



EVALUASI PELAYARAN MV.PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Disusun Oleh:

GEOFANY YUDA PERKASA

NIT. 541711106315 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

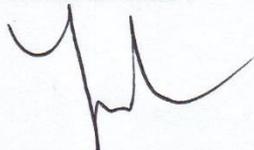
SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI PELAYARAN MV.PALUNG MAS PADA RUTE T-11
PROGRAM TOL LAUT**

Disusun oleh :



GEOFANY YUDA PERKASA
NIT. 541711106315. N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, ..16.....2..... 2022

Dosen pembimbing I,
Materi

Dosen pembimbing II,
Metodologi dan Penulisan

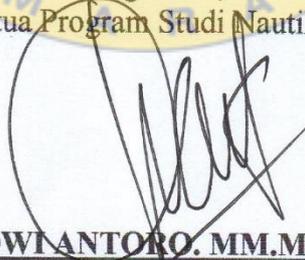


Capt. I KADEK LAJU, SH, MM, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730203 200212 1 002



NASRI, M.T., M.Mar.E.
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19711124 199903 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWIANTORO. MM.M. Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Evaluasi Pelayaran MV. Palung Mas Pada Rute T-11

Program Tol Laut” karya,

Nama : Geofany Yuda Perkasa

NIT : 541711106315. N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ~~Jumat~~, tanggal ~~18~~ - 2 - 2022

Semarang, Februari 2022

Penguji I



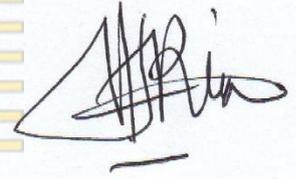
Capt. DWI ANTORO, MM.M. Mar
Penata Tingkat. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji II



Capt. IKADEK LAJU, SH, MM.M. Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730203 200212 1 002

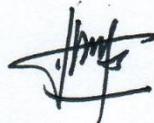
Penguji III



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tingkat. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini;

Nama : Geofany Yuda Perkasa
NIT : 541711106315. N
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi ini yang saya buat dengan judul: **“EVALUASI PELAYARAN MV.PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT”** adalah benar hasil karya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 16 - 02 - 2022

Yang menyatakan



GEOFANY YUDA PERKASA
NIT. 541711106315. N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

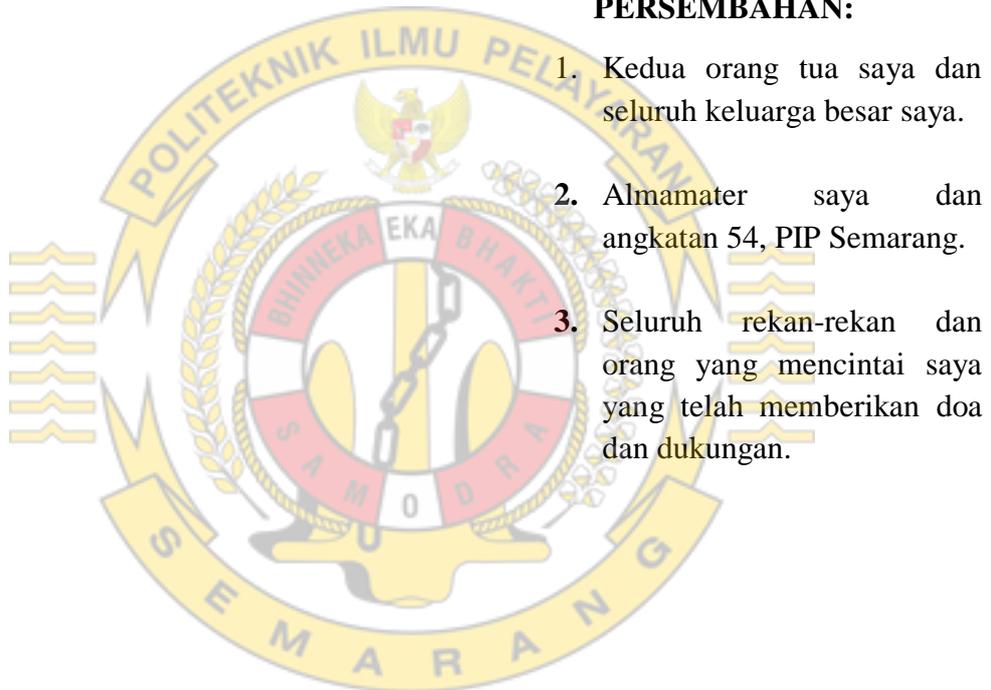
MOTO:

“Success is not final, failure is not fatal: it is the courage to continue that counts.”

“Sukses bukanlah final, kegagalan bukanlah hal yang fatal (akhir) tetapi adalah keberanian untuk melanjutkannya dengan perhitungan.”

Winston Churchill

PERSEMBAHAN:



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“EVALUASI PELAYARAN MV.PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT “**.

Maksud dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Nautika program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berharap semoga skripsi ini berguna bagi pembaca karena penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar – sebenarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

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. Allah SWT yang telah memberikan kekuatan, kemudahan dan kesehatan selama penulisan skripsi ini.
2. Yth. Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Yth. Capt. Dwi Antoro. MM.M. Mar. selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Yth. Capt. H. Sumardi, SH, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi penulisan skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Nasri, M.T., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan penulisan skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Yang terhormat Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang tidak henti-hentinya memberikan dukungan serta memberikan saran ketika mengalami kesulitan.
7. Keluarga yang saya cintai, Bapak, Ibu, Kakak yang dengan tulus dan ikhlas mencintai, menyayangi, serta mendukung penulis hingga saat ini
8. Teman-temanku angkatan LIV PIP Semarang khususnya N VIII A periode 94 yang membantu pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh *Crew* MV Palung Mas yang telah memberikan inspirasi, dukungan, semangat dan doa dalam penyelesaian skripsi.

Penulis sangat menyadari bahwa dalam proses penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan atau ketidaksempurnaan, kritik dan saran yang membangun dari pembaca sangat penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan wawasan serta pengetahuan

bagi para pembaca khususnya dan masyarakat pada umumnya. Sekian dan terima kasih.

Semarang,.....2022

Penulis,

GEOFANY YUDA PERKASA
NIT 541711106315.N



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Cakupan Masalah Penelitian.....	5
1.3. Pertanyaan Penelitian	5
1.4. Tujuan Penelitian	6
1.5. Kegunaan Penelitian	6
1.6. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	9
2.1. Kajian Pustaka	9
2.2. Definisi Operasional.....	29

2.3. Kerangka Berpikir	32
BAB III METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.3. Sumber Data Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.4. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
3.5. Teknik Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
3.6. Teknik Analisis Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN... Error! Bookmark not defined.	
4.1. Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
4.2. Pembahasan.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V PENUTUP.....	67
5.1. Simpulan	67
5.2. Saran	67
DAFTAR PUSTAKA.....	69
LAMPIRAN.....	71
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	89

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Panduan beda kebijakan.....	13
Tabel 2. 2 Penetapan Jaringan Trayek	20
Tabel 2. 3 Kewajiban dan tanggung jawab instansi.....	27
Tabel 4. 1 <i>Ship Particular</i> MV. Palung Mas	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 2 Faktor-faktor mempengaruhi penelitian berdasarkan pengamatan.....	Error!

Bookmark not defined.



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Peta trayek Pendulum Nusantara.....	15
Gambar 2. 2 Peta trayek tol laut tahun 2021	20
Gambar 2. 3 Prosedur penindakan muatan program tol laut.....	28
Gambar 2. 4 Kerangka berpikir.....	32
Gambar 3. 1 Fishbone diagram	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 Kapal MV.Palung Mas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Dermaga Pelabuhan Merauke	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Dermaga Pelabuhan Agats	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Dermaga Pelabuhan Timika	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 Hasil diagram <i>fishbone</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 Bongkar muat Pelabuhan Agats	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Peta pelabuhan Pomako,Timika	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 “Hasil Wawancara”	71
Lampiran 2 “Foto survei laju sedimentasi oleh Pushidrosal”	78
Lampiran 3 “Foto kegiatan bongkar muat pelabuhan agats”	81
Lampiran 4 “Foto buoy tanda bahaya navigasi”	84
Lampiran 5 “Checklist Observasi dan Checklist Wawancara”	86



ABSTRAKSI

Geofany Yuda Perkasa, 2022, NIT:541711106315 N, "Evaluasi Pelayaran MV.Palung Mas Pada Rute T-11 Program Tol Laut", Skripsi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. H. Sumardi, SH, M.M., M.Mar., Pembimbing II : Nasri, M.T., M.Mar.E.

Program tol laut pada trayek T-11 yang dilayari oleh Kapal MV. Palung Mas bertujuan menghadirkan distribusi barang dari pelabuhan satu ke pelabuhan yang lain dengan rutin dan terjadwal serta menjangkau ke seluruh wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan di Indonesia. Tujuan dari penulisan penelitian mengenai evaluasi pelayaran MV.Palung Mas pada rute T-11 program tol laut adalah: 1) untuk mengetahui kendala –kendala yang dihadapi MV.Palung Mas ketika berlayar pada rute T-11 program tol laut. 2) untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala pada pelayaran MV. Palung Mas pada rute T-11 program tol laut.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci penyebab terkendalanya pelayaran MV.Palung Mas pada rute T-11 program tol laut. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka terkait literasi yang berhubungan dengan program tol laut pada rute T-11.

Hasil penelitian menunjukkan: 1) Ketersediaan pandu di beberapa pelabuhan singgah trayek T-11 program tol laut. 2) Sistem bongkar muat pada salah satu pelabuhan singgah yang tidak efektif menyebabkan waktu sandar lebih lama. 3) laju sedimentasi di beberapa pelabuhan singgah menyebabkan perbedaan informasi antara peta laut dengan kondisi sebenarnya. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah yang terjadi :1) mengadakan koordinasi dengan seluruh crew kapal untuk manuver tanpa pandu serta mempersiapkan segala sesuatu untuk kondisi bahaya navigasi. 2) Mengatur, merencanakan dan berkoordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dengan bongkar muat peti kemas agar lebih efektif. 3) Berkomunikasi dengan kapal lain yang telah melintasi alur pelabuhan yang dituju.

Kata kunci: Tol laut, Pelayaran, Efisiensi

ABSTRACT

Geofany Yuda Perkasa, 2022, NIT:541711106315 N, “*Evaluation Of MV. Palung Mas Voyage on Route T-11 of The Sea Highway Program*”. Thesis. Diploma Program IV, Nautical Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang. Supervisor I: Capt. H. Sumardi, SH, M.M., Supervisor II: Nasri, M.T., M.Mar.E.

The sea toll program on the T-11 route navigable by the MV Ship. Palung Mas aims to bring the distribution of goods from one port to another on a regular and scheduled basis and reach all underdeveloped, remote, outermost and border areas in Indonesia. The purpose of writing research on the evaluation of MV.Palung Mas shipping on the T-11 route of the sea toll program are: 1) to find out the obstacles faced by MV.Palung Mas when sailing on the T-11 route of the sea toll program. 2) to find out the efforts made to overcome the obstacles on the MV voyage. Palung Mas on route T-11 for the sea highway program.

