



**ANALISA PROGRAM TOL LAUT TERHADAP
KETERSEDIAAN LOGISTIK DIWILAYAH
TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR DAN
PERBATASAN (3TP) DI INDONESIA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu
Pelayaran Semarang**

Oleh :

ARI MANATUTO

NIT: 531611306196 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2020**



**ANALISA PROGRAM TOL LAUT TERHADAP
KETERSEDIAAN LOGISTIK DIWILAYAH
TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR DAN
PERBATASAN (3TP) DI INDONESIA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu
Pelayaran Semarang**

Oleh :

ARI MANATUTO

NIT: 531611306196 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA PROGRAM TOL LAUT TERHADAP KETERSEDIAAN LOGISTIK
DI WILAYAH TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR DAN PERBATASAN
DI INDONESIA**

Disusun oleh :

ARI MANATUTO
NIT. 531611306196 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 23 Juli 2020

Dosen Pembimbing I
Materi



DARYANTO SH., M.M.
Pembina Tk. I (IV/A)
NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



H. RAHYONO, SP.1, M.M., M.Mar.E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19590401 198211 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan
Laut dan Kepelabuhanan



NUR ROHMAH, SE., MM
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisa program tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) di Indonesia” karya,

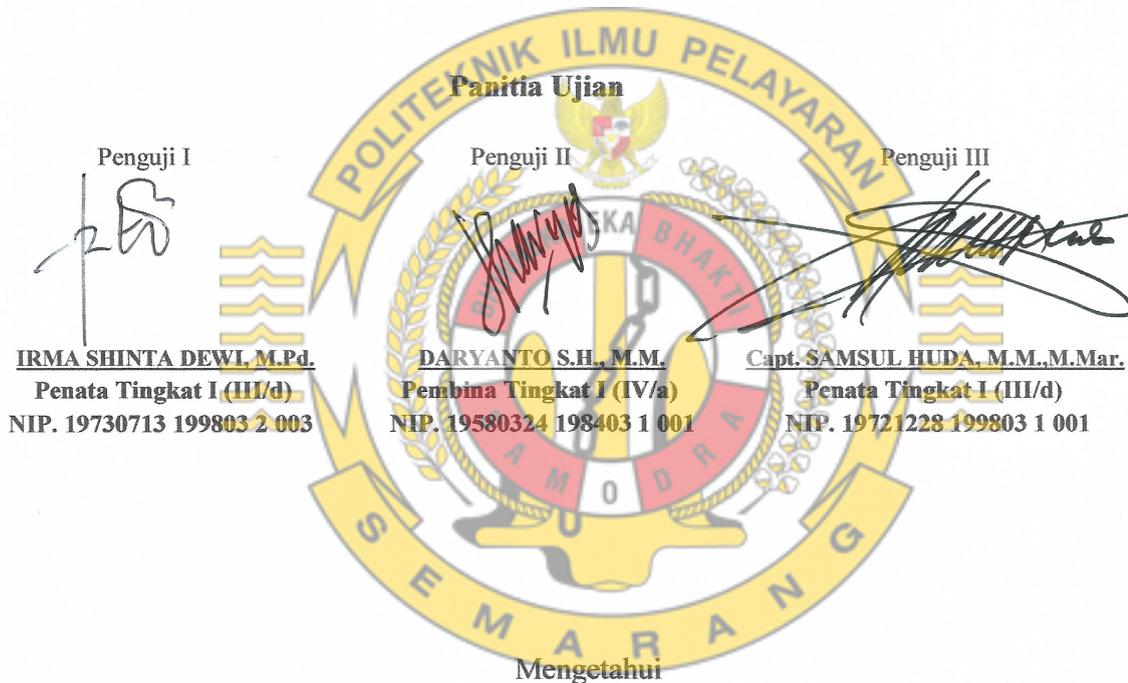
Nama : ARI MANATUTO

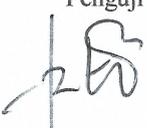
NIT : 531611306196 K

Program Studi : KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...SELASA....., tanggal..... 28 JULI 2020.....

Semarang,..... 28 JULI 2020.....



Penguji I

IRMA SHINTA DEWI, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji II

DARYANTO S.H., M.M.
Pembina Tingkat I (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 001

Penguji III

Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Mengetahui
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ari Manatuto

NIT : 531611306196 K

Program Studi : KALK

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 22 Juli 2020

Yang menyatakan



ARI MANATUTO

NIT. 531611306196 K

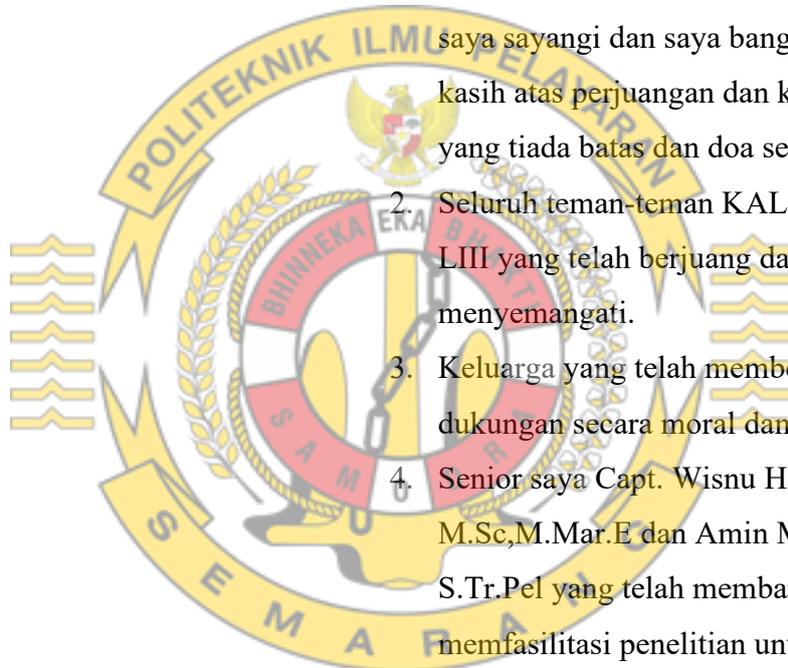
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Dan janganlah kamu berputus asa dari rahmat Allah. Sesungguhnya tiada berputus dari rahmat Allah melainkan orang-orang yang kafur” (QS Yusuf:87)
2. “Terbentur, terbentur, terbentur, terbentuk” (Tan Malaka)

Persembahan:

1. Ibuku, Ibunda Sri Mulyati yang sangat saya sayangi dan saya banggakan, terima kasih atas perjuangan dan kasih sayang yang tiada batas dan doa serta restunya.
2. Seluruh teman-teman KALK Angkatan LIII yang telah berjuang dan saling menyemangati.
3. Keluarga yang telah memberikan dukungan secara moral dan materi.
4. Senior saya Capt. Wisnu Handoko, M.Sc, M.Mar.E dan Amin Musafa, S.Tr.Pel yang telah membantu memfasilitasi penelitian untuk skripsi penulis.



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisa program tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal,terpencil,terluar dan perbatasan (3tp) di Indonesia “ guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah S.E.,M.M. selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Daryanto S.H., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak H. Rahyono, S.P.1., M.M., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, Juli 2020

Penulis

ARI MANATUTO

NIT. 531611306196 K



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAKSI	x
<i>ABSTRACT</i>	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Cakupan Masalah Penelitian.....	3
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Kegunaan Penelitian.....	5
1.6 Orisinalitas Penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Kajian Pustaka.....	8
2.2 Kerangka Teoritis.....	18

2.3 Kerangka Berpikir	20
BAB III. METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	21
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	22
3.3 Sumber Data Penelitian.....	22
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.5 Teknik Keabsahan Data	26
3.6 Teknik Analisis Data.....	28
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Hasil Penelitian.....	29
4.2 Pembahasan	54
4.3 Keterbatasan Penelitian.....	65
BAB V. PENUTUP	
5.1 Simpulan	63
5.2 Saran.....	65
Daftar Pustaka.....	68
Lampiran	74
Daftar Riwayat Hidup	81

ABSTRAK

Ari Manatuto,2020, NIT: 531611306196. K, “Analisa Program Tol Terhadap Ketersediaan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP) di Indonesia”, Skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto S.H.,M.M. Pembimbing II: H. Rahyono, SP.1.,M.M.,M.Mar.E.

Tol laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang sampai wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan di Indonesia.

Realitas dalam kenyataannya operasional tol laut masih memiliki banyak kendala yang menyebabkan belum optimalnya kinerja tol laut bagi wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci pengaruh program tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan di Indonesia. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka.

Hasil penelitian menunjukkan: 1) Program tol laut berpengaruh terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan. 2) Pelaksanaan operasional program tol laut masih memiliki kendala. 3) Upaya penanganan terhadap kendala-kendala program tol laut telah dilakukan dalam rangka mewujudkan tujuan tol laut yang berupa pemerataan logistik upaya yang dilakukan oleh pemerintah diantaranya adalah : 1) Standarisasi biaya pengurusan logistik pada tol laut. 2) Pemberdayaan moda transportasi lanjutan untuk kelancaran distribusi logistik *end to end*. 3) Merevisi ulang jenis-jenis bapokting yang akan diangkut oleh angkutan barang tol laut. 4) Mempercepat pembangunan termnal dan pelabuhan serta infrastruktur di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. 5) Memperkuat pengawasan terhadap operasional program tol laut agar tak terjadi suatu pelanggaran. 6) Menerapkan penyesuaian dan kontrol terhadap bapokting angkutan barang tol laut logistik. 7) Pengaturan terhadap peraturan terkait subsidi moda transportasi dan sistem logistik bapokting.

