



**ANALISIS MUATAN BERANGKAT DAN MUATAN BALIK
TOL LAUT DALAM MEMENUHI KEBUTUHAN LOGISTIK
DI WILAYAH TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR, DAN
PERBATASAN (3TP) DI INDONESIA**

SKRIPSI

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

Oleh :

NURUL ANISAH

NIT : 561911317400 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS MUATAN BERANGKAT DAN MUATAN BALIK TOL LAUT
DALAM MEMENUHI KEBUTUHAN LOGISTIK DI WILAYAH
TERTINGGAL, TERLUAR, DAN PERBATASAN (3TP) DI
INDONESIA**

DISUSUN OLEH:
NURUL ANISAH
NIT. 561911317400 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,2023

Dosen Pembimbing I
Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Penulisan



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

Mengetahui
KETUA PROGRAM STUDI TALK



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Muatan Berangkat Dan Muatan Balik Tol Laut Dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik Di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan (3TP) Di Indonesia” karya,

Nama : NURUL ANISAH

NIT : 561911317400 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari , tanggal 2023

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III : AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nurul Anisah

NIT : 561911317400 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "Analisis Muatan Berangkat Dan Muatan Balik Tol Laut Dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik Di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan (3TP) Di Indonesia"

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 dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



NURUL ANISAH

NIT. 561911317400 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan” (Q.S Al-Insyirah,:5-6)
2. “Dan barang siapa yang bertaqwa kepada Allah, niscaya Allah menjadikan baginya kemudahan dalam urusannya.” (Q.S At-Talaq:4)

Persembahan:

1. Allah SWT, atas segala limpahan rahmat serta hidayah-Nya yang telah memberikan kekuatan kepada saya dalam menyelesaikan skripsi ini;
2. Kedua orangtua saya, Ibu Nur Mufidah dan Bapak Ngarsani serta Kakak saya Sulistiono atas segala doa dan dukungan yang sangat amat melimpah untuk saya;
3. Seluruh pegawai dan staff Ditlala khususnya Subdit ALK dan UJT yang telah membantu saya dalam pengerjaan skripsi ini;
4. Seluruh teman-teman angkatan LVI yang telah bersama-sama berjuang dan saling menyemangati;

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan berkat dan rahmat-Nya sehingga penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Muatan Berangkat dan Muatan Balik Tol Laut Dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP) di Indonesia” dapat terselesaikan dengan baik.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah membantu, membimbing, mendukung, serta memberikan saran dan motivasi kepada saya. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M., selaku Ketua Jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST, M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab dalam membimbing serta mengarahkan pada proses penyusunan skripsi ini.

4. Ibu Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam proses penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan serta seluruh staff dan pegawai Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, khususnya Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait yang telah memberikan ilmu selama penulis melaksanakan praktek darat serta membantu dalam penulisan skripsi.
6. Bapak, Ibu, Kakak terkasih, serta seluruh pihak yang telah membantu dalam penulisan hasil penelitian ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terkandung dalam skripsi ini. Oleh karena itu dengan kerendahan hati, penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi sempurnanya skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang bermanfaat bagi para pihak yang membacanya.

Semarang,.....



NURUL ANISAH
NIT.561911317400 K

ABSTRAKSI

Anisah,Nurul. 561911317400 K. 2023. "*Analisis Muatan Berangkat dan Muatan Balik Tol Laut dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP) di Indonesia*". Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST, M.M., Pembimbing II:Irma Shinta Dewi, S.S.,M.Pd.

Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) sebagaimana diketahui sesuai PM Nomor 4 Tahun 2018 yang mana dimaksudkan untuk menekan disparitas harga terutama di wilayah Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur.Berdasarkan laporan evaluasi semester 1 Realisasi voyage dan muatan kapal tol laut tahun anggaran 2022 sampai dengan bulan September 2022 menunjukkan total muatan berangkat sebanyak 15638 Teus dan total muatan balik sebanyak 5363 Teus.

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah motodelogi penelitian deskriptif kualitatif, dimana peneulis mengambil data dengan mengadakan pengamatan selama praktek sehingga penelitian yang dilakukan sesuai dengan metode yang digunakan. penulis membuat kerangka berpikir sesuai dengan fakta yang ada dengan mengidentifikasi suatu permasalahan yang terjadi dengan kemudian dikembangkan sesuai teori yang ada dan berhubungan antara satu dengan yang lainnya.

Berdasarkan pada hasil penelitian, penulis menyimpulkan bahwa Ditlala selaku penyelenggara program tol laut yaitu dengan mengoptimalkan pembangunan pelabuhan yang disinggahi oleh kapal tol laut beserta sarana prasarana yang memadai untuk kegiatan bongkar muat. Serta meningkatkan produktifitas ataupun komoditas local setiap daerah yang memiliki daya jual tinggi dan juga memeberikan subsidi pengiriman barang melalui transportasi angkutan laut.

Kata Kunci : Tol Laut, Logistik, Wilayah 3TP

ABSTRACT

Anisah,Nurul. 561911317400 K. 2023.” *Departure and Load Analysis Behind the Sea Toll in Fulfilling Logistics Needs in the Region Disadvantaged, Remote, Outermost, and Borders (3TP) in Indonesia*”. Thesis. Diploma IV, Port and Shipping Studies Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST, M.M, Advisor II: Irma Shinta Dewi, S.S.,M.Pd.

Implementation of Public Service Obligations for the Transport of Goods at Sea (Sea Toll) as known according to PM Number 4 of 2018 which is intended to reduce price disparities, especially in the western part of Indonesia with eastern Indonesia. sea for the 2022 fiscal year to September 2022 shows a total departure cargo of 15638 Teus and a total return cargo of 5363 Teus.

The research method used in this study is a qualitative descriptive research methodology, in which the writer collects data by making observations during practice so that the research is carried out in accordance with the method used. the author makes a frame of mind in accordance with the facts that exist by identifying a problem that occurs which is then developed according to the existing theory and relates to one another.

Based on the research results, the authors conclude that Ditlala as the organizer of the sea highway program is by optimizing the construction of ports visited by sea highway ships along with adequate infrastructure for loading and unloading activities. As well as increasing productivity or local commodities in each region that has high selling power and also providing subsidies for shipping goods through sea freight transportation.

Keywords : Sea Toll, Logistic, 3TP Areas

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat penelitian	6
1. Manfaat Teoritis :	6
2. Manfaat Praktis :	7
BAB II KAJIAN TEORI	8

A. Deskripsi Teori	8
1. Pengertian Muatan.....	8
2. Pengertian Tol Laut	10
3. Pengertian Logistik.....	14
4. Pengertian Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan.....	18
B. Kerangka Penelitian.....	19
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Metode Penelitian	21
B. Tempat Penelitian.....	23
C. Sampel Sumber Data Penelitian	23
1. Data Primer.....	23
2. Data Sekunder	24
D. Teknik Pengumpulan Data	25
1. Observasi	26
2. Wawancara	26
3. Dokumentasi.....	27
4. Studi Pustaka	27
E. Instrumen Penelitian	28
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	28
1. Reduksi Data	29
2. Penyajian Data.....	30
3. Penarikan Kesimpulan.....	30

G. Pengujian Keabsahan Data	31
1. Credibility	31
2. Transferability	31
3. Dependability	32
4. Confirmability	32
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	33
A. Gambaran Konteks Penelitian	33
B. Deskripsi Data	36
1. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut :	37
2. Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut :	38
3. Tugas Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait:	39
C. Temuan	43
1. Bagaimana Program Tol Laut dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah 3TP di Indonesia?	44
2. Apa Upaya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Dalam Menangani Ketidakseimbangan antara Muatan Berangkat dan Muatan Balik dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah 3TP di Indonesia?	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	54
A. Simpulan.....	54
B. Keterbatasan Penelitian	55
C. Saran	55

DAFTAR PUSTAKA.....	57
LAMPIRAN.....	59
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	75



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Sebelumnya yang Terkait Dengan Penelitian Ini.....	34
Tabel 4.2 Penelitian Sebelumnya yang Terkait Dengan Penelitian Ini.....	35



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Jaringan Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022	10
Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian.....	20
Gambar 4.2 Susunan Organisasi Penyelenggaraan Program Tol Laut	37
Gambar 4.3 Alur Perpindahan Barang menggunakan Tol Laut.....	49



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Hasil Wawancara	59
Lampiran 2. Rute Jaringan Trayek Tol Laut	61
Lampiran 3. Alur Operasional Tol Laut Melalui Aplikasi Sitolaut	68
Lampiran 4. Peta Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022	69
Lampiran 5. Realisasi Voyage dan Muatan Tol Laut Tahun Anggaran 2022	70



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) sebagaimana diketahui sesuai PM Nomor 4 Tahun 2018 yang mana dimaksudkan untuk menekan disparitas harga terutama di wilayah Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur. Permasalahan pada program tol laut diantaranya adalah sedikitnya muatan balik yang dikarenakan beberapa faktor seperti produktifitas perekonomian yang rendah khususnya di wilayah Indonesia Timur, Armada transportasi penghubung dari tempat penghasil komoditi atau barang ke pelabuhan kurang memadai, kurangnya pemahaman masyarakat daerah akan manfaat tol laut, serta permasalahan operasional yang biasanya berkaitan dengan kapasitas kapal dan cuaca.

