

KARYA ILMIAH TERAPAN
PENGARUH PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK
T-15 TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG
KEBUTUHAN POKOK DAN BARANG PENTING



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

NAUFAL DWI RIZQI
NIT 0719039112

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023

**PENGARUH PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK
T-15 TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG
KEBUTUHAN POKOK DAN BARANG PENTING**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

NAUFAL DWI RIZQI
NIT 0719039112

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Naufal Dwi Rizqi

Nomor Induk Taruna : 0719039112

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok Dan Barang Penting

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya

SURABAYA,

Naufal Dwi Rizqi

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PENGARUH PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK
T-15 TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG
KEBUTUHAN POKOK DAN BARANG PENTING**

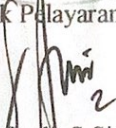
Nama Taruna : NAUFAL DWI RIZQI
NIT : 0719039112
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA,

Menyetujui

Pembimbing I	Pembimbing II
	
Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. Penata Tk I (III/d) NIP. 19841118 200812 1 003	Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M. Penata Tk I (III/d) NIP. 19831009 201012 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya


Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

**Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga
Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting**

Disusun dan Diajukan Oleh:

Naufal Dwi Rizqi
NIT. 0719039112
Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada tanggal,

Menyetujui

Penguji I



Henna Nurdiansari, ST., M.T., M.Sc.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19851211 200912 2 003

Penguji II



Dyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19831009 201012 2 001

Penguji III



Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

Mengetahui

Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan Puji syukur kehadiran Allah S.W.T yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan kit ini. Sesuai dengan kemampuan yang ada pada diri penulis. Dalam penulisan kit ini, penulis mengambil kit dengan judul:

“Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting”

Berdasarkan pengalaman penulis selama melakukan praktek darat di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, bimbingan para Dosen pembimbing materi dan penulisan, buku panduan kit, dan buku referensi, maka penulis berupaya menuangkan penelitian kedalam sebuah kit sebagai syarat dalam menyelesaikan pendidikan di Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penulis juga menyadari bahwa uraian, pembahasan, pendapat dan saran serta pemecahan masalah masih kurang dalam penyajiannya. Akan tetapi berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan kit ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada:

1. Yth. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Yth. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Transla Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Yth. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing dan memberikan penulis petunjuk dalam pengerjaan skripsi ini.
4. Yth. Ibu Diyah Purwitasari, S.Psi.,S.Si., M.M selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan pengarahan dalam penulisan skripsi ini.
5. Kepada Yth. Seluruh Civitas Akademika, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Transla Politeknik Pelayaran Surabaya.
6. Kedua orang tua saya Mustakim dan Puji Lestari serta keluarga tercinta yang telah mendidik dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu memberikan

dukungan baik do'a, dorongan, motivasi maupun materi dalam menjalankan pendidikan di Politeknik Pelayaran Surabaya.

7. Kepada Nurul Bunga Muslimah yang telah memberikan doa, motivasi serta dukungan terhadap penulis selama penyusunan skripsi ini.
8. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut yang telah merekrut penulis menjadi Cadet selama penulis menjalani praktek darat.
9. Rekan-rekan seluruh Taruna-Taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan Rahmatnya-Nya kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan kit ini. Menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan yang dimiliki, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun, demi kesempurnaan kit ini. Harapan penulis, semoga kit ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Surabaya,

Penulis,

NAUFAL DWI RIZQI
NIT. 0719021112

ABSTRAK

NAUFAL DWI RIZQI, Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting. Dibimbing oleh, Bapak Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc dan Ibu Diyah Purwitasari, S.Psi.,S.Si.,M.M.

Tol Laut merupakan salah satu wujud dari upaya pemerintah untuk mengembangkan strategi "Membangun Indonesia dari Pinggiran" untuk mendukung pergerakan dari laut melalui subsidi dan jaminan kelancaran arus barang dengan layanan pengiriman linier (tetap dan/atau terjadwal). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui berapa besar pengaruh penggunaan Tol Laut trayek T-15 dan untuk mengetahui kendala penggunaan Tol Laut trayek T-15 terhadap stabilitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting. Penelitian ini dilaksanakan saat praktek darat (PRADA) selama 6 bulan dengan lokasi penelitian yaitu Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian kombinasi merupakan pendekatan dalam penelitian yang menghubungkan antara metode penelitian kuantitatif dan kualitatif. Data primer yang diperoleh dalam penelitian ini di dapatkan dari responden melalui kusioner dan observasi secara langsung dilokasi penelitian. Sedangkan data sekunder yang diperoleh yaitu studi dokumen dan laporan realisasi muatan Tol Laut periode bulan Januari 2022 sampai dengan Juni 2022. Kebijakan tol laut yang ditetapkan Pemerintah bertujuan untuk menekan ketimpangan harga barang antara bagian Timur dan Barat dengan memberikan subsidi biaya pelayaran untuk muatan *Full Contaner Load (FCL)* dan *general cargo* menuju pelabuhan-pelabuhan tertentu melewati rute dengan jadwal yang telah ditentukan dan menggunakan kapal yang telah di tentukan. Sehingga biaya pengiriman muatan FCL untuk wilayah Indonesia bagian timur menjadi lebih murah dan pada akhirnya mengurangi harga jual barang di pasar tujuan.

Berdasarkan hasil analisis penelitian dapat disimpulkan bahwa penggunaan Tol Laut trayek T-15 ada pengaruh positif dan signifikan terhadap disparitas harga harga barang kebutuhan pokok dan barang penting yang menunjukkan betapa pentingnya penggunaan Tol Laut trayek T-15 terhadap disparitas harga harga barang kebutuhan pokok dan barang penting.

Kata kunci : Tol Laut, Trayek T-15, Harga Barang, Subsidi Biaya

ABSTRACT

NAUFAL DWI RIZQI, The Influence of the Use of the T-15 Sea Toll Route on the Price Disparity of Basic Necessities and Important Goods. Supervised by, Mr. Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc and Mrs. Diyah Purwitasari, S.Psi.,S.Si.,M.M.

Sea Toll is one form of the government's efforts to develop a strategy of "Building Indonesia from the Periphery" to support movement from the sea through subsidies and guarantees for the smooth flow of goods with linear (fixed and/or scheduled) shipping services. This study aims to determine how much influence the use of Sea Toll T-15 route and to determine the constraints of using Sea Toll T-15 route on price stability of basic necessities and essential goods. This research was carried out during land practice (PRADA) for 6 months with the research location, namely the Directorate of Traffic and Sea Transportation. The method used in this study is a combination research method is an approach in research that connects quantitative and qualitative research methods. The primary data obtained in this study were obtained from respondents through questionnaires and direct observation at the research location. Meanwhile, the secondary data obtained are document studies and reports on the realization of Sea Toll cargo for the period January 2022 to June 2022. The sea toll policy set by the Government aims to reduce the inequality in the price of goods between the East and West by providing shipping costs subsidies for Full Contaner Load (FCL) cargo and general cargo to certain ports through routes with a predetermined schedule and using predetermined ships. So that the cost of shipping FCL cargo for the eastern part of Indonesia becomes cheaper and ultimately reduces the selling price of goods in the destination market.

Based on the results of the research analysis, it can be concluded that the use of the T-15 Sea Toll route has a positive and significant influence on the price disparity of prices of basic necessities and essential goods which shows how important the use of the T-15 Sea Toll route is on the price disparity of prices of basic necessities and essential goods.

Keywords: *Sea Highway, T-15 Route, Goods Prices, Cost Subsidies*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	iii
PERSETUJUAN SEMINAR	iv
Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Penelitian	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II KAJIAN PUSTAKA	6
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori.....	8
C. Kerangka Berpikir.....	39

D. Kerangka Penelitian	40
E. Hipotesis.....	41
BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Jenis Penelitian.....	42
B. Tempat Dan Waktu Penelitian	42
C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data	43
D. Variabel Penelitian Dan Definisi Operasional	45
E. Populasi Dan Sampel	48
F. Teknik Analisis Data.....	50
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	58
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	58
B. Hasil Penelitian	60
C. Pembahasan.....	76
BAB V PENUTUP.....	79
A. Simpulan	79
B. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA	81
DAFTAR LAMPIRAN.....	83

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Distribusi PDRB terhadap jumlah PDRB 2018-2022.....	2
Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	6
Tabel 2. 2 Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022	16
Tabel 3. 1 Nilai Dari Koefisien Korelasi	55
Tabel 4. 1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	61
Tabel 4. 2 Responden Berdasarkan Usia.....	61
Tabel 4. 3 Hasil Kuisisioner Penggunaan Tol Laut Trayek T-15.....	62
Tabel 4. 4 Hasil Kuisisioner Disparitas Harga Barang.....	63
Tabel 4. 5 Hasil Uji Validitas.....	64
Tabel 4. 6 Hasil Uji Reliabilitas	65
Tabel 4. 7 Hasil Uji Reliabilitas	66
Tabel 4. 8 Hasil Uji Heteroskedastisitas	69
Tabel 4. 9 Hasil Uji Linieritas.....	69
Tabel 4. 10 Hasil Koefisien Determinasi	70
Tabel 4. 11 Hasil Regresi Sederhana	71
Tabel 4. 12 Hasil Uji Parsial	75
Tabel 4. 13 Hasil Uji Hipotesis.....	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Peta Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022.....	20
Gambar 2. 2 Peta Trayek T-15.....	20
Gambar 2. 3 Pola Operasional Port to Port.....	28
Gambar 2. 4 Pola Operasional Relay.....	29
Gambar 2. 5 Pola Operasional Circle.....	30
Gambar 2. 6 Kerangka Berpikir.....	39
Gambar 2. 7 Kerangka Penelitian.....	40
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut.....	60
Gambar 4. 1 Hasil Uji Grafik Normalitas.....	67
Gambar 4. 2 Hasil Analisis Scatter Plot.....	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan garis pantai sepanjang 81.000 kilometer, dihubungkan oleh beberapa pulau besar dan kecil, dengan jumlah lebih dari 17.499 pulau dan kaya akan sumber daya tanah dan air. Sayangnya, ini tidak dapat mengoptimalkan hasil panen karena kesulitan logistik untuk pergi dari satu daerah ke daerah lain yang sangat jauh. Oleh karena itu, dalam kegiatan sosial dan ekonomi penduduk sangat bergantung pada moda transportasi terutama di daerah 3TP (Terbelakang, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan).

Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik bagi Pengangkutan barang melalui laut atau lebih dikenal dengan “Tol Laut” merupakan salah satu wujud dari upaya pemerintah untuk mengembangkan strategi “Membangun Indonesia dari Pinggiran” untuk mendukung pergerakan dari laut melalui subsidi dan jaminan kelancaran arus barang dengan layanan pengiriman linier (tetap dan/atau terjadwal). Pada dasarnya Tol Laut sendiri merupakan sambungan laut yang efektif berupa kapal-kapal berjadwal reguler dari wilayah barat Indonesia ke wilayah timur Indonesia dengan tujuan untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke wilayah 3TP (Terbelakang, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan) dan juga memastikan ketersediaan produk, mengurangi perbedaan harga dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Chika Salsabila, 2022). Hal ini dicapai melalui penyediaan layanan Tol Laut trayek T-15 yang melayani pelabuhan Tanjung Perak – Makassar (Soekarno Hatta) – Jailolo – Morotai

(Daruba) – Galela – Tanjung Perak. Hal ini akan membantu mempersempit kesenjangan harga komoditas kebutuhan pokok yang terjadi pada komoditas daging sapi dan minyak goreng di Kabupaten Halmahera Utara. Berdasarkan data dari SIGM (Sistem Informasi Gerai Maritim) harga daging sapi dan minyak goreng sebelum menggunakan Tol Laut sebesar Rp. 120.000/kg daging sapi dan Rp. 19.000/liter untuk minyak goreng, setelah menggunakan Tol Laut harga daging sapi dan minyak goreng mengalami penurunan sebesar 4,17% untuk daging sapi dan 26,32% untuk minyak goreng. Dari hasil optimasi hal ini akan membantu mempersempit kesenjangan besar antara wilayah barat Indonesia dan wilayah timur Indonesia dengan layanan pengiriman reguler terjadwal dan bersubsidi (M. Furqon Rochyana, Eva Susanti, Tri Iriani, Haerani Asri, 2018).

Tabel 1. 1 Distribusi PDRB terhadap jumlah PDRB 2018-2022

Pulau	Tahun					Rata-rata
	2018	2019	2020	2021	2022	
Kawasan Barat Indonesia						79,67
Sumatera	21,58	21,32	21,36	21,70	22,00	21,59
Jawa	58,48	59,00	58,75	57,89	56,30	58,08
Kawasan Timur Indonesia						20,31
Bali & Nusa Tenggara	3,05	3,06	2,94	2,78	2,74	2,91
Kalimantan	8,20	8,05	7,94	8,25	9,42	8,37
Sulawesi	6,22	6,33	6,66	6,89	7,11	6,64
Maluku & Papua	2,47	2,24	2,35	2,49	2,43	2,39

Sumber: Data BPS (2022)

Secara statistik perbandingan Produk Domestik Bruto (PDB) antara Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia belum merata. Hal ini disebabkan oleh sektor-sektor produksi modern masih berpusat dipulau jawa yang umumnya berada di perkotaan sedangkan sektor

produksi tradisional sebagian besar berada di luar pulau Jawa. Rata-rata total distribusi Produk Domestik Bruto (PDB) di kawasan barat Indonesia sebesar 79,67% sedangkan di kawasan timur Indonesia hanya sebesar 20,31%. Berdasarkan uraian latar belakang di atas, mendorong peneliti untuk mengangkat masalah ini untuk diteliti yang berjudul “Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting”

B. Rumusan Masalah

Pokok permasalahan yang menjadi sasaran dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting ?
2. Apa yang menjadi kendala Tol Laut dalam menurunkan disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting di wilayah Terbelakang, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan (3TP) ?

C. Batasan Penelitian

Agar penelitian ini lebih terkonsentrasi, lebih lengkap dan lebih mendalam, maka penulis mengangkat permasalahan penelitian yang perlu dibatasi pada lokasi penelitian, periode penelitian dan variabel penelitian. Oleh karena itu, penulis membatasi diri hanya berkaitan pada penelitian di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut yang dilakukan dalam periode bulan Januari 2022 sampai dengan bulan Mei 2022 dengan mendata variabel-variabelnya yaitu pengaruh penggunaan Tol Laut Trayek T-15 terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting.

D. Tujuan Penelitian

Bedasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui berapa besar Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.
2. Untuk mengetahui apa saja yang menjadi kendala dalam penggunaan Tol Laut terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting.

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian “Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Stabilitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting” bermanfaat tidak hanya bagi penulis tetapi juga bagi pembaca. Kajian ini bermanfaat untuk:

1. Manfaat Teoritis:
 - a) Sebagai sumbangan ilmu pengetahuan di bidang angkutan laut dan manajemen logistik khususnya pada program tol laut.
 - b) Sebagai bahan referensi untuk menambah wawasan mengenai penggunaan Tol Laut trayek T-15 untuk disparitas harga kebutuhan pokok dan barang penting agar dapat memanfaatkan pentingnya Tol Laut ini.
2. Manfaat Praktis:
 - a) Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, serta instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan program tol laut kedepanya.

- b) Sebagai bahan masukan bagi pihak perusahaan tentang Pengaruh Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

No	Judul Jurnal	Penulis	Kesimpulan	Perbedaan Penelitian
1	Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut Trayek T-5 Dalam Mengurangi Disparitas Harga Bahan Pokok, <i>Jurnal VENUS</i> Vol. 06, No. 11, Hal 3.	M. Furqon Rochyana, Eva Susanti, Tri Iriani, dan Haerani Asri (2018)	Adanya kebijakan Tol Laut yang ditetapkan oleh pemerintah biaya pengiriman muatan FCL untuk wilayah Indonesia bagian timur menjadi lebih murah dan pada akhirnya mengurangi harga jual barang di pasar tujuan.	Penelitian yang penulis angkat membahas mengenai pengaruh penggunaan Tol Laut trayek T-15 terhadap disparitas harga kebutuhan barang pokok dan barang penting untuk mengetahui pengaruh penggunaan Tol Laut trayek T-15
2	Analisis Peningkatan <i>Load Factor</i> Muatan Balik Pada Rute Kapal Tol Laut, <i>Jurnal Sistem Transportasi & Logistik</i> Vol. 10, Hal 2.	Chika Salsabilla Syifa Zahra Pultrikul Adely (2022)	Adanya saran seperti halnya kepada pemerintah daerah untuk dapat merumuskan strategi pengembangan daerah yang paling menguntungkan untuk diterapkan di masa mendatang, yakni dengan mengutamakan kegiatan produksi komoditas unggulan berupa hasil dari kehutanan, pertanian dan perikanan, yang didominasi oleh ikan-ikanan, udang, kopra dan padi, dimana hasil produksinya dapat menjadi potensi muatan balik kapal Tol Laut.	Dalam penelitian sebelumnya membahas peningkatan Muatan Balik kapal Tol Laut dengan Analisis <i>load factor</i> (muatan kapal) sedangkan penelitian yang penelliti angkat membahas mengenai disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting

3	Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis, <i>Jurnal Penelitian Transportasi laut</i> Vol. 22, Hal 2.	Hasan Iqbal Nur, Tri Achmadi, dan Aditya Verdifauzi (2020)	Dari hasil perhitungan tarif muatan dengan operasional Tol Laut hasil optimalisasi untuk memenuhi muatan naik dan muatan turun didapat dengan total biaya sebesar Rp 1.344.80 Juta rupiah/Round Dengan demikian Tol Laut berperan dalam menurunkan harga sebesar 11%-20% pada komoditas kebutuhan pokok. Penurunan terbesar terjadi pada komoditas daging ayam dan minyak goreng dari hasil optimasi, pola operasi yang optimal dengan rute Surabaya – Kalabahi – Moa – Rotel - Sabul – Surabaya dengan jarak tempuh 2.050 nm. Dengan menggunakan KM Logistik Nusantara 3 dan menggunakan pola operasi multiport yang mampu untuk berlayar 23 frekuensi/tahun dengan dampak terhadap total biaya sebesar 1.344,80 juta rupiah/round trip atau 30.930,51 juta rupiah/tahun dengan dampak terhadap total biaya sebesar 1.344,80 juta rupiah/round trip atau 30.930,51 juta rupiah/tahun.	Dalam jurnal ini memaparkan mengenai adanya perubahan harga dalam penggunaan komoditas kebutuhan pokok. Perubahan tersebut terjadi karena adanya pengaruh jarak, muatan naik, dan muatan turun yang menyebabkan tarif atau harga komoditas mengalami perbedaan. Sedangkan peneliti mengangkat pembahasan mengenai adanya manfaat dalam penggunaan kapal tol laut untuk menurunkan harga kebutuhan barang pokok.
---	--	--	--	---

Dari hasil penelitian sebelumnya membahas mengenai peningkatan muatan balik kapal Tol Laut dengan Analisis *load factor* (muatan kapal) dan pengaruh jarak, muatan naik, dan muatan turun yang menyebabkan tarif atau harga komoditas mengalami perbedaan. Sedangkan penelitian yang penulis angkat mengenai adanya pengaruh penggunaan Tol Laut trayek T-15 terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting.