Kesimpulannya adalah program tol laut ini sudah memberikan pengaruh besar terhadap penyaluran dan ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan walaupun dalam pelaksanaannya masih ada kendala-kendala, upaya dalam memaksimalkan kinerja program tol laut selalu di upayakan untuk mencapai tujuan program tol laut.

Kata Kunci : Tol Laut, Logistik. Wilayah 3TP

ABSTRACT

Manatuto, Ari, 531611306196 K, 2020, “Analisa Program Tol Terhadap Ketersediaan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP) di Indonesia”, Thesis of Port and Shipping Departement, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Daryanto S.H., M.M. Lecturer II: H. Rahyono, SP.1, M.M., M.Mar.E.

Sea toll is the concept of transporting marine logistics that aims to connect large ports in the archipelago with the connection between the ports of the sea can be created smooth distribution of goods to the left, remote, outer and border areas in Indonesia.

The reality in the fact that the operation of sea toll still has many obstacles that lead to the optimal performance of the sea toll for the left, remote, outer, and border areas. This research uses a qualitative descriptive method by describing the detailed influence of the sea toll program on the availability of logistics in the left, remote, outer, and border areas of Indonesia. Data collection is done with interviews, observations, library studies..

The results showed: 1) The sea toll Program affects the availability of logistics in the left, remote, outer and border areas. 2) The operations of the sea toll program still have constraints. 3) Efforts to manage the constraints of the sea toll program have been conducted in order to realize the purpose of sea toll which in the form of logistics distribution of efforts undertaken by the Government is: 1) standardization of logistic management costs on sea toll. 2) Empowerment of advanced mode of transportation for smooth end to end logistics distribution. 3) Rewriting the types of bapokting that will be transported by sea toll freight transport. 4) Accelerate the terminal construction and port and infrastructure in the left, remote, outer, and border areas. 5) Strengthening supervision over the operation of the sea Toll program in order not to happen. 6) Implement the adjustment and control of the bapokting logistics of marine toll goods transportation. 7) arrangement of regulations related to transport mode subsidies and bapokting logistics systems.

The conclusion is that this sea toll program has had a major influence on the distribution and availability of logistics in the left, remote, outer and border areas although in the implementation there are still constraints, efforts in maximizing the performance of the sea toll program are always in the effort to reach the destination of the sea toll program.

Keyword : Sea Toll, Logistic, 3TP areas

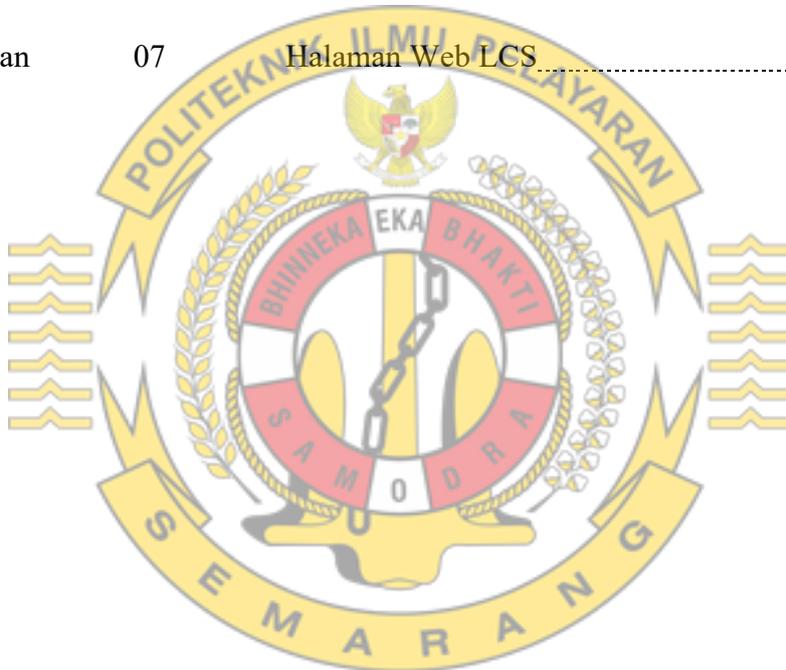
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	19
Gambar 4.1	Peta Trayek Tol Laut	29
Gambar 4.2	Susunan Organisasi Penyelenggara Program Tol Laut.....	31
Gambar 4.3	Peta Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut	35
Gambar 4.4	Peta Pelaksanaan Angkutan Muatan Barang di Laut 2020	39
Gambar 4.5	Grafik Muatan Tol Laut Logistik 2016-2019	43
Gambar 4.6	Grafik Kenaikan Titik Pelabuhan Pendukung Tol Laut 2016/20....	44
Gambar 4.7	Data Titik Pelabuhan Pendukung Tol Laut Logistik 2020	45



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Wawancara.....	69
Lampiran	02	Tatacara pengiriman barang tol laut.....	78
Lampiran	03	Pelaksanaan angkutan barang tol laut.....	81
Lampiran	04	Profil pelabuhan di Indonesia.....	86
Lampiran	05	Peta trayek tol laut.....	97
Lampiran	06	Peta trayek tol laut 2020.....	98
Lampiran	07	Halaman Web LCS.....	99



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah Negara maritim yang memiliki luas wilayah perairan lebih besar daripada daratan. Memiliki 17.499 pulau yang mendiami 3,25 juta KM² luas perairan yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Sebagai suatu Negara Kepulauan, transportasi laut merupakan salah satu hal penting sebagai pengubung antar pulau di Indonesia, perpindahan penumpang maupun barang antar pulau di Indonesia sangat membutuhkan pengangkutan oleh angkutan laut.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Angkutan laut memegang perananan penting untuk menunjang kelancaran proses distribusi logistik karena dinilai lebih praktis. Angkutan laut juga memiliki kapasitas pemuatan yang besar.

Logistik sendiri seperti yang dikemukakan Ballou (1985) adalah aktivitas pergerakan-penyimpanan *move store* dan aktivitas-aktivitas yang berhubungan dengan titik-titik pengumpulan/ asal *point of acquisition* dan titik-titik konsumsi/ tujuan *point of consumption*.

Menurut Perpres Nomor 12 Tahun 2015 Wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan di Indonesia adalah suatu wilayah yang memiliki kriteria daerah berupa perekonomian masyarakat yang rendah, sumber daya manusia yang kurang berkualitas, kemampuan keuangan daerah yang

berkapita rendah, sarana dan prasarana yang belum memadai, aksesibilitas wilayah yang sulit dijangkau, serta karakteristik lain berupa faktor kedekatan geografis dengan perbatasan Indonesia dan negara lain, serta faktor geografis lain yang menghambat pengembangan wilayah.

Peraturan Menteri Nomor 161 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan, menjelaskan Tol Laut merupakan konsep pengangkutan laut untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan di Indonesia.

Realitas berjalanya tol laut selama lima tahun, di sejumlah daerah yang dilalui trayek tol laut menunjukkan program belum signifikan dalam mendistribusikan ketersediaan logistik dan memangkas biaya logistik yang tinggi. Bahkan, seperti yang terjadi di Kabupaten Biak Numfor Papua, program tol laut justru terhenti sejak November 2018, begitu pula dengan tol laut trayek Jakarta-Gresik pun juga sudah berhenti beroperasi pada 2018. Kendati mengalami penambahan jumlah trayek, titik pelabuhan, serta armada kapal, masih terjadi keengganan dari para pengusaha untuk memanfaatkan program tol laut ini dalam mendistribusikan barang-barang mereka. Survei dari Litbang Kompas 29 Februari hingga 1 Maret 2020 diketahui bahwa program tol laut masih membutuhkan sosialisasi meski sudah banyak dikenal. Sebanyak 51,84 persen responden mengetahui tol laut dan 47,98 persennya tidak tahu, dari jumlah responden yang mengetahui program ini pun hanya sebatas program tol laut sebagai modul program

pelayaran biasa. Kendati sudah diberikan subsidi yang besar tiap tahun untuk mewujudkan ketersediaan logistik, kelancaran *flow* barang , serta memotong biaya logistik di wilayah-wilayah tertinggal,terpencil,dan terluar di Indonesia pada hasil akhir dari alur logistik oleh tol laut ini masih ditemukan hasil yang tak sesuai harapan. Melewati Rapat Terbatas Tol Laut 2019 , Presiden mengemukakan pengiriman logistik ke wilayah Indonesia Timur jauh lebih mahal daripada pengiriman logistik ke luar negeri, jadwal tol laut sudah terorganisir dengan baik berbanding terbalik dengan faktor keterisian muatan yang banyak menyebabkan jadwal kapal mundur dan sandar lama dalam menunggu muatan untuk dikirim ke wilayah tertinggal, terluar, dan perbatasan di Indonesia, tak ayal banyak pengusaha yang tidak jadi memakai jasa tol laut karena ketidakjelasan jadwal, keterisian muatan yang sepi membuat *demand* barang dari wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan macet sehingga ketersediaan logistik juga tidak berjalan lancar yang menyebabkan pada berimbasnya harga akhir barang yang tidak optimal.