Realitas berjalannya tol laut di sejumlah daerah yang dilalui oleh trayek tol laut menunjukkan ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik. Berdasarkan laporan evaluasi semester 1 Realisasi *voyage* dan muatan kapal tol laut tahun anggaran 2022 sampai dengan bulan September 2022 menunjukkan total muatan berangkat sebanyak 15638 Teus dan total muatan balik sebanyak 5363 Teus. Muatan berangkat dan muatan balik tertinggi ada pada rute trayek T-10 yaitu muatan berangkat sebanyak 1523 Teus dan muatan baliknya sebanyak

820 Teus dengan rute jaringan trayek (Tanjung Perak – Tidore (Soasio) – Morotai – Galela – Maba/Buli – Weda – Tanjung Perak). Sedangkan untuk muatan berangkat terendah ada pada rute trayek T-19 yaitu sebanyak 49 Teus dengan jaringan rute trayek (Sorong – Depapre/Jayapura – Biak/Korido – Sorong – Pomako – Merauke – Pomako – Kokas – Sorong)). Dan untuk muatan balik terendah ada pada rute trayek T-7 dan T-20 yang masing-masing hanya sebanyak 4 Teus.

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 mempunyai peranan yang penting dalam menunjang kelancaran distribusi logistik antar daerah maupun antar pulau. Dengan menggunakan sarana angkutan laut proses distribusi logistik dinilai dapat terlaksana dengan baik mulai dari pengiriman, pengangkutan serta penerimaan barang, karena angkutan laut mempunyai kapasitas pemuatan yang besar.

Logistik berperan penting dalam proses pendistribusian barang, seperti yang dikemukakan oleh Yolanda M. Siagian (2007) yang mana logistik didefinisikan sebagai 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 barang.

Menurut Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan adalah pelaksanaan angkutan barang sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan, dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan transportasi. Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut atau yang lebih dikenal dengan “Tol Laut”, dihadirkan sebagai salah satu perwujudan upaya pemerintah dalam merancang strategi “membangun Indonesia dari pinggiran” guna mendukung pergerakan logistik dari sisi Laut dengan memberikan subsidi dan jaminan kelancaran arus barang dengan pelayanan pelayaran liner (tetap dan/ terjadwal). Pada dasarnya tujuan utama penyelenggaraan Tol Laut adalah memberikan pelayanan Transportasi Laut ke wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yang belum dilayani angkutan laut komersil, dengan demikian diharapkan mampu menurunkan disparitas harga antara wilayah barat dan wilayah timur dan/ antara wilayah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan) dengan wilayah yang lebih maju.

Sebagaimana kita ketahui bahwa Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan yang berada di Asia Tenggara sekaligus negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah keseluruhan sebesar 7.081.369 km² dengan luas daratan sebesar 1.904.569 km² dan luas perairan sebesar 5.076.800 km². Wilayah Indonesia sendiri terbentang

dari Sabang sampai Merauke yang terdiri dari beberapa gugusan pulau-pulau besar dan pulau-pulau kecil yang terbentang diantaranya dengan jumlah lebih dari 17.499 pulau. Sebagai salah satu negara kepulauan tentunya Indonesia memerlukan adanya transportasi laut guna sebagai penghubung antar pulau di Indonesia dan juga perpindahan penumpang maupun barang antar pulau di Indonesia yang mana hal tersebut membutuhkan pengangkutan oleh angkutan laut.

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

“Analisis Muatan Berangkat dan Muatan Balik Tol Laut Dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP) Di Indonesia”

B. Fokus Penelitian

Fokus dalam penyusunan skripsi ini ialah mengenai muatan berangkat dan muatan balik yang diangkut oleh tol laut melalui rute jaringan trayek dalam memenuhi kebutuhan logistik terutama di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan di Indonesia. Berdasarkan pengamatan dan penelitian langsung oleh penulis pada semester genap periode Februari sampai dengan Juli 2021 ketika melaksanakan pratek darat di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

C. Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana program Tol Laut dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah 3TP di Indonesia?
2. Apa upaya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut dalam menangani ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah 3TP di Indonesia?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan dalam skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui program Tol Laut dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) di Indonesia.
2. Untuk mengetahui upaya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut dalam menangani ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah 3TP di Indonesia.

E. Manfaat penelitian

Manfaat teoritis merupakan manfaat penelitian bagi pengembangan ilmu. Sehingga manfaat teoritis ini dapat mengembangkan ilmu yang diteliti dari segi teoritis. Teori yang digunakan tentunya berdasarkan peneliti atau penulis sebelumnya (Soekidjo, 2010).

Manfaat praktis menjelaskan manfaat yang berguna untuk memecahkan masalah secara tersebut secara praktis. Tujuan manfaat praktis ini juga dapat diarahkan untuk lebih dari satu subjek (Soekidjo, 2010).

Hasil dari penelitian mengenai “Analisis Muatan Berangkat Dan Muatan Balik Tol Laut Dalam Memenuhi Kebutuhan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP) di Indonesia” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis namun juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini ialah :

1. Manfaat Teoritis :

- a. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para Taruna-Taruni di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai program dan rute jaringan trayek yang dilalui oleh Tol Laut serta manajemen logistik khususnya pada program laut.
- b. Sebagai bahan penelitian lanjutan dengan tema yang masih bersinergi terhadap keberlangsungan program Tol Laut.

2. Manfaat Praktis :

- a. Sebagai bahan pertimbangan program Tol Laut dalam meningkatkan konektivitas rute jaringan trayek Tol Laut.
- b. Sebagai alternatif pilihan angkutan laut untuk distribusi logistik dan referensi bagi program Tol Laut diluar wilayah 3TP untuk dapat meningkatkan konektivitasnya serta meningkatkan produktifitas komoditi di daerahnya.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Muatan

Menurut Randi (2021:10) Muatan kapal adalah suatu objek pengangkutan pada sistem transportasi laut, dalam pelaksanaan pengangkutan muatan sebuah perusahaan pelayaran akan mendapatkan pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*). Kegiatan pengangkutan ini akan sangat menentukan kelangsungan hidup suatu perusahaan serta dalam membiayai kegiatan dipelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2020, yang dimaksud dari Muatan berangkat adalah jenis barang yang diangkut menuju daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang dilalui program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Sedangkan muatan balik adalah jenis barang yang diangkut dari daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang dilalui program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

Muatan berangkat dan muatan balik memiliki ketentuan penetapan jenis barang yang diangkut dalam program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah

tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2020, yang mana jenis barang yang diangkut merupakan barang kebutuhan pokok dan barang penting (Bapokting) serta barang yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang mana termasuk muatan balik sesuai dengan potensi daerah.

Jenis barang sebagai muatan berangkat yang diangkut menggunakan angkutan barang di darat dan di laut sebagaimana dimaksud dalam Permendag nomor 53 Tahun 2020 tersebut yaitu berupa ; air mineral, makanan ringan, makanan kaleng, margarin atau mentega, mie, minuman ringan, bawang putih, sayuran, garam, kopi, susu, teh, pinang, sagu, obat-obatan yang dapat dijual bebas di apotek atau toko ritel yang menjual obat, pakaian jadi, popok bayi dan dewasa, detergen atau pelembut pakaian atau pewangi pakaian, sabun mandi atau pasta gigi atau sampo atau sikat gigi atau losion, alat tulis, atau peralatan sekolah, asbes atau gypsum, bata ringan, cat dan tiner, keramik, mebel, paku, pipa air dan aksesorinya, seng, gas elpiji selain 3 kg, genset, aspal, dan/atau pakan ternak atau pakan ikan.

