

THE BENEFITS OF SEA TOLL IN SUPPORTING INTER-ISLAND CONNECTIVITY DEVELOPMENT IN INDONESIA UNDER JOKO WIDODO'S ADMINISTRATION

Eska Dwipayana Pulungan
Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Indonesia
Jl. Ir H. Juanda No.95, Ciputat, Kec. Ciputat Tim., Kota Tangerang Selatan, Banten 15412
eska.dwi@uinjkt.ac.id

(Received: 26 Februari 2025 / Accepted: 28 Mei 2025 / Published Online: 19 Juni 2025)

ABSTRACT

Developing inter-island connectivity in Indonesia is crucial to support economic growth and equitable development, especially for Isolated, Frontier, and Outermost (3T) areas. The Sea Toll program is one of the main policies implemented by the Joko Widodo administration to overcome logistical challenges and price disparities between regions. This study aims to analyze the benefits of the Sea Toll in improving inter-island connectivity and its impact on Indonesia's economic, social, and logistics distribution sectors. Employing a descriptive qualitative analysis method based on literature studies and secondary data, this study evaluates the effectiveness of the Sea Toll in reducing logistics costs, increasing the affordability of goods in remote areas, and accelerating the distribution of goods and services. The results show that this program contributes to improving the efficiency of sea transportation and equitable economic development in various regions. However, it still faces challenges such as supporting infrastructure and policy sustainability. Therefore, optimizing the Sea Toll program through synergy between the government, private sector, and society is key to realizing Indonesia's more effective and sustainable maritime transportation system.

Keywords: *Indonesia, Inter-Island Connectivity, Logistic, Sea Toll*

ABSTRAK

Pembangunan konektivitas antar pulau di Indonesia merupakan aspek krusial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan, terutama bagi wilayah Tertinggal, Terdepan, dan Terluar (3T). Salah satu kebijakan utama yang diterapkan dalam pemerintahan Joko Widodo untuk mengatasi tantangan logistik dan disparitas harga antar wilayah adalah program Tol Laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis manfaat Tol Laut dalam meningkatkan konektivitas antar pulau serta dampaknya terhadap sektor ekonomi, sosial, dan distribusi logistik di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif berbasis studi literatur dan olah data sekunder, penelitian ini selanjutnya akan mengevaluasi efektivitas Tol Laut dalam menekan biaya logistik, meningkatkan keterjangkauan harga barang di daerah terpencil, serta mempercepat distribusi barang dan jasa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa program ini berkontribusi pada peningkatan efisiensi transportasi laut dan pemerataan pembangunan ekonomi di berbagai wilayah, meskipun masih menghadapi tantangan seperti infrastruktur pendukung dan keberlanjutan kebijakan. Oleh karena itu, optimalisasi program Tol Laut melalui sinergi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat menjadi faktor kunci dalam mewujudkan sistem transportasi maritim yang lebih efektif dan berkelanjutan di Indonesia.

Kata Kunci : Indonesia, Konektivitas Pulau, Logistik, Tol Laut

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan sekaligus negara maritim yang memiliki kekayaan alam berlimpah di darat dan laut yang bisa menopang kehidupan 280 juta jiwa rakyatnya. Wilayah darat Indonesia memiliki lahan pertanian yang subur, belum lagi terdapat sumber daya alam bernilai jual mahal seperti nikel, batu bara dan emas hingga timah. Di wilayah perairan, terbentang sumber daya perairan seperti perikanan, pertambangan, hutan mangrove hingga padang lamun, bahkan banyak sumber daya perairan yang belum dieksplorasi disebabkan wilayah perairan Indonesia yang sangat luas. Hanya beberapa sumber daya perairan yang sering dieksplorasi antara lain pemanfaatan sumber daya ikan, hutan mangrove dan pariwisata, sementara sumber daya perairan berupa tambang dan sejenisnya masih sedikit di eksplorasi.[1]

Wilayah perairan yang luas ini, ternyata juga menyebabkan beberapa tantangan bagi Indonesia, yakni tidak meratanya pembangunan, munculnya disparitas harga dan kesenjangan ekonomi. Maka perlu bagi pemerintah untuk mulai membangun Indonesia dari perairan, yang bermakna perairan dibangun untuk mengkoneksikan antar pulau sehingga menutup kesenjangan ekonomi, disparitas harga dan ketidakadilan pembangunan.[2] Sebelumnya, acapkali pemerintah menyalahkan bahwa perairan Indonesia yang sangat luas ini merupakan suatu penghambat yang besar dan kemungkinan tidak akan bisa dituntaskan untuk mencapai kesetaraan ekonomi, pemerataan pembangunan hingga keselarasan harga. Padahal, semuanya hanya tergantung pada keinginan yang kuat untuk membangun Indonesia. Perairan harusnya bukan dianggap sebagai pembatas atau ganjalan, melainkan dianggap sebagai anugerah, karena jika dimanfaatkan dan dibangun dengan bijak ternyata akan memberikan keuntungan ekonomi hingga sosial bagi rakyat Indonesia. Sudah saatnya bagi pemerintah untuk membangun Indonesia dari perairan, bukan dari daratan saja. [3]