This study uses a qualitative descriptive method by describing in detail the causes of the obstacles to the MV. Palung Mas shipping on the T-11 route for the sea toll program. Data was collected by means of interviews, observations, literature studies related to literacy related to the marine highway program on the T-11 route.

The results of the study show: 1) Availability of guides at several transit ports for the T-11 route for the sea highway program. 2) An ineffective loading and unloading system at one of the stopover ports causes longer docking times. 3) sedimentation rates at several ports of call cause information discrepancies between marine maps and actual conditions. Efforts are being made to overcome the problems that occur: 1) coordinating with the entire crew of the ship for unguided maneuvers and preparing everything for dangerous conditions of navigation. 2) Organize, plan and coordinate with parties related to loading and unloading containers to be more effective. 3) Communicating with other ships that have crossed the intended port channel.

Keyword: The Sea highway, voyage, Efficiency

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang besar dengan perairan yang berada di sekitar pulau – pulau. Indonesia memiliki letak geografis yaitu adalah pada posisi silang, diapit dengan dua benua yakni benua Australia dan Asia, dan dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia. Sesuai dengan Rujukan Nasional Data Kewilayahan Indonesia yang disiapkan oleh Badan Informasi Geospasial Pusat Hidrografi dan Oseanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, perairan Indonesia memiliki luas 6.400.000 km² yang mana terdiri dari luas perairan pedalaman dan kepulauan seluas 3.110.000 km², luas laut teritorial 290.000 km², zona tambahan seluas 270.000 km², Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 3.000.000 km², landasan kontinen seluas 2.800.000 km², serta garis pantai sepanjang 108.000 km. Luas Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat dan laut adalah 8.300.000 km². Berdasarkan rincian data tersebut, Indonesia membutuhkan suatu sistem pelayaran dengan sebuah program penyelenggaraan angkutan laut yang terintegrasi dan proporsional agar dapat memenuhi kebutuhan perekonomian terutama ketersediaan kebutuhan dan menjangkau wilayah terpencil, terluar, tertinggal, dan perbatasan (3TP).

Bedasarkan data Produk Domestik Bruto (PDRB) dari Badan Pusat Statistik, dalam triwulan ketiga – 2019, provinsi di Pulau Jawa mendominasi

dengan persentase sebanyak 59,15%, selanjutnya diikuti oleh Pulau Sumatera sebanyak 21,14%, Pulau Kalimantan 7,95%, Pulau Sulawesi sebanyak 6,43%, Bali dan Nusa Tenggara 5,33%, Maluku 3,06%, dan Papua sebanyak 2,27%. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi kesenjangan pembangunan ekonomi yang sangat besar. Untuk itu, kinerja operasional pelayanan transportasi khususnya angkutan laut harus ditingkatkan untuk menjalin konektivitas antar pulau untuk melayani kebutuhan dan kehidupan masyarakat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, angkutan laut merupakan kegiatan maritim dimana kapal digunakan untuk membawa penumpang, barang, dan/atau hewan sebanyak satu atau lebih dari satu perjalanan dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya maupun antar beberapa pelabuhan. Tujuan penyediaan angkutan laut adalah untuk mengadakan sarana dan prasarana, serta layanan angkutan laut yang disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat, bangsa, dan negara dengan biaya yang terjangkau dalam keadaan yang aman, tertib, dan lancar.

Program “Tol Laut” resmi diluncurkan oleh Menteri Perhubungan, Menteri Koordinator Bidang Maritim dan Sumber Daya, serta Menteri Perdagangan pada tanggal 4 November 2015. Program tersebut merupakan program nasional Presiden Republik Indonesia yang dipicu oleh tingginya ketimpangan harga antara wilayah timur dengan barat. Pertumbuhan ekonomi yang berpusat pada pulau Jawa membuat pelayaran di Indonesia menjadi mahal dan tidak efisien akibat tidak adanya penggantian dari daerah yang

mana pertumbuhan ekonominya tergolong rendah, terutama di kawasan timur Indonesia. Selain itu, penyelenggaraan tol laut juga untuk menjangkau serta menyalurkan logistik ke daerah terdepan, terluar, terpencil, dan perbatasan (3TP). Pada peluncuran pertama program tol laut, 6 trayek sudah ditetapkan di dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.108/6/2/DJPL-15 mengenai Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut Tahun Anggaran 2015. Pada Tahun 2020 Kementerian Perhubungan Cq. Dirjen HUBLA (Perhubungan Laut) melakukan tender terhadap 6 (enam) trayek tambahan Tol Laut, dengan demikian keseluruhannya sampai saat ini untuk seluruh Indonesia ada 26 Trayek. 3 (Tiga) dari 6 (enam) trayek tambahan tol laut yang ditenderkan dimenangkan oleh PT. TEMAS Tbk, yaitu T – 1 (Tanjung Priok – Lhoksumawe – Malahayati – Sabang – Tapak Tuan – Tanjung Priok), T – 11 (Tanjung Perak – Timika – Agats – Merauke), dan T – 17 (Tanung Perak – Saumlaki – Dobo – Elat – Tanjung Perak).

Kebijakan tol laut tidak lepas dari perkembangan kontainerisasi/sistem angkutan barang menggunakan peti kemas sejak awal tahun 1970 an. Tujuan sistem angkutan peti kemas ini ialah untuk tercapainya efisiensi maksimum pengangkutan barang dari lokasi pengirim sampai tiba / diterima di lokasi penerima melalui kapal laut. Angkutan peti kemas cenderung dijalankan secara terpadu di mana peti kemas berisi muatan diangkut dengan berbagai moda transportasi yang ada seperti kapal khususnya peti kemas, truk, dan kereta api. Kemajuan yang sangat pesat terjadi dalam pengangkutan barang

dengan menggunakan peti kemas. Pada prinsipnya, sistem pengangkutan dengan peti kemas dikembangkan karena sistem tersebut dapat membantu memperkecil penggunaan buruh atau tenaga kerja di atas kapal ataupun di pelabuhan. Kapal yang dirancang dengan cara ini akan dilengkapi menggunakan peralatan untuk mendudukkan dan juga penahan, serta peralatan yang memerlukan kekuatan geladak yang cukup guna menopang beban peti kemas yang diangkut. Pada kapal-kapal peti kemas, cell guide dipasang dalam ruang muatan sehingga peti kemas dapat dengan mudah diarahkan dan ditempatkan melalui cell guide tersebut. Terdapat beberapa kapal yang membangun cell guidenya khusus untuk peti kemas 20 feet, tetapi pada umumnya dibuat ukuran cell guide untuk peti kemas 40 feet karena pada ruangan kapal peti kemas sudah dibuat cell-cell maka untuk menentukan letak dari cell-cell tersebut dan untuk penataan peti kemas di atas kapal dibuatlah sistem penomoran dengan kordinat tiga dimensi. Pemberian nomor seri untuk suatu peti kemas dibuat berdasarkan nomor bay, row dan tier.

MV. Palung Mas merupakan kapal peti kemas jenis open top bendera Indonesia salah satu armada dari PT TEMAS Tbk. yang ditugaskan untuk mengangkut peti kemas pada trayek T – 11 program Tol laut. Memiliki panjang 107 meter dan lebar 18 meter dengan kecepatan 10 knot, total muatan peti kemas 360 teus dengan tonnage kurang lebih 5400 tons pada draft tropic 4.92 meter. Dilengkapi dengan crane untuk menunjang bongkar muat peti kemas dari/ke pelabuhan.

Dalam penugasan MV. Palung Mas untuk melayari rute T – 11 ditemukan masalah seperti ketersediaan fasilitas bongkar muat, ketersediaan jasa pandu dan penundaan kapal, serta keadaan alur pelayaran dan kolam di pelabuhan tol laut. Dengan uraian yang sudah dikemukakan, penulis memiliki ketertarikan untuk memaparkan dan mengkaji masalah yang ada dan mengimplementasikan dalam sebuah karya tulis berupa makalah dengan judul: **“EVALUASI PELAYARAN MV. PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT”**.

1.2. Cakupan Masalah Penelitian

Melihat pentingnya masalah yang ada dalam penelitian, maka pada saat penulisan skripsi ini, penulis membatasi diri agar penelitian dilakukan secara terarah, lengkap dan menyeluruh serta harus mempertimbangkan tingkat masalah penelitian. Ruang lingkup skripsi ini adalah ketersediaan fasilitas bongkar muat, ketersediaan layanan pandu dan tunda kapal, serta kondisi alur dan kolam di pelabuhan tol laut.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Sesuai dengan latar belakang dan pembatasan masalah, terdapat berbagai permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

- 1.3.1. Kendala-kendala apa saja yang dihadapi MV.Palung mas ketika berlayar pada rute T-11 program tol laut?
- 1.3.2. Apa upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala pada pelayaran MV Palung Mas pada rute T-11 program tol laut ?

1.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

- 1.4.1. Untuk mengetahui kendala-kendala apa saja yang dihadapi MV. Palung Mas ketika berlayar pada rute T-11 program tol laut.
- 1.4.2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala pada pelayaran MV.Palung Mas pada rute T-11 program tol laut.

1.5. Kegunaan Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian tersebut, diharapkan bahwa penelitian yang dilakukan ini akan mempunyai kegunaan ganda, yaitu:

1.5.1. Kegunaan secara teoritis

Bahwa penelitian ini mempunyai kegunaan secara teoritis, yaitu sebagai penambah khasanah wawasan dalam aspek angkutan laut, secara khusus kebijakan Tol Laut.

1.5.2. Kegunaan secara praktis

Bahwa penelitian ini mempunyai kegunaan praktis, yaitu dapat memberikan sumbangan pemikiran sebagai masukan bagi para penentu kebijakan terhadap kebijakan Tol Laut.

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini disajikan secara sistematis dan terstruktur sesuai dengan pedoman penulisan karya ilmiah, tertuang dalam Pedoman Penyusunan Skripsi yang diterbitkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Sistematika yang ada diharapkan dapat mempermudah penulisan

skripsi secara baik, benar, dan detail. Skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab sesuai dengan rangkaian penelitian ini. Sistematika penulisan skripsi ini yaitu sebagai berikut:

1.6.1. Bab I Pendahuluan

Pendahuluan yang merupakan dasar dari penulisan skripsi tentang “EVALUASI PELAYARAN MV. PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT” yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika skripsi.

1.6.2. Bab II Landasan Teori

Pada bab ini dijelaskan mengenai dasar teori yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan, diantaranya tinjauan pustaka bersumber dari buku “Manajemen Pelabuhan Era Poros Maritim”, buku “Tol Laut Konektivitas Visi Poros Maritim Indonesia”, Undang-Undang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan, artikel-artikel, serta beberapa literasi yang berkaitan dengan kebijakan Tol Laut ataupun acuan yang mendukung penelitian. Dalam bab ini juga mencakup kerangka penelitian yang menjadi dasar dalam proses penelitian.