Jenis barang sebagai muatan balik yang diangkut menggunakan angkutan barang di darat, laut, dan udara sebagaimana dimaksud dalam Permendag Nomor 53 Tahun 2020 berupa produk unggulan daerah setempat sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

2. Pengertian Tol Laut

Program Tol Laut ialah sebuah program yang direncanakan oleh Presiden Republik Indonesia karena dilatar belakangi atas adanya disparitas harga yang cukup tinggi antara wilayah barat dan wilayah timur di Indonesia. Program Tol Laut diluncurkan sebagai solusi dalam membangun jaringan pelayanan angkutan laut secara *port to port*. Sejak disahkannya pada tahun 2015, program Tol Laut telah mencatat sebuah capaian berupa terciptanya konektivitas baru pada daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan bertambahnya jumlah pelabuhan singgah dari tahun ke tahun, yang mana pada tahun 2022 kapal Tol Laut telah menyinggahi pelabuhan singgah sebanyak 130 pelabuhan.



Gambar 2.1 Jaringan Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022

Sumber : Ditlala, 2022

Dalam penyelenggaraan angkutan laut, Tol Laut mempunyai tujuan yaitu guna menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah

tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) di Indonesia. Serta menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga yang tujuannya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Terdapat 3 aspek yang ingin dicapai dari program Tol Laut yaitu ketersediaan (*Availability*), kemudahan akses konektivitas pengiriman (*Accessibility*), dan disparitas harga kebutuhan barang yang lebih terjangkau oleh masyarakat (*Affordability*).

Dalam pengoperasiannya Tol Laut mempunyai kelebihan dan juga kekurangan yang mana hal tersebut akan terus dilakukan evaluasi serta perbaikan pada setiap tahunnya agar program Tol Laut kedepannya akan jauh lebih baik lagi. Kelebihan Tol Laut sendiri yaitu ; Memberikan subsidi yang bertujuan untuk meringankan biaya transportasi pengiriman barang, Menekan disparitas harga, Melayani daerah yang tidak dilayani oleh kapal komersil. Tol Laut juga memiliki kekurangan yang diantaranya adalah ; Belum optimalnya muatan balik kapal Tol Laut yang ditandai dengan besarnya ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik kapal Tol Laut.

Menurut Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2017, Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari Barat sampai Timur Indonesia. Maksud dan tujuan dari Tol Laut yaitu guna menjangkau dan juga mendistribusikan serta menjamin kebutuhan logistik ke daerah

tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang mana hal tersebut untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Menurut Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan adalah pelaksanaan angkutan barang sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan, dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan transportasi. Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut atau yang lebih dikenal dengan “Tol Laut” wajib memenuhi prinsip – prinsip sebagai berikut :

- a. Melaksanakan pelayaran angkutan barang berdasarkan tarif dan Jaringan Trayek yang ditetapkan oleh Menteri serta diumumkan secara transparan ke dalam portal IMRK;
- b. Memberikan perlakuan dan pelayanan bagi semua pengguna jasa sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri;
- c. Menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran serta angkutan barang;
- d. Memenuhi sarana dan prasarana Pelabuhan yang ditetapkan oleh Menteri; dan
- e. Mempertimbangkan efisiensi dan kelancaraan angkutan barang.
- f. Dalam pelaksanaan Program Tol Laut ini melibatkan beberapa pemangku kepentingan, diantaranya yaitu Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah, Kementerian Perdagangan,

Operator kapal tingkat Nasional dan juga tingkat Lokal pada beberapa wilayah di Indonesia. Sesuai yang diamanatkan pada Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan di Indonesia. Adapun beberapa dasar hukum penyelenggaraan Tol Laut, yaitu :

- 1). Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal;
- 2). Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan;
- 3). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut;
- 4). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2019 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2018 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*);

5). Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 53 Tahun 2020 tentang Penetapan Jenis Barang yang diangkut dalam Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan;

6). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 190 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.998/DJPL/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2022.

3. Pengertian Logistik

Menurut Wulung et al. (2021), Logistik merupakan suatu kegiatan pengadaan dan penyaluran produk dan barang-barang yang dibutuhkan dalam proses pelaksanaan aktivitas guna mencapai suatu tujuan yang kaitannya dengan penyampaian produk sampai ke tempat tujuan atau yang sering disebut dengan konsumen yang mana membutuhkan produk tersebut.

Menurut Yolanda M. Siagian (2007), logistik merupakan bagian dari proses rantai suplai (*supply chain*) yang fungsinya yaitu 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 untuk memenuhi kebutuhan konsumen.

Menurut Ballou (2018), 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.

Menurut Okvita et al. (2018) dalam bukunya Logistik dan Mata Rantai Pasokan, Logistik merupakan sebuah proses perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian aliran yang efisien dan efektif dari barang atau jasa serta informasi terkait, mulai dari titik awal sampai titik penggunaan untuk memenuhi keperluan pelanggan.

Manajemen logistik merupakan bagian dari proses *supply chain management* yang memiliki fungsi penting dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian efektifitas dan efisiensi penyimpanan dan aliran barang, pelayanan dan informasi, hingga ke titik konsumsi untuk memenuhi keperluan konsumen rangkaian kegiatan berupa pengambilan, 10 penempatan, penyimpanan, penghapusan, dan pengontrolan alat atau barang tertentu dari waktu yang telah direncanakan.

a. Tujuan dari ilmu logistik ialah :

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). 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.

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.

b. Ilmu Logistik mempunyai manfaat yang dapat memberikan fungsi guna dan keuntungan, diantaranya adalah :

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). Sebagai Tempat Simpan

Hal ini 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.

3). Memelihara Kualitas Barang

Setiap saat kondisi barang akan selalu dicek dan diperiksa sesuai dengan prosedur yang berlaku, hal tersebut dilakukan agar barang tidak mengalami kerusakan atau cacat sebelum diterima oleh konsumen.

4. Pengertian Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan

Wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan merupakan wilayah maupun daerah di Indonesia yang jangkauannya jauh dan tidak mudah untuk didatangi serta daerah tersebut biasanya kurang memadai dalam hal sarana prasarana dari infrastrukturnya.

Menurut Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2015 Wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan di Indonesia adalah suatu wilayah yang mempunyai kriteria daerah berupa :

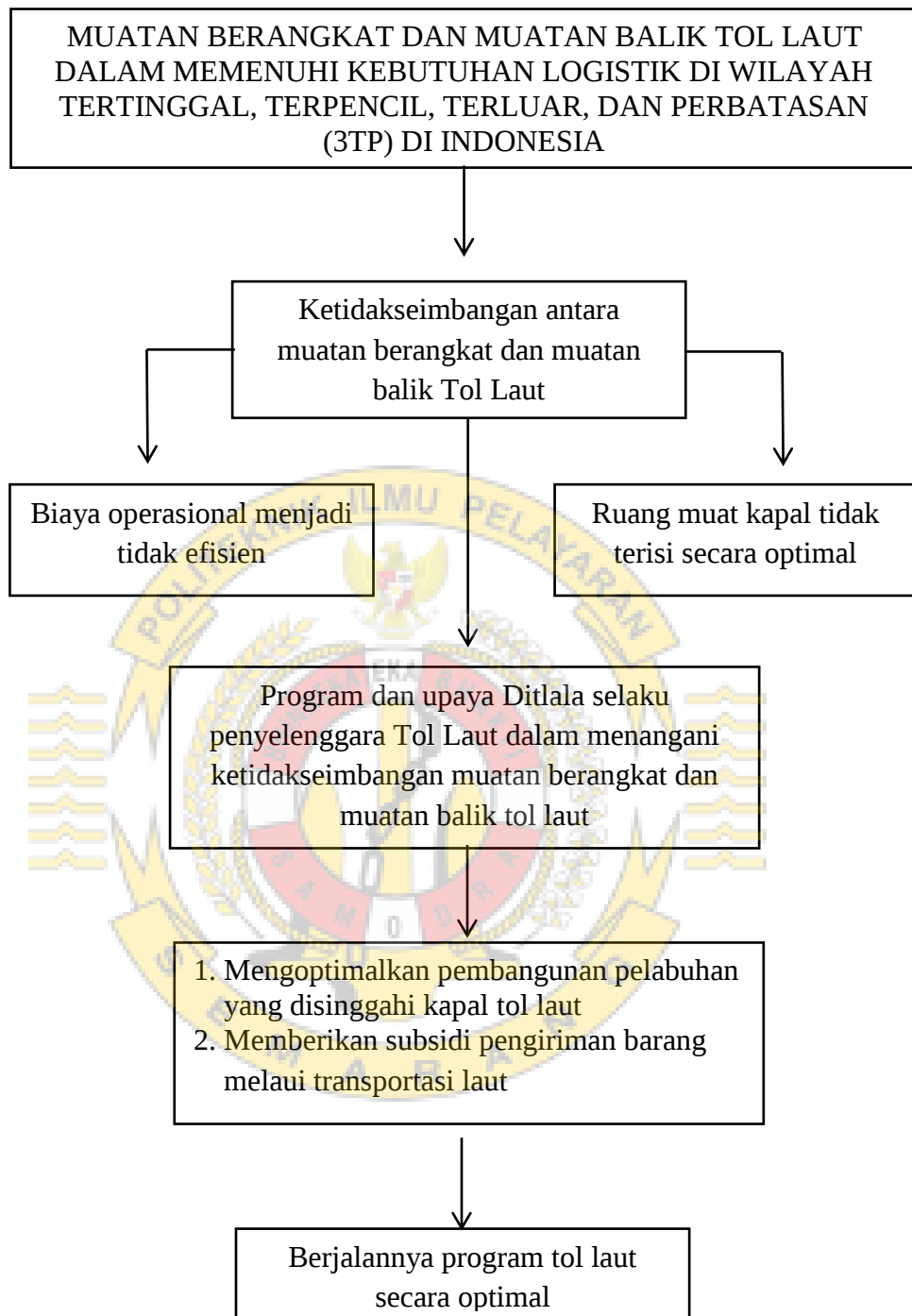
- a. Perekonomian masyarakat yang rendah.
- b. Sumber daya manusia yang kurang berkualitas.
- c. Kemampuan keuangan daerah perkapita rendah.
- d. Sarana dan prasarana yang belum memadai.
- e. Aksesibilitas wilayah yang sulit dijangkau.
- f. Karakteristik lain berupa faktor kedekatan geografis dengan perbatasan Indonesia dan negara lain.
- g. Serta faktor geografis lain yang menghambat pengembangan wilayah.

