tujuan kebijakan publik tentang Tol Laut dimaksud untuk pemberdayaan industri pelayaran nasional (Shipping Industry), maka dengan demikian tujuan utama kebijakan publik adalah keadilan dalam masyarakat (justice society) dan keadilan sosial, dimana kebijakan publik sendiri mengandung anggapan bahwa ada suatu ruang atau domain dalam kehidupan yang bukan privat atau bukan milik individual, tetapi milik bersama atau milik umum, sehingga publik itu sendiri berisi aktivitas manusia yang dipandang perlu untuk diatur atau diintervensi oleh pemerintah, secara filosofis dan historis produk-produk kebijakan publik pada tahun-tahun sebelum masehi sudah dapat dirasakan keberadaannya sejak abad ke XVIII SM, yang dalam sejarah di kenal Pemerintah Babilonia yang disebut Kode Hammurabi, dimana kode tersebut mengekspresikan keinginan pembentukan ketertiban publik yang bersatu dan adil pada masa itu. Dan beberapa pakar-pakar pada masa berlangsung fungsi kepenasehatan sampai kepada proses pembuatan, yang polanya mirip dengan kebijakan publik, seperti Kautilya (300 SM), Aristoteles (384-322 SM), dan Machiavelli (1469-1527), mereka sangat berperan dalam proses pembuatan kebijakan publik. Sebagaimana pandangan Jeremy Bentham (1748-1832) sebagai penganut aliran Utilitarianism berpendapat bahwa "Mankind is governed by pain and pleasure. Nature has placed mankind under two governance of sovereign masters, pain and pleasure. It is for them alone to point out what we ought to do as well as to determine what we shall do. On the one hand the standard of right and wrong, on the other the chain of cause and effect, are fastened to their throne" artinya (Umat manusia diatur oleh penderitaan dan kesenangan. Alam telah menepatkan umat manusia dibawah dua kekuasaan penderitaan dan kesenangan. Kedua hak itulah yang menentukan apa yang harus kita lakukan dan apa yang akan kita lakukan kedua hal tadi). Argumentasi Bentham tersebut diatas, manusia dinyatakan telah ditakdirkan oleh alam dalam dua keadaan, yaitu susah dan senang, dari dua hal inilah manusia menentukan suatu tindakan apa yang benar dan apa yang salah, selanjutnya sebab dan dampak suatu tindakan, juga terukur dari

permasalahan ini. Pernyataan ini dapat kita tarik maknanya bahwa dalam keutamaan suatu tindakan seorang manusia (individual preference) diharuskan untuk memaksimalkan apa yang membuat kita merasa senang dan mencegah apa yang membuat kita merasa tidak senang, dengan kata lain kita diharuskan menghindari atau mencegah penderitaan.

Sesuai preferensi individual dari utilitarian yang menyatakan bahwa prinsip kebahagiaan tertinggi bagi masyarakat harus diutamakan dari pada prinsip kebahagiaan bagi satu individu. Berkaitan dengan kebijakan Tol Laut pada hakekatnya mewujudkan cita-cita nasional seperti yang tercantum dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 yaitu “ ... untuk membentuk pemerintahan negara Indonesia yang melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, serta memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial..”

2.2.1. Teori Kebijakan Publik.

Dalam teori kebijakan di kenal istilah Peraturan Kebijakan (beleidsregel), munculnya peraturan kebijaksanaan ini merupakan suatu tuntutan dalam praktek kehidupan pada pemerintahan baik dipusat maupun didaerah, seiring dengan semakin kompleksnya tugas dan fungsi pemerintahan dinegara kita dewasa ini. Dalam kepustakaan Belanda, ada berbagai nama lain untuk peraturan kebijakan yaitu Van der Hoven menyebutnya pseudo-wetgeving , pseudowettlijk regels, dan sebagian orang Belanda juga menyebutnya seperti, voorschriften, richt-lijnen, regelingen, circulaires, beleidnota's, reglementen, bekenmakigen. Sedangkan orang Inggris menyebutkan administrative rules, atau policy rules. Dan di Indonesia beleidsregel diartikan peraturan kebijakan atau peraturan kebijaksanaan sedangkan Bagir Manan menyebutnya, bahwa Ketentuan Kebijakan yang sering digunakan oleh pemerintah dan institusi lainnya.