Dalam mewujudkan hal tersebut, penting bagi pemerintah untuk membangun negeri ini lebih baik lagi, terutama memulai pembangunan untuk menguatkan konektivitas antar pulau. Konektivitas antar pulau sangat penting karena Indonesia terdiri dari 17.504 pulau, 6.000 pulau diantaranya merupakan pulau berpenghuni, untuk itu perlu mengkoneksikan setiap pulau berpenghuni tersebut dalam menyalurkan barang atau logistik dari berbagai macam produk dari pulau utama ke pulau terpencil, jika tidak, penyebaran logistik ke daerah terpencil akan tetap membutuhkan biaya yang sangat besar, sehingga terjadi ketimpangan harga.[4] Misalnya, harga barang di wilayah pulau Jawa jauh lebih terjangkau dari pada harga di wilayah bagian timur Indonesia. ketimpangan harga ini terjadi karena ada ketimpangan pembangunan, sumber daya manusia, dan minimnya investor hingga buruknya sarana transportasi angkutan bahan logistik. Dari beberapa poin tersebut yang penting untuk dielaborasi untuk meningkatkan konektivitas antar pulau adalah perbaikan pembangunan skala nasional. Di era pemerintahan presiden Joko Widodo, pembangunan skala nasional digenjut dengan kampanye pembangunan tol laut. [5]

Tol laut merupakan salah satu kiat dalam pembangunan infrastruktur maritime. Tol laut diperlukan dalam membangun konektivitas antar pulau untuk mewujudkan konektivitas antar pulau. Pengembangan tol laut bertujuan untuk menekan disparitas harga antar pulau di Indonesia. Tol laut merupakan sebuah konsep jalur pelayaran bebas hambatan di wilayah perairan Indonesia dengan cara menghubungkan seluruh pelabuhan, mulai dari memperbaiki pelabuhan yang rusak hingga membangun pelabuhan baru.[6] Tol laut semakin penting lagi

untuk menghilangkan disparitas harga antara Indonesia wilayah barat dan Indonesia wilayah timur. Dengan adanya tol laut diharapkan akan terwujud keselarasan harga barga di seluruh wilayah Indonesia. Keberadaan tol laut juga berkaitan dengan mobilitas dan distribusi barang, agar barang yang ada di pelosok negeri juga dapat dipasarkan ke pasar yang lebih luas. Selain itu keberadaan tol laut diharapkan mampu mengangkut hasil pertanian masyarakat terpencil ke wilayah yang lebih besar. [7]

Pembangunan tol bukan hanya untuk mencapai keuntungan politik atau korporasi semata, utamanya lagi pembangunan tol laut ditujukan bagi mereka yang tidak memiliki akses memperoleh pendidikan, kesehatan, dan ketiadaan memenuhi kebutuhan kehidupan sehari-hari dengan tujuan agar mampu membebaskan diri dari kemiskinan. Pembangunan tol laut semakin penting lagi jika tujuannya adalah menjadikan negara ini sebagai bangsa yang modern, beradab dan berdaya saing global. Untuk itu perlu membangun manusia yang melek ilmu pengetahuan namun dengan syarat harus didukung oleh pemerintah dengan sepenuh hati. Jika dukungan dari pemerintah tidak ada, mustahil untuk menjadi bangsa yang disegani oleh negara lain. [8]

Dalam konteks ini perlu memahami lebih lanjut mengenai tol laut, tujuan pembangunan tol laut (dari siapa, untuk siapa), konsep tol laut, manfaat tol laut dan bagaimana tol laut menyejahterakan masyarakat di wilayah timur Indonesia. Dalam penelitian sebelumnya ditemukan bahwa pembangunan di Indonesia terlalu fokus di darat, sehingga pemerintah lupa untuk membangun wilayah perairan sehingga terjadi kesenjangan ekonomi, disparitas harga dan pembangunan yang tidak merata. Namun, dalam penelitian ini, penulis akan mengelaborasi pentingnya pembangunan yang difokuskan di perairan, karena tidak bisa dipungkiri wilayah Indonesia sejatinya disatukan oleh wilayah perairan bukan daratan. Luasnya wilayah perairan ini harus dimanfaatkan sedemikian rupa, salah satunya dengan membangun tol laut. Tol laut ini yang kemudian menjadi fokus utama dalam penelitian ini. Tol laut harus dianggap penting sebagai penghubung antar pulau, dan juga harus dijadikan sebagai lokomotif utama untuk membangun Indonesia dari wilayah perairan, sehingga menyadarkan pemerintah dan masyarakat bahwa perairan yang dimiliki oleh Indonesia bukan sebagai pembatas pembangunan namun sebagai alat pemersatu pembangunan.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian kualitatif digunakan untuk mendalami mengenai manfaat pembangunan tol laut dalam membangun konektivitas antar pulau. Penelitian ini menggunakan data yang telah ada sebelumnya, kemudian menelitinya dengan detail dan menyeluruh hingga ditemukan suatu fakta baru. Subjek dan objek penelitian ini adalah pembangunan tol laut dan manfaat tol laut. Penelitian ini dimulai dari pemahaman makna, tujuan dan pentingnya pembangunan tol laut untuk Indonesia kemudian membahas apa itu konsep tol laut dan sumbangsuhnya dalam mendukung konektivitas lintas pulau. Dalam pengumpulan data untuk memperoleh jawaban dari penelitian tersebut maka digunakan sumber data sekunder. Data sekunder diperoleh dari buku, artikel jurnal, website pemerintah, berita skala nasional ataupun sumber kredibel lainnya. Data yang diperoleh dijadikan acuan untuk membentuk suatu kerangka pemikiran kritis untuk mengetahui apa manfaat pembangunan tol laut untuk masyarakat, upaya