1.6.3. Bab III Metodologi Penelitian

Pada bab ini memaparkan tentang metodologi penelitian yang dipakai selama proses penelitian, yaitu metodologi penelitian deskriptif kualitatif. Dijelaskan juga mengenai cara pengumpulan

data, tempat penelitian, analisa data, pengambilan kesimpulan, serta cara dari referensi.

1.6.4. Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini mengupas mengenai masalah yang diangkat yaitu mengapa pelayaran MV. Palung Mas terhadap kebijakan tol laut belum efisien serta upaya yang dilakukan agar pelayaran MV. Palung Mas terhadap kebijakan tol laut menjadi efisien. Hasil mengolah dan analisa data akan memberikan informasi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah-masalah tersebut.

1.6.5. Bab V Simpulan dan Saran

Memuat tentang saran serta kesimpulan mengacu pada masalah yang diangkat oleh peneliti. Kesimpulan berisikan hasil atau pemecahan masalah yang bertujuan untuk membangun dan memberikan informasi kepada pihak terlibat. Saran berisikan tujuan dari penelitian yang bersifat membangun dan mempunyai tujuan tertetu. Seperti tujuan teoritis yaitu menambah khasanah wawasan dalam aspek angkutan laut, secara khusus pada kebijakan tol laut. Selain itu, ada juga tujuan praktis yaitu memberikan sumbangan pemikiran sebagai masukan bagi para penentu arah kebijakan dalam kebijakan tol laut.

1.6.6. Daftar Pustaka

1.6.7. Lampiran

1.6.8. Riwayat Hidup

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Kajian Pustaka

2.1.1. Konsep Efisiensi

Efisiensi merupakan suatu kesanggupan, kecakapan dan kemampuan demi melaksanakan atau menjalankan tugas, peran dan tanggung jawab dengan akurat, baik serta tepat dengan tidak menghabiskan banyak biaya, waktu dan tenaga (KBBI, 2016).

Hasibuan (2012) berpendapat bahwa parameter terbaik antara masukan atau *input* dan keluaran atau *output* serta hasil yang ideal, maksimal atau optimal didapatkan dengan cara memanfaatkan sumber daya yang terbatas atau dapat dikatakan sebagai interaksi dengan apa yang telah diselesaikan merupakan apa yang dinamakan dengan efisiensi.

Sedarmayanti (2014) mendefinisikan efisiensi merupakan parameter atau tingkatan penggunaan sumber daya dari sebuah sistem proses. Semakin efisien atau menggunakan lebih sedikit sumber daya, maka kian efisien prosesnya. Proses atau metode yang bisa dikatakan efisien dilihat dengan peningkatan proses untuk membuatnya lebih ekonomis dan cepat.

2.1.2. Konsep Pelayaran

Suatu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan laut, angkutan pelabuhan, keselamatan, keamanan dan bahkan perlindungan

lingkungan merupakan pengertian dari pelayaran yang sudah dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

2.1.2.1. Jenis-jenis Pelayaran

Macam jenis. pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar yang telah dijelaskan pada Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” adalah sebagai berikut:

2.1.2.1.1. Pelayaran Dalam Negeri

2.1.2.1.1.1. Pelayaran Nusantara

Yakni adalah kegiatan perjalanan laut untuk melakukan upaya angkut antar pelabuhan di Indonesia tanpa melihat jarak tempuhnya, satu atau lebih sesuai dengan tujuan yang dibuat atau rencana pelayarannya.

2.1.2.1.1.2. Pelayaran Lokal

Yakni adalah kegiatan berlayar guna menjalankan upaya pengangkutan dari pelabuhan ke pelabuhan yang ada di Indonesia,

ditujukan guna mendukung aktivitas pelayaran di dalam negeri sendiri dan pelayaran ke luar negeri dengan menggunakan kapal yang memiliki ukuran dibawah 500m³.

2.1.2.1.2. Pelayaran Luar Negeri

2.1.2.1.2.1. Pelayaran Samudera Dekat

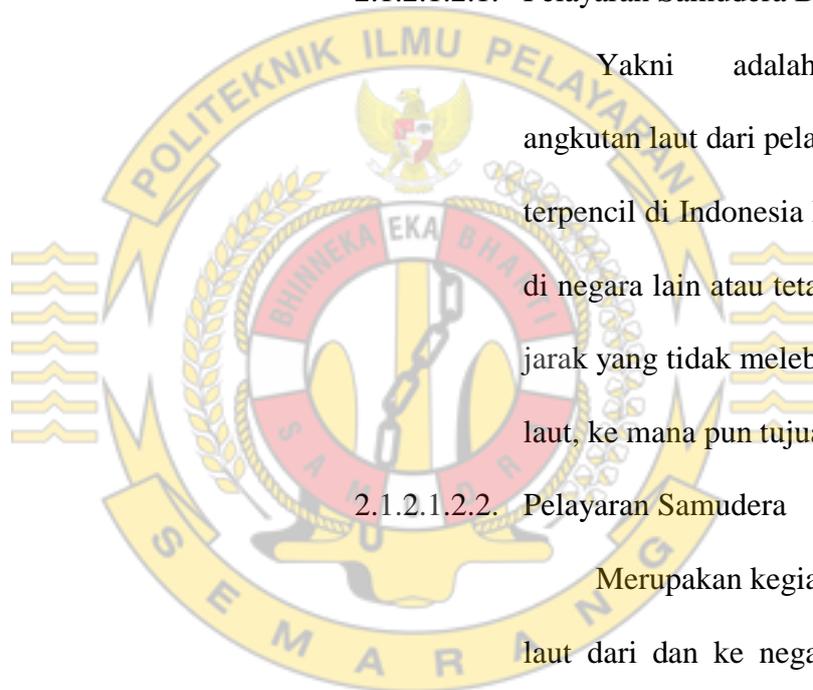
Yakni adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan paling terpencil di Indonesia ke pelabuhan di negara lain atau tetangga dengan jarak yang tidak melebihi 3.000 mil laut, ke mana pun tujuannya.

2.1.2.1.2.2. Pelayaran Samudera

Merupakan kegiatan angkutan laut dari dan ke negara lain serta bukan termasuk dalam pelayaran samudera dengan jarak yang dekat.

2.1.2.1.3. Pelayaran Khusus

Pelayaran khusus ialah kegiatan angkutan laut dalam dan atau negara tetangga bahkan yang jauh dengan mengoperasikan kapal pengangkut yang lebih spesifik untuk memuat



atau mengangkut hasil perindustrian, pertambangan dan komersial lainnya yang bersifat spesifik atau khusus.

2.1.3. Konsep Kebijakan

Seperangkat rentetan rencana dan prinsip yang menjadi pedoman perencanaan dalam pelaksanaan kerja, kepemimpinan, dan rencana aksi. Istilah ini dapat berlaku untuk pemerintah, kelompok sektor swasta, organisasi dan individu merupakan pengertian dari kebijakan sebagaimana yang dimaksud dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia.

Secara etimologis, sebutan kebijakan (*policy*) berasal dari bahasa Latin, Yunani dan Sanskerta. Landasan kata awal dalam bahasa Yunani dan Sanskerta *Polis* (Negara atau Kota) dan *Pur* (Kota) yang diteruskan dalam bahasa Latin sebagai *Politia* (Negara), akhirnya pada bahasa Inggris *Policie* yang berarti menangani perkara publik atau administrasi pemerintah (Dunn, 2003).

Mendesripsikan kata kebijakan sendiri masih terjadi silang pendapat dan menjadi ajang perdebatan para ahli. Maka untuk mengetahui kata kebijakan, Solichin Abdul Wahab menaruh beberapa panduan beda kebijakan menjadi berikut (Wahab, 2008):

Tabel 2. 1 Panduan beda kebijakan

No.	Panduan beda kebijakan
1.	Dibedakan dari keputusan.
2.	Dibedakan dari administrasi.
3.	Harapan dan perilaku.
4.	Adanya tindakan ataupun tidak.
5.	Memiliki hasil akhir yang akan dicapai.
6.	Memiliki tujuan atau sasaran tertentu baik eksplisit maupun implisit.
7.	Muncul dari proses yang berlangsung sepanjang waktu.
8.	Hubungan yang bersifat antar organisasi dan yang bersifat intra organisasi.
9.	Kebijakan publik meski tidak eksklusif menyangkut peran kunci lembaga-lembaga pemerintah.
10.	Dirumuskan atau didefinisikan secara subyektif.

2.1.3.1. Macam-macam Kebijakan

Secara umum, kebijakan terbagi menjadi tiga tingkatan yaitu adalah berikut ini (Abidin, 2008):

2.1.3.1.1. Kebijakan umum

Merupakan kebijakan yang menjadi panduan pelaksanaan, baik positif maupun negatif, mencakup bidang atau lembaga terkait secara keseluruhan.

2.1.3.1.2. Kebijakan pelaksanaan

Merupakan kebijakan yang menggambarkan kebijakan umum untuk

peraturan perundang-undangan tentang penegakan hukum di tingkat pusat.

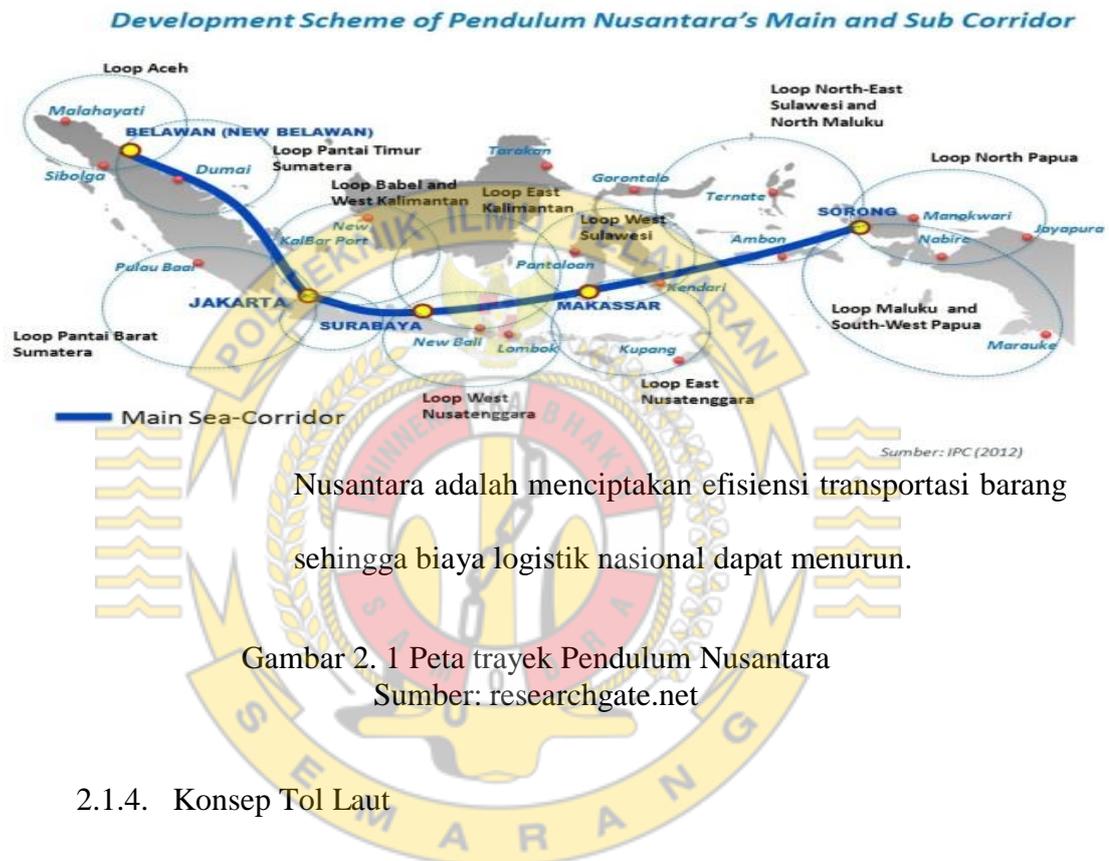
2.1.3.1.3. Kebijakan teknis

Merupakan kebijakan operasional yang berada dalam ruang lingkup kebijakan pelaksanaan.