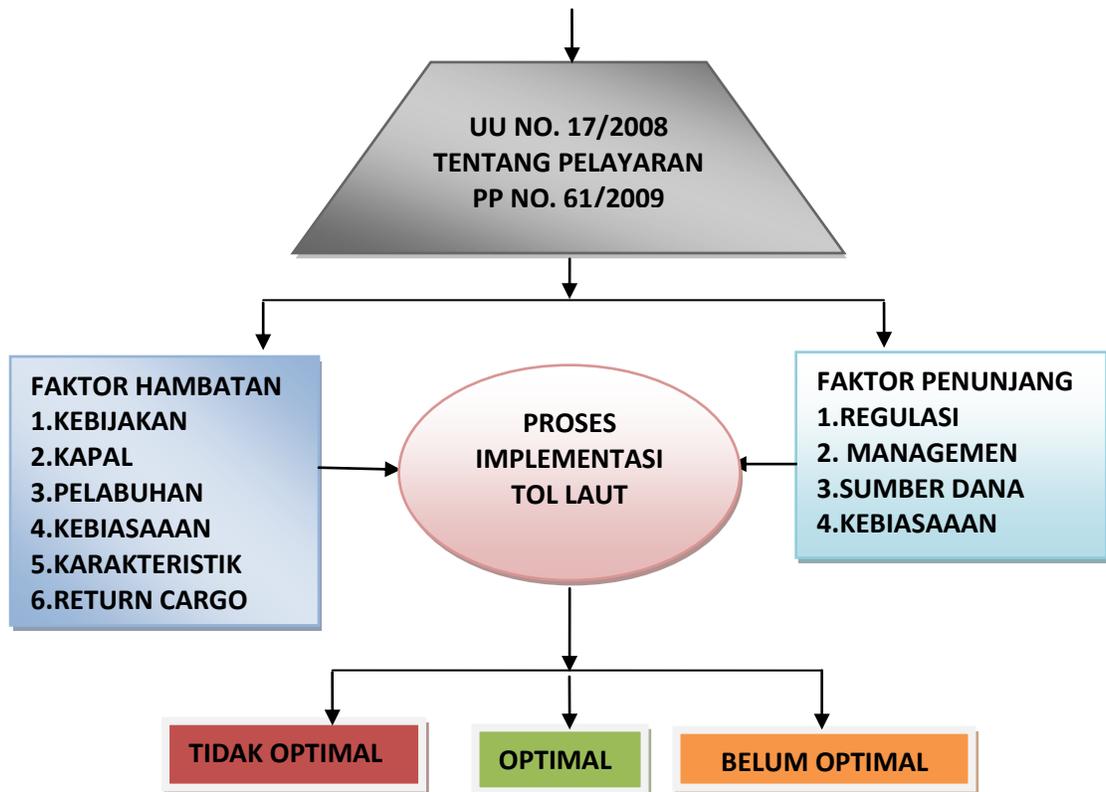
2.2.2. Teori Perundang-Undangan

Teknik perundang-undangan bertujuan membuat atau menghasilkan peraturan perundang-undangan yang baik, menurut pendapat Van der Vlies bahwa untuk membuat peraturan perundang-undangan yang baik harus ada dua asas, yaitu asas formal dan asas material, dimana asas formal mencakup, asas tujuan yang jelas, asas organ/lembaga yang tepat, asas perlunya peraturan, asas dapat dilaksanakan dan asas konsensus. Sedangkan asas material mencakup ; asas terminologi dan sistematika yang benar, asas dapat dikenali, asas perlakuan yang sama dalam hukum, asas kepastian hukum dan asas pelaksanaan hukum sesuai dengan keadaan individual. Dari

uraian diatas dapat disimpulkan bahwa tehnik peraturan perundang-undangan buka sekedar tata cara penulisan atau pengetikan, tetapi tehnik perundang-undangan mencakup hal-hal yang lebih mendasar yang terdiri dari berbagai aspek untuk mewujudkan peraturan perundang-undangan yang baik.

2.3. KERANGKA PIKIR

” IMPLEMENTASI TOL LAUT TERHADAP PENGEMBANGAN PELABUHAN STRATEGI DAN PENGEMBANGAN ARMADA KAPAL SEBAGAI PENDUKUNG ”



A. Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah jenis penelitian observasi, dengan mempergunakan data primer yang langsung didapatkan pada lokasi penelitian, dan data sekunder yang didapatkan dari buku-buku referensi yang ada hubungannya dengan judul penelitian. Penelitian ini mengkaji dan mengamati pelaksanaan tol laut dengan titik berat pembahasannya pada masalah Tol Laut dan Industri Pelayaran Nasional sebagai hak, wewenang dan kewajiban terhadap penyelenggaraan kebijakan untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

B. Lokasi Penelitian

Untuk lebih mendapatkan data yang lebih tepat dan akurat dalam penyusunan Penelitian ini, maka peneliti memilih penelitian pada kota : Makassar dan Bau-bau. Di mana merupakan tempat atau lokasi yang amat sangat banyak membantu peneliti mendapatkan informasi, input dan output untuk dijadikan bahan masukkan dalam pengambilan kebijakan.

C. Definisi Operasional

1. Model atau formulasi adalah suatu bentuk kebijakan yang dibuat dalam menganalisa proses pembentukan kebijakan yang banyak digunakan oleh institusi-institusi pemerintahan dalam mengambil keputusan untuk mencapai tujuan
2. Kebijakan adalah suatu kewenangan yang diberikan kepada pejabat pemerintah sesuai peraturan perundang-undangan untuk dapat mengatur dan menyelesaikan masalah yang dihadapi dalam hal ini industri pelayaran nasional
3. Pengaturan adalah proses bagaimana pengaturan dalam mengimplementasikan kebijakan pemerintah tentang industri pelayaran nasional agar dapat berjalan sesuai tujuan yang ingin dicapai
4. Industri dalam kaitannya dengan industri pelayaran tidak terlepas dengan ilmu pengetahuan dan teknologi yang meliputi aspek sistem transportasi nasional yang integrated termasuk industri galangan kapal sebagai saran untuk membangun dan menciptakan kapal-kapal yang memiliki teknologi mutakhir.
5. Pelayaran Nasional adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang berbadan hukum yang memiliki ijin khusus dari institusi yang berwenang, dan harus memiliki dan mengoperasikan kapal bendera Indonesia minimal 1(satu) unit dengan diatas 500 Gross Tonnage.
6. Implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada pencapaian tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan
7. Evaluasi adalah nilai-nilai atau manfaat hasil kebijakan yang dapat berfungsi memberikan sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari hasil dalam mencapai tujuan atau target atas menyelesaikan masalah.
8. Fokus dan Konkret adalah mulai dari proses indentifikasi masalah, perumusan, legitimasi, implementasi dan evaluasi kebijakan pengaturan industri pelayaran nasional harus lebih fokus dan konkret menyelesaikan masalah tersebut.
9. Sumber Daya adalah mulai dari sumber daya manusia, sumber daya alam dan sumber daya finansial serta fasilitas penunjang lainnya untuk