pemerintah dalam mewujudkan pembangunan tol laut, keberhasilan keberadaan tol laut dalam menekan disparitas harga dan evaluasi kekurangan tol laut yang harus segera diselesaikan pemerintah. [9]

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara tinjauan pustaka, antara lain, buku digunakan untuk memahami apa itu pembangunan dan apa tujuan pembangunan, artikel jurnal untuk mencari tahu apa itu tol laut, apa tujuan dan manfaat pembangunan tol laut untuk masyarakat. Selanjutnya, website pemerintah dan website berita skala nasional juga dipakai untuk mengetahui lebih dalam bagaimana respon masyarakat terhadap tol laut ataupun untuk mengetahui sejauh apa pembangunan tol laut, apakah tidak berjalan atau masih berjalan serta memahami keberlanjutan pembangunan tol laut apakah sukses dibangun atau tidak. [10]

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Tol Laut Sebagai Lokomotif Utama Untuk Mewujudkan Keseragaman Harga di Nusantara

Selat strategis jalur perekonomian dunia berada di wilayah Indonesia seperti Selat Malaka, Sunda, Lombok, Makassar dan Ombai-Wetar. Jika digunakan dengan baik Indonesia dapat menjadi kekuatan baru dalam peredaran politik dan ekonomi global. Dalam lingkup global Indonesia berada pada sentral pelayaran dunia yang menjadi kunci penting dalam membangun sumber ekonomi baru menuju poros maritime dunia. Tentunya harus didukung dengan peningkatan transportasi laut. Adapun model pembangunan transportasi laut tersebut disesuaikan letak geografis dan wilayah kepulauan Indonesia dengan tujuan utama membangun konektivitas antar pulau dengan cara, pertama, mengoptimalkan pertumbuhan berdasarkan kesatuan kawasan. Kedua, mengintegrasikan moda dengan metode inter-moda supply chain system yang menghubungkan wilayah terpencil dengan wilayah pusat pertumbuhan. Ketiga, menciptakan pertumbuhan inklusif yakni pertumbuhan yang menyentuh semua lapisan atau dasar masyarakat yang dilakukan dengan baik bahkan dipantau agar bisa dievaluasi kemudian diperbaiki kekurangannya.

Untuk itu perlu memahami lebih dalam apa sebenarnya pembangunan transportasi laut dan kaitannya dengan tol laut. Transportasi laut adalah moda angkutan yang menghubungkan antar pulau di wilayah kepulauan ataupun dengan wilayah daratan lainnya. Transportasi laut juga bisa diartikan sebagai cara untuk memindahkan barang atau logistik dari suatu daratan ke daratan lainnya ataupun sebagai alat transportasi yang dipakai oleh manusia untuk berpindah dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Lalu muncul istilah tol laut, tol laut berbeda makna dengan transportasi laut. Tol laut awalnya diperkenalkan oleh presiden susilo bambang yudhoyono dengan nama pendulum nusantara. Di pemerintahan presiden joko widodo pendulum nusantara berubah nama dan diperbaharui menjadi tol laut. Tol laut bukan berarti membangun tol di atas laut, pengertian ini yang sering kali diartikan oleh masyarakat awam sebagai makna dari tol laut. Akibat pemahaman yang kurang tepat mengenai tol laut ini menyebabkan penolakan dari masyarakat saat presiden joko widodo mengkampanyekan pembangunan tol laut untuk memperkuat Indonesia dalam mewujudkan visi Nawa Cita.