2.1.3.2. Konsep Kebijakan Pendulum Nusantara

Sebagai bagian dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dalam mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), Pendulum Nusantara adalah aksi korporasi dari Pelindo I, II, III, dan IV apa yang telah dipaparkan oleh RJ Lino selaku Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) dalam acara “Refleksi Tiga Tahun MP3EI” di Jakarta (3/9/2014). Menurut beliau, dalam Sistem pendulum nusantara, operator pelabuhan, dan pelaksana pelayanan menyediakan rute pelayaran di sepanjang jalur barat dan timur Indonesia yang bertindak seperti pendulum. Kapal akan terus melakukan perjalanan sepanjang rute yang dijadwalkan dari barat ke timur Indonesia. Rute tersebut melewati enam pelabuhan utama(hub), antara lain Belawan di Medan, Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Perak di Surabaya, Makassar di Sulawesi, dan Sorong di Papua. Dari

Lima Pelabuhan tersebut akan menjadi hub regional untuk daerah di sekitarnya (loop). Kemudian barang akan dikirim ke pelabuhan sekitar dengan menggunakan kapal yang lebih kecil. Secara garis besar, tujuan dari konsep Pendulum



Nusantara adalah menciptakan efisiensi transportasi barang sehingga biaya logistik nasional dapat menurun.

Gambar 2. 1 Peta trayek Pendulum Nusantara
Sumber: researchgate.net

2.1.4. Konsep Tol Laut

Tol Laut merupakan konsep angkutan logistik maritim dengan tujuan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama nusantara. Interkoneksi antar pelabuhan dapat menjamin kelancaran distribusi logistik ke daerah-daerah terpencil, hal ini sesuai dengan apa yang telah dipaparkan oleh Presiden Joko Widodo (2019).

Dirjen Perhubungan Laut R Agus H. Purnomo (2019) memiliki pendapat bahwa Tol laut adalah konektivitas maritim yang efisien

berarti keberhasilan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru di daerah-daerah terpencil. Maksud dan misinya adalah guna mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terluar, terpencil dan perbatasan, dengan adanya kapal-kapal yang secara teratur berlayar dari barat ke timur Indonesia, serta menjamin ketersediaan dan perbedaan harga barang guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Berdasarkan konsep pengertian yang ada diatas, Tol Laut adalah konsep distribusi logistik melalui jalur laut yang menjangkau keseluruhan penjuru Indonesia secara teratur, cepat, dan mudah sehingga berdampak pada pemerataan harga kebutuhan pokok disetiap tempat.

Konsep Tol laut merupakan menghubungkan pelabuhan – pelabuhan di Indonesia dengan jalur bebas hambatan.

2.1.4.1. Tujuan Tol Laut

2.1.4.1.1. Mendistribusikan dan menjangkau logistic ke wilayah tertinggal, terdepan, terluar, terpencil, dan perbatasan.

2.1.4.1.2. Menjamin adanya ketersediaan logistik atau barang dan mengurangi kesenjangan harga antar daerah atau wilayah guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

2.1.4.2. Manfaat Tol Laut

2.1.4.2.1. Memperkuat kemurnian negara Indonesia sebagai negara maritim terbesar di seluruh dunia.

2.1.4.2.2. Membagikan dan menyamaratakan pasokan logistic atau barang komoditas dan barang penting juga spesifik khusus lebih terjamiawn di seluruh wilayah Indonesia.

2.1.4.2.3. Menambah pembuatan juga pembangunan prasarana di Indonesia.

2.1.4.2.4. Melonjaknya nilai penanaman modal di daerah, terkhusus pada nilai tambah sebagai imbal balik, membuat kesejahteraan seluruh masyarakat Indonesia terjamin.

2.1.4.2.5. Menyusunnya nilai pengangguran di Indonesia.

2.1.4.2.6. Menyusunnya nilai ketidaksamaan waktu antar dan mengurangi kesenjangan harga atau pemerataan juga memberikan kesempatan untuk pemasaran produk asli daerah.

2.1.4.3. Dasar Hukum Penyelenggaraan Tol Laut

2.1.4.3.1. Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024 pada Perpres RI No. 63 Tahun 2020.

2.1.4.3.2. Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Komuditas dan Barang Penting pada Perpres RI No. 71 Tahun 2017.

2.1.4.3.3. Penetapan Jenis barang yang Diangkut dalam Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan

Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 53 Tahun 2020.

2.1.4.3.4. Pengelolaan Tanggung Jawab Oleh Umum Guna Angkutan Barang di Laut pada Perpres RI No. 106 Tahun 2015.

2.1.4.3.5. Pengelolaan Tanggung Jawab Pelayanan Umum Guna Angkutan Barang dari dan ke daerah terdepan, terluar, terpencil dan perbatasan atau dikenal dengan sebutan 3TP pada Perpres RI No. 70 Tahun 2017.

2.1.4.3.6. Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan barang di Laut pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2018.

2.1.4.3.7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2018 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik.

2.1.4.3.8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2018 tentang Komponen Penghasilan dan

Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut.

2.1.4.3.9. Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal pada Perpres RI No. 78 Tahun 2014

2.1.4.3.10. Perubahan Pertama atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor Um.002/109/2/Djpl-18 tentang Jaringan Trayek Penyelenggaraan Angkutan Barang di laut Tahun 2019 pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.342/DJPL/2019.

2.1.4.3.11. Strategi Nasional Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal Tahun 2015-2019 pada Perpres RI No. 21 Tahun 2018.

2.1.4.3.12. Tarif Angkutan Barang di laut untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) Tahun 2020 pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2020.

2.1.4.4. Peta trayek tol laut

NO	PANGKALAN	KODE TRAYEK	NAMA KAPAL	OPERATOR
1	TANJUNG PERAK	H-1	LOGISTIK NUSANTARA 01	PELNI
2		H-2	KM. KENDHAGA NUSANTARA 03	DIAKARTA LLOYD
3		H-5	TITIP KONTAINER	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS
4		T-9	KM. KENDHAGA NUSANTARA 09	PT. LUAS LINE
5		T-10	LOGISTIK NUSANTARA 5	PT. PELNI
6		T-11	TITIP KONTAINER	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS
7		T-12	KM. KENDHAGA NUSANTARA 05	PT. PELAYARAN TUNGGAL IKA
8		T-13	KM. KENDHAGA NUSANTARA 11	PELNI
9	TANJUNG PERAK	T-14	KM. KENDHAGA NUSANTARA 07	PELNI
10		T-15	LOGISTIK NUSANTARA 03	PELNI
11		T-16	KM. KENDHAGA NUSANTARA 10	DIAKARTA LLOYD
12		T-17	TITIP KONTAINER	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS
13		T-18	KM. KENDHAGA NUSANTARA 8	PT. PELNI
14		T-20	TITIP KONTAINER	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS
15		T-21	TITIP KONTAINER	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS
16		TANJUNG PRIOK	H-3	TITIP KONTAINER
17	TANJUNG PRIOK	T-1	KM. KENDHAGA NUSANTARA 12	PT. PELAYARAN TEMPURAN MAS

PETA TRAYEK TOL LAUT 2021				
DATA TOL LAUT LOGISTIK				
TRAYEK	KAPAL	PUBHM SINGGAH	KAB/ KOTA	PROV
30	30	103	70	20

NO	PANGKALAN	KODE TRAYEK	NAMA KAPAL	OPERATOR
18	TANJUNG PRIOK	T-3	KM. KENDHAGA NUSANTARA 08/ LOGISTIK NUSANTARA 04	PELNI
19	TELUK BAYUR	T-2	KM. KENDHAGA NUSANTARA 02	ASDP
20		T-4	KM. KENDHAGA NUSANTARA 06	ASDP
21	MAKASAR	T-7	KM. KENDHAGA NUSANTARA 04	DIAKARTA LLOYD
22		T-8	KM. KENDHAGA NUSANTARA 15	DIAKARTA LLOYD
23		T-5	KM. KENDHAGA NUSANTARA 01	PELNI
24	BITUNG	T-6	KM. KENDHAGA NUSANTARA 13	DIAKARTA LLOYD
25		T-19	LOGISTIK NUSANTARA 02	PELNI
26	MERAUKE	T-23	KMP. MUVU/ TITIP MUATAN	ASDP
27		T-24	KMP. BAMBIT/ TITIP MUATAN	ASDP
28	Blak	T-22	KMP. MAMBERAMO FOJA/ TITIP MUATAN	ASDP
29		T-25	KMP. KOKONAO/ TITIP MUATAN	ASDP
30	TIMIKA	T-26	KMP. BINAR/ TITIP MUATAN	ASDP

Gambar 2. 2 Peta trayek tol laut tahun 2021

Sumber: balitbanghub.dephub.go.id

Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Laut Tahun Anggaran 2021 pada Keputusan Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.199/DJPL/2021 dijelaskan pada tabel sebagai

Tabel 2. 2 Penetapan Jaringan Trayek berikut:

NO.	DERMAGA	RUTE	KODE	JARAK (MIL LAUT)
1.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-438-Makassar(Soekarno Hatta)-766-Tahuna-1071-Tanjung Perak	H-1	2275