B. Kerangka Penelitian

Menurut Sugiyono (2018), kerangka dalam penelitian merupakan alur berpikir dengan menerapkan berbagai model konseptual mengenai bagaimana teori berhubungan dengan faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah dalam topik penelitian dengan susunan yang sistematis. Oleh karena itu penulis membuat kerangka berpikir sesuai dengan fakta yang ada dengan mengidentifikasi suatu permasalahan yang terjadi dengan kemudian dikembangkan sesuai teori yang ada dan berhubungan antara satu dengan yang lainnya.

Berdasarkan penjelasan teori-teori diatas dapat dipahami bahwasannya terjadi adanya ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik yang diangkut oleh Tol Laut di wilayah barat dan timur Indonesia yang mana ketidakseimbangan tersebut mengakibatkan biaya operasional transportasi laut menjadi tidak efisien. Muatan balik paling sedikit sampai saat ini yaitu terjadi di wilayah Indonesia timur.

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut selaku penyelenggara program Tol Laut berupaya dalam mengatasi ketimpangan muatan berangkat dan muatan balik tersebut. Oleh karena itu untuk menjelaskan isi dari skripsi ini maka penulis membuat kerangka penelitian yang disusun oleh penulis berupa bagan sederhana yang dilengkapi beberapa penjelasan dengan tujuan untuk memudahkan pembaca dalam proses pemahaman isi dari skripsi ini. Berikut hasil dari kerangka berpikir yang penulis buat :



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan yang berasal dari rumusan masalah yang telah peneliti jelaskan pada pembahasan hasil penelitian, peneliti menghasilkan beberapa kesimpulan yang dapat peneliti uraikan diantaranya adalah :

1. Program Tol Laut dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah 3TP di Indonesia :
 - a. Mengoptimalkan pembangunan pelabuhan ataupun usulan penambahan pelabuhan pada daerah-daerah tertentu yang disinggahi oleh kapal tol laut disertai dengan sarana dan prasarana yang memadai seperti fasilitas dermaga dan alat bongkar muat.
 - b. Mengoptimalkan penggunaan aplikasi Sitolaut sehingga para stakeholder terkait dapat dengan mudah mengakses seluruh informasi terkait pelaksanaan Tol Laut.
2. Upaya Ditlala dalam menangani muatan berangkat dan muatan balik tol laut dalam memenuhi kebutuhan logistik di wilayah 3TP di Indonesia :
 - a. Meningkatkan produktifitas ataupun komoditas lokal setiap daerah yang memiliki daya jual tinggi.

- b. Memberikan subsidi pada pengiriman barang melalui transportasi laut sehingga diharapkan dapat menekan harga barang dan mengurangi disparitas harga.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari bahwa terdapat beberapa keterbatasan yang dapat mempengaruhi hasil penelitian penulis diantaranya yaitu sebagai berikut:

1. Penelitian dilaksanakan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut yang dimulai pada bulan Februari sampai dengan Agustus.
2. Ketika penelitian ini dilaksanakan, peneliti hanya sebagai *cadet* yang notabeneanya yaitu belajar, sehingga permasalahan-permasalahan dalam tol laut tidak sepenuhnya peneliti kuasai.
3. Pada penelitian di skripsi ini peneliti memiliki keterbatasan dalam pengumpulan data secara lapangan, karena peneliti hanya melaksanakan praktek darat di kantor, sehingga lebih banyak menggunakan data yang ada di kantor.

C. Saran

Pada penelitian mengenai program tol laut serta upaya ditlala dalam mengatasi ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik dalam pemenuhan logistik di wilayah 3TP khususnya pada Indonesia Timur, terdapat beberapa saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat dan dapat dijadikan acuan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut selaku

penyelenggara program Tol Laut serta sebagai tambahan informasi maupun pengetahuan.

Dengan demikian pemerintah daerah diharapkan dapat merumuskan strategi pengembangan daerah yang paling menguntungkan untuk diterapkan dimasa yang akan datang, yaitu dengan mengutamakan kegiatan produksi komoditas unggulannya. Yang mana hasil produksi tersebut dapat menjadikan potensi muatan balik tol laut, sehingga penggunaan ruang muat kapal menjadi lebih optimal antara muatan berangkat dan muatan baliknya.

Program tol laut pada dasarnya merupakan sarana pendistribusian barang secara *port to port*, untuk kelancaran pendistribusian logistik diperlukan adanya optimalisasi kinerja kapal tol laut di pelabuhan serta pengawasan barang dari pelabuhan bongkar/muat yang perlu untuk adanya kerjasama antar Kementerian/Lembaga sesuai yang diamanatkan pada Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Sehingga konektivitas multimoda dalam mengakomodir pola perdagangan baru dari daerah penghasil komoditas unggulan pada wilayah yang dilalui kapal tol laut sampai ke wilayah pelabuhan bongkar/muat dapat saling berkesinambungan dalam upaya menangani ketidakseimbangan muatan berangkat dan muatan balik tol laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak (Jejak Publisher).
- Darmalaksana, W. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka dan Studi Lapangan*. Bandung: Pusat Perpustakaan UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Dirjen Perhubungan Laut. (2022). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 190 Tahun 2022 Tentang Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.656/DJPL/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk A*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut RI.
- Fadhallah, R. A. (2021). *Wawancara*. Jakarta: UNJ Press.
- Kemendag RI. (2020). *Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 53 Tahun 2020 Tentang Penetapan Jenis Barang yang Diangkut dalam Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan*. Jakarta: Kemendag RI.
- Kemenhub RI. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kemenhub RI. (2019). *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 (Public Service Obligation)*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Harfa Creative.
- Okvita, W., Andi, P., & Nur, R. (2018). *Logistik dan Mata Rantai Pasokan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Presiden RI. (2021). *Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan*. Jakarta:

Sekretariat Kepresidenan RI.