Tol laut awalnya diinisiasi tahun 2015, di tahun tersebut hanya terdapat 3 kapal tol laut, kemudian bertambah menjadi 37 kapal di tahun 2024. Seiring dengan perbaikan dan dukungan yang diberikan pemerintah dalam mendukung konektivitas antar pulau pada tol laut, tercatat pada tahun 2024 terdapat pula 39 trayek tol laut yang awalnya hanya 3 trayek. Secara konsep, tol laut adalah pengembangan jalur laut yang dilewati oleh kapal yang menghubungkan seluruh Indonesia yang bebas dari hambatan. Bisa juga dikatakan sebagai integrasi transportasi laut untuk menyalurkan logistik tanpa harus bergantung kepada jalur pelayaran internasional untuk mendistribusikan barang di cakupan wilayah bumi pertiwi dengan harga yang lebih terjangkau dan efisien. Jika sebelumnya masyarakat di wilayah, tertinggal, terdepan dan terluar (3T) menunggu barang hingga berbulan bulan, namun sejak tol laut dibangun masyarakat hanya perlu menunggu selama dua minggu untuk memperoleh barang dengan harga yang lebih murah.

Selain efisiensi waktu dan penurunan harga barang, keberadaan tol laut juga membantu petani kecil dan membantu perkembangan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM). [11] Diwilayah 3T, contohnya di Maluku, Nusa Tenggara dan Merauke, hasil bumi seperti ikan, beras, tepung tapioka dan rumput laut sangat melimpah, sebelum ada program tol laut, hasil bumi tersebut hanya dijual atau didistribusikan di daerah terdekat atau bahkan di daerahnya saja. Semenjak tol laut dikembangkan, cakupan pasar barang dari wilayah tersebut semakin meluas hingga ke wilayah bagian barat Indonesia, diiringi dengan harga yang lebih baik pula. Tentu ini menjadi anugerah tersendiri bagi petani kecil hingga pelaku UMKM, terlebih lagi penyebaran barang dari wilayah Timur ke Barat Indonesia atau ke wilayah yang dilalui tol laut ternyata dapat menurunkan inflasi dan menaikkan kesejahteraan masyarakat. [12]

Dalam kasus lainnya lagi, di Nusa Tenggara Timur dan Papua yang awalnya tidak dilewati tol laut, seiring dengan pembukaan trayek tol laut yang melintasi wilayah tersebut, ternyata menikkan gairah UMKM setempat pula. Kedepannya diharapkan wilayah ini bukan lagi dikategorikan sebagai wilayah miskin namun menjadi salah satu penopang pertumbuhan ekonomi nasional. Jika NTT dan Papua saja mampu berkembang sejak ada tol laut, maka kedepannya keberhasilan dua daerah ini akan menjadi tolak ukur untuk memperluas trayek tol laut sehingga dampak keberadaan tol laut ini akan mewujudkan pemerataan pembangunan yang berkeadilan. [13]

Dalam strategi tercapainya keberlanjutan pembangunan tol laut ini, pemerintah selalu menyiapkan dan menambah moda transportasi laut. Di tahun 2018 misalnya, pemerintah melalui kementerian perhubungan mengadakan 100 kapal untuk dioperasikan di armada laut perintis. Pemerintah juga terus mengupayakan pembangunan sarana kapal agar semua kota atau kabupaten terutama yang wilayahnya didominasi kepulauan kecil terkoneksi agar harga bahan pokok bisa diseragamkan. Demikian pula dengan pembangunan trayek lot laut ke wilayah terpencil terus digenjok, adapun jumlah sebarannya, yakni 54 trayek di bagian Indonesia timur, 41 trayek di Indonesia bagian tengah dan 12 trayek di Indonesia bagian barat. Pertumbuhan trayek tol laut tersebut diharapkan mampu menurunkan harga bahan pokok sebesar 20% hingga 30%. [14]

Dengan meningkatnya jumlah armada yang dioperasikan atau bahkan pembangunan armada perintis maka tentu saja berefek pada meningkatnya jumlah komoditas atau logistik yang akan dipasarkan lebih luas. Dalam perjalanan mendukung program pembangunan angkutan laut perintis untuk tercapainya program tol laut pemerintah telah mengucurkan dana sebesar Rp 10,98 Triliun terhitung sejak tahun 2015 hingga 2024.[15] Keberadaan tol laut hingga hari ini ternyata mampu membangun kawasan Indonesia timur. Telah tercipta integrasi kawasan pelabuhan yang kompleks sehingga berpengaruh terhadap tumbuhnya kawasan ekonomi baru, kawasan industri dan kawasan pertumbuhan ekonomi baru yang akan menopang atau menerima logistik di pelabuhan. Contohnya, di Halmahera selatan, harga baja konstruksi 16 mm sebelum diangkut dengan tol laut diperdagangkan dengan harga Rp. 200.000/Kg, namun semenjak diangkut dengan tol laut harga turun menjadi Rp. 119.000/Kg. Di kabupaten buru selatan, daging ayam ras sebelum diangkut dengan tol laut, harganya mencapai Rp. 60.000/Kg, setelah diangkut dengan tol laut turun menjadi Rp. 45.000/Kg. Di kabupaten Muna awalnya harga kedelai Rp. 15.000/Kg, turun menjadi Rp. 9.600/Kg. Di kabupaten Fak Fak harga bawang putih sebelum diangkut dengan tol laut adalah seharga Rp. 40.000/Kg turun menjadi Rp. 30.000/Kg. [16]

