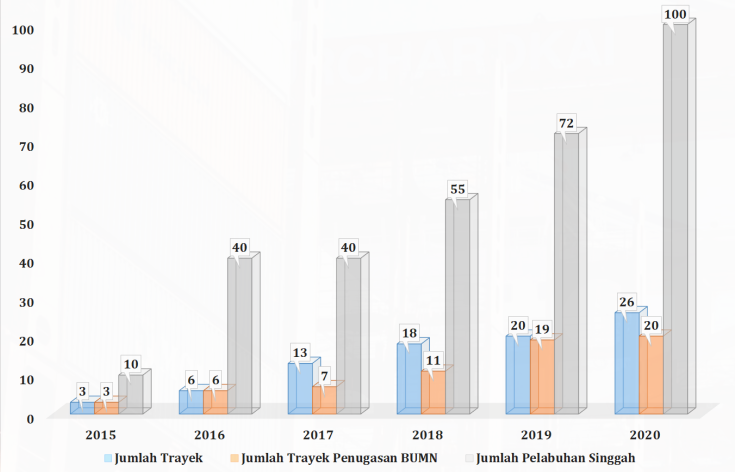
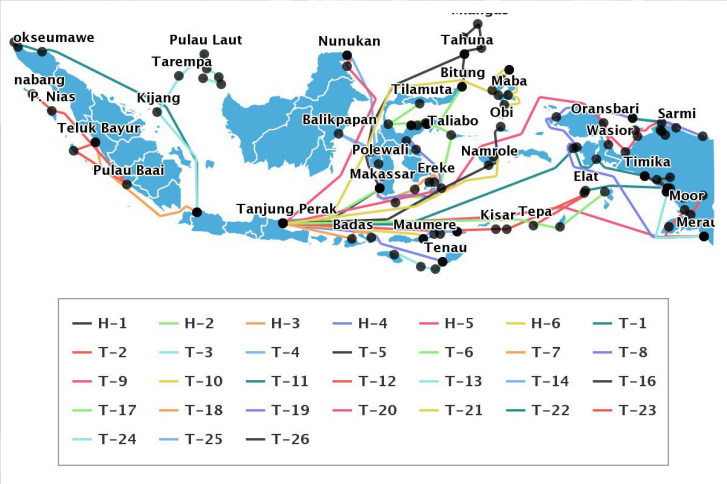
PERKEMBANGAN DAN CATATAN KRITIS PELAKSANAAN PENYEDIAAN LAYANAN TOL LAUT BERSUBSIDI

Oleh Robby Alexander Sirait

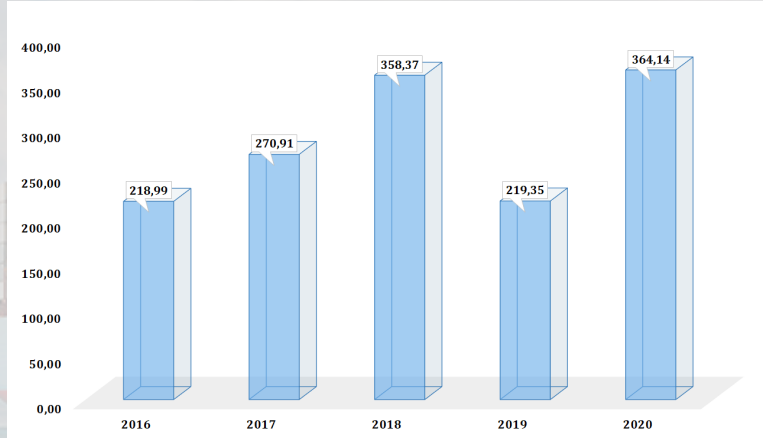
Jumlah Trayek dan Pelabuhan Singgah Tol Laut 2015-2020



Trayek Tol Laut 2021



Realisasi Anggaran Penyediaan Tol Laut Bersubsidi Tahun 2016-2020 (Miliar Rupiah)



Sejak dirilis, alokasi anggaran penyediaan layanan tol laut bersubsidi pada periode 2016-2020 mencapai Rp1,61 triliun, dengan realisasi Rp1,41 triliun. Hampir 6 (enam) tahun sejak dirilis, telah terdapat beberapa pencapaian pelaksanaan tol laut. Diantaranya adalah jumlah trayek, pelabuhan singgah, dan jumlah muatan yang terus meningkat setiap tahun. Pada tahun 2015, jumlah rute yang dilayani oleh tol laut baru sebanyak 3 (tiga) trayek. Jumlah rute meningkat signifikan menjadi 26 (dua puluh enam) trayek pada tahun 2020. Peningkatan signifikan juga terlihat dari jumlah pelabuhan singgah yang dilabuhi oleh layanan tol laut. Dari 10 (sepuluh) pelabuhan singgah pada tahun 2015 menjadi 100 (seratus) pelabuhan singgah pada 2020. Dari sisi muatan, volume muatan mencapai 81,40 ribu ton pada 2016. Kemudian terus meningkat di sapanjang 2017 hingga 2020, yakni sebesar 233,13 ribu ton pada tahun 2017, sebesar 239,87 ribu ton pada tahun 2018, sebesar 245,37 ton pada tahun 2019, dan sebesar 362,56 ton pada tahun 2020.