B. Landasan Teori

1. Tol Laut

Menurut Willem (2020), kata “Tol Laut” secara harfiah terdiri dari dua suku kata, yaitu “Tol” singkatan dari “Total Logistics” dan kata “Lautan” adalah bagian dari alat transportasi melalui laut, sehingga menjadi dua suku kata. Kombinasi kata, yaitu “Tol Laut”. Dari segi pengelolaan, jalan laut memiliki dua pengertian, yaitu dalam konsep besar Tol Laut adalah penghubung berupa jaringan trayek kapal untuk mendukung arus barang dalam pelayaran yang teratur dan terencana dari wilayah barat Indonesia hingga wilayah timur Indonesia. Dalam konsep kecil, Tol Laut merupakan subsidi terhadap kewajiban jasa angkutan laut yang teratur dan terjadwal (liner) untuk mengantarkan muatan barang pokok dan penting (Bapokting), sehingga selisih harga Bapokting dapat ditekan.

a. Dasar Hukum Tol Laut

Penyelenggaraan angkutan Tol Laut mulai berjalan tahun 2015 dengan memberikan dampak yang positif bagi pergerakan barang. Hal ini dikarenakan program Tol Laut dalam penyelenggaraannya melibatkan beberapa pihak, mulai dari Kementerian Perdagangan, Pemerintah Daerah, dan para operator kapal nasional maupun lokal di beberapa wilayah Indonesia. Berikut ini dasar hukum pelaksanaan program Tol Laut oleh Kementerian Perhubungan:

- 1) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020
Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional

Tahun 2020-2024.

- 2) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2020 Tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024.
- 3) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan.
- 4) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2020 Tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024.
- 5) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut.
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan Dan Biaya Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut.
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2020 Tentang Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Pengawasan Dan Pengendalian Barang

Milik Negara Di Lingkungan Kementerian Perhubungan

- 9) Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 282 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 2020 Tentang Tarif Angkutan Barang Di Laut Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) Tahun 2020.
 - 10) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 347/DJPL/2021 Tentang Perubahan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.22/DJPL/2021 Tentang Tarif Sementara Angkutan Barang Di Laut Untuk Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) Tahun 2021.
 - 11) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 709/DJPL/2022 Tentang perubahan keempat atas keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.998/DJPL/2021 Tentang Penetapan Jaringan Tryaek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut Tahun Anggaran 2022.
- b. Tujuan dari Tol Laut

Dalam penyelenggaraan angkutan Laut ada tiga aspek yang ingin dicapai dalam program Tol Laut, yaitu ketersediaan (*availability*), kemudahan akses konektivitas pengiriman (*accessibility*), dan disparitas harga barang kebutuhan yang lebih terjangkau oleh masyarakat (*affordability*). Adapun tujuan dari Tol

laut adalah:

- 1) Untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah terdepan, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP);
- 2) Untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

c. Kapal Negara

Kapal Negara merupakan kapal negara yang dipergunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang diberikan fungsi serta kewenangan sesuai dengan ketentuan peranturan perundang-undangan untuk menegakan hukum dan tugas-tugas pemerintah lainnya (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

Karakteristik wilayah di Indonesia mempunyai komponen kapal-kapal serta jaringan trayek pada penyelenggaraannya yang dibagi menjadi angkutan laut printis, angkutan laut pso (*public service obligation*) penumpang kelas ekonomi, angkutan laut logistik, angkutan laut khusus ternak, angkutan laut rede, angkutan laut pelra, jalur komersial liner container dan level konektivitas menggunakan masing-masing memiliki pengaturan dan sistematis berbeda, tetapi saling berkaitan.

d. Efektifitas Dan Efisiensi Distribusi

Dalam kutipan buku menurut (Hasibuan, Malayu, 2013) pengertian efisiensi adalah perbandingan yang terbaik antara masukan (*input*) dan hasil antara biaya dan keuntungan (*output*),

seperti halnya juga hasil optimal yang dicapai dengan penggunaan sumber yang terbatas.

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, “Efisiensi ialah keakuratan cara untuk melakukan sesuatu dan kemampuan untuk melakukan tugas dengan benar serta akuratan tanpa mengeluarkan biaya, waktu dan tenaga. Jadi, pengertian efisiensi dapat pada simpulkan bahwa ukuran keberhasilan suatu kegiatan yang dinilai sesuai jumlah biaya/sumber daya yang dipergunakan untuk mencapai yang akan terjadi yang diinginkan dengan hal ini semakin sedikit asal daya yang dipergunakan untuk mencapai hasil yang diharapkan yaitu pada prosesnya yang dapat dikatakan lebih efisien. Di suatu aktivitas bisa dikatakan efisien Bila terdapat perbaikan pada proses, misalnya menjadi lebih cepat atau lebih murah.

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

e. Sistem Logistik

Sistem logistik terdiri dari fasilitas yang terhubung dengan layanan transportasi. Sistem membahas bagaimana memproses, membentuk, menyimpan, memilih bahan, serta kemudian menjual

atau mengkonsumsinya. Pembahasan sistem logistik ini ialah pembahasan komprehensif yang mencakup pembahasan proses manufaktur dan perakitan, pergudangan, distribusi, titik pengalihan transportasi, terminal transportasi, retail, sentra penyortiran kargo dan dokumen, sentra peremukan, serta pembuangan semua kegiatan industri (Ghiani Gianpaolo, Laporte Gilbert, 2004).

Kegiatan logistik juga melibatkan berbagai pemangku kepentingan, yang dapat dikelompokkan menjadi lima kategori, antara lain:

1) Konsumen

Pengguna logistik adalah mereka yang membutuhkan barang untuk produksi dan konsumsi. Konsumen berhak memutuskan sendiri jenis dan jumlah barang yang dibeli, dari siapa, di mana membeli, dan ke mana harus dikirim.

2) Pelaku Logistik (PL)

Yaitu sebagai pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan oleh para konsumen, dibagi menjadi dua diantaranya:

- a) Produsen, pelaku logistik yang bertindak sebagai penghasil/pembuat barang;
- b) Penyalur (*intermediate*) yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen menuju ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar/*wholesaler*, grosir, distributor, agen, pasar, pengecer,

warung, dan sebagainya) dalam suatu mekanisme tata niaga.

3) Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*)

Merupakan institusi penyedia jasa yang bertugas mengirimkan barang (*transporter, freight forwarder, shipping liner, EMKL, dsb*) dari lokasi asal barang (*shipper*), seperti produsen, pemasok, atau penyalur; menuju tempat tujuannya (*consignee*), seperti konsumen, penyalur, atau produsen; dan jasa penyimpanan barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya).

4) Pendukung Logistik

Yaitu institusi mendukung efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan turut berkontribusi dalam penyelesaian jika terjadi permasalahan selama aktivitas logistik berlangsung. Adapun aktor-aktor yang termasuk dalam kategori ini diantaranya asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan serta lembaga penelitian.

5) Pemerintah

Adapun peran pemerintah dalam aktivitas logistik diantaranya, sebagai:

- a) Regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan;
- b) Fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses

logistik, dan;

- c) Integrator yang mengkoordinasikan dan mensinkronkan aktivitas logistik selulai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan baik kepada pelaku logistik, penyedia jasa logistik maupun pendukung logistik.

f. Tertinggal, Terpencil, Terdepan Dan Perbatasan (3TP)

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2020 Tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024 daerah tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah serta masyarakatnya kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lain dalam skala nasional. Suatu daerah ditetapkan sebagai berdasarkan kriteria:

- a. Perekonomian Masyarakat;
- b. Sumber Daya Manusia;
- c. Sarana Dan Prasarana;
- d. Kemampuan Keuangan Daerah.

2. Muatan

Pengertian Muatan Kapal menurut Sudjarmiko (2015:64) ialah: "Muatan kapal merupakan; segala macam barang serta barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan pada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan". Pengertian Muatan Kapal menurut PT Pelindo II (2018:9) merupakan: "Muatan kapal dapat dianggap, menjadi seluruh jenis barang yang bisa dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil

produksi asal suatu proses pengolahan”.

3. Waktu *Voyage*

Voyage adalah nomor keberangkatan sebuah kapal dan biasa disingkat dengan menggunakan huruf V. atau kata Voy serta untuk nomor keberangkatan harus selalu ditampilkan setelah nama kapal (Glosarium.org, n.d.). Sedangkan pengertian waktu menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “Waktu adalah proses suatu peristiwa, perubahan atau keadaan ketika suatu objek terjadi, lamanya waktu tertentu untuk melakukan sesuatu, peluang, kecepatan, peluang, waktu, keadaan hari, dan saat yang ditentukan berdasarkan pembagian bola dunia”.

Waktu *Voyage* adalah waktu pengiriman/pendistribusian dengan perhitungan waktu dan jarak sampai ke tujuan berdasarkan dengan berapa jauh hewan ternak yang akan dikirimkan dengan estimasi waktu yang telah ditentukan.

4. Trayek

Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Dalam program Tol Laut sendiri memiliki 33 jaringan trayek yang melayani 130 pelabuhan singgah. Sebagai negara maritim, sejauh ini di Indonesia sudah memiliki 33 tol laut. 33 Trayek tol laut Indonesia terdiri dari

Tabel 2. 2 Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022

No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
1	H-1	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 438 – Makassar – 766 – Tahuna – 1071 – Tanjung Perak

No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
2	H-2	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 438 – Makassar (Soekarno Hatta) – 494 – Bobong (Taliabu) – 117 – Luwuk – 1.100 – Tanjung Perak
3	H-3	Tanjung Priok	Tanjung priok – 562 – Teluk bayur – 562 – Tanjung priok
4	H-5	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1700 – Merauke – 372 – Agats – 114 – Timika (Pomako) – 1598 – Tanjung Perak
5	T-1	Tanjung Priok	Tanjung Priok -397- Tanjung Perak -397- Tanjung Priok-895 – Belawan – 144 – Lhoksumawe – 114 – Malahayati – 1111- Tanjung Priok
No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
6	T-2	Teluk Bayur	Teluk Bayur- 219 – Gn Sitoli – 109 – Sinabang – 414 – Mentawai – 144 – Pulau Baai – 221 – Teluk Bayur
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
8	T-4	Makassar	Makassar – 97–Barru (Garongkong) – 64- Polewali – 129 – Mamuju - 27– Belang-belang – 581 – Nunukan – 613 – Makassar
9	T-5	Bitung	Bitung – 89–ulu Siau/Tagulandang – 64 – Tahuna – 84 – Marore – 84 – Miangas – 57 – Marampit – 55 – Lirung / Melangoane– 83 – Mangaran – 171 – Bitung
10	T-6	Bitung	Bitung – 226–luwuk– 138- Pagimana – 35 – Bunta – 28 – Mantangisi – 21 – Ampana– 107 – Parigi – 132 – Tilamuta – 212 – Bitung
11	T-7	Makassar	Makassar (Soekarno Hatta) – 358 – Ereke – 89 – Raha – 111 – Sikeli – 116 – Selayar – 106 – Makassar (Soekarno Hatta)
12	T-8	Makassar	Makassar (Soekarno Hatta) – 501- Bungku – 61 – Kolonodale – 563 – Makassar (Soekarno Hatta)
13	T-9	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1835 – Oransbari – 120 – Wasior – 126 – Nabire – 95 – Serui – 23 – Waren – 165 – Sarmi – 1708 – Tanjung Perak
14	T-10	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1216 – Tidore (Soasio) – 156 – Morotai – 72 – Galela – 144 – Maba/Buli – 139 – Weda – 1213 – Tanjung Perak