PEMBAHASAN

Tantangan Pembangunan Tol Laut dan Masa Depan Pembangunannya

Harus diketahui pembangunan infrastruktur merupakan faktor penting menuju keberdayaan ekonomi masyarakat. Pembangunan infrastruktur bisa berefek pada sektor pendidikan, kesehatan, ekonomi, bahkan transportasi dan proyek proyek pembangunan skala nasional dan internasional. [17] Pembangunan yang baik juga berefek pada peningkatan jumlah investor, baik investor asing maupun lokal. Sangat mustahil untuk mendatangkan investor jika pembangunan infrastruktur diabaikan. Fasilitas infrastruktur yang berkualitas tinggi yang ada di suatu kawasan tentu akan mempengaruhi ekonomi masyarakat sekitar, namun yang lebih penting adalah pembangunan infrastruktur tersebut dapat menarik investor asing dengan modal yang besar sehingga berefek pada peningkatan kapasitas produksi barang ataupun logistik baik dari hasil industri, olahan pabrik hingga hasil dari sumber daya perairan dan pertanian nasional meningkat. [18]

Indonesia dalam tujuannya menjadi negara maritime yang kuat, tangguh dan berdaya saing global, maka salah satu upaya untuk mewujudkannya adalah membangun infrastruktur yang berkelanjutan. [19] Kesungguhan mendukung upaya ini telah dilakukan pemerintah dengan mengeluarkan dana sebanyak Rp. 387,7 Triliun untuk membangun infrastruktur di tahun 2017. Salah satu program yang diandalkan adalah pembangunan tol laut. Pembangunan tol laut bertujuan untuk, pertama, mewujudkan Indonesia sebagai poros maritime global. Kedua, mewujudkan keseragaman harga terutama harga barang pokok serta penyaluran logistik yang lebih cepat dan efisien. Ketiga, meningkatkan kemandirian ekonomi masyarakat terutama di wilayah timur Indonesia. Keempat, mengurangi angka pengangguran, dengan harapan adanya tol laut, maka akan membuka sektor mata pencaharian masyarakat sekitar, seperti terbukanya tempat wisata baru, yang diiringi dengan pembukaan hotel atau tempat makan yang dikelola oleh masyarakat sekitar.

Di tahun 2024, pertumbuhan pembangunan tol laut telah memiliki 39 trayek yang awalnya hanya berjumlah 3 trayek. Pembangunan trayek ini tidak akan berhenti saat

pemerintahan presiden joko widodo selesai. Demi keberlanjutan tol laut dan penambahan trayek, pemerintah akan terus mengadakan evaluasi dan perbaikan. Salah satu hal yang paling penting dalam evaluasi dan perbaikan adalah agar muatan balik bisa diisi penuh dan tidak boleh kosong. Acapkali saat kapal berangkat dengan logistik penuh namun saat kembali ke pelabuhan asal, muatan kapal sangat sedikit. Salah satu penyebab kapal tol laut tidak diisi penuh atau kosong saat kembali adalah minimnya fasilitas pergudangan, reefer container dan cold storage di kapal maupun di pelabuhan singgah. Ketiadaan fasilitas tersebut membuat masyarakat enggan menggunakan jasa tol laut, karena khawatir barang yang mereka perjual belikan akan rusak bahkan sebelum dipasarkan. [20]

Tantangan lain yang muncul dalam pengoperasian tol laut ini, contohnya logistik atau bahan yang telah sampai ke tujuan atau wilayah 3T, ternyata masih sulit disebarakan ke wilayah yang lebih terpencil.[21] Tantangan lainnya adalah, sosialisasi mengenai tol laut masih kurang sehingga masyarakat tidak paham apa itu tol laut dan manfaatnya. Selain itu, tol laut ternyata belum memiliki waktu kedatangan atau berlabuh yang terjadwal, misalnya kapan kapal akan berlayar atau kapan kapal akan bersandar. Ketidakpastian jadwal ini membuat masyarakat tidak tertarik dengan tol laut karena takut barang yang diperjual belikan melalui tol laut rusak sebelum masuk ke kapal, terlebih lagi barang muatan balik dari Indonesia timur seperti nusa tenggara barat (NTB) dan sekitarnya adalah hasil laut dan pertanian. Dilapangan ditemukan, masyarakat NTB memilih jalur darat untuk memasarkan hasil laut dan pertaniannya karena tidak mau menanggung resiko menunggu kapal berlabuh dan bongkar muat dengan waktu yang sangat lama sehingga barang yang mereka perdagangkan rusak dan membusuk. [22] Dalam suatu kasus yang dialami kelompok masyarakat, mereka lebih memilih menggunakan jalur darat walaupun harga operasionalnya lebih mahal dari tol laut dalam menjual hasil usahanya. Dalam suatu waktu hasil ternak mereka stress dan bahkan mati karena menunggu terlalu lama di pelabuhan, demikian pula dengan hasil pertanian, dikhawatirkan rusak karena proses bongkar muat yang lama terlebih lagi fasilitas pendukung untuk menjaga keawatan barang tersebut saat berada di pelabuhan sangat minim bahkan tidak ada. [23]