Hingga saat ini, pemerintah mengklaim bahwa daerah yang dilalui oleh tol laut telah menikmati penurunan harga barang antara 20-30 persen. Angka tersebut menunjukkan bahwa tol laut berhasil mengurangi disparitas harga antara wilayah barat Indonesia dengan wilayah timur Indonesia, termasuk daerah 3TP (Bisnis, 2021). Hal tersebut senada dengan penelitian Nur et.al (2020) yang menemukan bahwa terjadi penurunan harga kebutuhan pokok di Kalabahi ibukota Kabupaten Alor sebesar 11-20 persen. Kondisi yang relatif sama juga terjadi di Kabupaten Morotai yang juga daerah yang dilalui oleh tol laut. Bupati Kabupaten Pulau Morotai mengakui bahwa terjadi penurunan harga barang di wilayahnya, di mana sekitar 5-15 persen (Info Maritim, 2020). Penelitian Saragi et.al (2018) juga menunjukkan terjadi penurunan harga bahan pokok dan beberapa barang penting sebesar 4-20 persen di Anambas, Waingapu, Sabu Raijua, Larantuka, Dobo, dan Waimena.

Perubahan-perubahan harga di atas merupakan salah satu gambaran bahwa tol laut memang sudah memberikan dampak positif terhadap penurunan disparitas harga. Namun, dampak positif tersebut masih kurang signifikan atau optimal. Hal tersebut terlihat dari masih adanya beberapa daerah yang tidak merasakan perbedaan harga sebelum dan sesudah adanya program tol laut. Salah satunya adalah masyarakat di Kabupaten Biak Numfor, Kabupaten Fak-Fak, dan Kabupaten Asmat (Kompas, 2020; Sindonews, 2019). Hal tersebut juga di akui oleh pemerintah, dimana pelaksanaan tol laut masih perlu dioptimalisasi (KSP, 2021; Kementerian Perhubungan, 2021). Oleh karena itu, optimalisasi penyediaan layanan tol laut bersubsidi masih sangat diperlukan di masa mendatang. Upaya optimasilasi tersebut tidak hanya dalam konteks penurunan disparitas, namun juga terhadap tata kelola penyedian layanan tol laut bersubsidi secara keseluruhan. Dalam rangka optimalisasi, masih terdapat beberapa hal yang perlu menjadi perhatian pemerintah, yakni:

- Imbalance trade
- Perencanaan trayek tol laut belum sepenuhnya melibatkan pemerintah daerah.
- Tidak terdapat peraturan teknis yang mengatur perencanaan trayek tol laut.
- Fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan yang kurang memadai
- Pelayanan kapal tol laut belum sepenuhnya tetap dan teratur sesuai jadwal.
- Adanya faktor lain yang memengaruhi penurunan disparitas harga, seperti biaya gudang, penumpukan barang di pelabuhan, tarif yang lebih mahal dikenakan oleh perusahaan ekspedisi, biaya truk masuk pelabuhan, biaya tenaga bongkar muat, biaya terminal handling charge, biaya konsolidasi muatan, serta biaya moda transportasi lain dari dan ke pelabuhan (Jawapos 2019; Bisnis, 2020).

Rekomendasi

Terdapat beberapa alternatif kebijakan yang dapat dilakukan pemerintah guna mengoptimalkan pelaksanaan layanan tol laut bersubsidi.

1

Menyusun peraturan teknis terkait perencanaan trayek angkutan barang tol laut dan perencanaan pembangunan infrastruktur pelabuhan yang memadai untuk digunakan dalam mendukung program angkutan barang tol laut.

2

Melibatkan pemerintah daerah dan pelaku usaha dalam proses perencanaan, monitoring dan evaluasi pelaksanaan penyediaan layanan tol laut bersubsidi.

3

Penguatan koordinasi dan kolaborasi lintas sektor yang melibatkan berbagai kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, dan pelaku usaha (baik di wilayah pelabuhan singgah, wilayah pelabuhan pangkal, maupun wilayah sekitar pelabuhan pangkal).

4

Perlu dilakukan monitoring dan evaluasi secara berkala. Salah satu faktor keberhasilan pencapaian tujuan program tol laut adalah adanya perbaikan-perbaikan kebijakan yang data dan informasinya bersumber dari proses monitoring dan evaluasi.

5

Perlunya kebijakan afirmatif melalui APBN kepada daerah-daerah pelabuhan singgah.