- Randi, P. Y. (2021). *Pengaruh Kelebihan dan Pergeseran Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Mv. Pac Alnath*. Semarang: Karya Tulis Universitas Maritim Semarang.
- Rijali, A. (2019). Analisis Data Kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81–95.
- Soekidjo, N. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif: Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstruktif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitaif, Kualitatif, R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Wulung, R. B., Wibowo, M. D., Nafiah, R., & Suwarno, Y. (2021). Proceedings of the Second Asia Pacific International Conference on Industrial Engineering and Operations Managem. *Proceedings of the Second Asia Pacific International Conference on Industrial Engineering and Operations Managem*, 1(1), 1094–1103.
- Yulianty, P. D., & Jufri, A. (2020). Perdebatan Empiris: Prinsip Metode Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Penelitian Sosial Ekonomi. *Value: Jurnal Manajemen Dan Akuntansi*, 15(2), 164–172.
- Yusanto, Y. (2020). Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif. *Journal of Scientific Communication (Jsc)*, 1(1), 1–10.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Hasil Wawancara

Wawancara bersama dengan narasumber dari Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait

Penulis	:	Selamat pagi pak, mohon maaf mengganggu waktunya. Izin bertanya pak terkait dengan pelaksanaan tol laut, hal apa saja yang menjadi kendala khususnya di wilayah 3TP
Pegawai Subdit ALK	:	Pada pelaksanaan tol laut sebenarnya banyak terdapat kendala, seperti fasilitas di beberapa pelabuhan yang kurang memadai yang mana hal tersebut bisa mempengaruhi proses bongkar maupun muat. Kemudian infrastruktur di beberapa daerah yang masih sulit untuk dilalui yang akhirnya juga bisa menghambat proses pendistribusian logistik.
Penulis	:	Baik pak, namun permasalahan mengenai muatan balik tol laut juga menjadi kendala tidak optimalnya program tol laut ini pak
Pegawai Subdit ALK	:	Permasalahan mengenai muatan balik tol laut juga dipengaruhi oleh kemampuan setiap daerah dalam menghasilkan sumber dayanya masing-masing.
Penulis	:	Kemudian hal apa yang ditimbulkan jika muatan balik tol laut tidak seimbang dengan muatan berangkatnya pak
Pegawai Subdit ALK	:	Apabila muatan berangkat dan muatan balik yang diangkut oleh kapal Tol Laut tidak seimbang maka ruang muat kapal menjadi tidak terisi secara optimal dan bisa mempengaruhi biaya operasionalnya.

Penulis	:	Lalu bagaimana program dari Ditlala selaku pelaksana penyelenggaraan tol laut dalam memenuhi kebutuhan logistik
Pegawai Subdik ALK	:	Ditlala selaku pelaksana dalam penyelenggaraan tol laut terus berupaya mengoptimalkan pembangunan pelabuhan yang disinggahi oleh kapal tol laut serta sarana prasana dermaga yang memadai dan juga mengotimalkan penggunaan aplikasi Sitolaut Agar para stakeholder terkait dapat memantau secara langsung bagaimana proses pelaksanaan pengiriman barang melalui aplikasi tersebut.
Penulis	:	Lantas untuk upayanya, apa saja yang dilakukan untuk mengatasi ketidakseimbangan antara muatan berangkat dan muatan balik yang masih sering menjadi permasalahan tol laut itu sendiri pak
Pegawai Subdit ALK	:	Untuk upayanya kami meneruskan kepada beberapa kepala pemerintah daerah untuk terus meningkatkan produktifitas daerahnya agar dapat memenuhi muatan balik yang diangkut melalui tol laut. Kami juga memberikan subsidi melalui transportasi angkutan laut yang harapannya bisa menekan harga barang dan mengurangi disparitas harga.
Penulis	:	Baik terimakasih pak atas waktu yang telah diberikan.
Pegawai Subdit ALK	:	Sama-sama dek, semoga jawabannya bermanfaat.

Lampiran 2. Rute Jaringan Trayek Tol Laut

NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
1	H-1	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-438- MAKASSAR- 766-TAHUNA- 1071-TANJUNG PERAK	2275	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 06	PT. PELNI
2	H-2	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-438- MAKASSAR (SOEKARNO- HATTA)-494- BOBONG (TALIABU)- 117-LUWUK- 1.100- TANJUNG PERAK	2149	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 03	PT. DJAKARTA LLOYD
3	H-3	TANJUNG PRIOK	TANJUNG PRIOK-562- TELUK BAYUR-562- TANJUNG PRIOK	1124	TITIP KONTAINER	KM. MERATUS KATINGAN/KM. MERATUS LEMBAR/KM. MERATUS PALEMBANG	PT. MERATUS
4	H-5	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1700- MERAUKE- 372-AGATS- 114-TIMIKA (POMAKO)- 1598-TANJUNG PERAK	3784	TITIP KONTAINER	KM. KISIK MAS	PT. TEMAS
5	T-1	TANJUNG PRIOK	TANJUNG PRIOK-397- TANJUNG PERAK-397- TANJUNG PRIOK-895- BELAWAN- 144- LHOKSUMAW E-114- MALAHAYATI -1111- TANJUNG PRIOK	3058	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 12	PT. CITRABARU ADI NUSANTARA

NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
6	T-2	TELUK BAYUR	TELUK BAYUR-219- GN. SITOLI- 109- SINABANG- 414- MENTAWAI- 144-PULAU BAAI-221- TELUK BAYUR	1107	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 04	PT. SUBSEA LINTAS GLOBALINDO
7	T-3	TANJUNG PRIOK	TANJUNG PRIOK-468- KIJANG-144- LETUNG-36- TAREMPA-149- PULAU LAUT- 76-SELAT LAMPA-61- SUBI-47- SERASAN-85- MIDAI-576- TANJUNG PRIOK	1642	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 04	PT. PELNI
8	T-4	MAKASSAR	MAKASSAR- 97-BARRU (GARONGKON G)-64- POLEWALI- 129-MAMUJU- 27-BELANG- BELANG-581- NUNUKAN- 613- MAKASSAR	1511	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 06	PT. CITRABARU ADI NUSANTARA
9	T-5	BITUNG	BITUNG-89- ULU SIAU- TAGULANDA NG	687	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 01	PT. PELNI
10	T-6	BITUNG	BITUNG-226- LUWUK-138- PAGIMANA- 35-BUNTA-28- MANTANGISI- 21-AMPANA- 107-PARIGI- 132- TILAMUTA- 212-BITUNG	899	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 13	PT. DJAKARTA LLOYD

NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
11	T-7	MAKASSAR	MAKASSAR(S OEKARNO HATTA)-358- EREKE-89- RAHA-111- SIKELI-116- SELAYAR-106- MAKASSAR (SOEKARNO HATTA)	780	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 04	PT. DJAKARTA LLOYD
12	T-8	MAKASSAR	MAKASSAR (SOEKARNO HATTA)-501- BUNGKU-61- KOLONODALE -563- MAKASSAR (SOEKARNO HATTA)	1125	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 15	PT. DJAKARTA LLOYD
13	T-9	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1835- ORANSBARI- 120-WASIOR- 126-NABIRE- 95-SERUI-23- WAREN-165- SARMI-1708- TANJUNG PERAK	4072	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 02	PT. PELNI
14	T-10	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1216- TIDORE (SOASIO)-156- MOROTAI-72- GALELA-144- MABA/BULI- 139-WEDA- 1213-TANJUNG PERAK	2940	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 05	PT. PELNI
15	T-12	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-858- WETAR (ILWAKI)-46- KISAR-33- LETTI-11- MOA-70- SERMATANG (MAHALETTA) -51-TEPA-152- LARAT-152- LARAT-1074- TANJUNG PERAK	2295	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 05	PT. PELAYARAN PELANGI TUNGGA IKA

NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
16	T-13	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-701- ROTE-63- SABU-644- TANJUNG PERAK	1408	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 11	PT. PELNI
17	T-14	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-669- LARANTUKA- 32-LEMBATA- 91-KALABAHI- 745-TANJUNG PERAK	1537	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 07	PT. PELNI
18	T-15	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-437- MAKASSAR (SOEKARNO HATTA) – 775- JAILOLO-139- MOROTAI (DARUBA)-72- GALELA-1225- TANJUNG PERAK	2606	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 03	PT. PELNI
19	T-16	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-710- WANCI-216- NAMROLE (LEKSULA)- 133-P.OBI- 1093-TANJUNG PERAK	2152	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 10	PT. DJAKARTA LLOYD
20	T-17	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1133- SAUMLAKI- 231-DOBO- 1313-TANJUNG PERAK	2677	TITIP KONTAINER	KM. KEDUNG MAS/KM. DANUM MAS	PT. TEMAS
21	T-18	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-334- BADAS-118- BIMA-415- TANJUNG PERAK	867	TITIP KONTAINER	KM. SAHABAT MAS	PT. TEMAS