dapat mencapai tujuan yang diinginkan para pelaku industri pelayaran nasional.

10. Kepastian hukum adalah jaminan secara yuridis mengenai hak dan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
11. Action atau tindakan adalah respon terhadap kebijakan pengaturan industri pelayaran nasional, yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk dilaksanakan sesuai maksud dan tujuan kebijakan tersebut.

D. Jenis dan Sumber data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua jenis sumber data primer dan sekunder :

1. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dilapangan dalam proses kebijakan Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan INPRES Nomor: 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, serta Kebijakan Presiden Tentang Tol Laut.
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan dokumen-dokumen, bahan hukum atau kebijakan operasional lainnya serta literatur yang berhubungan dengan Kebijakan Tol Laut.

E. Populasi dan Sampel

Populasi dan sample yang akan peneliti jadikan objek adalah semua Lembaga-lembaga yang terkait termasuk Perusahaan Pelayaran Nasional. Sedangkan yang menjadi sample adalah 20 responden dari para Pelaku Industri Pelayaran Nasional dan Stake Holder yang terkait.

F. Tehnik Pengumpulan Data

1. Dengan cara mengadakan wawancara dengan responden, selain itu peneliti menggunakan data-data dari OP Makassar klas Utama Makassar serta UPP Bau-bau dan PT. Pelni Cab. Bau-bau.
2. Dengan telaah berbagai literatur atau dokumen lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

G. Teknik Analisis Data

Teknis analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif, untuk selanjutnya dideskripsikan terhadap variable peneliti dengan memberikan standar jawaban, setelah keseluruhan data terkumpul, baik data primer maupun data sekunder, maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data tersebut kemudian dipisahkan mana data yang berkualitas dan akurat untuk diangkat, sehingga hasil penelitian bersifat ilmiah, kemudian menarik kesimpulan.

H. Hasil Penelitian

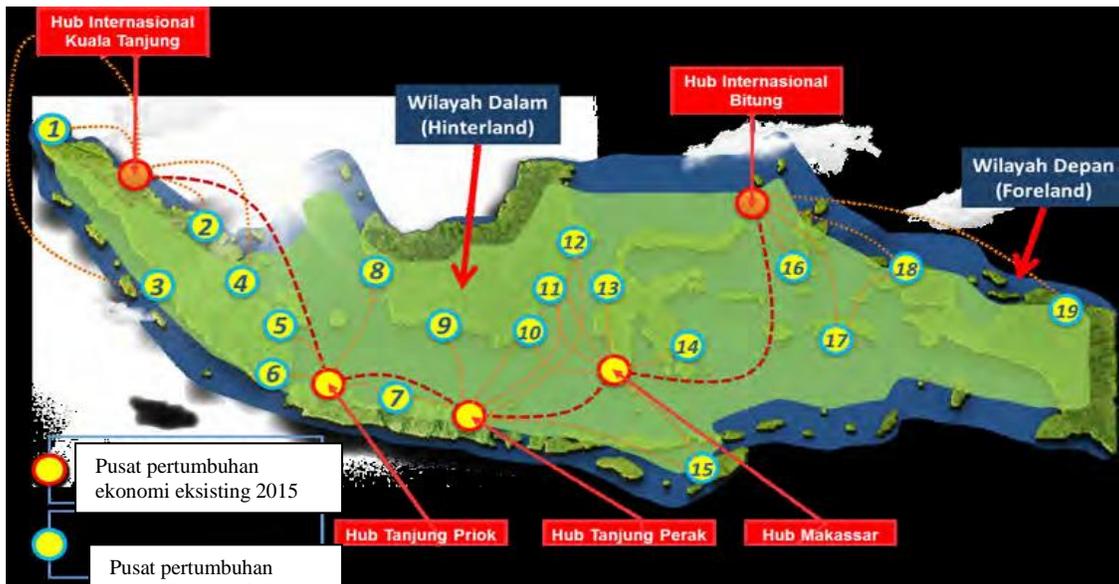
Hasil penelitian diperoleh dari kajian literatur yang berkaitan dengan judul serta tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian implementasi tol laut. Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Sehingga satu alasan lahirnya kebijakan tol laut adalah untuk menekan biaya transportasi yang menjadi permasalahan utama di Indonesia. Dengan adanya tol laut maka akan ada konektivitas antara pulau-pulau sehingga akan menurunkan biaya transportasi serta biaya logistik.