Dari uraian yang telah dipaparkan di atas, mendorong penulis untuk mengangkat masalah ini untuk diteliti dan kemudian menuangkan dalam skripsi yang berjudul:

“ Analisa Program Tol Laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal,terpencil,terluar dan perbatasan (3TP) di Indonesia”

1.2 Cakupan Masalah Penelitian

Penelitian agar dapat dilakukan secara fokus, sempurna, dan mendalam harus memandang cakupan permasalahan penelitian. Cakupan dari penulisan

skripsi ini adalah “Penyelenggara angkutan barang di laut, Sarana dan Prasarana distribusi logistik tol laut, dan konektivitas logistik oleh tol laut”. Variabel diatas dipilih karena merupakan faktor lancarnya suatu proses distrbusi logistik ke wilayah tertinggal,terpencil,terluar dan perbatasan.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Dalam suatu penelitian, perumusan pertanyaan sangatlah penting. Perumusan pertanyaan akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Sehubungan dengan uraian yang telah penulis kemukakan pada latar belakang diatas, maka pertanyaan penelitian yang akan dibahas sebagai pokok permasalahan pada skripsi ini adalah:

- 1.3.1 Bagaimana Tol Laut dapat berpengaruh terhadap ketersediaan logistik di wilayah 3TP di Indonesia?
- 1.3.2 Apa yang menjadi kendala Tol Laut dalam memasok ketersediaan logistik di wilayah 3TP di Indonesia?
- 1.3.3 Apa saja upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang dihadapi Tol Laut dalam memasok ketersediaan logistik di wilayah 3TP di Indonesia?

1.4 Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penulisan dalam skripsi ini adalah :

- 1.4.1 Untuk mengetahui pengaruh Tol Laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan di Indonesia.

1.4.2 Untuk mengetahui apa saja yang menjadi kendala berjalanya program Tol Laut dalam memasok ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan di Indonesia.

1.4.3 Untuk mengetahui upaya penanganan terhadap kendala dalam memasok ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan di Indonesia dalam program Tol Laut.

1.5 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisa Program Tol Laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) di Indonesia” ini diharapkan dapat memiliki nilai guna bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Kegunaan dari penelitian ini adalah:

1.5.1 Kegunaan secara teoritis:

1.5.1.1 Sebagai sumbangan ilmu pengetahuan di bidang angkutan laut dan manajemen logistik khususnya pada program tol laut.

1.5.1.2 Sebagai bahan penelitian lanjutan maupaun rujukan dari tema maupun variabel yang sama yaitu program tol laut maupaun ketersediaan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

1.5.2 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan nilai guna kepada berbagai pihak untuk menambah wawasan tentang program tol laut:

1.5.2.1 Untuk memberikan informasi dan pengembangan kajian ilmu Terhadap Program Tol Laut dan pengaruhnya pada logistik di Indonesia.

1.5.2.2 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, serta instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan program tol laut kedepanya.

1.6 Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas sebuah karya, seperti yang kita ketahui dalam membuat sebuah karya kita haruslah menjaga orisinalitas dari karya kita, terutama pada karya akademik. Orisinalitas merupakan kriteria utama dan kata kunci dari hasil karya akademik terutama pada tingkat doktor. Karya akademik, khususnya skripsi, tesis, dan disertasi, harus memperlihatkan bahwa karya itu orisinal. Untuk lebih memudahkan maka dari itu penulis mengambil sampel dua penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan masalah dengan penelitian yang akan dilakukan penulis untuk dijadikan perbandingan agar terlihat keorisinalitasan dari penulis.

Penelitian yang pertama pernah dilakukan oleh Andilas D, Yanggana L Beliau melakukan penelitian tentang “Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia.” Dalam penelitian tersebut memang ada kesamaan yaitu tentang program tol laut namun masalah yang dibahas berbeda dimana masalah yang dibawa penulis adalah tentang analisa pengaruh program tol laut terhadap wilayah 3TP sementara dari penelitian Andilas D, Yanggana L berfokus pada pelaksanaan dari tol laut itu sendiri

pada PT. PELNI. Fokus yang dipakai dari dua penelitian ini sudah berbeda meskipun memakai kata kunci yang sama yaitu tol laut itu sendiri.

Selanjutnya jika di bandingkan dengan penelitian terdahulu oleh R Gultom E yang berjudul ” Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur.” Skripsi ini lebih menitikberatkan pada masalah observasi pengaruh tol laut pada ketersediaan logistik di wilayah terluar, terpencil, tertinggal dan pelosok di Indonesia dimana menitik beratkan pada kelancaran arus distribusi logistik dalam penyuplaian logisitik kewilayah tertinggal, terpencil, terluar dan pelosok di Indonesia daripada observasi tentang refungsi tol laut terhadap perkembangan ekonomi di wilayah Indonesia Timur. Dalam implementasinya walaupun ada isu tersirat yang sama dari kedua penulisan ini yaitu berupa tujuan untuk kesejahteraan umum, tetapi materi yang dituangkan dalam penulisan skripsi ini berbeda, penulis menekankan materi pada proses dan dampak dari penyaluran logistik oleh tol laut ke wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan pelosok di Indonesia dan bukan berfokus pada fungsi tol laut dalam perkembangan ekonomi Indonesia Timur.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Pengertian Tol Laut

Tol laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara. Terciptanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia menciptakan kelancaran distribusi barang sampai wilayah-wilayah yang belum atau tidak terjangkau .

Menurut Perpres Nomor 70 Tahun 2017, tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari Barat sampai ke Timur Indonesia. Tol laut memiliki maksud dan tujuan untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan serta menjamin ketersediaan barang dan disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Tol laut merupakan konsep pengangkutan laut untuk memperbaiki proses pengangkutan logistik kelautan agar dapat berdampak pada proses distribusi yang semakin mudah juga pada harga bahan pokok yang semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Tol laut ini bukan serta merta jalan tol diatas laut tetapi merupakan jalur pelayaran bebas hambatan yang menghubungkan antar wilayah melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

2.2.1 Pengertian Manajemen Logistik

Gattorna dan Walters menyatakan dalam buku *Managing Supply Chain: A Strategic Perspective*, logistik adalah aspek manajemen strategis yang bertanggung jawab mengelola akuisisi, pergerakan dan penyimpanan barang mentah, bahan setengah jadi dan informasi-informasi yang menyertainya dalam suatu organisasi dan saluran pemasaran untuk memenuhi harapan pelanggan sehingga dapat mencapai aspek keuntungan perusahaan.

Yolanda M. Siagian (2005), logistik didefinisikan sebagai bagian dari proses rantai suplai (supply chain) yang berfungsi merencanakan, melaksanakan, mengontrol secara efektif, efisien proses pengadaan, pengelolaan, penyimpanan barang, pelayanan dan informasi mulai dari titik awal (*point of origin*) hingga titik konsumsi (*point of consumption*) dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumen.

Menurut Ballou (1992) dalam organisasi *Council of Logistic Management*. Logistik didefinisikan sebagai proses perencanaan, implementasi, dan pengendalian efisiensi, aliran biaya yang efektif dan penyimpanan bahan mentah, bahan setengah jadi, barang jadi dan informasi-informasi yang berhubungan dari asal titik konsumsi dengan tujuan memenuhi kebutuhan.

Dapat dimaknai bahwa manajemen logistik merupakan ilmu yang mempelajari rangkaian kegiatan berupa pengambilan,

penempatan, penyimpanan, penghapusan, dan pengontrolan alat atau barang tertentu dari waktu yang telah direncanakan.

Selanjutnya tujuan dari ilmu logistik adalah :

2.1.2.1 Tujuan Operasional

Tujuan operasional merupakan tujuan pertama dari diberlakukannya logistik, dimana persediaan barang harus mencukupi untuk kebutuhan beberapa hari ke depan.

Maksudnya setiap logistik memiliki stock yang disesuaikan dengan kebutuhan, sehingga barang tidak mengalami kekurangan atau kelebihan saat berada di pasar. Oleh karena itu banyak sekali distributor produk yang melakukan logistik, terutama untuk daerah-daerah dengan jangkauan yang sangat jauh. Hal ini untuk menghindari tidak tersedianya barang di lokasi yang diinginkan.

2.1.2.2 Tujuan Keuangan

Selain itu ada juga tujuan keuangan, setiap produsen ingin mencapai keuntungan yang maksimal dan kerugian seminimal mungkin. Logistik umumnya menyediakan pengiriman yang lebih terjangkau dari pada jenis lainnya, apalagi ia juga memiliki sistem perawatan sehingga barang bisa sampai dengan tingkat kerusakan yang sangat rendah.

2.1.2.3 Tujuan Pengamanan

Keamanan barang menjadi prioritas setiap pengiriman produk ataupun barang, pada dasarnya di era modern ini logistik telah memiliki standar keamanannya masing-masing. Baik dari pengemasan, penyimpanan, hingga pengiriman sangat diperhatikan agar tidak terjadi kerusakan pada barang tersebut. Terlebih lagi logistik mempunyai tempat penyimpanan yang aman dan tertata secara rapi, hal ini bisa membuat barang terhindar dari hal yang tidak diinginkan. Alat transportasi juga tidak luput dari perhatian, setidaknya alat transportasi yang digunakan wajib memenuhi standar dari perusahaan logistik yang ada tersebut.

Selayaknya sebuah paham keilmuan, Ilmu Logistik juga tidak hanya memuat tujuan tetapi juga memiliki manfaat yang dapat memberikan fungsi guna dan keuntungan, yang diantaranya adalah :

2.1.2.1 Perencanaan dan Pemenuhan Kebutuhan

Logistik memang memiliki pengaruh yang sangat besar dalam sistem pengiriman barang, dimana ia memiliki jadwal serta pengaturan yang sangat tepat. Hal inilah yang membuatnya sangat bermanfaat untuk memenuhi kebutuhan yang ada, bahkan setiap harinya sudah terdapat jadwal pengiriman untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

2.1.2.2 Sebagai Tempat Simpan

Salah satu sistem yang ada di dalam logistik ialah sebagai tempat penyimpanan, hal ini sangat wajar mengingat logistik memiliki gudang di setiap daerah. Umumnya setiap barang yang masuk dan keluar diberi jadwal masing-masing, tentu saja selama barang tersebut belum dikirim maka ia akan tetap disimpan dengan baik di gudang penyimpanan.