Untuk itu Penting juga melibatkan pemerintah daerah untuk melakukan pengawasan dan pengembangan tol laut sehingga evaluasi dan perbaikan dapat dilakukan dengan maksimal, misalnya pemerintah daerah dilibatkan dalam mencari investor, dan mencari tenaga kerja terampil yang berasal dari daerah setempat untuk membangun tol laut di wilayahnya. Patut diketahui bahwa tujuan program tol laut kedepannya adalah mendukung kebijakan food estate perikanan dan kelautan serta mendukung terwujudkan makan bergizi gratis untuk anak usia sekolah. [24]. Demi kelancaran pembangunan tersebut, pemerintah mengusulkan dana sebesar Rp. 1.12 Triliun untuk keberlanjutan pembangunan tol laut di tahun 2025. [25]

Pembangunan Berbasis Kelautan dan Budaya Politik Indonesia

Budaya politik merupakan interaksi struktur politik, baik formal maupun informal seperti pemerintah, partai politik dan kelompok kepentingan. Budaya politik mencakup pola interaksi di antara aktor-aktor politik, selain itu budaya politik juga merujuk pada tindakan atau tingkah laku yang membentuk tujuan tujuan umum maupun khusus yang ingin dicapai dan prosedur prosedur yang dianggap pantas untuk diterapkan dalam meraih suatu tujuan.

[26] Budaya politik juga menghasilkan orientasi khusus ke arah hubungan hubungan politik antara kombinasi informasi, perasaan dan pendapatan yang cukup bervariasi dari satu negara dengan negara lainnya sehingga menghasilkan gaya politik yang berbeda. [27]

Dengan demikian proses sosialisasi sangat berpengaruh terhadap budaya politik dan faktor faktor yang mempengaruhi didalamnya antara lain. Satu, karakter nasional. Perbedaan budaya politik terkadang dibedakan pada keyakinan bahwa ciri ciri umum yang spesifik membuat suatu bangsa membedakan dirinya dengan bangsa lainnya. Kedua, orientasi terhadap kekuasaan. Ketiga, rekrutmen pemimpin. Pemimpin politik memiliki kuasa dan pengaruh pengaruh terhadap kelompok kelompok politik. Cara memperoleh kekuasaan dalam meraih kontrol terhadap alat alat kekuasaan politik adalah aspek signifikan dalam budaya politik bangsa. Di beberapa negara, kepemimpinan politik dimonopoli oleh keluarga keluarga tertentu saja, serta kadang didominasi oleh status sosial, agama, latar belakang etnik, dan pendidikan tertentu juga, dengan begitu tidak mengherankan jika kebijakan publik lebih banyak merefleksikan kepentingan kaum kaum tersebut. Keempat, gaya politik. Sikap individu terhadap proses politik dan pandangannya mengenai hubungan yang telah dibangun memberikan perbedaan gaya pada budaya politik. Budaya politik juga merupakan bagian yang integral dari budaya yang umum yaitu seperangkat keyakinan yang dipegang oleh individu yang juga merupakan bagian dari keseluruhan keyakinan yang dipegang. [28]

Mengacu pada hal tersebut dalam konteks budaya politik di Indonesia ternyata belum maksimal menjalankan fungsi dan tugasnya terutama jika berkaca pada poin ketiga dan keempat. Hal tersebut dikhawatirkan menjadi sumber utama malapetak keberlanjutan pembanguna tol laut. Politik terkadang dijadikan hanya sebagai cara untuk mencapai kekuasaan bukan alat untuk menciptakan kesejahteraan melalui pemerintahan yang legitimate. Maka, diperlukan nasionalisme dan patriotisme pejabat dipemerintahan untuk mengabdikan penuh dengan sungguh sungguh dalam membangun bangsa, dan loyalitas harus sepenuhnya untuk bangsa dan negara bukan kepada partai politik ataupun untuk penguasa. Sebaiknya pula transisi budaya politik dari presiden joko widodo ke presiden prabowo subianto harus mengalami banyak perubahan positif, bukan berjalan di tempat atau bahkan mundur. Dikhawatirkan jika hal negative tersebut yang terjadi maka masa depan pengelolaan sumber daya perairan Indonesia akan dikuasai oleh korporasi asing, Indonesia hanya sebagai penyedia wilayah, namun yang menguasai adalah asing. Jika demikian, tol laut juga dikhawatirkan akan dikelola sepenuhnya oleh asing, sehingga harga bahan dan logistik juga ditentukan oleh pihak swasta ataupun asing dan tentunya nawa cita hanyalah sebuah cita cita yang tidak pernah terwujud.