No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
15	T-12	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 858 – Wetar (Ilwaki) – 46 – Kisar – 33 – Letti – 11 – Moa – 70 – Sermatang (Mahaletta) – 51 – Tapa – 152 – Larat – 1074 – Tanjung Perak
16	T-13	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 701- Rote – 63 – Sabu – 644 – Tanjung Perak
17	T-14	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 669 – Larantuka – 32 – Lembata – 91 – Kalabahi – 745 – Tanjung Perak
18	T-15	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 437 – Makassar (Soekarno Hatta) – 775 – Jailolo – 139 – Morotai (Daruba) – 72 – Galela 1225 – Tanjung Perak
19	T-16	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 710 – Wanci – 216 – Namrole (Leksula) – 133 – P.Obi – 1093 – Tanjung Perak
No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
20	T-17	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1133 – Saumlaki – 231 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak
21	T-18	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 334 – Badas – 118 – Bima – 415 – Tanjung Perak
22	T-19	Sorong	Sorong – 590 / 626 – Depapre / Jayapura – 345 / 320 – Biak / Korido – 320/282 – Sorong – 491 – Pomako – 410 – Merauke – 410 – Pomako – 406 - Kokas – 166 – Sorong
23	T-20	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 854 – Tarakan – 83 – Nunukan – 903 – Tanjung Perak
24	T-21	Tanjung Perak	Tanjung perak – 992 – Namlea – 992 – Tanjung Perak
25	T-22	Biak	Biak – 120 – Teba – 45 – Bagusa – 25 – Trimuris – 21 – Kasonaweja – 91 – Teba – 120 – Biak – 35 – Brumsi – 35 – Biak
26	T-23	Merauke	Merauke (Kelapa Lima) – 194 – Kimaam – 180 – Moor – 40 – Bade (mapi) – 105 – Gantentiri (Bovendigul) – 519 – Merauke (Kelapa Lima)
27	T-24	Merauke	Merauke (Kelapa Lima) – 360 – Atsy – 86 – Agats -86 – Atsy – 96 – Senggo – 96 – Atsy – 360 – Merauke (Kelapa Lima)
28	T-25	Timika	Timika (Pomako) – 212 – Atsy – 110 – Eci – 110 – Atsy – 82 – Ewer – 8 – Agats – 66 – Sawaerma – 22 – Mamugu – 610 – Timika (Pomako)

No.	Kode Trayek	Pelabuhan Pangkal	Jaringan Trayek
29	T-26	Timika	Timika (Pomako) – 126 – Agats – 24 – Warse – 40 – Yosakor – 64 – Agats – 33 – Ayam – 20 – Katew – 53 – Agats – 23 – Yurfi – 41 – Komor – 64 – Agats – 126 – Timika (Pomako)
30	T-27	Merauke	Merauke – 497 – Dobo – 104 – Elat – 26 – Tual – 136 – Kaimana – 61 – Biak – 108 – Serui – 114 – Nabire – 687 – Elat – 529 – Merauke
31	T-28 A	Kupang	Kupang -201- Waingapu -138- Labuan Bajo -50- Reo -1223- Merauke -992/1018- Atapupu/Wini -121/101 – Kupang
32	T-28 B	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1240 – Fak-Fak – 154 – Kaimana – 299 – Elat – 104 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak
33	T-29	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 1005 – Piru – 274 Bula – 243 Gimea/Tapeleo -148 – Saketa – 22 – Babang/Bacan – 127 – Wayaloar – 109 – Malbufa/Sanana – 927 – Tanjung Perak

Sumber: Data Ditlala 2022

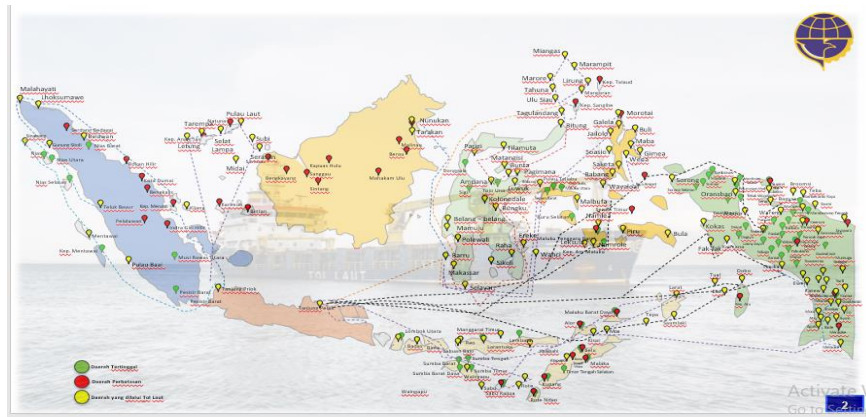
Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang merupakan satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Dalam pengoperasian kapal ada 2 pola *shipment* yang biasa digunakan dalam perjalanannya, yaitu:

a. *Liner*

Adalah pelayaran yang dilakukan secara teratur dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan.

b. *Tramper*

Adalah pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal dan kapal dapat berlayar kemana saja.



Gambar 2. 1 Peta Trayek Tol Laut Tahun Anggaran 2022
Sumber : Data Ditlala 2022



Gambar 2. 2 Peta Trayek T-15
Sumber : Data Ditlala 2022

5. Pengertian Angkutan Laut

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran-rakyat. Penggunaan jasa transportasi atau jasa pengangkutan merupakan salah satu jasa yang akan selalu ada dan diselidiki oleh Pemerintah. Hal tersebut di sebabkan oleh beberapa faktor salah satunya kondisi geografis di Indonesia yang berkarakteristik kepulauan yang mengakibatkan

meningkatkan kebutuhan transportasi darat, laut maupun udara. Sebagaimana dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa angkutan laut harus mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah yang ada di Indonesia melalui perairan.

Di Indonesia sendiri, bagian luar dibatasi oleh lautan, dimana laut menjadi hal yang patut diperhatikan terkait dengan hukum yang berlaku. Mengacu pada konvensi hukum laut internasional (*uncos*) kondisi laut sebagai batas wilayah menuntut negara-negara untuk dapat saling menghargai serta memiliki hubungan yang baik agar tidak saling merugikan satu sama lain. Menurut pasal 54, konvensi hukum laut 1982, kapal asing yang menyelenggarakan lintas laut kepulauan di wilayah perairan suatu negara tidak boleh untuk melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan suatu negara, tidak boleh melakukan kegiatan penelitian, serta mengganggu sistem komunikasi.

Perkembangan jaringan angkutan laut bertrayek (*liner*) maupun tidak bertrayek (*tramper*) yang ditunjang oleh sistem pelayaran rakyat dan dilengkapi oleh angkutan laut yang memiliki karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layer, kapal layer motor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

a. Angkutan Laut Dalam Negeri

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal

berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berwarganegara Indonesia. Kegiatan lainnya yang menggunakan kapal dilarang dilakukan oleh kapal asing untuk melakukan kegiatan pengangkutan penumpang maupun barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Kapal asing yang melakukan kegiatan tersebut akan dikenakan sanksi berupa tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus. Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilaksanakan secara terpadu antara intramoda maupun antarmoda yang sudah menjadi kesatuan sistem transportasi nasional. Kegiatan dari angkutan laut dalam negeri dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang maupun barang antar pelabuhan laut serta kegiatannya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia. Trayek dari angkutan laut dalam negeri dilaksanakan dengan trayek tetap maupun teratur serta dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.

b. Angkutan Laut Luar Negeri

Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing. Kegiatan angkutan laut luar negeri dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh keuntungan yang wajar sesuai dengan ketentuan Peraturan perundang-undangan. Kegiatan angkutan laut luar negeri yang termasuk angkutan lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap teratur serta trayek tidak

tetap dan tidak teratur. Perusahaan angkutan laut asing dapat melakukan kegiatan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjukan perusahaan nasional sebagai ageln kapal. Perusahaan angkutan laut asing yang dilakukan kegiatan angkutan laut luar negeri dari atau ke pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilan di Indonesia.

c. Angkutan Laut Logistik

Kondisi Geografis Indonesia berupa kepulauan yang wilayahnya dipisahkan oleh perairan menjadikan transportasi laut pilihan utama sebagai penghubung dan sarana distribusi logistik antar pulau. Dalam perkembangan transportasi laut Indonesia telntul harus dimanfaatkan sepenuhnya karena dilihat dari ketidak seimbangan pergerakan barang antara Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur akan mempengaruhi ketersediaan barang pokok masyarakat sehingga menyebabkan perbedaan harga kebutuhan pokok yang signifikan di wilayah tertentu di Indonesia.

Dalam kebijakan tol laut di Indonesia diharapkan bisa mendistribusikan logistik ke wilayah-wilayah yang belum bisa terjangkau sehingga dapat menjamin ketersediaan barang dan mampu menurunkan harga logistik di wilayah Indonesia barat hingga timur. Penurunan harga untuk wilayah yang dilalui tol laut mampu mencapai 20% dari harga sebelumnya tetapi di wilayah pedalaman masih tergolong tinggi.