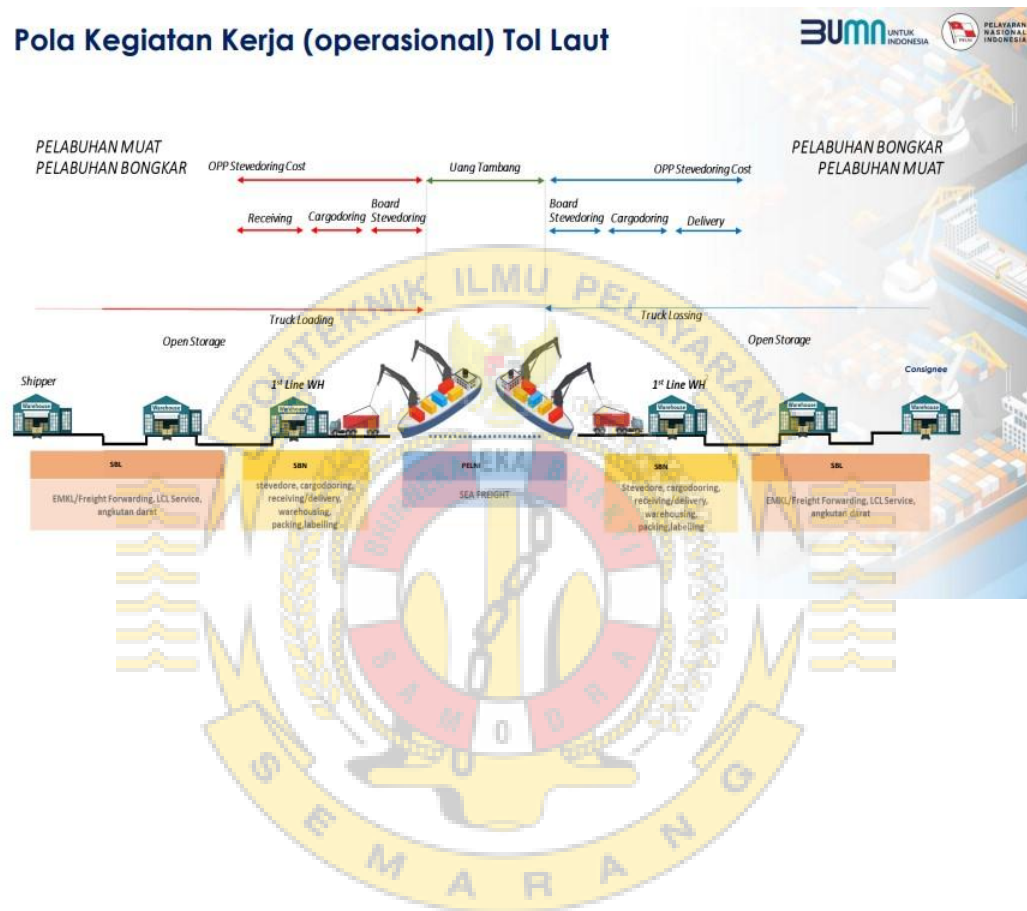
NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
22	T-19	SORONG	SORONG-590/626-DEPRARE/JAY APURA-345/320-BIAK/KORIDO-320/282-SORONG-491-POMAKO-410-MERAUKE-410-POMAKO-406-KOKAS-166-SORONG	3174	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 08	PT. PELNI
23	T-20	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-854-TARAKAN-83-NUNUKAN-903-TANJUNG PERAK	1840	TITIP KONTAINER	KM. MUARA MAS	PT. TEMAS
24	T-21	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-992-NAMLEA-992-TANJUNG PERAK	1984	TITIP KONTAINER	KM. KEDUNG MAS/KM. DANUM MAS	PT. TEMAS
25	T-22	BIAK	BIAK-120-TEBA-45-BAGUSA-25-TRIMURIS-21-KASONAWEJA-91-TEBA-120-BIAK-35-BRUMSI-35-BIAK	492	TITIP MUATAN	KMP. MAMBERAMO FOJA	PT.ASDP
26	T-23	MERAUKE	MERAUKE (KELAPA LIMA)-194-KIMAAM-180-MOOR-40-BADE (MAPI)-105-GANTENTIRI (BOVENDIGUL)-519-MERAUKE (KELAPA LIMA)	1038	TITIP KONTAINER	KMP.MUYU	PT.ASDP

NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
27	T-24	MERAUKE	MERAUKE (KELAPA LIMA)-360- ATSY-96- SENGGO-96- ATSY-360- MERAUKE (KELAPA LIMA)	1084	TITIP MUATAN	KMP. BAMBIT	PT.ASDP
28	T-25	TIMIKA	TIMIKA (POMAKO)- 212-ATSY-110- ECI-110-ATSY- 82-EWER-8- AGATS-66- SAWAERMA- 22-MAMUGU- 610-TIMIKA (POMAKO)	1220	TITIP MUATAN	KMP. KOKONAO	PT.ASDP
29	T-26	TIMIKA	TIMIKA (POMAKO) – 126-AGATS-24- WARSE-40- YOSAKOR-64- AGATS-33- AYAM-20- KATEW-53- AGATS- YURFI-41- KOMOR-64- AGATS-126- TIMIKA (POMAKO)	614	TITIP MUATAN	KMP. BINAR	PT. ASDP
30	T-27	MERAUKE	MERAUKE- 497-DOBO-104- ELAT-26- TUAL-136- KAIMANA- 618-BIAK-108- SERUI-114- NABIRE-687- ELAT-529- MERAUKE	2819	OPERAIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 14	PT. LUAS LINE

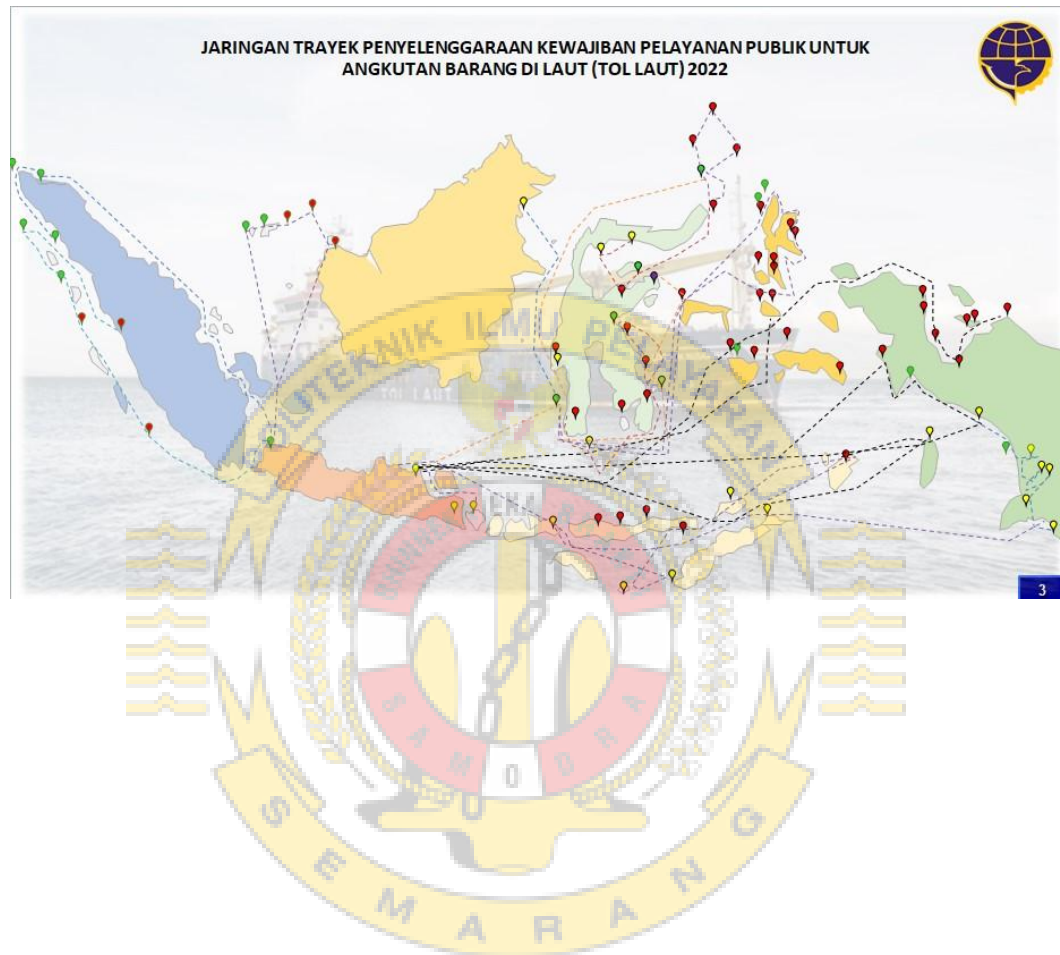
NO	KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR
31	T-28 A	KUPANG	KUPANG-201- WAINGAPU- 138-LABUAN BAJO-50-REO- 1223- MERAUKE- 992/1018- ATAPUPU/WIN I-121/101- KUPANG	2751	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 01	PT. PELNI
32	T-28 B	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1240- FAK-FAK-154- KAIMANA- 299-ELAT-104- DOBO-1313- TANJUNG PERAK	3110	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 01	PT. PELNI
33	T-29	TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK-1005- PIRU-274- BULA-243- GIMEA/TAPEL EO-148- SAKETA-22- BABANG/BAC AN-127- WAYALOAR- 109- MALBUFA/SA NANA-927- TANJUNG PERAK	2857	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 09	PT. LUAS LINE