Sebelum adanya kebijakan tol laut transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktifitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia meskipun karakteristik kepulauan di wilayah Timur Indonesia telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung aktivitas pergerakannya saat ini. Konsep tersebut dikenal sebagai konsep pembangunan *ship follow the trade* dimana konsep tersebut memiliki daya ungkit yang tinggi terhadap percepatan pertumbuhan ekonomi nasional.

Pada periode pembangunan jangka menengah 2015-2019, konsep Tol Laut diimplementasikan diantaranya untuk tujuan peningkatan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time* sebagai penghambat utama kinerja pelabuhan nasional.

Berdasarkan **Laporan Implementasi Konsep tol laut 2015 oleh Direktorat transportasi menyebutkan bahwa** implementasi konsep Tol Laut diawali melalui penentuan Pelabuhan hub (nasional) berdasarkan sebaran wilayah serta potensi muatannya. Menurut kajian ITS, 2014, terdapat tujuh alternatif rute pelabuhan (hub) yang memiliki potensi muatan tinggi dan berdampak terhadap efisiensi apabila dilayani oleh armada yang bergerak seperti pendulum dari barat ke timur Indonesia.

Adapun konsep wilayah depan dan wilayah dalam berdasarkan **Laporan Implementasi Konsep tol laut 2015 oleh Direktorat transportasi, yaitu sebagai berikut:**



Gambar 4.1. Konsep wilayah depan dalam logistik nasional (sumber: **Laporan Implementasi Konsep tol laut 2015**)

Berasarkan kajian diatas serta kajian-kajian sebelumnya, kemudian pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep Tol Laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan feeder. Adapun 24 pelabuhan yang dimaksud yaitu sebagai berikut:



Gambar 4.2. 24 pelabuhan strategis pendukung tol laut (sumber: **Laporan Implementasi Konsep tol laut 2015**)

Penetapan 24 pelabuhan tersebut berdasarkan pertimbangan lain yang turut diperhitungkan dalam penentuan pelabuhan strategis tersebut adalah sebaran wilayah, kondisi dan kapasitas pelabuhan eksisting, potensi pengembangan maksimum pelabuhan dan hinterlandnya, arus barang dan liners yang telah melayani, serta kemampuan pemerintah dan BUMN dalam merealisasikannya. Sedangkan Pengembangan 24 pelabuhan strategis tol laut pada 2015-2019 terdapat pada lampiran 2.

Pembangunan 24 Pelabuhan (5 Pelabuhan utama dan 19 Pelabuhan Pendukung). Laut dalam yang akan dibagi menjadi dua zona yaitu barat dan timur. Diantaranya pelabuhan Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Batam, Sorong, Jayapura, Ambon, Pontianak, Banjarmasin, Sampit dan Kendari.

Adapun tujuan Tol Laut untuk menggerakkan roda perekonomian di Indonesia secara efisien dan merata serta menumbuhkan berbagai lapangan pekerjaan disektor jasa. Diperuntukkan untuk 46 kapal container 1000 TEUs, 37 kapal container 3.000 TEUs, 26 kapal barang perintis yang setara dengan 208 TEUs dan 500 kapal pelayaran rakyat.

Tol Laut mendorong perkembangan suatu kawasan secara ekonomi, harga barang turun 10-20 % di Rote, Nusa Tenggara Timur seperti harga beras Rp. 14.000 jadi Rp. 10.500 atau semen dari Rp. 55.000 jadi Rp. 47.500

Tol Laut juga bertujuan untuk meningkatkan konektivitas kawasan Industri dan Ekonomi khusus proyek yang menjadi bagian dari tol laut diprioritaskan untuk meningkatkan konektivitas kawasan industry dan kawasan ekonomi khusus (KEK). Yang mana diharapkan mampu menekan biaya logistic ke kisaran 20 % ditahun 2019.

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

1. Pembangunan pelabuhan bertaraf Internasional yang berkapasitas besar dan modern untuk ekspor berbagai komoditas dan berfungsi juga sebagai International Seaport-Hub.
2. Pengerukan kolam dan alur pelabuhan Hub min -12,5m untuk mendukung penggunaan kapal Panamax 4.000 TEUS yang bergerak dengan rute pendulum.
3. Peningkatan draft pelabuhan feeder min -7m, untuk mendukung penggunaan kapal 3 in 1 dan atau kapal 2 in 1 yang mulai dikembangkan PT. PELNI.

4. Modernisasi fasilitas dan peralatan bongkar muat pelabuhan strategis tol laut untuk meningkatkan produktifitas pelabuhan.
5. Perluasan penerapan INSW dalam rangka persiapan implementasi ASEAN Single Windows.
6. Restrukturisasi dan rasionalisasi tarif jasa kepelabuhanan dalam rangka meningkatkan daya saing.

Mengingat bahwa makassar adalah daerah penghubung timur dibagian barat maka pembangunan Makassar New Port (MNP) merupakan salah satu upaya pemerintah dalam menciptakan jalur tol laut untuk wilayah timur indonesia. Berdasarkan wacana pada Tribun Timur Selasa 22 September 2015 halaman 6 dipaparkan bahwa pembangunan Makassar New Port (MNP) merupakan bagian pembangunan pelabuhan lainnya di Indonesia yang nantinya semakin memaksimalkan interkoneksi melalui jalur laut, yang cost atau biayanya lebih murah. Selanjutnya masih pada sumber yang sama, pengoprasian akan menambah kapasitas pelabuhan Makassar sebesar 400 ribu TEUs menjadi 1,1 juta TEUs pertahun.