Pada tahun 2015 tahun pertama angkutan laut logistik barang beroperasi yang dimana pada tahun 2015 hanya melayani 3 Trayek (T-1, T-2, T-3) meliputi pelabuhan pangkal di Pelabuhan Tanjung perak Dengan Jaringan Trayek Tanjung perak – Tual – Fakfak – Kaimana – Timika – Kaimana – Fakfak – Tual – Tanjung perak Dengan Total Jarak 1.740 NM Menggunakan Kapal KM. Caraka Jaya Niaga III dan PT. PELNI Sebagai Operatornya. KM. Caraka Jaya Niaga III Memiliki dimensi panjang 98 meter, lebar 16,5 meter, tinggi 7,8meter dengan kapasitas 115 telus untuk peti kemas full dengan GT 3,259 Tonase.

Tahun 2016 mengalami peningkatan angkutan barang sehingga menggunakan enam armada kapal yang masing-masing dimiliki oleh para operator kapal tol laut antara lain PT. Pelayaran Nasional Indonesia dengan trayek T-1, T-2, T-3, T-4, T-5, T-6 dengan kapal *semi cointainer* dan *genaral cargo*.

Tahun 2017 tetapkan dengan jumlah 13 trayek dengan 13 kapal yang ditugaskan masing-masing dioperatori oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia (tujuh trayek) dan pihak swasta (enam trayek). Dengan bertambahnya jumlah trayek maka kapal yang digunakan juga bertambah dan digunakan juga kapal sebelumnya yaitu: KM. Caraka Jaya Niaga III-22, KM. Caraka Jaya Niaga III-32, KM. Caraka Jaya Niaga III-4, KM. Mentari perdana, KM. Meratus Ultima I Dan KM. Freedom.

Tahun 2018 Melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut melayani 18 trayek kapal angkutan barang tol

laut yang menyinggahi daerah-daerah yang masuk ke dalam kategori Daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan, dan Perbatasan dengan 19 kapal. Pengoperasian kapal pada trayek tersebut melalui penugasan kepada operator kapal antara lain: PT. Pelayaran Indonesia, PT. ASDP Ferry, PT. Djakarta Loyd, PT. Mentari sejati perkasa, PT. Telmas line Dan PT. Meratus line dengan Kapal KM. Prima Nusantara 01, KM. Caraka Jaya Niaga III-04, KM. Mellinda 01, KM. Logistik Nusantara 1, KM. Kendhaga Nusantara 1, KM. Kendhaga Nusantara 7, KM. Logistik Nusantara 2, KM. Kendhaga Nusantara 9, KM. Logistik Nusantara 3, KM. Logistik Nusantara 4, KM. Caraka Jaya Niaga III-32, KM. Kendhaga Nusantara 4, KM. Kendhaga Nusantara 13, KM. Kendhaga Nusantara 15.

Tahun 2019 angkutan laut logistik meliputi angkutan barang tol laut yang mengoperasikan 20 trayek, 19 kapal pendukung, dan melayani 81 pelabuhan dengan pola subsidi pada operasional kapal dan kontainer dengan pola operasional secara *port to port/multiport* dan *hub-spokefeeder and mother vessell*, agar capaian angkutan logistik tol laut untuk angkutan barang tahun 2019 dapat terpenuhi. Terdapat beberapa kapal bar yang di operasikan untuk melayani angkutan barang tahun 2019. Kapal-kapal tersebut dioperatori oleh PT. Pelayaran Indonesia dengan 8 Trayek, PT. Mentari sejati perkasa dengan 4 trayek yang kemudian pertengahan tahun dialihkan kel PT. Pelayaran Indonesia, 4 Trayek di dioperatori oleh PT. Djakarta Loyd, 1 Trayek Dioperatori Oleh PT. Telmas line, dan 1 Trayek di operatori oleh PT. Pelayaran Pelangi Tunggal Ika.

Tahun 2020 program Tol laut mengalami penambahan trayek yang semula 20 menjadi 26 trayek dilihat dari armada kapal yang terdiri dari 14 kapal negara, 5 kapal milik PT. Pelayaran Indonesia (PELNI), 5 kapal milik PT. ASDP, 2 kapal swasta. Dengan melmbelrikan penugasan kepada operator kapal untuk pengoperasian kapal Tol Laut dimana PT. Pelayaran Indonesia (PELNI) 8 trayek, PT. ASDP 7 trayek, PT. Djakarta Llyod 5 trayek, dan 6 pelelangan trayek.

Tahun 2021 jumlah armada Tol Laut mengalami kenaikan armada kapal menjadi 32 terdiri dari 14 kapal negara, 6 kapal milik PT. Pelayaran Indonesia (PELNI), 5 kapal milik PT. ASDP, 7 kapal swasta. Trayek Tol Laut juga ikut bertambah dengan melayani 32 trayek.

Tahun 2022 melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 656 Tahun 2022 Tentang Perubahan Ketiga 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 melayani 33 trayek dengan memberikan penugasan kepada operator kapal 11 trayek PT. Djakarta Loyd, dan 12 trayek pelelangan.

6. Operasional Kapal

Rute merupakan sekumpulan *node* dan atau busur yang harus dilayani oleh suatu armada kendaraan. tidak terdapat batasan kapan

dan bagaimana urutan pelayanan entiti entiti yang bersangkutan. Permasalahannya merupakan buat membentuk suatu porto yang rendah, sekumpulan rute yang melmulngkinkan bulat masing- masing kendaraan. Sebuah rute ialah urutan berasal lokasi mana kendaraan harus mengunjunginya.

a. *Port To Port*

Pola port to port merupakan pelayanan langsung yang menghubungkan 2 (dua) pelabuhan. kapal dari pelabuhan asal dengan membawa sejumlah penumpang menuju ke pelabuhan tujuan. seltibanya pada pelabuhan tujuan, kapal menurunkan penumpang serta membawa penumpang balik ke pelabuhan asal.



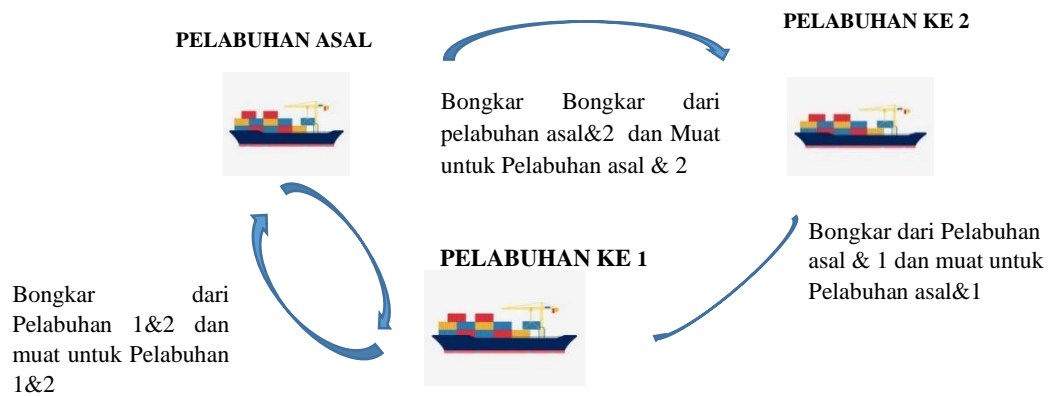
Gambar 2. 3 Pola Operasional Port to Port
Sumber : Ditolala 2021

b. Multi Port

Multiport adalah layanan kapal yang menghubungkan 3 (tiga) pelabuhan atau lebih.

1) *Relay*

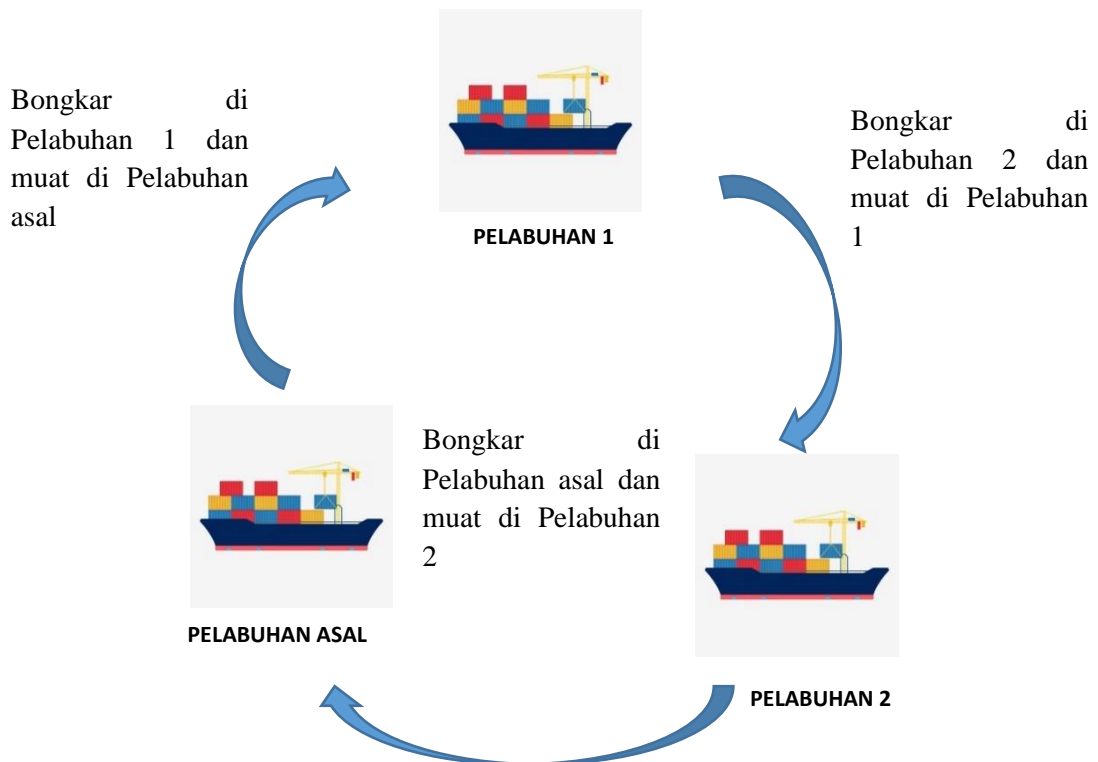
Model *multiport* dengan tipe *relay* secara umum mirip dengan model *port to port* namun jumlah pelabuhan yang dikunjungi lebih dari 2 (dua). kapal dari pelabuhan asal dengan membawa sejumlah penumpang menuju ke pelabuhan 1 dan pelabuhan 2. selanjutnya di pelabuhan 1, sejumlah penumpang turun dan naik. kapal kemudian menuju pelabuhan 2. di selanjutnya kapal menurunkan dan menaikkan sejumlah penumpang serta selanjutnya kapal kembali menuju pelabuhan 1 dan pelabuhan asal dengan melalui proses yang sama.