Lampiran 3. Alur Operasional Tol Laut Melalui Aplikasi Sitolaut

Pola Kegiatan Kerja (operasional) Tol Laut

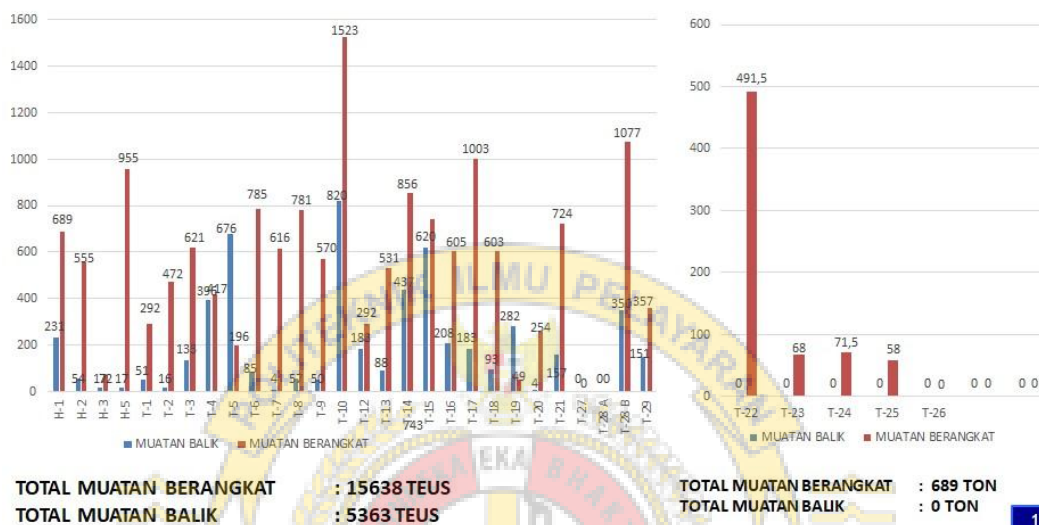


Lampiran 4. Peta Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022

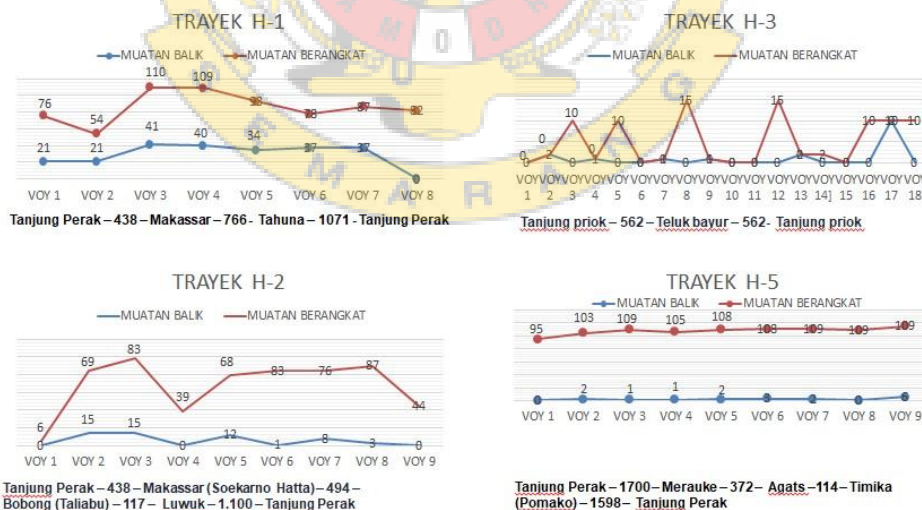


Lampiran 5. Realisasi Voyage dan Muatan Tol Laut Tahun Anggaran 2022

REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022



REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022



REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-1



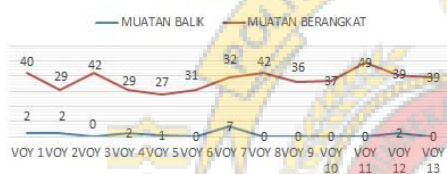
Tanjung Priok - 397 - Tanjung Perak - 397 - Tanjung Priok - 895 - Belawan - 144 - Lhoksumawe - 114 - Malahayati - 1111 - Tanjung Priok

TRAYEK T-3



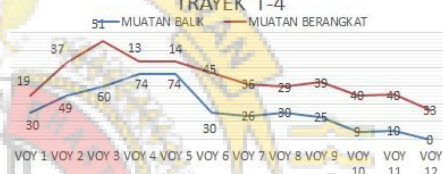
Tanjung Priok - 468 - Kijang - 144 - Letung - 36 - Tarempa - 149 - Pulau Laut - 76 - Selat Lampa - 61 - Subi - 47 - Serasan - 85 - Midai - 576 - Tanjung Priok

TRAYEK T-2



Teluk Bayur - 219 - Gn Sitoli - 109 - Sinabang - 414 - Mentawai - 144 - Pulau Baai - 221 - Teluk Bayur

TRAYEK T-4

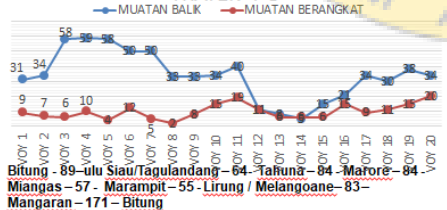


Makassar - 97 - Barru (Garongkong) - 64 - Polewali - 129 - Mamuju - 27 - Belang-belang - 581 - Nunukan - 613 - Makassar

3

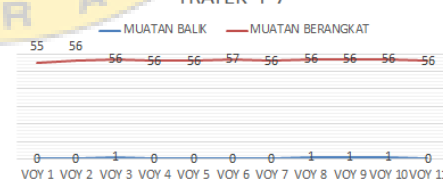
REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-5



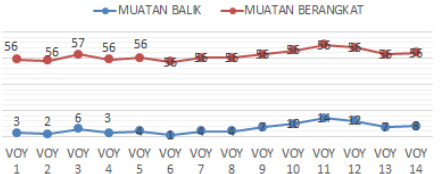
Bitung - 89 - Ulu Siau - Tagulandang - 64 - Tahuna - 84 - Marore - 84 - Miangas - 57 - Marampit - 55 - Lirung / Melangane - 83 - Mangaran - 171 - Bitung

TRAYEK T-7



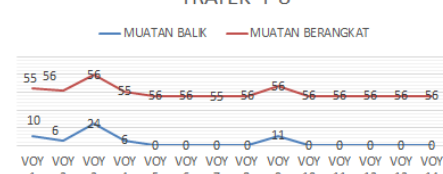
Makassar (Soekarno Hatta) - 358 - Ereke - 89 - Raha - 111 - Sikeli - 116 - Selayar - 106 - Makassar (Soekarno Hatta)

TRAYEK T-6



Bitung - 226 - Iuwuk - 138 - Pagimana - 35 - Bunta - 28 - Mantangisi - 21 - Ampana - 107 - Parigi - 132 - Tilamuta - 212 - Bitung

TRAYEK T-8

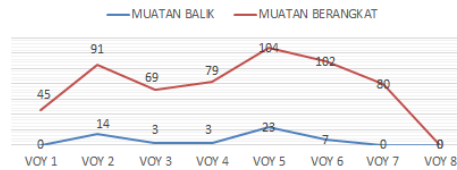


Makassar (Soekarno Hatta) - 501 - Bungku - 61 - Kolonodale - 563 - Makassar (Soekarno Hatta)