Langkah selanjutnya untuk mengoptimalkan implementasi tol laut yaitu dengan membangun beberapa sarana pendukung lainnya yaitu penyediaan kapal dan pembangunan kapal laut. Menurut dirjen perhubungan laut yang dilansir pada tanggal 19, Mei 2015 menyatakan bahwa untuk mendukung tol laut akan direncanakan pembelian 125 unit kapal yang terdiri dari kapal patroli untuk navigasi, kapal perintis dan kapal penumpang. Sebagai tindak lanjut dari rencana tersebut, kementerian perhubungan pada tahun 2017 telah membangun 50 unit kapal perintis dan 3 unit kapal induk.

KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL TOL LAUT

NO	NAMA KAPAL	TGL ETA	DARI	BONGKAR	TGL ETD	MUAT	TUJUAN	JENIS MUATAN
1	Meratus Ultima	04-01-2017	Manokwari	1 Teus	24-01-2017	70 Teus	Wasior : 5 Teus	Beras Gula pasir Semen in bag Seng dan sejenisnya
2.	Caraka Jaya Niaga III-32	11-01-2017	Tahuna	54Teus	26-01-2017	63 Teus	Tahuna : 61 Teus Lirung : 2teus	Beras Semen in bag Tepung terigu
3.	Neratus Utama	09-02-2017	Wasior	88 Teus	17-02-2017	30 Teus	Manokwari : 30 Teus	Beras Besi beton Gula pasir Semen in bag
4.	Meratus Ultima	06-03-2017	Manokwari	145 Teus	10-3-2017	65 Teus	Tahuna : 61 Teus Lirung : 2teus Morotai : 2 Teus	Beras Semen in bag
5.	Meratus Ultima	28-03-2017	Babang	65 Teus	30-03-2017	89 Teus	Wasior : 19 Teus Nabire : 19 Teus Serui : 51 Teus	Beras Besi plat Gula pasir Semen curah Tepung terigu Triplex/plywood

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Pelabuhan Makassar maka didapat informasi sebagai berikut :

1. Dengan adanya tol laut yang beroperasi di Makassar ternyata berdampak peningkatan arus barang dan kunjungan kapal.
2. Kegiatan tol laut ini sampai bulan Juli 2017 sesuai trayek yang dikeluarkan oleh Direktur Lalulintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Berdasarkan informasi dari Pejabat di Otoritas Pelabuhan bahwa dengan adanya Tol Laut ini memberikan dampak positif bagi pelabuhan-pelabuhan yang dikunjungi, terutama ketersediaan bahan pokok dan penurunan harga barang.

Dari Pelabuhan Bau-bau didapatkan informasi sebagai berikut :

1. Dengan adanya Tol Laut Pelabuhan Bau-bau sangat senang merasakan peningkatan kunjungan kapal dan barang khususnya bahan pokok.
2. Pada saat kami melaksanakan penelitian sudah 3 (tiga) kali dikunjungi kapal Tol Laut dan mengalami peningkatan yang cukup significant.
3. Kegiatan Container di Pelabuhan semakin meningkat.
4. Menurut Kepala Cabang Pelni Bau-bau bahwa Masyarakat Bau-bau merasakan senang sekali dengan adanya Tol Laut karena bahan pokok lancar dan murah.

Adapun jawaban dari pertanyaan tujuan pemerintah dalam membangun Makassar New Port adalah sebagai berikut :

1. Tujuan Makassar New Port adalah memperlancar kegiatan arus keluar masuk kapal dan barang bahan pokok.
2. Yang menjadi tolok ukur adalah letak pelabuhan Makassar sebagai pintu gerbang Indonesia bagian timur dan pabrik/ industry yang ada di Makassar cukup banyak
3. Dampaknya adalah semakin banyak barang masuk, bahan pokok dan biaya lebih murah
4. Pelabuhan Makassar saat ini lagi membangun pelabuhan MNP begitu juga menambah alat Bongkar/Muat barang.

**DATA KEGIATAN ANGKUTAN LAUT PELABUHAN BAU BAU
TAHUN 2017**

NO	KUNJUNGAN KAPAL	DATA KAPAL	BANYAKNYA MUATAN	KETERANGAN
1.	09/07/2017	Muatan dari container	18 Teus	
2.	30/07/2017	Muatan dari container	56 Teus	
3.	20/08/2017	Muatan dari container	73 Teus	

Data lengkap dapat dilihat pada lampiran

Keterangan data diatas menunjukkan bahwa pada Pelabuhan Bau-bau tahun 2017 yang dilampirkan karena pelaksanaan tol laut baru dilaksanakan dan dirasakan manfaat yang sangat besar oleh masyarakat di Bau-bau terlihat kenaikan arus barang yang tiba di pelabuhan Bau-bau. Dengan mudahnya arus barang masuk ke pelabuhan Bau-bau memungkinkan harga dari barang-barang menjadi lebih murah dan mudah didapatkan dibandingkan sebelum adanya tol laut.