IV. KESIMPULAN

Tol Laut yang diinisiasi pada era pemerintahan Joko Widodo telah memberikan kontribusi signifikan dalam meningkatkan konektivitas antar pulau di Indonesia. Dengan adanya jalur transportasi laut yang lebih terstruktur, biaya logistik dapat ditekan, distribusi barang menjadi lebih efisien, serta disparitas harga antara wilayah barat dan timur Indonesia dapat dikurangi. Selain itu, program ini juga mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah terpencil dengan memperbaiki aksesibilitas terhadap bahan pokok dan barang industri serta pembangunan destinasi wisata baru.

Meskipun memiliki berbagai manfaat, implementasi Tol Laut masih menghadapi tantangan, seperti keterbatasan infrastruktur pelabuhan, ketidakseimbangan muatan kapal, serta efektivitas koordinasi antara pemangku kepentingan. Oleh karena itu, diperlukan upaya lebih lanjut untuk meningkatkan efisiensi dan keberlanjutan program ini, termasuk dengan penguatan infrastruktur maritim, optimalisasi rute pelayaran, serta kolaborasi yang lebih erat antara pemerintah, swasta, dan masyarakat. Dengan perbaikan dan inovasi yang berkelanjutan, Tol Laut dapat semakin berperan sebagai pilar utama dalam pembangunan konektivitas maritim dan pemerataan ekonomi di Indonesia.

V. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Gloria, “Sembilan Puluh Persen Kekayaan Alam Indonesia Belum Dieksplorasi,” *Universitas Gadjah Mada*, 2017. <https://ugm.ac.id/id/berita/14277-sembilan-puluh-persen-kekayaan-alam-indonesia-belum-dieksplorasi/> (accessed Apr. 03, 2025).
- [2] D. Puspitawati, “Pembangunan Wilayah Kepulauan Berlandaskan Poros Maritim Dalam Perspektif Negara Kepulauan: Tantangan Dan Peluang Perimbangan Keuangan Daerah,” *Bina Huk. Lingkungan.*, vol. 4, no. 2, p. 251, 2020, doi: 10.24970/bhl.v4i2.107.
- [3] S. Nasution, *Politik Ekonomi Sosial Budaya*. Medan: UMSU press, 2024.
- [4] H. Wangke, A. Pujayanti, and R. Roza, *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2019. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=PfKiDwAAQBAJ>
- [5] H. Rinardi, S. Indrahti, and N. N. Masrurroh, “Ketimpangan Ekonomi Jawa dan Luar Jawa dan Perkembangan Perdagangan Antarpulau di Indonesia,” *J. Sej. Citra Lekha*, vol. 8, no. 1, pp. 29–43, 2023, doi: 10.14710/jscl.v8i1.54443.
- [6] K. Buntoro, *Nusantara dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*. Depok: Rajawali Press, 2023. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=wUnfEAAAQBAJ>
- [7] I. W. Rusastra, *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2021. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=0aVOEAAAQBAJ>
- [8] M. A. A. Badar and A. Salim, “Telaah Kritis Kebijakan Tol Laut Pada Periode Kedua Presiden Joko Widodo,” *Mandub J. Polit. Sos. Huk. dan Hum.*, vol. 1, no. 4, pp. 313–321, 2023, doi: 10.59059/mandub.v1i4.680.
- [9] E. Ardyan *et al.*, “Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif.” PT. Sonpedia Publishing Indonesia, Jambi, 2023.
- [10] A. Salam, *Metode Penelitian Kualitatif*. Pasaman Barat: CV. AZKA PUSTAKA, 2023. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=ainKEAAAQBAJ>
- [11] Kementerian Perhubungan, “Biaya Angkut Lebih Rendah, Menhub Ajak Pelaku UMKM Manfaatkan Tol Laut,” *Kementerian Perhubungan Republik Indoensia*, 2022. <https://dephub.go.id/post/read/biaya-angkut-lebih-rendah,-menhub-ajak-pelaku-umkm-manfaatkan-tol-laut> (accessed Apr. 23, 2025).
- [12] U. Panggarti, Z. Zumaeroh, S. Dwi Purnomo, D. Retnowati, and B. Adhitya, “Studi