2.1.2.3 Memelihara Kualitas Barang

Setiap aktivitas logistik selalu terdapat pemeriksaan kualitas, mulai dari penerimaan, penyimpanan, hingga pengiriman. Setiap saat kondisi barang akan selalu dicek dan diperiksa sesuai dengan prosedur yang berlaku, hal tersebut dilakukan agar barang tidak mengalami rusak atau cacat sebelum diterima oleh pelanggan.

2.1.2.4 Efektivitas dan Efisiensi Distribusi

Sebelum adanya logistik pengiriman barang di zaman dahulu menggunakan cara one time, disini barang akan dikirim hanya sekali waktu saja dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan satu transportasi saja. Sehingga sangat tidak efektif ataupun efisien untuk dilakukan, apalagi cara ini juga menelan biaya yang cukup besar.

2.1.2.5 Manajemen Anggaran

Aktivitas logistik yang baik sangatlah memerhatikan manajemen anggaran, tentunya anggaran yang dikeluarkan

untuk pengiriman barang menggunakan cara ini sangatlah maksimal. Hal ini dikarenakan pengiriman bisa berfokus untuk satu area saja, sehingga pengiriman menjadi lebih cepat dan sangat terjangkau.

2.3.1 Pengertian Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan

Wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan adalah wilayah-wilayah di Indonesia yang dikelompokkan karena kondisi daerah yang jauh ataupun terasing dan tidak mudah didatangi.

Menurut Perpres Nomor 12 Tahun 2015 Wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan di Indonesia adalah suatu wilayah yang memiliki kriteria daerah berupa;

2.3.1.1 Perekonomian masyarakat yang rendah.

2.3.1.2 Sumber daya manusia yang kurang berkualitas.

2.3.1.3 Kemampuan keuangan daerah yang berkapita rendah.

2.3.1.4 Sarana dan prasarana yang belum memadai.

2.3.1.5 Aksesibilitas wilayah yang sulit dijangkau.

2.3.1.6 Serta karakteristik lain berupa faktor kedekatan geografis dengan perbatasan Indonesia dan negara lain.

2.3.1.7 Serta faktor geografis lain yang menghambat pengembangan wilayah.

2.4.1 Pengertian Angkutan Laut

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan

yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Sementara berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Jenis-jenis dalam angkutan laut terdiri atas angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran-rakyat. Angkutan laut dalam negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional. Angkutan laut luar negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus di Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Angkutan laut khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya. Angkutan laut pelayaran-rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

2.4.1.1 Angkutan laut dalam negeri

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal

berkewarganegaraan Indonesia. Kegiatan lainnya yang menggunakan kapal dilarang dilakukan oleh kapal asing. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Kapal asing yang melakukan kegiatan lainnya dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus. Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra-maupun antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional. Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut serta kegiatan lainnya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia. Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (liner) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (tramper). Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.

2.4.1.2 Angkutan laut luar negeri

Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal

berbendera Indonesia dan/atau kapal asing. Kegiatan angkutan laut luar negeri dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri yang termasuk angkutan laut lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur. Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum. Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

2.4.1.3 Angkutan laut khusus

Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan berdasarkan izin operasi dari

pemerintah. Kegiatan angkutan laut khusus diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan kapal sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya. Kegiatan angkutan laut khusus dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin pemerintah.

Keadaan tertentu berupa tidak tersedianya kapal dan belum adanya perusahaan angkutan yang mampumelayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan yang ada. Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional atau pelaksana kegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum. Pelaksana kegiatan angkutan laut khusus hanya dapat menjadi agen bagi kapal yang melakukan kegiatan yang sejenis dengan usaha pokoknya.

2.4.1.4 Angkutan laut pelayaran rakyat

Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri. Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga

negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Penggunaan kapal angkutan laut pelayaran-rakyat berbendera Indonesia berupa kapal layar (KL) yang sepenuhnya menggunakan tenaga angin, kapal layar motor (KLM) berukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luas layar sesuai ketentuan, dan kapal motor (KM) berukuran tertentu.

2.2 Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah identifikasi teori-teori yang dijadikan sebagai landasan berfikir untuk melakukan suatu penelitian atau dengan kata lain untuk mendiskripsikan kerangka referensi atau teori yang digunakan untuk mengkaji permasalahan, tentang hal ini S. Soerya Sumantri mengatakan:

Pada hakekatnya memecahkan masalah adalah dengan menggunakan pengetahuan ilmiah sebagai dasar argumen dalam mengkaji persoalan agar kita mendapatkan jawaban yang dapat diandalkan. Dalam hal ini kita mempergunakan teori-teori ilmiah sebagai alat bantu dalam memecahkan permasalahan.

Bertitik tolak dari pendapat di atas, maka dalam penelitian ini terdapat beberapa teori yang dipergunakan sebagai acuan terhadap observasi permasalahan yang ada dalam penelitian tentang analisa program tol laut

terhadap ketersediaan barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan di Indonesia. Adapun teori-teori tersebut adalah sebagai berikut:

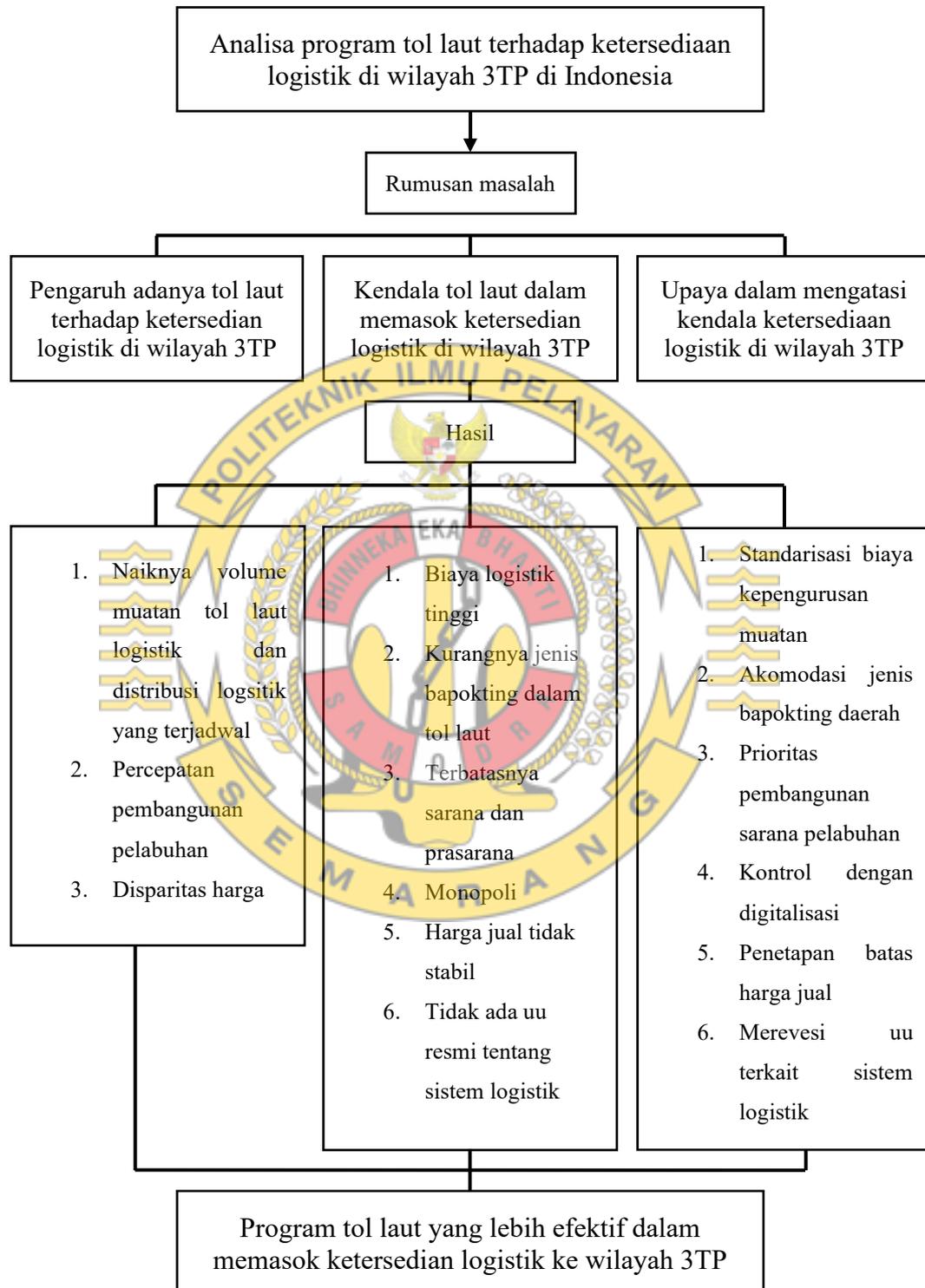
2.2.1 Permasalahan logistik di wilayah tertinggal di Indonesia

Secara umum kemajuan perputaran logistik di Indonesia hanya terjadi di Wilayah Barat Indonesia seperti Jawa dan Sumatera. Kemajuan perputaran logistik nasional yang hanya berpusat di wilayah barat sangat berbanding terbalik dengan keadaan logistik di pulau-pulau di Timur Indonesia dan daerah-daerah terpencil, ketersediaan akan suplai logistik tidak menentu tidak mampu mendukung peningkatan daya suplai bisnis dan peningkatan kesejahteraan rakyat di wilayah terkait, bahkan pembinaan dan pengembangan terkait kegiatan logistik relatif masih bersifat parsial dan sektoral di masing-masing daerah-daerah tersebut, sementara koordinasi yang ada belum memadai.