Dari hasil penelitian yang dilakukan dengan melakukan observasi dan wawancara maka data yang didapatkan adalah sebagai berikut :

Untuk Pelabuhan Makassar dengan adanya Tol Laut maka kunjungan kapal dan bongkar muat meningkat disamping kapal yang melalui pelabuhan Makassar dari Tanjung Priok untuk Tujuan Manokwari pada bulan Mei 2017 hanya ada satu kapal yaitu KM. Meratus Ultima, pada bulan Juni dan Juli meningkat menjadi 2 (dua) kali pelayaran ini dapat dilihat pada lampiran data penelitian. Karena adanya kebijakan dari Pemerintah maka Kapal yang melayari ke Makassar dengan Tol Laut sudah berakhir pada bulan Juli 2017.

Adapun alasannya adalah :

1. Karena muatan yang terkirim dari Surabaya lebih banyak dibandingkan dengan dari Makassar.
2. Keputusan ditetapkan oleh Kantor Pusat/ Ditjenla.

Untuk Pelabuhan Bau-bau data kegiatan angkutan laut sejak tahun 2015 ke tahun 2016 mengalami peningkatan yang significant dengan adanya Tol laut maka ini sangat membantu masyarakat di Bau-bau dan sekitarnya karena selain lalulintas laut yang bertambah untuk pengangkutan penumpang, pengiriman barang pun semakin meningkat sehingga harga barang bisa bersaing dengan harga di tempat lain. Ini dapat dilihat pada lampiran Rekapitulasi data kegiatan angkutan laut pelabuhan Bau-bau. Pada saat Peneliti mengambil data di Bau-Bau terlihat jelas peningkatan data pelayaran yang terjadi di Pelabuhan Bau-bau sehingga dapat dikatakan bahwa dengan adanya Tol Laut dapat dirasakan jelas manfaatnya. Ini terlihat pada data lampiran hasil penelitian.

I. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian di atas yang diperoleh dari berbagai sumber baik dari media cetak dalam bentuk buku memberi gambaran bahwa alasan utama pengembangan tol laut yang mulai ditetapkan pada tahun 2015 adalah untuk menekan biaya transportasi yang menjadi permasalahan utama di Indonesia. Dengan adanya tol laut maka akan ada konektivitas antara pulau-pulau sehingga akan menurunkan biaya transportasi serta biaya logistik.

Indonesia memiliki potensi wilayah laut yang dapat dioptimalkan pemanfaatannya, antara lain kandungan cadangan minyak, gas alam, pariwisata bahari, perikanan tangkap dan budidaya kelautan lain. Khususnya di sektor transportasi, wilayah laut Indonesia tidak saja berfungsi untuk menghubungkan seluruh kepulauannya, namun juga melayani angkutan laut/logistik internasional yang melintasi alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Sehingga terbukanya akses regional melalui implementasi konsep tol laut dapat memberikan peluang industri kargo/logistik nasional untuk berperan dalam distribusi internasional.

Selanjutnya pada hasil penelitian tersebut di atas dipaparkan bahwa Sebelum adanya kebijakan tol laut transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktifitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia. Konsep tersebut dikenal sebagai konsep pembangunan ship follow the trade. Sehingga untuk mewujudkan pemerataan, diperlukan pembangunan dengan konsep ship promote the trade, dimana pembangunan konektivitas di wilayah Timur Indonesia diharapkan mampu meningkatkan aktivitas ekonomi dan perdagangannya. Pengembangan pelayanan transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia diharapkan mampu menurunkan biaya logistik sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi disertai terwujudnya pemerataan.

Dengan demikian maka produk juga akan murah dengan begitu maka kompetensi dengan negara lain akan bersaing karena harga lebih murah. Selain itu akan membuat Indonesia dapat bersaing pada Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) sehingga Indonesia tidak akan tertekan malah akan bersaing dengan negara-negara maj lainnya di dunia.

Dampak dari pembangunan tol laut sudah mulai dirasakan oleh warga di kawasan Timur Indonesia. Berdasarkan pantauan Kementerian Perdagangan, khususnya di Fakfak dan Kaimana Papua, harga kedelai turun 14 persen, minyak goreng turun 20 persen dan daging ayam turun 35 persen. Turunnya harga tersebut mulai dirasakan setelah tol laut mulai beroperasi. Sebab sebelum adanya kapal berjadwal yang melayani rute-rute di kawasan Indonesia Timur, barang dari Indonesia Barat dibawa dengan pesawat dan kapal tak berjadwal, sehingga pasokan menjadi tak menentu yang membuat harga melonjak.

Meskipun demikian, tidak semua rute tol laut berjalan efisien. Pada rute Jakarta-Makassar-Papua, pedagang membeli barang dari Jakarta untuk dijual di Papua, meskipun barang tersebut juga tersedia di Makassar dengan harga yang sama. Sehingga rute Jakarta-Makassar dibatalkan.

Kasus lain rute kapal ternak pengangkutan sapi dari Nusa Tenggara Timur ke Jakarta tidak membawa muatan lagi saat kembali ke NTT sehingga subsidi yang dikeluarkan menjadi tidak optimal. Di beberapa daerah seperti Alot (NTT), harga bahan kebutuhan pokok yang diangkut dengan kapal tol laut Sabuk Nusantara ternyata sama mahalnyanya dengan harga barang daerah tersebut sehingga ada manfaat adanya tol laut bagi penduduk setempat.