- komparatif ketimpangan antar pulau di Indonesia,” *Forum Ekon.*, vol. 24, no. 2, pp. 288–298, 2022, doi: 10.30872/jfor.v24i2.10988.
- [13] D. Waluyo, “Tertinggal, Terdepan dan Terluar (3T),” *Portal Informasi Indonesia*, 2024. <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/8680/tol-laut-jembatan-ekonomi-maritim-indonesia?lang=1> (accessed Feb. 01, 2025).
- [14] Kementerian Perhubungan, “Dukung Konektivitas Antar Wilayah, Kemenhub Bangun Armada Kapal Pendukung Tol Laut,” *Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*, 2018. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5746/dukung-konektivitas-antar-wilayah-kemenhub-bangun-armada-kapal-pendukung-tol-laut> (accessed Jan. 20, 2025).
- [15] W. K. Jaya, *Ekonomi Kelembagaan*. PT Elex Media Komputindo, 2021. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=F9NEEAAAQBAJ>
- [16] Kantor Staf Presiden, “Sukses Tekan Disparitas Harga, Tol Laut Perlu Optimalisasi,” *Kantor Staf Presiden*, 2021. <https://www.ksp.go.id/sukses-tekan-disparitas-harga-tol-laut-perlu-optimalisasi.html> (accessed Feb. 14, 2025).
- [17] Y. Sudrajat *et al.*, *Perekonomian Indonesia*. Serang: Sada Kurnia Pustaka, 2024. [Online]. Available: <https://books.google.co.id/books?id=0er8EAAAQBAJ>
- [18] N. Awainah, Sulfiana, Nurhaedah, Jamaluddin, and A. Aminullah, “Peran Infrastruktur Dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Dan Peningkatan Kualitas Hidup Masyarakat,” *J. Rev. Pendidik. dan Pengajaran*, vol. 7, no. 3, pp. 6847–6854, 2024.
- [19] P. C. Susanto, Y. Pahala, and T. M. Setyowati, “Konektivitas Pelayaran Perintis Sebagai Bagian Sistem Distribusi Logistik Dalam Mendukung Keberhasilan Tol Laut,” *J. Transp. Logistik, dan Aviassi*, vol. 1, no. 1, pp. 97–109, 2021, doi: 10.52909/jtla.v1i1.42.
- [20] A. Ferdianto, “Diklaim Berkembang Pesat, Pengamat Sebut Tol Laut Belum Turunkan Disparitas Harga,” *Kompas*, 2024. <https://nasional.kontan.co.id/news/diklaim-berkembang-pesat-pengamat-sebut-tol-laut-belum-turunkan-disparitas-harga> (accessed Feb. 10, 2025).
- [21] Kementerian Keuangan, “Berdampak pada Daya Saing, Berikut Tantangan Sektor Logistik di Indonesia,” *Kementerian Keuangan Republik Indonesia*, 2023. <https://www.kemenkeu.go.id/informasi-publik/publikasi/berita-utama/Tantangan-Sektor-Logistik-di-Indonesia> (accessed Apr. 23, 2025).
- [22] R. Juwita, Z. Zahara, I. Siregar, and B. Purnomo, “Selat Sunda : Kepentingan Strategis Indonesia Dalam Keterhubungan Laut Asia Selatan,” *Krinok J. Pendidik. Sej. dan Sej.*, vol. 2, no. 1, pp. 60–66, 2023, doi: 10.22437/krinok.v2i1.24673.
- [23] Kementerian Perhubungan, “10 Tahun Muatan Tol Laut Naik Signifikan,” *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, 2024. <https://kemenhub.go.id/post/read/10-tahun-layanan-tol-laut,-trayek,-muatan,-dan-armada-kapal-untuk-wilayah-3tp-naik-signifikan> (accessed Jan. 10, 2025).
- [24] Kemenko Marves, “Kemenko Marves Rekomendasikan Keberlanjutan Program Tol Laut,” *Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi*, 2024. <https://maritim.go.id/detail/kemenko-marves-rekomendasikan-keberlanjutan-program-tol-laut> (accessed Jan. 20, 2025).
- [25] A. Adventy, “Kemenhub Ajukan Anggaran Tol Laut Rp1,12 Triliun di 2025,”

- Kompas*, 2024. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20241008/98/1805788/kemenhub-ajukan-anggaran-tol-laut-rp112-triliun-di-2025#:~:text=Bisnis.com%2C%20JAKARTA-Kementerian,Rp1%2C12%20triliun%20pada%202025>. (accessed Feb. 10, 2025).
- [26] Haryanto, *Sosialisasi Politik Suatu Pemahaman Awal*, no. 1. 2018. [Online]. Available: <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-case-a7e576e1b6bf>
- [27] T. T. Pureklolon, “Eksistensi Budaya Politik Di Indonesia : Sebuah Kajian,” *J. Communitarian*, vol. 75, no. 17, pp. 399–405, 2021.
- [28] B. Winarno, *Etika pembangunan*. Yogyakarta: Center for academic Publishing Center, 2013.