2.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-438- Makassar(Soekarno Hatta)- 494-Bobong(Taliabu)-117- Luwuk-1100-Tanjung Perak	H-2	2149
3.	Tanjung Priok	Tanjung Priok-562-Teluk Bayur-562-Tanjung Priok	H-3	1124
4.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-17000- Merauke-1700-Tanjung Perak	H-5	3400
5.	Tanjung Priok	Tanjung Priok-997- Lhoksumawe-114-Malahayati- 24-Sabang-1107-Tanjung Priok	T-1	2242
6.	Teluk Bayur	Teluk Bayur-105- Mentawai(Sikakap)-243-Pulau Baa-432-Gn.Sitoli-109- Sinabang-339-Teluk Bayur- 33399-1009-Gn.Sitoli-432- Pulau Baa-243- Mentawai(Sikakap)-105-Teluk Bayur	T-2	2456
7.	Tanjung Priok	Tanjung Priok-468-Kijang- 194-tarempa-149-Plau Laut- 76-Selat Lampa-61-Subi-47- Serasan-85-Midai-576- Tanjung Priok	T-3	1656

8.	Makassar	Makassar(Soekarno Hatta)-97- Barru(Garongkong)-64- Polewali(Tanjung Silopo)-129- Mamuju-151-Balikpapan-148- Belang-Belang-581- Nunukan/Sebatik-613/597- Makassar(Soekarno Hatta)	T-4	1635
9.	Bitung	Bitung-8962-Ulu Siau/Tagulandang-64/82- Tahuna-105/100- Lirung/Melangoane-97/102- Miangas-83-Marore-79- Tahuna-64/82-Ulu Siau/Tagulandang-89/62- Bitung	T-5	711
10.	Bitung	Bitung-226-Luwuk-138- Pagimana-35-Bunta-28- Matangisi-21-Ampana-107- Parigi-132-Tilamuta-212- Bitung	T-6	889
11.	Makassar	Makassar(Soekarno Hatta)- 358-Ereke-89-Raha-111- Sikeli-116-Selayar-106- Makassar(Soekarno Hatta)	T-7	780
12.	Makassar	Makassar(Soekarno Hatta)- 501-Bungku-61-Kolonodale- 563-Makassar(Soekarno Hatta)	T-8	1125

13.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-701-Oransbari-120-Wasior-126-Nabire-95-Serui-23-Waren-165-Sarmi-1708-Tanjung Perak	T-9	4072
14.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-1216-Tidore(Soasio)-156-Morotai-72-Galela-144/142-Maba/Buli-139/118-Weda-1213-Tanjung Perak	T-10	2940
15.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-1240-Fak Fak-154-Kaimana-204-Timika(Pomako)-96-Agats-335-Elat—1261-Tanjung Perak	T-11	3290
16.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-733-Kalabahi-202-Kisar-42-Moa-249-Larat-152-Tepa-1074-Tanjung Perak	T-12	2452
17.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-701-Rote-63-Sabu-644-Tanjung Perak	T-13	1408
18.	Tanjung Perak	Tanjung Perak-641-Larantuka(Tabilota)-34-Lembata(Lewoleba)-657-Tanjung Perak	T-14	1332
19	Tanjung Perak	Taanjung Perak-437-Makassar(Soekarno Hatta)-775-Jailolo-139-Morotai(Daruba)-1256-Tanjung Perak	T-15	2607

20	Tanjung Perak	Tanjung Perak-710-Wanci-216-Namrole(Leksula)-133-P.Obi-1093-Tanjung Perak	T-16	2152
21	Tanjung Perak	Tanjung Perak-1133-Saumlaki-Dobo-1313-Tanjung Perak	T-17	2677
22	Tanjung Perak	Tanjung Perak-334-Badas-118-Bima-415-Tanjung Perak	T-18	867
23	Merauke	Merauke-734-Kokas-166-Sorong-288/320-Korido/Biak-320/345-Depapre/Jayapura-587/626-Sorong-886-Merauke	T-19	3077
24	Tanjung Perak	Tanjung Perak-854-Tarakan-83-Nunukan-903-Tanjung Perak	T-20	1840
25	Tanjung Perak	Tanjung Perak-1038-Namlea-1038-Tanjung Perak	T-21	2076
26	Biak	Biak-120-Teba-60-Bagusa-30-Trimuris-30-Kasonaweja-120-Teba-120-Biak-22-Brumsi-22-Biak	T-22	524
27	Merauke	Merauke(Kelapa Lima)-194-Kimaam-18-Moor-40-Bade(Mapi)-105-Gantentiri(Bovendigul)-357-Merauke(Kelapa Lima)	T-23	714

28	Merauke	Merauke(Kelapa Lima)-360-Atsy-86-Agats-86-Atsy-Senggo-96-Atsy-360-Merauke(Kelapa Lima)	T-24	1084
29	Timika	Timika(Pomako)212-Atsy-110-eci-110-Atsy-Pomako	T-25	644
30	Timika	Timika(Pomako)-500-Agats-66-Sawaerma-60-Mamugu-126-Agats-5000-Timika(Pomako)	T-26	1252

Sumber : ppid.dephub.go.id

Surat Keputusan Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Laut Tahun Anggaran 2021 Nomor :

KP.199/DJPL/2021

2.1.4.5. Implementasi Tol laut

Diterangkan bahwa program tol laut pada tahun 2021 melibatkan 157 Unit kapal, 6 kapal ternak, 15 kapal tol laut, 116 kapal perintis, 20 kapal rede, 138 kapal pelra. Total perwira di atas kapal 597 orang, jumlah total ABK 3.919 orang dengan total operator berjumlah 15 operator Berdasarkan data yang dipaparkan oleh Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc melalui presentasi “Potret Jaringan Lalu Lintas Tol Laut Dalam Mendukung Kinerja di Indonesia”. selaku Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

Dalam pelaksanaan program tol laut, penyelenggaraan tanggung jawab pelayanan umum publik untuk angkutan

barang di laut diselenggarakan oleh tiga instansi pemerintah sesuai dengan Perpres RI 106/2015 yakni adalah sebagai berikut:

2.1.4.5.1. Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan bertindak sebagai pemberi kewajiban dan menyediakan sarana prasarana pelabuhan dan peralatan bongkar muat berdasarkan Perpres no 106/2015 melalui Permenhub PM 4 tahun 2016 & Permenhub PM 161 Tahun 2015

2.1.4.5.2. Kementerian Perdagangan

Kementerian Perdagangan dalam hal ini berperan sebagai pemangku marketing muatan, validasi muatan, pengecekan ulang dan memberikan ketentuan syarat jenis muatan yang dapat dan akan dibawa oleh kapal-kapal tol laut, memberikan *shipping instruction* dan mengontrol harga pasar di tempat tujuan.

2.1.4.5.3. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PT. PELNI)

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PT. PELNI) bertindak sebagai operator utama milik pemerintah dengan tanggung jawab

pengangkutan CY to CY (*container yard to container yard*).

Ketiga instansi pemerintah tersebut memiliki perannya masing-masing dan secara bersamaan akan memiliki kewajiban dan tanggung jawab berikut ini:

Tabel 2. 3 Kewajiban dan tanggung jawab instansi

KEWAJIBAN DAN TANGGUNG JAWAB KETIGA INSTANSI PEMERINTAH		
Memastikan infrastruktur pengangkutan di daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan di sepanjang rute yang ditetapkan. Dengan tetap menjaga fokus pada keselamatan dan keamanan pelayaran.	Menyediakan rute angkutan laut yang sudah terjadwal, tetap dan teratur.	Menjamin ketersediaan logistic atau barang dan menekan kesenjangan harga barang pokok serta barang penting antara wilayah barat dan timur.

Sumber : peraturan.bpk.go.id

Peraturan Presiden No.106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Di Laut

2.1.4.6. Prosedur penindakan muatan program tol laut



Gambar 2. 3 Prosedur penindakan muatan program tol laut

Sumber : repository.its.ac.id

Prosedur penindakan muatan tol laut adalah sebagai berikut:

2.1.4.6.1. Pengirim menyiapkan dan memenuhi *shipping*

instruction dalam format struktur adalah dengan

Kementerian Perdagangan.

2.1.4.6.2. Pengirim membayar dan kemudian menerima

pesanan pengiriman (D/O) untuk menerima peti

kemas kosong dari gudang.

2.1.4.6.3. *Shipping instruction* Departemen Perdagangan

dikirim ke publik melalui agen pemrosesan yang

ditunjuk.

2.1.4.6.4. Pengirim mengambil peti kemas kosong dan

mengirimkan D/O ke gudang. Pengisian barang

ke dalam peti kemas di luar area peti kemas

pengirim (external fill). Berat peti kemas

maksimum adalah 15 ton. Biaya pengiriman dari

gudang pengirim ke lokasi peti kemas ditanggung oleh pengirim.

Limit periode pengisian peti kemas di *Container Yard* yaitu selambat lambatnya dua hari sebelum *OHN*.

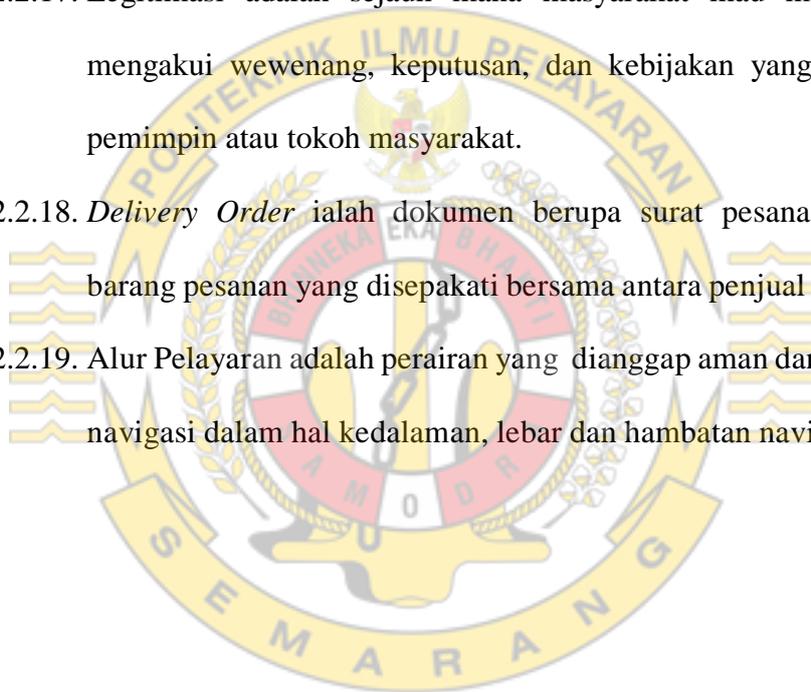
2.2. Definisi Operasional

Dalam penulisan karya tulis ini, guna mempermudah para pembaca dalam memahami isi karya tulis ini, dibuatlah daftar dari istilah-istilah yang digunakan, berikut akan dijelaskan pada tahap ini:

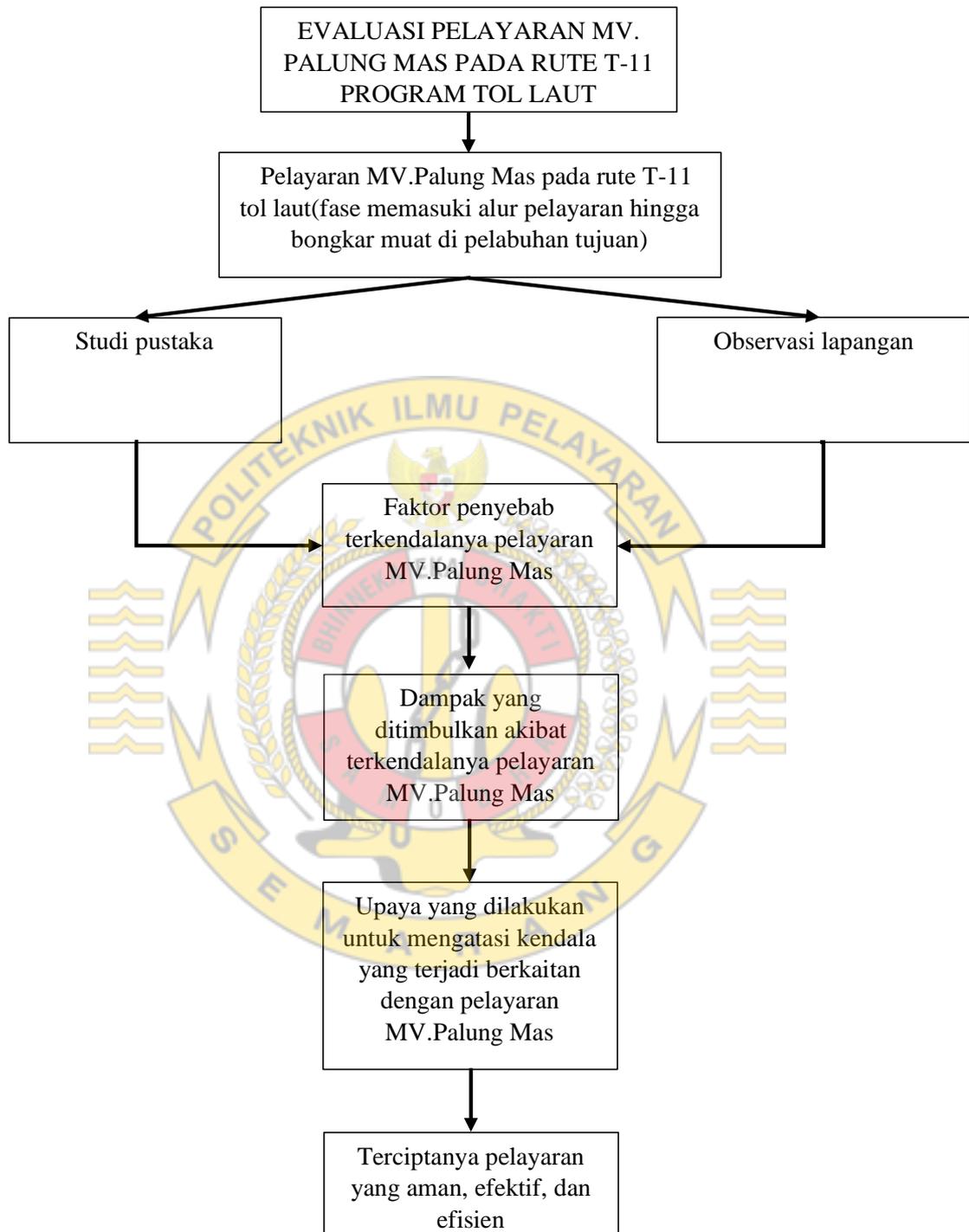
- 2.2.1. Kepelabuhanan ialah seluruh kegiatan pengelolaan pelabuhan, untuk menjamin kelancaran, keamanan dan ketertiban pergerakan kapal, penumpang dan/atau kargo, keselamatan dan keamanan navigasi, transfer antar dan/atau antarmoda, dan ruang kawasan untuk memajukan perekonomian nasional dan daerah dengan terus berkonsentrasi atau berfokus pada rencana.
- 2.2.2. Pekerja yang telah memenuhi persyaratan administratif dan teknis, yang akan secara eksklusif bekerja pada bidang aktivitas bongkar muat adalah Tenaga Kerja Bongkar Muat.
- 2.2.3. Kapal peti kemas merupakan sebuah kapal yang membawa muatan peti kemas dari pelabuhan ke pelabuhan.
- 2.2.4. Peti kemas atau kontainer merupakan sebuah peti kemas berbentuk kotak serta memiliki banyak jenis variasinya yang berisi muatan.
- 2.2.5. Orang-orang yang sedang bekerja di atas kapal disebut *crew*.

- 2.2.6. Perhitungan jarak tegak lurus dari permukaan air hingga lunas kapal merupakan *Draft*.
- 2.2.7. Bagan penempatan peti kemas dengan urutan *bay* ganjil/genap dihitung dari depan, didalam palka dan atau diatas geladak, row ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, *tier in hold* dan *on deck* disebut dengan *Container Bay Plan*.
- 2.2.8. Rute pelayaran antar pelabuhan disebut trayek.
- 2.2.9. *Container yard* merupakan tempat penyimpanan peti kemas, dimana petikemas disusun teratur serta rapi menggunakan *top leader* atau *side loader*.
- 2.2.10. *Shipper* adalah perseorangan atau instansi yang mengangkut muatan kapal untuk diangkat antar pelabuhan.
- 2.2.11. Tempat penyimpanan peti kemas yang tidak ada isinya atau kosong, tempat pembersihan dan perbaikan kontainer serta tempat untuk dilaksanakannya survei kotainer pada saat kontainer masuk maupun keluar dinamakan Depo Kontainer.
- 2.2.12. Shipping Instruction adalah pengiriman ke agen perwakilan kapal tempat barang akan dikirim dan dipesan untuk dikirim.
- 2.2.13. Pengeluaran yang harus dibayarkan oleh negara akibat kesenjangan harga komoditas penjualan BUMN ataupun swasta disebut dengan Public service obligation (PSO).
- 2.2.14. Subsidi merupakan bantuan dari pemerintah yang akan disalurkan dalam bentuk tunai hingga dapat diterima dalam pengurangan pajak.

- 2.2.15. Investasi merupakan penanaman modal yang memiliki waktu jangka panjang seperti pembelian saham-saham dan surat berharga lain yang bertujuan mengambil keuntungan.
- 2.2.16. Komoditas adalah barang yang dapat diperjualbelikan untuk mendapatkan keuntungan atau ditukar dengan barang lain yang nilainya sama.
- 2.2.17. Legitimasi adalah sejauh mana masyarakat mau menerima dan mengakui wewenang, keputusan, dan kebijakan yang dibuat oleh pemimpin atau tokoh masyarakat.
- 2.2.18. *Delivery Order* ialah dokumen berupa surat pesanan pembelian barang pesanan yang disepakati bersama antara penjual dan pembeli.
- 2.2.19. Alur Pelayaran adalah perairan yang dianggap aman dan andal untuk navigasi dalam hal kedalaman, lebar dan hambatan navigasi lainnya.



2.3. Kerangka Berpikir



Gambar 2. 4 Kerangka berpikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan diatas kapal MV. Palung Mas dengan analisis *fishbone diagram*, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

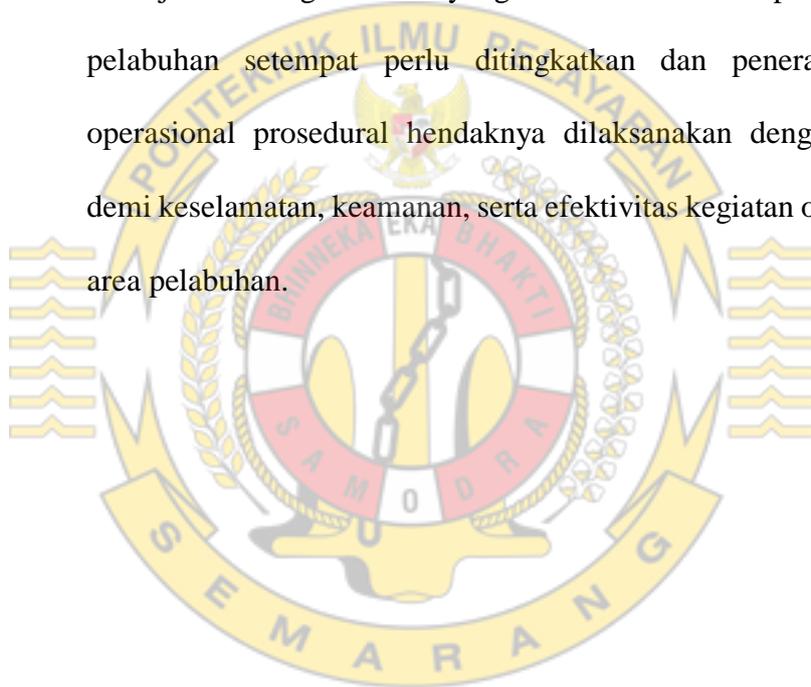
- 5.1.1. Pelayaran MV. Palung Mas pada trayek T-11 program tol laut tidak dapat berjalan secara efisien untuk MV. Palung Mas karena ketersediaan fasilitas pelabuhan seperti jasa pemanduan kapal, alur pelayaran yang aman, alat bongkar muat peti kemas serta tempat penumpukan peti kemas untuk menunjang kegiatan operasional kapal belum terpenuhi di beberapa pelabuhan singgah.
- 5.1.2. Upaya yang dilakukan agar pelayaran MV. Palung Mas pada rute T-11 program tol laut menjadi efisien adalah dengan berkomunikasi dengan kapal yang telah melintasi alur pelabuhan untuk mengetahui garis haluan yang aman dan merencanakan dengan crew kapal saat bermanuver tanpa jasa pemanduan untuk menghadapi bahaya navigasi serta koordinasi dalam perencanaan bongkar muat peti kemas antara TKBM dengan crew kapal agar proses berjalan cepat.

5.2. Saran

Berdasarkan pembahasan dan simpulan yang sudah dipaparkan sebagai langkah perbaikan di masa yang mendatang, peneliti menyarankan beberapa hal yang diharapkan dapat mengatasi masalah yang ada, yaitu:

5.2.1. Distrik navigasi setempat harus melaksanakan perencanaan, pengoperasian, pengadaan, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta kegiatan pengamatan laut, survei hidrografi, pemantauan alur dan perlintasan dengan menggunakan sarana instalasi agar keselamatan pelayaran terjamin di perairan pelabuhan.

5.2.2. Manajemen bongkar muat yang dilaksanakan oleh pihak *stevedore* pelabuhan setempat perlu ditingkatkan dan penerapan standar operasional prosedural hendaknya dilaksanakan dengan konsisten demi keselamatan, keamanan, serta efektivitas kegiatan operasional di area pelabuhan.



DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Said Zainal, 2008, *Strategi Kebijakan dalam Pembangunan dan Ekonomi Politik, Suara Bebas*, Jakarta.
- Dunn, W. N., 2003, *Pengantar analisis kebijakan publik*, Universitas Gajah Mada Press, Yogyakarta.
- Geospasial, B.I., 2018, *Rujukan nasional data kewilayahan Indonesia*, BIG, Bogor.
- Hasibuan, Malayu Sp. 2012. *Manajemen SDM*. Edisi Revisi, Cetakan Ke Tigabelas. Jakarta : Bumi Aksara.
- Handiani, Dian N., 2015, *Optimasi Hidrografi Data Dengan Memanfaatkan Model Laut dalam Upaya Mendukung Program Tol Laut*, 1-2.
- Handoko, Wisnu, 2019, *Tol Laut Konektivitas Visi Poros Maritim Indonesia*, Bumi Kompas, Jakarta
- Indriantoro, Nur., Supono, Bambang, 2013, *Metodologi Penelitian Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen*, BPFY Yogyakarta, Yogyakarta.
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y. and Majid, S.A., 2016, *Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), pp.161-183, Jakarta.
- Kbbi, K.B.B.I., 2016, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Kementerian Pendidikan Dan Budaya.
- Kusnan, K., 2020, *Penggunaan Hukum Sebagai Instrumen Kebijakan Publik Dalam Pengangkutan Laut Nasional*. *Jurnal Widya Publika*, 8(2), pp.176-192, Surabaya.
- Lasse, D.A, 2017, *Manajemen Peralatan : Aspek Operasional dan Perawatan*, PT Raja Grafindo, Jakarta.
- Lexy J. Moleong, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 Tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut*

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 Tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan angkutan Laut*.

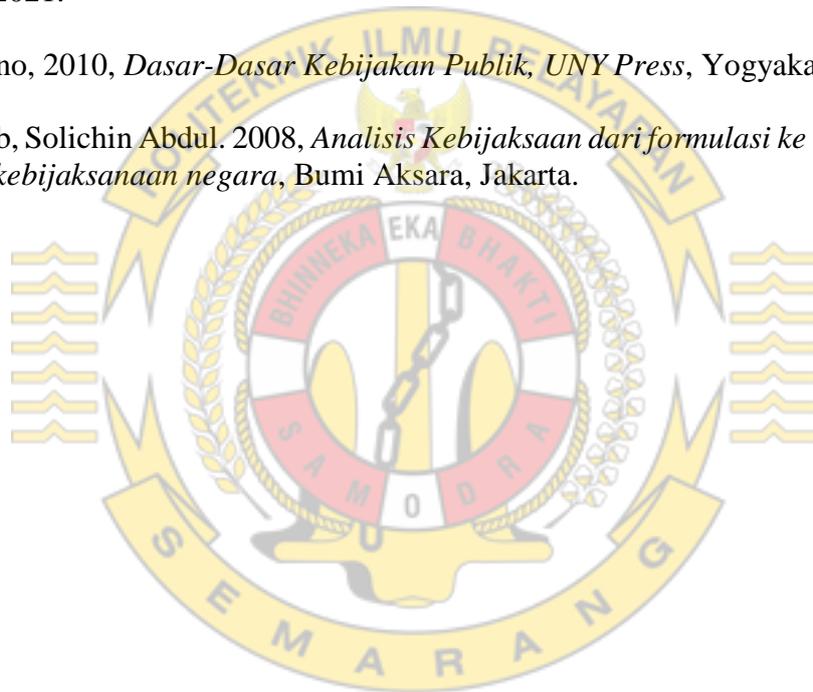
Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang *Penyelenggaraan Bidang Pelayaran*.

Sedarmayanti, 2014, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*, Mandar Maju, Jakarta.

Statistik, B.P., 2015, *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)*
[https://www.bi.go.id/id/statistik/metadatas/sekda/Documents/Produk-Domestik-Regional-Bruto-\(PDRB\)-rev160615.pdf](https://www.bi.go.id/id/statistik/metadatas/sekda/Documents/Produk-Domestik-Regional-Bruto-(PDRB)-rev160615.pdf), Diakses pada 11 Agustus 2021.

Suharno, 2010, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, UNY Press, Yogyakarta.

Wahab, Solichin Abdul. 2008, *Analisis Kebijakan dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan negara*, Bumi Aksara, Jakarta.





PIP Semarang

Lampiran 1 “Hasil Wawancara”

Hasil Wawancara

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal evaluasi pelayaran MV.Palung Mas pada rute T-11 program tol laut.

Narasumber : Capt. Dedi Siswanto (DS)

Jabatan : Nahkoda MV.Palung Mas

Pewawancara : Geofany Yuda Perkasa (GY)

Jabatan : Taruna PIP Semarang (Cadet MV. Palung Mas)

Hasil wawancara sebagai berikut :

GY :“Assalamualaikum wr.wb, selamat pagi capt, mohon ijin bertanya terkait dengan pelayaran kapal MV.Palung Mas dengan kebijakan tol laut sebagai materi penelitian saya.”

DS :“Walaikumsalam, selamat pagi det, iya silahkan.”

GY :”Mohon ijin bertanya capt, berdasarkan informasi yang saya cari di situs kemenhub, PT. TEMAS tbk. termasuk sebagai operator program tol laut, apakah kapal ini termasuk didalamnya capt?”

DS :”Iya betul det, kapal ini termasuk dalam program tersebut. Kapal ini berlayar di trayek t-11 program tol laut.”

GY :”Sudah berapa kali capt kapal ini berlayar di trayek t-11?”

DS :”Sudah dua kali ini det, yang pertama sebelum kamu belum on board disini.”

GY :”Selama berlayar di trayek T-11 program tol laut, apakah ada masalah atau hambatan capt?”

DS :“Tentu ada, masalah yang terjadi pada 1 round trip yang ditempuh tidak sesuai dengan yang ditargetkan. Target yang ditetapkan adalah ditempuh selama 22 hari namun realisasinya 30 hingga 33 hari.”

GY :”Apa yang menyebabkan hal tersebut menjadi terlambat?”

DS :”Masalah yang terjadi ada pada fase labuh jangkar hingga kegiatan bongkar muat di beberapa pelabuhan singgah.”

GY :”Seperti apa capt masalah yang terjadi?”

DS :”Yang pertama, hampir semua pelabuhan singgah rute T-11 adalah pelabuhan sungai. Pelabuhan tersebut antara lain merauke, agats, dan timika, peta laut pada pelabuhan tersebut tidak sesuai dengan kondisi sebenarnya seperti yang ada di lapangan. Hal ini menyita banyak waktu pada saat manuver menuju atau keluar dari pelabuhan terlebih pelabuhan sungai memiliki alur yang mana memiliki batas lebar dan kedalaman yang berbeda-beda. Kedua, dari lima pelabuhan singgah, hanya pelabuhan fak fak dan merauke yang memiliki pandu karena sudah ditetapkan sebagai wilayah kerja pandu. Selain pelabuhan tersebut, saya harus bermanuver sendiri membawa kapal sandar atau keluar dari pelabuhan tanpa ada saran navigasi dari pandu di wilayah tersebut. Ketiga, waktu sandar yang sangat lama terjadi di pelabuhan agats. Pelabuhan agats menggunakan sistem bongkar muat peti kemas yang tidak sama pada umumnya dengan pelabuhan lain. Sistem bongkar muat di agats adalah sistem bongkar muat langsung, jadi memakan banyak waktu.”

GY :”Berarti selama kapal berada di sea distance tidak ada masalah capt?”

DS :”Betul, tidak ada masalah selama kapal dalam *sea distance*.”

GY :”Lalu bagaimana upaya capt dalam mengatasi masalah tersebut?”

DS :”Begini det, untuk mengasi hal tersebut bagi saya sendiri tidak bisa karena hal tersebut termasuk hal yang mendasar fungsi dari pelabuhan. Akan tetapi masalah tersebut saya minimalisir agar tidak terlalu terlambat sesuai dari waktu yang sudah ditetapkan pada trayek t-11. Untuk mengatasi ketersediaan pandu dan peta yang tidak sesuai dengan kondisi dilapangan, saya mengadakan kontak radio terhadap kapal yang baru saja keluar atau memasuki alur pelabuhan. Saya bertanya tentang letak-letak bahaya navigasi dan garis haluan yang aman untuk dilalui kapal. Sebelum manuver

kapal, saya mengadakan meeting dengan seluruh abk untuk bersiap-siap dengan segala kemungkinan yang terjadi. Sedangkan yang terjadi pada pelabuhan agats untuk mngefektifkan waktu bongkar muat adalah dengan berkoordinasi dengan mandor-mandor untuk mengatur peti kemas yang akan dibongkar terlebih dahulu.”

GY :”Baik capt terimakasih atas waktu yang diberikan untuk wawancara pada hari ini.”

DS :”Iya det sama-sama,kalau ada pertanyaan lain yang mau ditanyakan bisa langsung datang ke ruangan saya”.

GY :”Siap capt, terima kasih.”

Wawancara yang dilakukan penulis terkait penyebab perbedaan data yang ditampilkan pada peta laut dengan kondisi sebenarnya di lapangan

Narasumber : Kapten Laut (KH) Heru Kurniawan

Jabatan : Kaur Peta Subdis Peta Pushidrosal

Pewawancara : Geofany Yuda Perkasa

Jabatan : Taruna PIP Semarang

Hasil wawancara sebagai berikut :

GY :”Selamat pagi pak.”

HK :”Selamat pagi dek.”

GY :”Sebelumnya mohon ijin pak karena mengganggu waktu kerjanya karena keperluan wawancara hari ini.”

HK :”Iya dek tidak apa-apa,silahkan dek dilanjutkan.”

GY :”Siap pak, mohon ijin bertanya, berdasarkan pengalaman praktek laut di program tol laut trayek t-11 dengan pelabuhan singgah tanjung perak-merauke-kaimana-fakfak-agats-timika, pada pelabuhan merauke, agats, dan timika peta laut tidak sesuai dengan kondisi yang sebenarnya, apakah yang menyebabkan fenomena tersebut terjadi?”

HK :”Hal tersebut disebabkan karena adanya laju sedimentasi yang sangat cepat yang dibawa dari hulu sungai sehingga mengubah kedalaman air laut. Pelabuhan-pelabuhan yang anda sebutkan jenis pelabuhan sungai ditinjau dari letak pelabuhannya.”

GY :”Mengapa peta pada daerah tersebut belum mengalami pembaharuan?”

HK :”Karena kami dishidros belum melaksanakan survei kembali pada daerah tersebut karena peta daerah itu tidak terlalu laku dijual. Selain itu, keterbatasan anggaran juga menjadi hambatan kami dalam melaksanakan survei. Namun beberapa pembaharuan sudah kami beritakan melalui bpi yang terbit setiap minggu dan dapat diakses melalui dari website kami.”

GY :”Mohon ijin pak bertanya, kapan survei terakhir yang dilaksanakan oleh dishidrosal untuk survei pada daerah tersebut?”