4

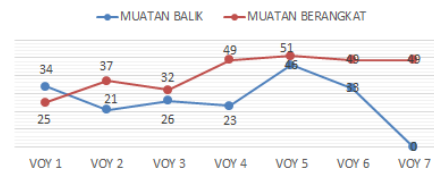
REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-9



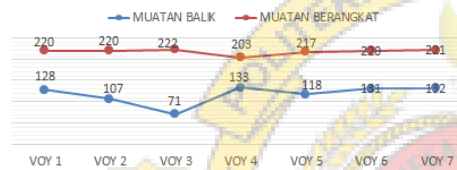
Tanjung Perak – 1835 – Oransban – 120 – Wasior – 126 – Nabire – 95 – Serui – 23 – Waren – 165 – Sarmi – 1708 – Tanjung Perak

TRAYEK T-12



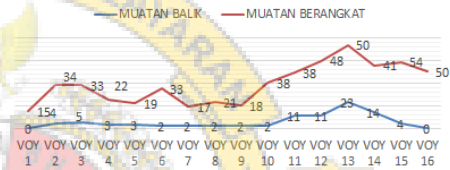
Tanjung Perak – 858 – Wetar (Ilwaki) – 46 – Kisar – 33 – Letti – 11 – Moa – 70 – Sermatang (Mahaletta) – 51 – Tapa – 152 – Larat – 1074 – Tanjung Perak

TRAYEK T-10



Tanjung Perak – 1216 – Tidore (Soasio) – 156 – Morotai – 72 – Galela – 144 – Maba/Buli – 139 – Weda – 1213 – Tanjung Perak

TRAYEK T-13

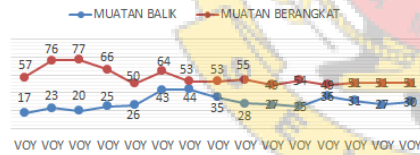


Tanjung Perak – 701 – Rote – 63 – Sabu – 644 – Tanjung Perak

5

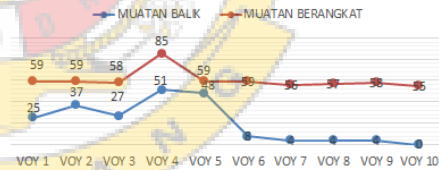
REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-14



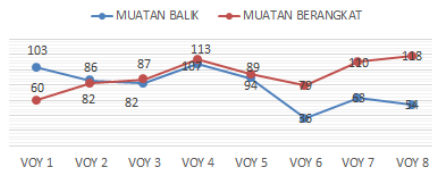
Tanjung Perak – 669 – Larentuka – 32 – Lembata – 91 – Kalabahi – 745 – Tanjung Perak

TRAYEK T-16



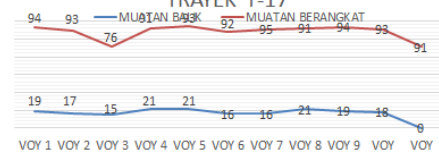
Tanjung Perak – 710 – Wanci – 216 – Namrole (Leksula) – 133 – P.Obi – 1093 – Tanjung Perak

TRAYEK T-15



Tanjung Perak – 437 – Makassar (Soekarno Hatta) – 775 – Jailolo – 139 – Morotai (Daruba) – 72 – Galela 1225 – Tanjung Perak

TRAYEK T-17

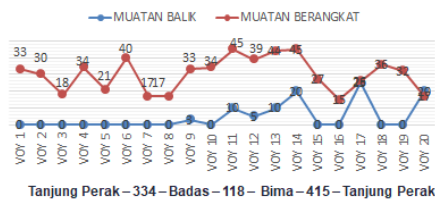


Tanjung Perak – 1133 – Saumlaki – 231 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak

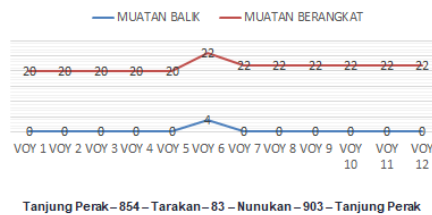
6

REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

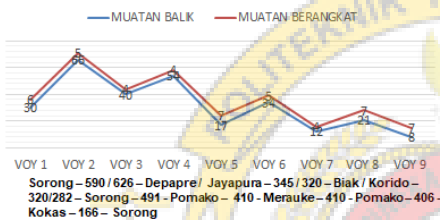
TRAYEK T-18



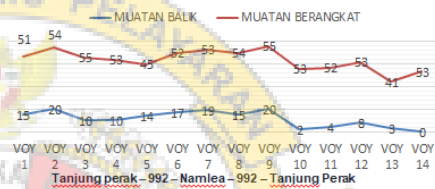
TRAYEK T-20



TRAYEK T-19



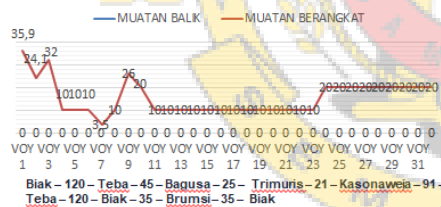
TRAYEK T-21



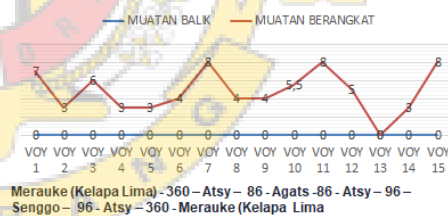
7

REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

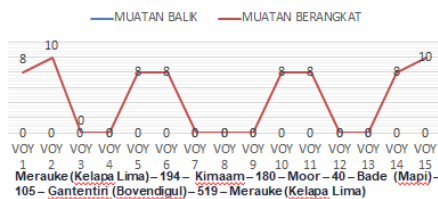
TRAYEK T-22



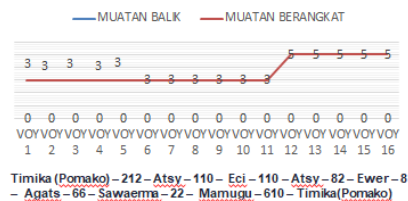
TRAYEK T-24



TRAYEK T-23



TRAYEK T-25



8

REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-26

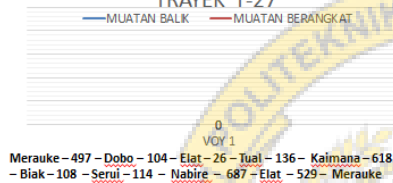


TRAYEK T-28 A

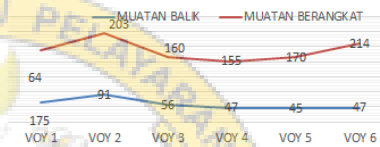


Kupang -201- Waingapu -138- Labuan Bajo -50- Reo -1223- Merauke - 992/1018- Atapupu/Wini -121/101- Kupang

TRAYEK T-27



TRAYEK T-28 B

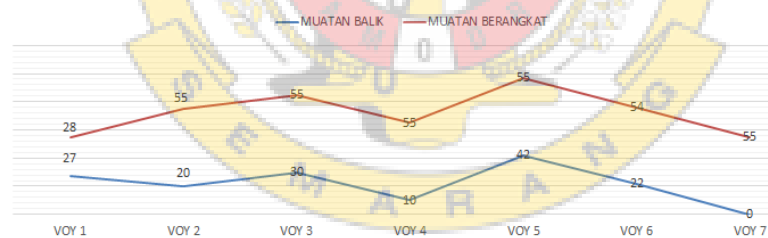


Tanjung Perak -1240- Fak-Fak -154- Kaimana -299- Elat -104- Dobo -1313- Tanjung Perak

9

REALISASI VOYAGE DAN MUATAN TOL LAUT LOGISTIK TA 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022

TRAYEK T-29



Tanjung Perak -1005- Piru -274 Bula -243 Gimea/Tapeleo -148- Saketa -22- Babang/Bacan -127- Wayaloar -109 - Malbufa/Sanana -927- Tanjung Perak

10

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Nurul Anisah
2. Tempat, Tanggal lahir : Pemalang, 14 April 2000
3. Alamat : Dsn. Randusari Rt.09/Rw.04, Ds. Kalirandu, Kec.
Petarukan, Kab. Pemalang – Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Ngarsani
 - b. Ibu : Nur Mufidah
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 06 Petarukan
 - b. SMP Negeri 1 Petarukan
 - c. SMA Negeri 3 Pemalang
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. PT. Scorpa Pranedya
(10 Agustus 2021 – 11 Februari 2022)
 - b. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
(23 Februari 2022 – 29 Juli 2022)