2.2.2 Tol laut untuk mewujudkan konektivitas nasional

Tol laut adalah penyediaan sistem distribusi logistik menggunakan kapal besar yang menghubungkan pelabuhan di jalur utama ke pelabuhan kecil di antar pulau yang digadang-gadang dapat menjembatani penyaluran logistik ke pelosok-pelosok negeri dan menciptakan rute-rute pelayaran praktis dan efisien dalam transportasi manusia, barang, dan hewan antar pulau serta diyakini dapat menyelesaikan permasalahan terhadap ketersediaan logistik yang ada di wilayah-wilayah pelosok.

2.3 Kerangka Berpikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, maka dalam bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik mengenai analisa program tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah 3TP. Maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

5.1.1 Dampak pengaruh program tol laut terhadap ketersediaan barang di wilayah 3TP:

Menaikan volume muatan tol laut logistik dan juga pendistribusian logistik yang lebih terjadwal dari tahun ke tahun mengindikasikan kenaikan ketersediaan barang ke wilayah 3TP. Pemerintah juga mempercepat pembangunan sarana dan prasarana pendukung kegiatan penyaluran muatan barang di wilayah 3TP serta menurunya disparitas harga barang-barang pokok dan penting di wilayah 3TP.

5.2.1 Kendala dalam pelaksanaan angkutan barang di laut yang menghambat pelaksanaan penyaluran ketersediaan barang di wilayah 3TP :

5.2.1.1 Biaya logistik yang masih tinggi di wilayah 3TP.

5.2.1.2 Keterbatasan moda transportasi lanjutan di wilayah 3TP.

- 5.2.1.3 Masih banyak jenis muatan bapokting yang tidak tercantum dalam jenis-jenis muatan barang yang diangkut oleh tol laut logistik.
- 5.2.1.4 Terbatasnya sarana, prasarana dan aksesibilitas pelabuhan di wilayah 3TP.
- 5.2.1.5 Adanya monopoli pada pendistribusian bapokting.
- 5.2.1.6 Belum terkontrolnya harga jual bapokting
- 5.2.1.7 Serta peraturan resmi yang belum mengatur tentang sistem logistik dan pengawasan harga jual yang berlaku.
- 5.3.1 Upaya mengatasi kendala yang terjadi pada tol laut :
 - 5.3.1.1 Membuat standarisasi biaya bongkar muat, container handling, konsolidasi muatan, dan jasa pengurusan.
 - 5.3.1.2 Mengalokasi subsidi untuk moda lanjutan
 - 5.3.1.3 Merevisi Peraturan Presiden Nomor 71 tahun 2017 dan peraturan turunannya untuk mengakomodir jenis barang angkutan laut logistik.
 - 5.3.1.4 Memberikan prioritas pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan dan aksesibilitas pelabuhan.
 - 5.3.1.5 Memperkuat kontrol tol laut melalui digitalisasi IMRK-LCS
 - 5.3.1.6 Menetapkan harga batas tertinggi dan terendah pada komoditas logistik angkutan laut.
 - 5.3.1.7 Merevisi perbaikan Perpres 70 tahun 2017 dengan melakukan pengaturan terkait subsidi moda transportasi dan sistem logistik bapokting.

5.2 Saran

Dalam hal ini penulis memberikan sedikit saran yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan serta pihak-pihak yang terkait. Saran yang dapat penulis sampaikan adalah sebagai berikut:

5.2.1 Saran terkait biaya logistik yang masih tinggi :

Sebaiknya pihak-pihak terkait yang mengelola program tol laut melakukan standarisasi dan perombakan ulang terhadap biaya-biaya jasa pengurusan logistik, terutama di daerah-daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang masih terjadi ketimpangan biaya jasa, dan dengan diluncurkannya IMRK-LCS seharusnya aplikasi tersebut juga difungsikan sebagai wadah untuk memfasilitasi para pengusaha jasa pengurusan logistik dimana, nantinya pengawasan terhadap biaya logistik pun juga bisa diawasi, kemudian menetapkan peraturan terkait penetapan biaya logistik seluruh Indonesia dan juga sanksi bagi pihak yang melanggar regulasi.

5.2.2 Saran terkait keterbatasan moda transportasi lanjutan pada penyaluran logistik di wilayah 3TP:

Sebaiknya pemerintah juga memberikan perhatian berupa pemberian subsidi dan juga pengawasan dalam pemberdayaan moda transportasi lanjutan di wilayah-wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan serta memberikan stimulan kepada pihak-

pihak swasta untuk ikut andil dalam pengurusan moda transportasi lanjutan, bukan hanya terhadap lelang trayek laut saja.

5.2.3 Saran terkait adanya kekurangan jenis bapokting yang dibutuhkan dengan jenis barang yang diangkut tol laut logistik:

Sebaiknya pemerintah mengoreksi ulang jenis-jenis bapokting yang akan diangkut dengan tol laut logistik sudah sesuai dengan kebutuhan wilayah-wilayah yang membutuhkan dan juga mengakomodir jenis barang yang akan diangkut tol laut logistik dengan merevisi peraturan-peraturan pendukung dan turunannya.

5.2.4 Saran terkait terbatasnya sarana dan prasarana pelabuhan di wilayah-wilayah tertentu:

Seharusnya dengan target trayek tol laut yang kian bertambah kian tahun pemerintah ikut mempercepat pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan yang merupakan fasilitas pendukung keberhasilan program ini serta memberlakukan standarisasi sarana dan prasarana seluruh Indonesia agar tidak tercipta adanya hambatan dalam upaya penyaluran logistik karena kekurangan fasilitas pendukung di antar wilayah pelabuhan.

5.2.5 Saran terkait adanya pelanggaran pelaksanaan tol laut:

Sebaiknya tindakan lanjutan dari hal ini adalah memperkuat pengawasan terhadap operasional tol laut, pengawasan akan muatan tol laut logistik seharusnya bukan hanya berhenti ketika muatan sampai pelabuhan, tetapi berkelanjutan pada proses

pendistribusianya sampai ke tangan konsumen, sehingga tak terjadi hal seperti monopoli bapokting. Transparansi proses dengan media digital seperti IMRK-LCS juga dapat mengurangi hal-hal terkait kecurangan pada pelaksanaan tol laut.

5.2.6 Saran terkait harga jual bapokting yang masih tinggi:

Memindahkan daerah pengumpul muatan tol laut logistik ke wilayah yang lebih dekat dengan wilayah 3TP tujuan, sehingga dapat memotong harga jual terhadap bapokting, dalam hal ini sebaiknya Kemenhub selaku operator tol laut juga lebih giat menggandeng Kemendag untuk mengontrol harga jual bapokting di wilayah-wilayah 3TP.

5.2.7 Saran terkait belum adanya sistem logistik dan pengawasan harga jual:

Sebaiknya pemerintah melakukan pengaturan mengenai peraturan terkait subsidi moda transportasi dan sistem logistik bapokting serta mempercepat pengesahan peraturan yang mengatur harga jual bapokting tol laut dan sistem logistik.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, L. (2015). Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia (*Maritime Connectivity Policy in Indonesia*). Jakarta, Jurnal Politica.
- Andilas, D. D., & Yanggana, L. A. (2017). Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia. Jakarta, Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (P3M).
- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. Semarang, LPPM Undip.
- Gultom, E. R. (2017). Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur. Surabaya, LPPM Unitomo.
- Sugiyono (2015). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung, CV. Alfabeta.
- Wahyono, E. (2014). Pelayaran Perintis Dalam Integrasi Nasional dan Perkembangan Daerah Perbatasan, Terpencil, Dan Tertinggal 1974-2012. Universitas Terbuka.
- Zahrina Wulansari, N. (2016). Analisis Kelayakan Pelabuhan Hub Nasional Guna Mendukung Konsep Tol Laut Indonesia. Jakarta, Dishidros.
- Kontan. (2018). Mengukur efektifitas tol laut tiga tahun ini. Jakarta, Kontan.
- Perpres No. 70 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan
- Perpres No. 71 tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting
- Perpres No. 106 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Publik Untuk Angkutan Barang di Laut

HASIL WAWANCARA

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal pengaruh tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah 3TP.

Narasumber : Capt. Wisnu Handoko, M.Sc, M.Mar.E (CW)

Jabatan : Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Ditjen Hubla

Pewawancara : Ari Manatuto (AM)

Jabatan : Taruna PIP Semarang

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

AM : “Assalamualaikum Wr.Wb, selamat pagi Capt, mohon izin memperkenalkan diri nama saya Ari Manatuto, NIT: 531611306196 K, mohon izin bertanya terkait tol laut sebagai materi skripsi saya.”

CW : ”Selamat pagi dek, silahkan.”

AM : “Mohon ijin, Bagaimana upaya yang dilakukan pemerintah dalam standarisasi biaya terhadap bongkar muat barang, *container handling*, konsolidasi muatan, dan lain sebagainya di wilayah 3TP?”