Permasalahan lain yang muncul yaitu terdapatnya pihak-pihak yang menepoli penggunaan jasa angkutan barang lewat tol laut, atau memborong semua barang yang diangkut dengan kapal tol laut disuatu pelabuhan sehingga segelintir pedagang menguasai perdagangan barang.

Timbulnya permasalahan-permasalahan tersebut di atas menunjukkan bahwa tujuan dari pembangunan "Rumah Kita" masih belum optimal. Sebab tujuan utama pembangunan "Rumah Kita" sebagaimana yang telah dipaparkan pada bagian hasil penelitian yaitu untuk meningkatkan tingkat keterisian saat kapal kembali menjadi meningkat dan hal tersebut akan berdampak pada penurunan harga.

Hasil selanjutnya yang diperoleh dari hasil kajian menyebutkan bahwa pembangunan Makassar New Port (MNP) merupakan salah satu upaya pemerintah dalam menciptakan jalur tol laut untuk wilayah timur Indonesia.

pembangunan Makassar New Port (MNP) dimulai sejak 2015 lalu. Namun hingga saat ini progresnya belum signifikan, hal tersebut terlihat dari lambannya proyek tersebut. Menurut Menteri Koordinator (Menko) Maritim lambannya progres Makassar New Port (MNP) dipicu oleh PT Pelindo IV yang memonopoli proyek. Lebih lanjut menurut Menteri Koordinator (Menko) Maritim, jika proyek Makassar New Port (MNP) dikerjakan dengan swasta maka hasilnya akan lebih cepat terlihat. (Media Cetak Fajar, Senin, 20 Februari 2017)

Sedangkan menurut Direktur utama PT Pelindo IV mengungkapkan konstruksi pelabuhan Makassar New Port (MNP) pada tahap 1 B telah mencapai 33 persen pada awal tahun 2017. Lebih jauh menurut Direktur utama PT Pelindo IV faktor yang menghambat pembangunan Direktur utama PT Pelindo IV yaitu adanya ranjau peninggalan Perang Dunia II di area proyek.

Pendapat Menteri Koordinator (Menko) Maritim tersebut mengenai lambannya progres Makassar New Port (MNP) diperkuat oleh hasil data PT Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) kapasitas lapangan penumpukan kontainer disiapkan agar mampu menampung kontainer hingga 600 ribu TEUs pertahun. Sementara tingkat keterisiannya sepanjang 2016 lalu sudah mencapai 600-650 ribu TEUs. Ruang yang tersisa hanya 50 ribu TEUs. Bisa dipastikan tidak akan bertahan lama. Sedangkan menurut General (GM) Terminal Peti Kemas Makassar (TPM), Abdul Aziz, mengklaim jika keterisian TPM saat ini masih aman hingga tahun 2019. Kondisi TPM saat ini cukup mendukung peningkatan arus barang dan menjadi pertumbuhan ekonomi Sulawesi selatan.

J. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa:

1. Implementasi terhadap pendukung konsep tol laut dapat diukur melalui:
 - a. Pembangunan pelabuhan laut. Implementasi konsep tol laut terhadap pembangunan pelabuhan laut sudah terimplementasikan hal tersebut terlihat dari adanya kerja sama pemerintah (Bappenas serta Kementerian Perhubungan) bersama Pelindo untuk 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, meskipun pembangunan tersebut belum rampung secara keseluruhan. Sebagai contoh yaitu pembangunan Makassar New Port (MNP) sebagai salah satu upaya pemerintah dalam menciptakan jalur tol laut untuk wilayah timur Indonesia menurut Menteri Koordinator (Menko) Maritim menyatakan progres Makassar New Port (MNP) terkesan lamban, hal ini diperkuat oleh hasil data PT Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) kapasitas lapangan penumpukan kontainer

disiapkan agar mampu menampung kontainer hingga 600 ribu TEUs pertahun. Sementara tingkat keterisiannya sepanjang 2016 lalu sudah mencapai 600-650 ribu TEUs. Ruang yang tersisa hanya 50 ribu TEUs. Bisa dipastikan tidak akan bertahan lama.