Gambar 2. 4 Pola Operasional Relay
Sumber : Ditolala 2021

2) Circle

Circle memiliki karakter hampir sama dengan pola operasi *multi relay* yang dimana *circle* ini juga mengunjungi sejumlah pelabuhan. kapal dari pelabuhan asal dengan membawa sejumlah barang atau penumpang menuju ke pelabuhan 1 dan pelabuhan 2. setibanya di pelabuhan 1 maka penumpang atau barang akan di *loading* dan *unloading*. kapal langsung menuju pelabuhan 2, setelah *loading* dan *unloading* di pelabuhan 2 kapal langsung menuju ke pelabuhan asal.



Gambar 2. 5 Pola Operasional Circle
Sumber : Data Ditlala 2021

7. Barang Kebutuhan Pokok dan Penting (Bapokting)

Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting. Barang Kebutuhan Pokok adalah barang yang menyangkut hajat hidup orang banyak dengan skala pemenuhan kebutuhan yang tinggi serta menjadi faktor pendukung kelseljahtelraan masyarakat. Barang Penting barang strategis yang berperan penting dalam menentukan kelancaran pembangunan nasional. Untuk penetapan jelnis-jelnis Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting sebagaimana diatulr dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2020 sebagai berikut:

a. Janis-jenis Barang Kebutuhan Pokok:

1) Barang Kebutuhan Pokok hasil Pertanian:

- a). Beras;
- b). Kedelai bahan baku tahu dan tempe;
- c). Cabe;
- d). Bawang merah.

2) Barang Kebutuhan Pokok hasil industri:

- a). Gula;
- b). Minyak goreng;
- c). Tepung terigu.

3) Barang Kebutuhan Pokok hasil peternakan dan perikanan:

- a) Daging sapi;
- b) Daging ayam ras;
- c) Telur ayam ras;
- d) Ikan segar, yaitu bandeng, kembung, dan tongkol/tuna/cakalang.

b. Jenis-jenis Barang Kebutuhan Penting:

- 1) Benih, yaitu benih padi, jagung, dan kedelai;
- 2) Pupuk;
- 3) as elpiji 3 (tiga) kilogram;
- 4) Triplek;
- 5) Semen;
- 6) Besi baja konstruksi;
- 7) Baja ringan.

8. Disparitas Harga

Secara umum kemajuan perputaran logistik di Indonesia hanya terjadi di wilayah barat Indonesia seperti di pulau jawa dan pulau sumatra sedangkan di wilayah Indonesia timur masih mengalami kekurangan dalam distribusi barang sehingga mengalami disparitas harga. Disparitas juga bisa disebut perbedaan atau ketidaksetaraan. Menurut KBBI perbedaan adalah istilah perbedaan yang membuat sesuatu yang berbeda menjadi berbeda. Ketimpang adalah sesuatu yang tidak seharusnya (misalnya tidak adil, tidak benar). Disparitas harga terjadi karena adanya perbedaan harga yang sangat signifikan atas suatu harga komoditas bahan pokok tertentu antar daerah.

Dalam kebijakan Tol Laut pada maksud dan tujuannya dalam penyelenggaraannya, yaitu untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah terdepan, terluar, terpencil, dan perbatasan (3TP) harus dapat menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga antara wilayah barat dan timur Indonesia guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Banyak faktor yang menjadi penyebab kelangkaan barang, antara lain keseimbangan pasar dan sistem distribusi.

Dalam hal keseimbangan pasar, dalam teori ekonomi sederhana, kekurangan suatu komoditas terjadi ketika permintaan melebihi penawaran. Pasokan tidak dapat memprediksi permintaan, yang dapat terjadi ketika produsen memperkirakan permintaan secara tidak tepat, mengakibatkan perubahan pasokan yang ada yang tidak dapat

memenuhi lonjakan permintaan. Mungkin juga ada kekurangan komoditas karena produksi pertanian atau panen yang buruk. Faktor teknologi dan alam menjadi faktor penentu dalam menghasilkan atau gagal panen. Selain itu, terdapat faktor spekulatif yang dapat menjelaskan kelangkaan komoditas. Motif spekulatif biasanya dioperasikan oleh produsen atau pedagang yang didorong untuk menimbun barang dengan harga rendah dan menjualnya saat harga naik.

Manajemen pengiriman yang lemah juga menjadi penyebab kelangkaan barang. Pengiriman barang tidak lancar, dan waktu pengiriman jauh dari waktu normal, yang menyebabkan barang tidak sampai ke pasar tepat waktu. Sistem distribusi barang sangat tergantung pada berbagai faktor seperti moda saluran distribusi, infrastruktur transportasi, pelabuhan, prosedur administrasi, dan metode transportasi. Kelemahan dalam sistem distribusi ini berdampak pada kelangkaan komoditas dan perbedaan harga. Kelangkaan barang memicu kenaikan harga, dan kenaikan harga memperlebar kesenjangan harga.

9. Pelayanan

a. Kualitas Pelayanan

Tjiptono (2016), kualitas pelayanan adalah tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan konsumen, sedangkan menurut kotler yang dikutip Tjiptono (2016)

menyatakan bahwa terdapat lima perspektif mengenai kualitas, salah satunya yaitu bahwa kualitas dilihat tergantung pada orang yang menilainya, sehingga produk yang paling memuaskan preferensi seseorang merupakan produk yang berkualitas paling tinggi. Pelayanan dapat didefinisikan sebagai segala bentuk kegiatan/aktifitas yang diberikan oleh satu pihak atau lebih kepada pihak lain yang memiliki hubungan dengan tujuan untuk dapat memberikan kepuasan kepada pihak kedua yang bersangkutan atas barang dan jasa yang diberikan.

Menurut Tjiptono (2012) kepuasan pelanggan merupakan respon pelanggan terhadap evaluasi persepsi atas perbedaan antara harapan awal sebelum pembelian (atau standar kinerja lainnya) dan kinerja aktual produk sebagaimana dipersepsikan setelah memakai atau mengkonsumsi produk bersangkutan. Kepuasan pelanggan bukanlah konsep absolut, melainkan relatif atau tergantung pada apa yang diharapkan pelanggan. Kualitas pelayanan sebagai bentuk sudut pandang penilaian dari konsumen terhadap layanan jasa yang diberikan perusahaan kepada konsumen, lima indikator *service quality*, antara lain:

- 1) *Reliability*. Kemampuan untuk memberikan jasa yang dijanjikan dengan handal dan akurat. Dalam arti luas, keandalan berarti bahwa perusahaan memberikan janji-janjinya tentang peyediaan, penyelesaian masalah, dan harga.
- 2) *Responsiveness*. Kemampuan untuk membantu pelanggan dan memberikan jasa dengan cepat. Dimensi ini menekankan pada

perhatian dan ketepatan ketika berurusan dengan permintaan, pertanyaan, dan keluhan pelanggan.

- 3) *Assurance*. Pengetahuan, sopan santun, dan kemampuan karyawan untuk menimbulkan keyakinan dan kepercayaan. Dimensi ini mungkin akan sangat penting pada jasa layanan yang memerlukan tingkat kepercayaan cukup tinggi.
- 4) *Empathy*. Kepedulian dan perhatian secara pribadi yang diberikan kepada pelanggan. Inti dari dimensi empati adalah menunjukkan kepada pelanggan melalui layanan yang diberikan bahwa pelanggan itu spesial, dan kebutuhan mereka dapat dimengerti dan dipenuhi.
- 5) *Tangible*. Berupa penampilan fasilitas fisik, peralatan, staff dan bangunannya. Dimensi ini menggambarkan wujud secara fisik dan layanan yang akan diterima oleh konsumen.

b. Kepuasan Pelayanan

Tjiptono (2012) kepuasan pelanggan merupakan respon pelanggan terhadap evaluasi persepsi atas perbedaan antara harapan awal sebelum pembelian (atau standar kinerja lainnya) dan kinerja aktual produk sebagaimana dipersepsikan setelah memakai atau mengkonsumsi produk bersangkutan. Kepuasan pelanggan bukanlah konsep absolut, melainkan relatif atau tergantung pada apa yang diharapkan pelanggan, menurut Lovelock dan Wirtz (2011) “kepuasan adalah suatu sikap yang diputuskan berdasarkan pengalaman yang didapatkan. Kepuasan

merupakan penilaian mengenai ciri atau keistimewaan produk atau jasa, atau produk itu sendiri, yang menyediakan tingkat kesenangan konsumen berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan konsumsi konsumen. Kepuasan konsumen dapat diciptakan melalui kualitas, pelayanan dan nilai. Kunci untuk menghasikan kesetiaan pelanggan adalah memberikan nilai pelanggan yang tinggi. Indikator kepuasan konsumen, yaitu:

- 1) Terpenuhinya harapan konsumen, konsumen merasakan kepuasan akan terpenuhinya keinginan dan kebutuhan dari suatu produk barang atau jasa;
- 2) Sikap atau keinginan menggunakan produk;
- 3) Sikap merupakan kecenderungan yang dipelajari, ini berarti bahwa sikap yang berkaitan dengan perilaku membeli terbentuk sebagai hasil dari pengalaman langsung mengenai produk, informasi secara lisan yang diperoleh dari orang lain atau terpapar oleh iklan di media masa, internet dan berbagai bentuk pemasaran langsung;
- 4) Merekomendasikan kepada pihak lain, konsumen akan selalu merekomendasikan hasil pengalamannya kepada orang lain atas apa yang di peroleh dari suatu kualitas produk yang ditawarkan oleh suatu perusahaan; dan
- 5) Loyal, konsumen memiliki berbagai alasan untuk tidak mengembangkan loyalitas terhadap produk atau jasa tertentu,

yang mampu memberikan manfaat atau harapan mereka terpenuhi.