CW : “Setiap tahun pemerintah sudah menerbitkan pengaturan untuk biaya kepengurusan jasa pengurusan muatan logistik seperti pengaturan biaya konsolidasi muatan, kemudian sebagai upaya standarisasi kami merencanakan membuat surat edaran tentang biaya *container handling* yang ada di pelabuhan, sehingga biaya ini bisa menjadi acuan bagi shipper atau jasa pengurusan muatan lainnya untuk tidak menerapkan tarif yang lebih besar dari itu, kami juga mengadakan rapat dengan pihak-pihak *stakeholder* terkait dan konsumen untuk membahas rencana dan evaluasi biaya untuk standarisasi yang optimal .”

AM : “Siap terimakasih atas informasinya Capt. Mohon ijin untuk permasalahan mengenai minimnya moda transportasi lanjutan bagaimana capt?”

CW : “Mobilisasi transportasi lanjutan di wilayah 3TP sebenarnya sudah digerakan tetapi kendala utama untuk hal ini adalah pembangunan daerah, di wilayah 3TP jalur darat penghubung ke pelabuhan banyak yang belum memadai, itulah mengapa Presiden Jokowi menggerakkan pembangunan infrastruktur yang masif, salah satunya juga untuk melancarkan program tol laut, yaitu pada moda transportasi lanjutan, fokus pembangunan jalan, pelabuhan, alur pelayaran semata-mata untuk melancarkan proses logistik *end to end* .”

AM : “Siap terimakasih informasinya Capt. Mohon ijin berlanjut ke pertanyaan ke tiga Capt?”

CW : “Ya, silahkan.”

AM : “Apa upaya yang harus dilakukan dalam menangani adanya praktik monopoli di program tol laut ini Capt?”

CW : “Praktik monopoli ini bisa terjadi karena salah satu pihak mendapatkan pemesanan kontainer yang paling banyak, juga kecenderungan pelayanan operator yang hanya beberapa saja yang aktif melayani, untuk mengatasi hal ini kami mengeluarkan sistem IMRK (Informasi Muatan dan Ruang Kapal) – LCS (Logistic Communication System) dimana sistem ini akan memfasilitasi monitoring muatan barang di kapal dan informasi mengenai muatan, sistem ini juga dapat menganalisa terjadinya potensi monopoli seperti shipper/forwarder tertentu menguasai booking order kontainer dengan cara yang bervariasi, kemudian forwarder ada yang bersamaan menjadi consignee sehingga muncul kecenderungan memanfaatkan kuota, kemudian cara lainya adalah dengan memperbaiki standar operasional prosedur sistem ini dalam penetapan shipping intruction dan pemesanan ruang muat kapal ”

AM : “Siap terimakasih atas jawaban yang telah diberikan Capt. Mohon ijin apakah saya bisa melanjutkan pertanyaan Capt?”

CW : “Untuk sementara pertanyaan sampai disini dahulu ya dek, saya ada keperluan rapat mendadak, nanti adek-adek bisa menanyakan data yang dibutuhkan kepada staff saya.”

AM : “Siap Capt. Terimakasih atas waktunya.”

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisa kendala tol laut terhadap ketersediaan logistik diwilayah 3TP.

Narasumber : Amin Musafa S.Tr.Pel (AS)

Jabatan : Sekretaris Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Pewawancara : Ari Manatuto (AM)

Jabatan : Taruna PIP Semarang

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

AM : “Assalamulaikum Wr.Wb, selamat malam bang.”

AS : “Walaikumsalam Wr.Wb, selamat malam Ari.”

AM : “Mohon ijin bang, menyita waktu kerja abang untuk keperluan wawancara ini.”

AS : “Tidak apa-apa ri, saya memang sudah menyempatkan untuk wawancara ini, jadi silahkan bisa dimulai saja.”

AM : “Siap bang, mohon ijin terkait pelaksanaan program tol laut yang sudah berjalan hampir 5 tahun ini yang menjadi kendalanya apa saja bang, terutama untuk fokus wilayah 3TP?”

AS : “Sebenarnya dalam kendala pelaksanaan tol laut banyak kendalanya, beberapa diantaranya yang utama adalah kendala ketimpangan infrastruktur pelabuhan, yang kemudian mempengaruhi kecepatan proses pengurusan muatan, infrastruktur pelabuhan yang belum memadai juga mempengaruhi proses transportasi lanjutan yang dimana kelancaran pendistribusian logistik tingkat lanjut ke moda transportasi lain tidak akan cepat jika pelabuhan tidak memiliki sarana dan prasarana yang tepat.”

- AM : “Jadi kendalanya sebagian besar masih berkuat di pembangunan infrasturktur ya bang?”
- AS : “Iya tetapi ada juga faktor-faktor lain seperti kecurangan stakeholder yang melakukan monopoli muatan barang, belum terkontrolnya harga jual bapokting, faktor barang bapokting yang tidak sesuai *demand* wilayah target, dan permasalahan terkait peraturan yang belum sejalan dengan kebutuhan tol laut.”
- AM : “Beberapa pendapat dari pihak ahli dari *Supply Chain Indonesia* lewat *press release* terkait tol laut ini berpendapat pelaksanaan pengangkutan muatan balik tol laut juga menjadi kendala terhadap ketidak optimalan tol laut ini bang, apakah benar?”
- AS : “Permasalahan terkait muatan balik sendiri ini sebenarnya juga besar dipengaruhi oleh kemampuan menghasilkan sumber daya suatu daerah, wilayah-wilayah 3TP yang sebagian besar hasil muatan balik berupa hasil alam juga sudah kami usahakan fasilitasi dengan beberapa prasarana khusus seperti reefer kontainer untuk muatan balik ikan dan juga mini kontainer yang langsung dapat menghimpun muatan balik dari daerah pelosok, hal ini kami upayakan dalam rangka meningkatkan muatan balik di wilayah 3TP.
- AM : “Siap bang terimakasih informasinya, lalu untuk masalah terkait harga jual bapokting yang sepenuhnya terkendali akan ada penyelesaian seperti apa bang?”
- AS : “Untuk masalah tersebut memperketat pengawasan alur logistik muatan barang tol laut sangat perlu ditingkatkan lagi, karena penambahan biaya karena kepengurusan muatan yang tidak sesuai dengan batas atas ketentuan yang sudah ada bisa diperiksa melalui KSOP setempat maupun IMRK, para masyarakat di wilayah 3TP harus berani melapor bila ada

permainan harga pada saat alur pendistribusian barang, dan juga ongkos pengiriman muatan sepenuhnya sudah tersubsidi oleh pemerintah.”

AM : “Terimakasih atas informasinya bang.”

AS : “Terkait hal-hal yang menjadi kendala tol laut ini sudah kami himpun di rapat terbatas tol laut, nanti saya bakal share ke kamu supaya bisa diteliti dan dipelajari.”

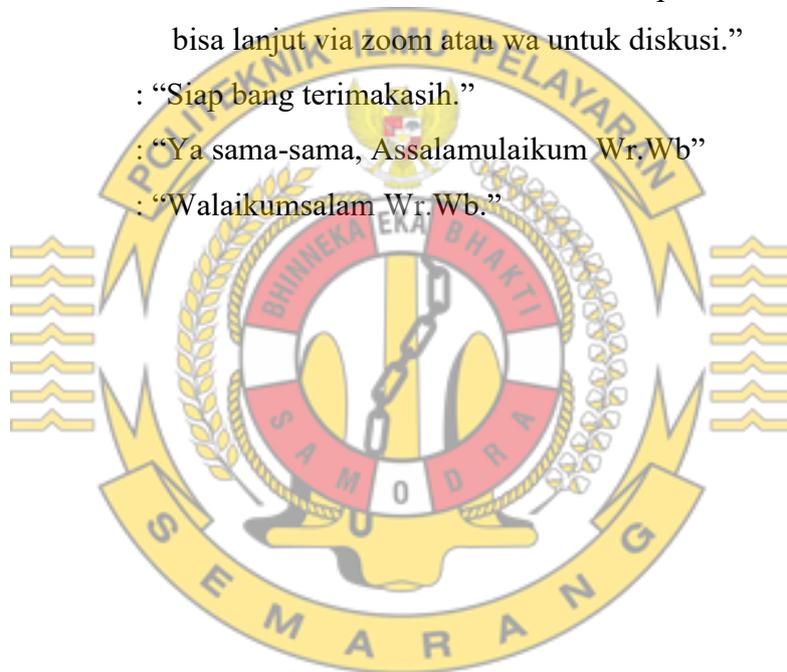
AM : “Siap bang terimakasih.”

AS : “Untuk sementara interview bisa sampai sini dulu, nanti kita bisa lanjut via zoom atau wa untuk diskusi.”

AM : “Siap bang terimakasih.”

AS : “Ya sama-sama, Assalamulaikum Wr,Wb”

AM : “Walaikumsalam Wr.Wb.”