- b. Pengembangan armada kapal. untuk mendukung tol laut akan direncanakan pembelian 125 unit kapal yang terdiri dari kapal patroli untuk navigasi, kapal perintis dan kapal penumpang. Sebagai tindak lanjut dari rencana tersebut, kementerian perhubungan pada tahun 2017 telah membangun 50 unit kapal perintis dan 3 unit kapal induk. Salah satu tujuan pengembangan armada kapal laut yaitu untuk menurunkan biaya transportasi serta biaya logistik. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa konsep tol laut telah terimplemtasikan terhadap pengembangan armada kapal meskipun jika ditinjau dari tujuan pengembangan tersebut masih terdapat beberapa kendala diantaranya yang berkaitan dengan penurunan biaya logistik. Sebagai contoh tidak semua rute tol laut berjalan efisien. Di beberapa daerah seperti Alot (NTT), harga bahan kebutuhan pokok yang di angkut dengan kapal tol laut Sabuk Nusantara ternyata sama mahalnnya dengan harga barang daerah tersebut sehingga tidak ada manfaat adanya tol laut bagi penduduk setempat.
2. Kebijakan apa yang dibutuhkan agar Tujuan Konsep Tol Laut bisa terwujud di antaranya:
- a. Kemenhub perlu memasyarakatkan keberadaan “rumah kita” kepada perusahaan pelayaran, petani dan pemasok produk pertanian, peternakan dan perikanan. Begitupun halnya dengan pengusaha bahan baku industri agar mereka memanfaatkan keberadaan “rumah kita”.
 - b. Kemenhub perlu melakukan evaluasi pelaksanaan program tol laut untuk mengetahui sejauhmana program ini berhasil. Melalui evaluasi tersebut diharapkan dapat memprediksikan kapan intervensi pemerintah dalam bisnis angkutan laut dapat diteminasi dengan mulus, sebab tanpa evaluasi tujuan program tol laut bisa tidak tercapai sementara pemborosan terus terjadi.

K. Saran

Sebagai saran atau masukan untuk menunjang tercapainya tujuan dari kebijakan tol laut, diharapkan kepada pihak terkait untuk lebih memperkenalkan konsep tol laut kepada masyarakat sebab masyarakat Indonesia pada umumnya dan pengusaha daerah pada khususnya kurang begitu mengenal program tol laut. Informasi mengenai jadwal, keberangkatan kapal, kapasitas muat kapal dan lain sebagainya sehingga tol laut masih perlu dipublikasikan lebih luas.

L. DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum, Suatu Kajian Filosofis dan Sosilogis*, Penerbit Chandra Pratama, Jakarta
- , 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Penerbit Yarsif Watampone, Jakarta 1998
- , 2008, *Teori Hukum “ The Disorder “ Charles Sampford*, Mengkritisi Teori Sistem Hukum
- , 1975, *Sistem Hukum*, Terjemahan Buku Karya Lawrence M.Freidman, Judul : *The Legal System : A social Perspective*
- , 1996, *Perspektif Teoritis*, Terjemahan Buku Anwarul Yaqin, Judul : *Law and Society in Malaysia*
- , 2000, *Donald Black : Karya & Kritikan Terhadapnya*, Makassar
- Abdulkahar Badjuri & Teguh Yuwono, 2003, *Kebijakan Publik*, Universitas Diponegoro, Semarang
- Abdul Latief.H, 2006, *Hukum dan Peraturan Kebijakan (Beleidsregel) pada Pemerintahan Daerah*, UII Press Jogjakarta, 2006
- Aminuddin Ilmar, 2008, *Hukum Tata Pemerintahan*, Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin,
- A.R. Soehoed, 2006, *Strategi Sebagai Landasan kebijakan Pembangunan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2006.
- Bagir, 1992, *Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*, Ind-Hill Co, Jakarta
- BPP Teknologi & Dewan HANKAMNAS, 1996, *Benua Maritim Indonesia*, Jakarta,
- David Yates & Malcon Clarke, 1993, *Shipping Law Contracts for the Carriage of Goods*, Lloyds of London Press Ltd.London
- Edi Suharto, 2005, *Analisis Kebijakan Publik*, Penerbit CV. Alfabeta, Bandung
- Hasjim Djalal, 2009, *Mengelolah Potensi Laut Indonesia*, Forum Pertemuan Kelompok Ahli, Makassar.
- International Maritime Organization, 1994, *IMO Publication*, 4 Albert Embankm London SE1 75R
- Lili Rasjidi & I.B. Wyasa Putra, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Penerbit PT. Remaja Rosdakarya, Bandung
- Leo Agustino, 2008, *Dasar-dasar Kebijakan Publik*, Penerbit CV. Alfabeto, Bandung
- J. Salusu, 2001, *Kebijakan Publik*, LAN RI, Makassar.
- Jeremy Bentham, 2006, *Teori Perundang-undangan*, Penerbit Nusamedia, Bandung,

- Moh. Kasim & Harmaily Ibrahim, 1988, Pengantar Hukum Tata Negara Indonesia, PD.
- Muin Fahmal, 2008, Peran Asas-asas Umum Pemerintahan Yang Layak dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih, Kreasi Total Media. Jogjakarta, .
- Murtir Jeddawi, 2008, Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah, Kreasi Total Media, Jogjakarta.
- Prasetyantoko, 2008, Corporate Governance, Pendekatan Institusional, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- P. Joko Subagio, 2005, Hukum Laut Indonesia, Penerbit, Rineka Cipta, Jakarta.
- Satjipto Rahardjo, 1996, Ilmu Hukum, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung.
- , 2006, Hukum Dalam Jagat Ketertiban, UKI Press, Jakarta.
- Sudikno Mertokusumo, 1996, Penemuan Hukum, Sebuah Pengantar, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- Surya Fermana, 2009, Kebijakan Publik, Sebuah Tinjauan Filosofis, Ar-Ruzz Media, Jogjakarta.
- Syafrinaldi. H, 2009. Hukum Laut Internasional, Penerbit UIR Press, Riau.
- Wahyudin Husein & Hufron, 2008, Hukum Politik & Kepentingan, Penerbit, Laksbang Pressindo, Yogyakarta.
- Peraturan Perundang-Undangan