10. Manajemen Logistik

Logistik berkaitan erat dengan pengaturan barang atau jasa untuk mendukung keberhasilan perusahaan dalam melakukan efisiensi dan keefektifan dalam menjual produk perusahaan tersebut baik barang atau jasa (Afifah & Setyantoro, 2021). Pengaturan barang atau jasa yang dimaksud dalam hal ini yaitu barang atau jasa yang digunakan sebagai operasional industri. Untuk hal tersebut diperlukan sebuah manajemen logistik yang baik dan benar. Jika logistik diatur ataupun dikelola (manajemen) dengan baik, tentu akan tercapai tujuan efisiensi dan keefektifan yang akan membawa keuntungan besar untuk perusahaan ataupun minimum menghindari terjadinya kerugian (Syehan Sasmito Muslim, Nurcahyo Ageng, Faris Nofandi). Selanjutnya tujuan dari manajemen logistik antara lain:

a. Efektif Dan Efisien Distribusi Barang

Manfaat dari manajemen logistik salah satunya mengenai distribusi barang supaya efektif serta efisien. Sebelum adanya logistik pengiriman barang di zaman dahulu menggunakan *care one time*, disini barang akan dikirim hanya sekali waktu saja asal tempat dari ke tempat tujuan dengan menggunakan satu transportasi saja. sebagai akibatnya sangat tidak efektif serta efisien buat melakukan distribusi barang, *penggunaan care one time* menghasilkan biaya distribusi sebagai besar.

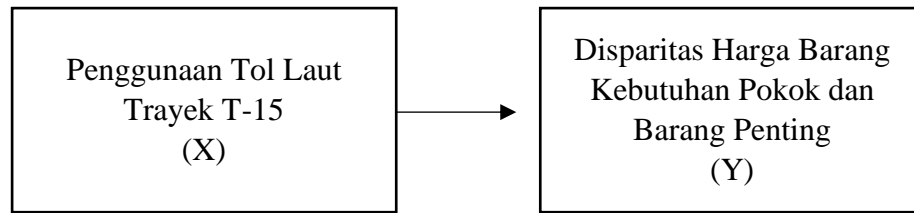
11. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) dan Sistem Logistik

Nasional (Sislognas)

Program Tol Laut sangat sejalan dan selaras dengan Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yaitu tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mewujudkan penyediaan transportasi yang efektif dan efisien. Tol Laut adalah bagian dari pelayaran yang merupakan kesatuan sistem yang terdiri perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan. Dalam penerapannya Tol Laut akan membuat dampak atau perubahan dari kondisi sebelumnya menjadi lebih tertata dan terarah dari beberapa keadaan atau hal-hal yang terjadi berawal dari isu atau kajian akademis di beberapa wilayah di Indonesia.

Demikian juga dengan penyelenggaraan program Tol Laut melalui Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) tentu harus mengikuti sebuah sistem logistik yang dirancang dengan penggunaan moda transportasi laut, yaitu kapal yang digunakan dalam distribusi barang dan muatan dari barat ke timur dan sebaliknya, dengan lanjutan penggunaan moda transportasi lain. Hal ini bisa dilihat dari Peraturan Presiden Tahun 2012 tentang Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Adapun visi Sislognas adalah terwujudnya sistem logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global, untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat.

C. Kerangka Berpikir

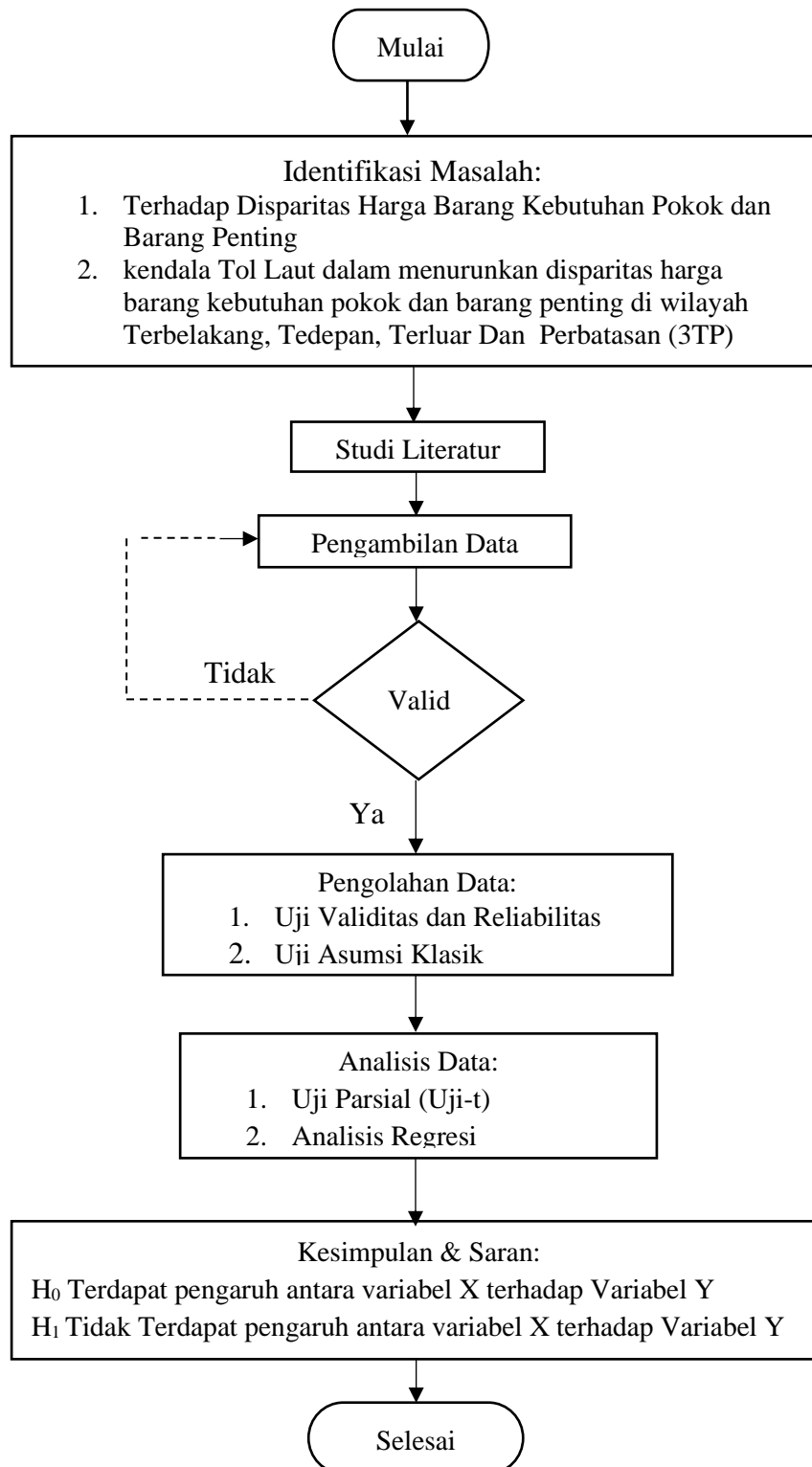


Gambar 2. 6 Kerangka Berpikir

Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 merupakan operasional kapal laut KM. Logistik Nusantara 3 yang melayani rute Tanjung perak – Makassar (Soekarno Hatta) – Jailolo – Morotai (Daruba) – Galela – Tanjung perak dengan target *voyage*10.

Disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting merupakan kesenjangan/ketimpangan. Disparitas harga terjadi karena adanya perbedaan harga yang sangat signifikan atas suatu harga barang kebutuhan pokok dan barang penting antar daerah.

D. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 7 Kerangka Penelitian

E. Hipotesis

Dengan melihat pada uraian latar belakang dan permasalahan di atas. Penulis mengajukan hipotesis sebagai berikut: "Diduga bahwa penggunaan Tol Laut trayek T-15 mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting".

Keterangan:

H_0 : Terdapat pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y secara parsial

H_1 : Tidak Terdapat pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y secara parsial

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Sugiyono (2013), metode penelitian gabungan adalah metode penelitian yang menghubungkan metode penelitian kuantitatif dan kualitatif. Proses menggabungkan metode hal ini dilakukan dengan mengidentifikasi metode inti dan metode pendukung. Pada penelitian ini pendekatan inti adalah pendekatan komparatif sedangkan sebagai penunjang adalah pendekatan kuantitatif. Pada proses pelaksanaannya, eksplorasi fakta dan data menggunakan pendekatan kualitatif dengan harapan data yang dieksplorasi dapat menyentuh tidak hanya yang terlihat di permukaan (tangible), tetapi juga dapat mengeksplorasi data yang tidak terlihat (intangible). Data kuantitatif, yaitu Data dalam bentuk numerik atau data kuantitatif numerik (skor) oleh karena itu, data kuantitatif adalah data yang dapat dianalisis dengan cara atau teknik statistik. data Ini bisa berupa angka atau pecahan dan biasanya diperoleh dengan menggunakan alat pengumpul data, diambil dari hasil penyebaran kusioner (Sugiyono, 2015). Data kualitatif, yaitu non numerik atau bukan data statistik yang diperoleh dari hasil observasi yang dilakukan serta informasi terkait penelitian ini yang diperoleh dari sumber lain.