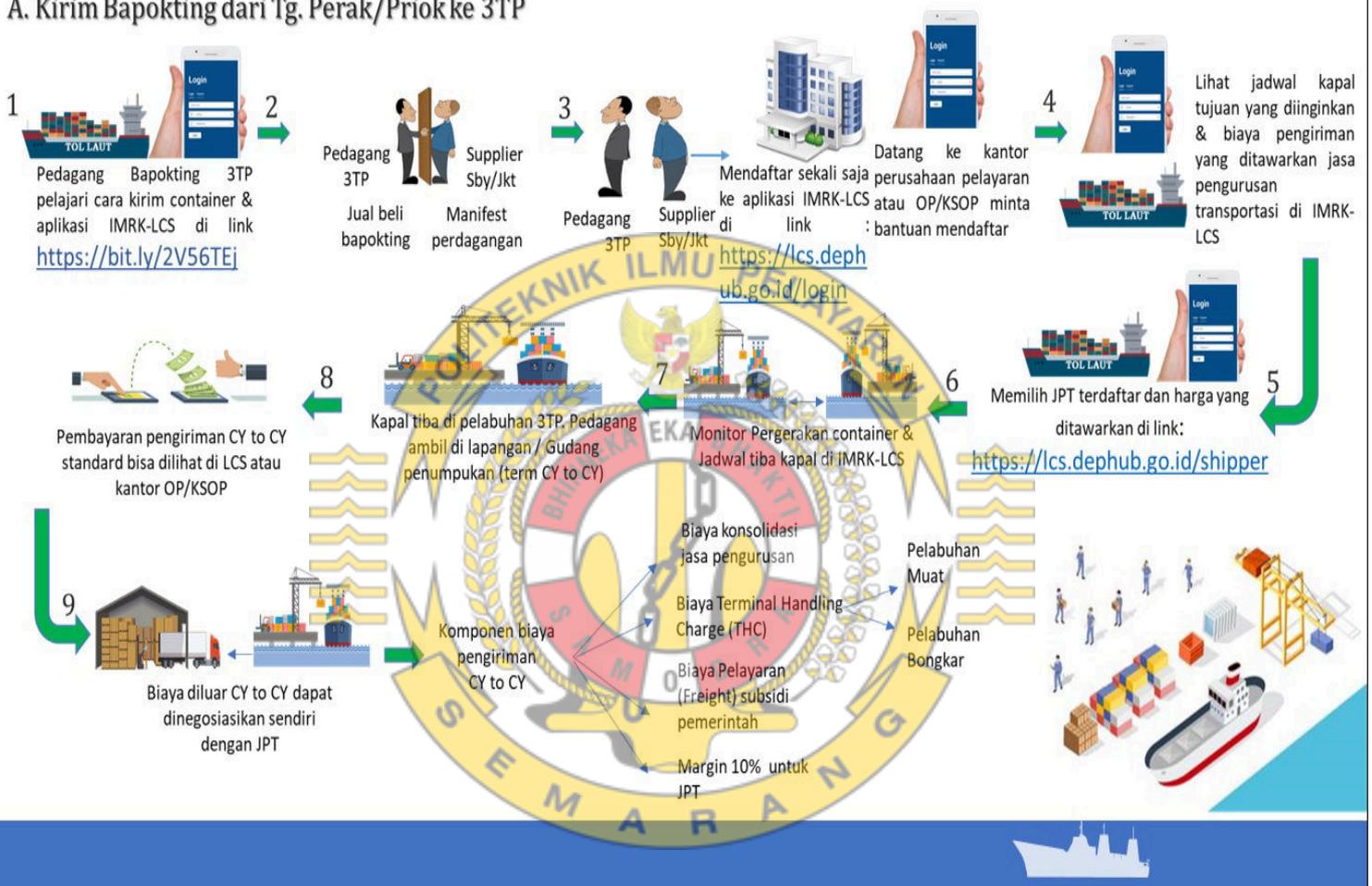


LAMPIRAN 02

TAHAPAN TATA CARA PENGIRIMAN MUATAN KONTAINER VIA KAPAL TOL LAUT KE DAERAH 3TP



A. Kirim Bapokting dari Tg. Perak/Priok ke 3TP



LAMPIRAN 03

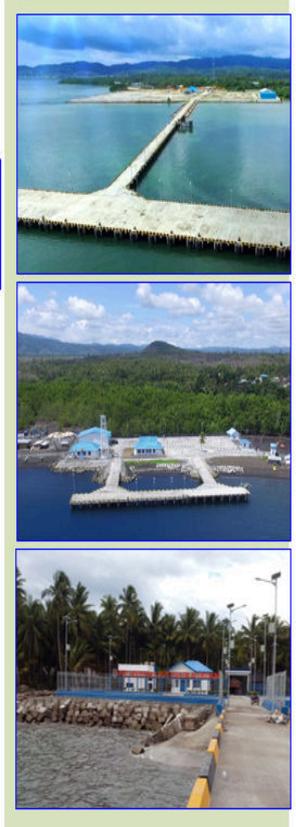
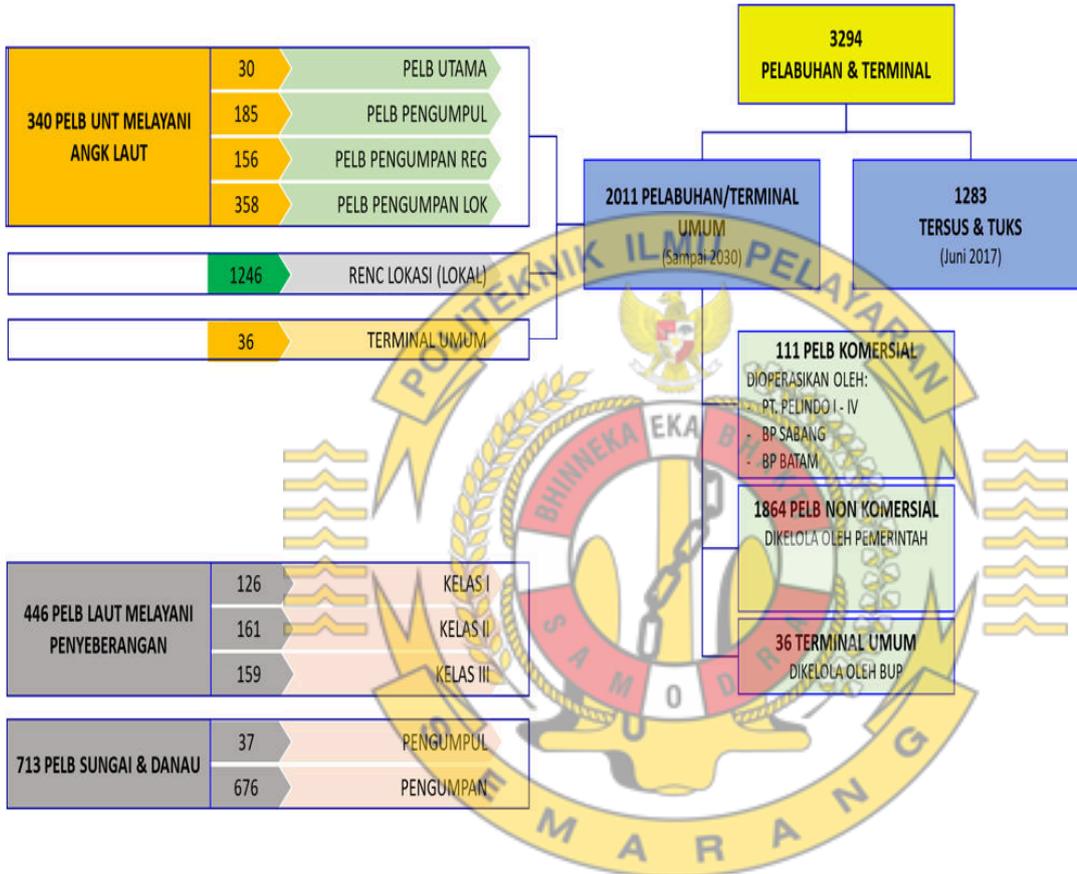
PELAKSANAAN ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT)



ASPEK	PROGRAM TOL LAUT 2016	PROGRAM TOL LAUT 2017	PROGRAM TOL LAUT 2018	PROGRAM TOL LAUT 2019	RENCANA PROGRAM TOL LAUT 2020
ARMADA 	6 Kapal	13 Kapal	19 Kapal	19 Kapal	26 Kapal 14 Kapal Negara 5 Kapal Milik PT. Pelni 5 Kapal PT. ASDP 2 Kapal Swasta
TRAYEK 	6 Trayek	13 Trayek	18 Trayek	20 Trayek	26 Trayek
PAGU ANGGARAN 	Rp. 218.990.000.000,-	Rp. 335.051.237.000,-	Rp. 447.628.808.000,-	Rp. 264.284.083.000	Rp. 439.837.173.000
OPERATOR 	PENUGASAN 6 TRAYEK (PELNI)	PENUGASAN 7 TRAYEK (PELNI) PELELANGAN 6 TRAYEK (SWASTA)	PENUGASAN 11 TRAYEK (PELNI 6 TRAYEK) (ASDP 2 TRAYEK) (DJAKARTA LLOYD 3 TRAYEK) PELELANGAN 7 TRAYEK (SWASTA)	PENUGASAN 19 TRAYEK (PELNI 13 TRAYEK KRN ADA PENGALIHAN OPERATOR) (ASDP 2 TRAYEK) (DJAKARTA LLOYD 4 TRAYEK) PELELANGAN 1 TRAYEK (SWASTA) SEBELUMNYA 7 TRAYEK	• PENUGASAN 20 TRAYEK 1. PT. PELNI 8 TRAYEK 2. PT. ASDP 7 TRAYEK 3. PT DL 5TRAYEK • PELELANGAN 6 TRAYEK
PELABUHAN 	3 PELABUHAN PANGKAL 40 PELABUHAN SINGGAH	3 PELABUHAN PANGKAL 40 PELABUHAN SINGGAH	3 PELABUHAN TRANSHIPMENT 3 PELABUHAN PANGKAL 55 PELABUHAN SINGGAH	4 PELABUHAN PANGKAL 5 PELABUHAN TRANSHIPMENT 72 PELABUHAN SINGGAH	• 3 PELABUHAN PANGKAL • 6 PELABUHAN TRANSHIPMENT • 99 PELABUHAN SINGGAH
POLA SUBSIDI 	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	• SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL • SUBSIDI KONTAINER	• SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL • SUBSIDI KONTAINER	• SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL • SUBSIDI KONTAINER • SUBSIDI MUATAN