HR :”Survei terakhir yang kami lakukan dilaksanakan pada tahun 2015.”

GY :”Mohon ijin pak, bolehkah saya meminta data survei yang dilaksanakan oleh dishidrosal terkait laju sedimentasi yang terjadi pada daerah tersebut?”

HR :”Iya dek, akan saya berikan soft filenya, tapi mohon maaf dek untuk gambar-gambar survei dan sebagainya tidak dapat saya berikan karena kebijakan dari pimpinan terkait objek vital di daerah tersebut, saya hanya bisa memberikan penjelasannya saja terkait survei yang dilaksanakan oleh Dishidrosal.”

GY :”Siap pak terima kasih atas kesediaanya untuk wawancara guna data penelitian yang saya lakukan.”

HR :”Iya dek sama-sama, kalau masih ada yang mau ditanyakan lagi mungkin kedepannya bisa ditanyakan via whatsapp, nanti saya berikan nomor telpon saya.”

GY :”Siap,terima kasih banyak pak.”

Wawancara penulis tentang ketersediaan pandu di program tol laut

Narasumber : Sugeng Priatno (SP)

Jabatan : Kasubdit Pelabuhan dan Pengerukan Ditjen Hubla

Pewawancara : Geofany Yuda Perkasa (GY)

Jabatan : Taruna PIP Semarang

Hasil wawancara sebagai berikut :

GY :”Selamat pagi Pak.”

SP :”Selamat pagi dek”

GY :Sebelumnya terima kasih pak, atas waktu yang diberikan dalam wawancara ini guna penelitian saya terkait kebijakan tol laut.”

SP :”Iya dek, silahkan ditanyakan saja.”

GY :” Mohon ijin bertanya pak, berdasarkan pengalaman saya berlayar pada trayek T-11 program tol laut, dari 5 Pelabuhan singgah hanya Pelabuhan Fak-fak dan Kaimana yang terdapat jasa pepaduan kapal, kenapa pelabuhan lain pada trayek T-11 belum ada jasa tersebut?”

SP :”Pada trayek T-11 program tol laut, pada saat ini Pelabuhan Merauke dan Fak fak adalah Pelabuhan yang diusahakan sedangkan pelabuhan lainnya pada rute tersebut adalah pelabuhan yang tidak diusahakan. Untuk penjelasan pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan, kamu bisa cari pengertiannya pada PP No.1 Tahun 1969 tentang Susunan dan Tata Kerja Kepelabuhanan dan Daerah Pelayaran. Namun pada prinsipnya, Pelabuhan yang diusahakan adalah Pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelindo sebagai fasilitator pelabuhan dan pengaturan kegiatan di pelabuhan sedangkan Pelabuhan yang tidak diusahakan dikelola langsung oleh Kementerian Perhubungan yang nantinya akan dilimpahkan oleh PT.Pelindo pada perkembangannya.”

GY : “Apakah pada program ini ,Indonesia kekurangan tenaga pandu?”

SP :”Jika ditinjau dari keadaannya seperti itu karena perkembangan trayek tol laut yang terus bertambah setiap tahunnya dan dibukanya pelabuhan-pelabuhan baru.

GY :”Menurut bapak, bagaimana upaya yang harus dilakukan untuk menyikapi masalah tersebut?”

SP :”Menurut saya, kepanduan harus menambah personil dalam menndidik tenaga ahli pandu dan merekrut kembali tenaga pandu yang sudah pensiun dan masih layak untuk dikaryakan kembali untuk mendukung program tol laut ini.”

GY :”Baik, terima kasih pak atas waktunya yang sudah diberikan untuk data penelitian yang saya lakukan.”

SP :”Iya dek, sama-sama.”

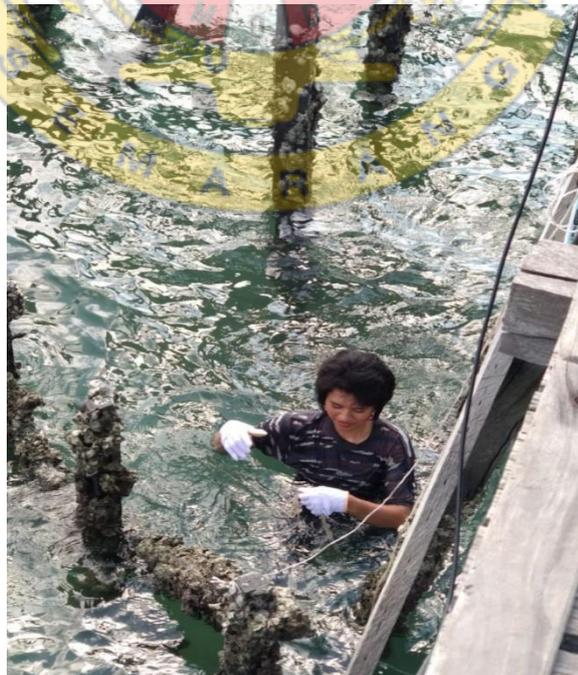
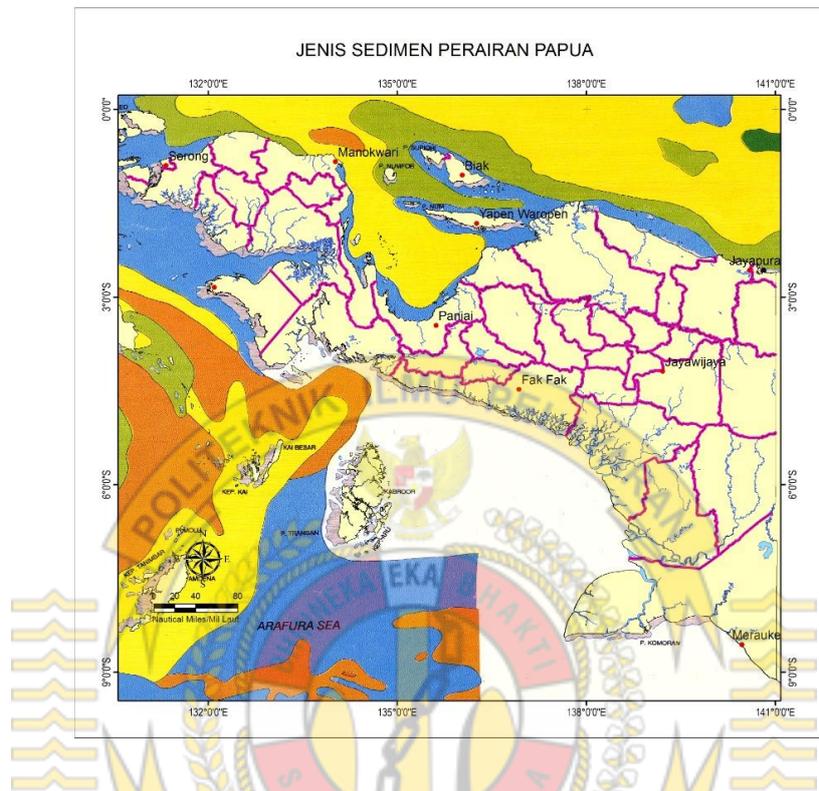




PIP Semarang

Lampiran 2 “Foto survei laju sedimentasi oleh Pushidrosal”

Lampiran 2







PIP Semarang

Lampiran 3 “Foto kegiatan bongkar muat pelabuhan agats”

Lampiran 3



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III AGATS**

Jl. Pelabuhan baru | Telp : (0902) 31042 | Email : supp_agats@yahoo.com
Kontak Pos: 99778

SURAT IJIN BONGKAR BARANG
NOMOR : UM. 001 / 11 / UPP. AGS-21

- Berdasarkan Permohonan Ijin Bongkar dari pemilik barang Nomor : /
- 1 Nama Kapal : KM. PALUNG MAS
 - 2 Gt : GT. 4990
 - 3 Cara Pengeluaran/Pemasukan : Di urus sendiri
 - 4 Barang Di Bongkar : Agats
 - 5 Daftar barang sebagai berikut :

NO	DOCUMENT / DO / MANIFEST/ KONOSMEN	SESUI MANIFEST	JENIS BARANG	JUMLAH TIMB	KETERANGAN
				COLLI	
1		✓ TEGU 287 102 7	KONTAINER	1 BOX / UNIT	FEAR 3
				1 BOX / UNIT	

CATATAN :

- Kegiatan bongkar muat mulai pukul 08.00 WIT - 16.30 WIT
- Hari Minggu kegiatan bongkar muat dimulai pukul 13.00 WIT
- Kegiatan bongkar muat pada Hari Raya Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru akan dilakukan penutupan lebih lanjut
- Kerusakan / kehilangan akibat dari bongkaran menjadi tanggung jawab penuh pemilik barang
- Mengikuti aturan yang telah ditetapkan oleh pelabuhan

PEMILIK BARANG
[Signature]
GAK EDU

Agats 09 JANUARI 2022
AN KEPALA KANTOR
PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III AGATS
[Signature]
SUWARDI
Penata Muda TK-1 (IIIb)
NIP.19660311199103102







PIP Semarang

**Lampiran 4 “Foto buoy tanda
bahaya navigasi”**

Lampiran 4





PIP Semarang

**Lampiran 5“Checklist Observasi
dan Checklist Wawancara”**

CHEKCLIST OBSERVASI

“EVALUASI PELAYARAN MV. PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT”

A. Identitas Objek

1. Lokasi :
2. Waktu :

B. Aspek yang di observasi

NO	KEADAAN YANG DIAMATI	YA	TIDAK
1	Adanya jasa kepanduan		
2	Adanya kapal tunda/ assist tug		
3	Ketersediaan <i>container yard</i>		
4	Adanya <i>crane</i> darat/pelabuhan		
5	Adanya <i>chasis truck</i> untuk pengangkutan peti kemas		
6	Adanya rambu-rambu navigasi pada alur pelabuhan		
7	Adanya TKBM sebagai buruh kerja pelabuhan		
8	Adanya kantor keagenan kapal/kantor cabang perusahaan		
9	Kesesuaian peta laut dengan kondisi sebenarnya pada alur pelabuhan		
10	Adanya layanan suplai air tawar		
11	Adanya layanan suplai bahan bakar		

PEDOMAN WAWANCARA

“EVALUASI PELAYARAN MV. PALUNG MAS PADA RUTE T-11 PROGRAM TOL LAUT”

A. Data Responden

1. Nama :
2. Jabatan :

B. Daftar Pertanyaan

1. Apa yang anda ketahui tentang program tol laut?
2. Apa yang anda ketahui tentang rute T-11 program tol laut?
3. Apa saja yang menyebabkan tekendalanya pelayaran MV.Palung Mas pada rute T-11 Program tol laut?
4. Apa pengaruh fasilitas pelabuhan dalam kelancaran bongkar muat di pelabuhan?
5. Apa keterkaitan antara kedalaman air laut dengan kegiatan operasional di pelabuhan?
6. Apa upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut?