LAMPIRAN 04

PROFIL PELABUHAN DI INDONESIA



LAMPIRAN 06

PETA TRAYEK TOL LAUT 2020

KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK 2020	MIL / LAMA HARI LAYAR / VOY	KET	OPERATOR	KAPAL YG DIGUNAKAN	POLA SUBSIDI
H-1	Tanjung Perak -438- Makassar (Soekarno Hatta) -766- Tahuna -1071- Tanjung Perak	2275 15 26	Pelabuhan Hub Tahuna	PT. PELNI (PERSERO)	KAPAL MILIK PT PELNI KM. LOGNUS 1	OPERASIONAL KAPAL
H-2	TG. Perak- 438- Makassar (Soekarno Hatta) -494- Bobong (Taliabu) -117- Luwuk -1.100- Tanjung Perak	2149 15	Pelabuhan Hub Makassar Kendari dan Luwuk	PT. DJAKARTA LLOYD	KM. KENDHAGA NUSANTARA 3	
T-1	Tanjung Priok -997- Lhokseumawe -114- Malahayati - 24-Sabang - 227-Tapak Tuan - 875 - Tanjung Priok	2237 17	PORT TO PORT	PT. TEMPURAN MAS LINE	KM. KENDHAGA NUSANTARA 12	
T-2	Tanjung Priok - 300 - Enggano -203 - Mentawai (Sikakap)- 305-Gn. Sitoli - 109 Sinabang- 339- Teluk Bayur 339 Sinabang- 109 Gn. Sitoli -305- Mentawai (Sikakap)- 203 - Enggano -300- Tanjung Priok	2512 23	PORT TO PORT	PT. ASDP	KM. KENDHAGA NUSANTARA 2 / GENERAL CARGO	
T-3	Tanjung Priok -662 - Jemaja / Letung -48- Tarempa -111- Midai -52- Selatlampa -101- Serasan -570- Tanjung Priok	1544 16	PORT TO PORT	PT. PELNI (PERSERO)	KM. LOGISTIK NUSANTARA 4	
T-4	Makassar (Soekarno Hatta) - 98-Polewali (Tanjung Silopo) - 148-Belang-Belang -581-Nunukan/Sebatik -613- Makassar (Soekarno Hatta)	1440 11	PORT TO PORT	PT. ASDP	KM. KENDHAGA NUSANTARA 6	

KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK 2020	MIL & LAMA HARI LAYAR	KET	OPERATOR	POLA SUBSIDI
T-5	Bitung - 155 -Tahuna -81 - Tagulandang / Ulu Siau -139- Lirung / Melangoane -93-Miangan -83- Marore - 79 - Tahuna - 155 - Bitung	785 12 33	FEEDER H-1 HUB DI PELABUHAN TAHUNA KM. KENDHAGA NUSANTARA 1	PT. PELNI (PERSERO)	OPERASIONAL KAPAL
T-6	Bitung - 226 - Luwuk - 138 - Pagimana - 35 - Bunta - 28 - Mantangisi -21- Ampana -107- Parigi/Tinombo - 132- Tilamuta - 212 - Bitung	839 14	FEEDER H-2 HUB DI LUWUK KM. KENDHAGA NUSANTARA 13	PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO)	
T-7	Makasar (Soekarno Hatta) - 127-Selayar -82- Jampea -147- Sikeli -105- Raha -106- Ereke (Sakkar Ereke) -316- Makassar (Soekarno Hatta)	883 12	FEEDER H-2 KM. KENDHAGA NUSANTARA 04	PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO)	
T-8	Makasar (Soekarno Hatta)-501 Bungku - 61-Kolonodale - 563 - Makassar (Soekarno Hatta)	1125 10	FEEDER H-2 KM. KENDHAGA NUSANTARA 15	PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO)	
T-9	Tanjung Perak -1835- Oransbari -120- Wasior -126- Nabire - 95- Serui -23- Waren -108- Teba (Soasio/Gato) -1879- Tanjung Perak	4186 25	PORT TO PORT PELABUHAN HUB TEBA KM. KENDHAGA NUSANTARA 9	PT. LUAS LINE KM. KENDHAGA NUSANTARA 9	
T-10	Tanjung. Perak -1216- Tidore (Soasio) -246- Buli -14- Maba - 139- Weda -1213- Tanjung Perak	2828 19	PORT TO PORT KM. LOGISTIK NUSANTARA 6	PT. PELNI (PERSERO)	
T-11	Tanjung Perak - 1240 - Fak Fak -154 - Kaimana - 204 - Timika (Pomako)- 96 - Agats -1584- Tanjung Perak	3278 20	PORT TO PORT PELABUHAN HUB AGATS KM. KENDHAGA NUSANTARA 8	PT. TEMPURAN MAS LINE	

KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK 2020	KET	MIL & LAMA HARI LAYAR	OPERATOR	POLA SUBSIDI
T-12	Tanjung Perak –733- Kalabahi -202- Kisar -42- Moa - 249 - Larat –152- Tega -1074- Tanjung Perak	PORT TO PORT	2452 18	PT. PELAYARAN PELANGI TUNGGAL IKA KM. KENDHAGA NUSANTARA 5	OPERASIONAL KAPAL
T-13	Tanjung Perak - 701 – Rote (Ndao)- 63 – Sabu (Biu) -644 - Tanjung Perak	PORT TO PORT	1421 11	PT. PELNI (PERSERO) KM. KENDHAGA NUSANTARA 11	
T-14	Tanjung Perak - 657 – Lembata (Lewoleba) -34- Tabilota/ Larantuka -641- Tanjung Perak	PORT TO PORT	1332 11	PT. PELNI (PERSERO) KM. KENDHAGA NUSANTARA 7	
T-15	Tanjung Perak – 437 - Makassar (Soekarno Hatta)–775- Jailolo -139- Morotai (Daruba) -1256- Tanjung Perak	PORT TO PORT	2607 17	PT. PELNI (PERSERO) KM. LOGISTIK NUSANTARA 3	
T-16	Tanjung Perak-710-Wanci-216-Namrole (Leksula)-66- Namlea-133-P.Obi-1093-Tanjung Perak	PORT TO PORT	2218 16	PT. DJAKARTA LLOYD KM. KENDAGA NUSANTARA 10	
T-17	Tanjung Perak– 1133 -Saumlaki - 231- Dobo - 106 - Elat - 1248-Tanjung Perak	PORT TO PORT	2718 16	PT. TEMPURAN MAS LINE Kapal Kontainer kapasitas min 240 Teus, 3000 GT	SUBSIDI KONTAINER
T-18	Tanjung Perak –294- Badas –118- Bima – 1346 – Merauke (Kelapa Lima) -1346 – Bima – 415 – Tanjung Perak	PORT TO PORT PELABUHAN HUB MERAUKE	3519 22	PT. PELNI (PERSERO) KM. LOGISTIK NUSANTARA 2	OPERASIONAL KAPAL
T-19	Cilacap -130- Banyuwangi –260- Pacitan -260- Banyuwangi – 34- Celukan Bawang -34- Banyuwangi –260- Pacitan -130- Cilacap	PORT TO PORT	1098 13	PENYEDIA JASA LAINNYA KAPAL GENERAL CARGO GT 3000	SUBSIDI MUATAN

PETA TRAYEK TOL LAUT 2020

KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK 2020	KET	MIL & LAMA HARI LAYAR	OPERATOR NAMA KAPAL	POLA SUBSIDI
T-20	Biak -120- Teba -60- Bagusa -30- Trimuris -30– Kasonaweja -120- Teba -120- Biak -22- Brumsi - 22-Biak	FEEDER T - 9	524 12	PT. ASDP KMP. MAMBERAMO FOJA	SUBSIDI MUATAN
T-21	Merauke (Kelapa Lima) -194- Kimaam -18– Moor -40- Bade (mapi) -105- Gantentiri (Bovendigul) -357- Merauke (Kelapa Lima)	FEEDER T - 18	714 10	PT. ASDP KMP. MUYU	
T-22	Merauke (Kelapa Lima) -360- Atsy -86- Agats -86- Atsy -96- Senggo -96- Atsy -360- Merauke (Kelapa Lima)	FEEDER T – 18 & T -11	1.084 13	PT. ASDP KMP. BAMBIT	
T-23	Timika (Pomako) -212- Atsy -110- Eci -110- Atsy - 212- Timika (Pomako)	FEEDER T -11 & T-22	644 9	PT. ASDP KMP. KOKONAO	
T-24	Timika (Pomako) -500- Agats -66- Sawaerma - 60- Mamugu -126- Agats -500- Timika (Pomako)	FEEDER T - 11	1.252 13	PT. ASDP KMP. BINAR	



Logistic Communication System.

Access to the most powerful tool in this application.



Login

[Login](#) [Register](#)

Jenis User

Email

Password

Login



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : ARI MANATUTO
2. Tempat dan Tanggal Lahir : KAB.TEMANGGUNG , 05 MARET 1998
3. NIT : 531611306196 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JL. RAYA WONOSOBO KM 2
TEMANGGUNG
6. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD MUHAMMADIYAH PARAKAN
 - b. SLTP : SMP N 2 TEMANGGUNG
 - c. SMU : SMA N 1 TEMANGGUNG
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
7. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
31 Juli 2018-31 Juli 2019