B. Tempat Dan Waktu Penelitian

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Subdirektorat Angkutan laut khusus dan usaha Jasa Terkait, JL. Merdeka Barat No.

8, Jakarta. Sedangkan waktu penulis akan melakukan penelitian, pada saat penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) yang dilakukan pada tanggal 17 Januari 2022 sampai 30 Juni 2022.

C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan penelitian ini merupakan informasi yang diperoleh penulis melalui pengamatan langsung. Data berikut diperoleh dari sumber-sumber ini:

a. Data Primer

Data Primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya. Sumber data primer dalam penelitian ini di dapatkan dari responden melalui observasi secara langsung dan kuesioner dilokasi penelitian.

b. Data Sekunder

Data Sekunder yaitu data yang berasal dari perusahaan atau organisasi. Data sekunder umumnya berupa catatan atau laporan historis yang sudah disusun dalam arsip yang telah dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Data yang dimaksud adalah realisasi muatan dan voyage Tol Laut trayek T-15 periode bulan Januari 2022 sampai dengan Mei 2022 dan rekap perkembangan harga barang kebutuhan pokok dan barang penting yang dilalui trayek Tol laut.

2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data terkait masalah yang diteliti maka penulis menggunakan teknik sebagai berikut:

a) Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data, yang memiliki beberapa referensi yang berkaitan dengan topik penelitian diamati secara langsung pada objek penelitian. Menurut Yusuf (2013:38), kunci keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data ditentukan oleh peneliti sendiri. Hal ini karena peneliti melihat dan mendengar subjek penelitian dan membuat kesimpulan dari apa yang diamati. Seorang peneliti yang memahami apa yang dia amati dalam latar nyata atau alami adalah orang yang mengajukan pertanyaan dan memahami hubungan antara satu aspek dari objek yang dipelajari dan aspek lainnya.

b) Kuesioner

Menurut Sugiyono (2017:142) angket atau kuesioner ialah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Tipe pertanyaan pada angket dibagi menjadi dua, yaitu terbuka dan tertutup. Pertanyaan terbuka merupakan pertanyaan yang mengharapkan responden buat menuliskan jawabannya berbentuk uraian perihal sesuatu hal. Sebaliknya pertanyaan tertutup merupakan

pertanyaan yang mengharapkan jawaban singkat atau mengharapkan responden untuk menentukan salah satu alternatif jawaban berasal dari setiap pertanyaan yang sudah tersedia.

Kuesioner yang digunakan dalam hal ini adalah kuesioner tertutup yakni kuesioner yang sudah disediakan jawabannya, sehingga responden tinggal memilih dan menjawab secara langsung. (Sugiyono, 2008: 142).

c) Studi Dokumen

Studi dokumentasi merupakan metode pengumpulan data yang tidak secara langsung menyangkut objek penelitian. Penelitian dokumen merupakan pengumpulan data yang mengkaji berbagai dokumen yang berguna untuk analisis. Menurut Sugiyono (2018:476) berpendapat bahwa studi dokumentasi adalah suatu cara untuk memperoleh data dan informasi berupa buku, arsip, dokumen, teks dan gambar, serta memperoleh data dan informasi yang dapat mendukung penelitian berupa laporan dan informasi. Studi dokumentasi melengkapi metode observasi atau wawancara yang lebih reliabel atau lebih kredibel bila didukung oleh foto atau karya ilmiah yang ada.

D. Variabel Penelitian Dan Definisi Operasional

1. Variabel penelitian

Variabel penelitian adalah atribut atau karakteristik atau nilai seseorang, Benda atau kegiatan dengan perubahan tertentu

ditentukan oleh Peneliti melakukan kajian dan kemudian menyimpulkan (Sugiyono, 2019: 68). Dalam penelitian ini variabel yang digunakan adalah variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).

a) Variabel Bebas (Independent Variable)

Variabel bebas sering disebut variabel stimulus, variabel prediktor, dan premis. Dalam bahasa Indonesia biasa disebut variabel bebas. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menyebabkan terjadinya perubahan atau karena adanya (mengikat) variabel (Sugiyono, 2019: 69). variabel bebas Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 (X).

b) Variabel Terikat (Dependent Variable)

Menurut Sugiyono (2019:69), variabel dependen sering disebut sebagai variabel keluaran, kriteria, hasil. Dalam bahasa Indonesia biasa disebut variabel terikat. Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi atau hasil karena variabel independen. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini adalah Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting (Y).

2. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam variabel penelitian ini adalah atribut atau karakteristik atau nilai dari suatu objek atau kegiatan dengan beberapa variasi yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2015). Adapun variabel beserta operasionalnya pada penelitian ini dijelaskan dan

disajikan pada tabel 3.1 di bawah:

Tabel 3. 2 Nilai Dari Koefisien Korelasi

Variabel	Indikator	Sub Indikator
Penggunaan Tol Laut trayek T-15 (X)	Sistem dan Prosedur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelayanan yang diberikan pemerintah melalui program Tol Laut berjalan dengan baik 2. Program Tol Laut Mempunyai sistem dan prosedur yang baik 3. Sistem dan prosedur program Tol Laut di Buat secara terperinci dan mudah dipahami/dilakukan 4. Informasi program Tol Laut dapat dengan mudah diakses melalui media sosial atau website 5. Sistem dan prosedur program Tol Laut disosialisasikan kepada seluruh pengguna Tol Laut 6. Informasi rute, jadwal, dan ruang muat kapal dapat dengan mudah diketahui melalui website atau media sosial
	Pelayanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pentingnya kualitas pelayanan program Tol Laut 2. Penilaian masyarakat memberikan dampak terhadap pelayanan program Tol Laut 3. Kepuasan pelayanan program Tol laut sangat penting untuk dijadikan evaluasi 4. Kepuasan pelayanan yang dinilai pelanggan dapat membantu program Tol Laut untuk berkembang 5. Jika pelanggan puas terhadap pelayanan program Tol Laut maka akan kembali menggunakan jasa pelayanan program Tol Laut yang sama
	Tol Laut	<ol style="list-style-type: none"> 1. Program Tol laut dapat mempermudah pergerakan barang 2. Program Tol Laut dapat meningkatkan kesejahteraan Masyarakat 3. Program Tol Laut dapat menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah terdepan, terpenil, terluar, dan perbatasan (3TP) 4. Program Tol Laut dapat menjamin ketersediaan barang dan mengurangi selisih harga untuk meningkatkan kesejahteraan Masyarakat 5. Program Tol Laut merupakan suatu rencana yang teratur

Sumber Daya Manusia Pelaut (Y)	Kebutuhan barang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebutuhan barang pokok memiliki peran yang penting ke daerah terdepan, terpenil, terluar, dan perbatasan (3TP) 2. Kebutuhan barang penting memiliki peranan yang penting ke daerah terdepan, terpenil, terluar, dan perbatasan (3TP) 3. Barang pokok dan barang penting memiliki peranan penting terhadap kehidupan masyarakat
	Disparitas harga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Disparitas harga memberikan dampak positif terhadap harga kebutuhan barang pokok dan barang penting 2. Disparitas harga memberikan dampak negatif terhadap harga kebutuhan barang pokok dan barang penting 3. Disparitas harga dipengaruhi oleh jarak tempuh suatu kapal dari pelabuhan A ke pelabuhan B 4. Disparitas harga memiliki pengaruh terhadap keputusan harga jual suatu barang 5. Disparitas harga muncul karena adanya perbedaan pertumbuhan ekonomi daerah

E. Populasi Dan Sampel

1. Populasi

Sugiyono (2018:130) berpendapat bahwa penduduk adalah suatu wilayah secara umum terdiri dari kualitas dan ciri-ciri tertentu yang ditetapkan oleh para peneliti dipelajari dan kemudian diproduksi kesimpulan. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah: peserta Rakornas Tol Laut Tahun 2023 yang dilaksanakan pada tanggal 23 – 24 Agustus Tahun 2022, data populasi terlampir pada lampiran 9. Dalam metodologi penelitian ini penulis menangani masalah populasi, disini populasi dibagi menjadi dua ukuran yaitu :

a. Populasi Tak Terhingga

Populasi tak terbatas adalah populasi yang itemnya tidak terbatas atau tidak terhitung.

b. Populasi Terhingga

Populasi terhingga disini adalah populasi yang memiliki objek berhingga atau dapat dihitung. Melakukan penelitian ini dengan populasi terbatas. Populasi penelitian ini adalah: peserta Rakornas Tol Laut Tahun 2023 yang dilaksanakan pada tanggal 23 – 24 2022 Agustus Tahun 2022.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2017:81) sampel adalah sebagian dari populasi sumber data dalam penelitian yang populasinya adalah sebagian kecil dari jumlah karakteristik yang dimiliki populasi. Teknik sampling menurut Sugiyono (2016:81) adalah teknik sampling yang digunakan untuk menentukan sampel yang akan digunakan. Dalam penelitian ini teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah berdasarkan populasi dengan menggunakan metode non-probability sampling dan purposeful sampling dimana teknik pengambilan sampel memiliki faktor-faktor yang telah dipertimbangkan sebelumnya pada responden.

Sampel penelitian ini adalah orang-orang yang terkait dengan pelaksanaan Tol Laut dan variabel yang diteliti adalah PT. PELNI, Tim Konsultan Pengawasan Pelabuhan. Oleh karena itu digunakan

rumus Sloven untuk menentukan jumlah sampel penelitian. dengan rumus berikut:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e^2 = Batas toleransi kesalahan, umumnya 10%

Berdasarkan rumus tersebut, maka jumlah sampel yang diambil pada penelitian ini adalah:

$$n = \frac{50}{1 + 50(0,1)^2}$$

$$n = \frac{50}{1 + 50(0,01)}$$

$$n = \frac{50}{1 + 0,5} = \frac{50}{1,5}$$

$$n = 33,3 \text{ (Responden)}$$

F. Teknik Analisis Data

Dari data penelitian dikumpulkan kemudian dianalisis permasalahan yang dihadapi dengan metode sebagai berikut:

1. Analisis Sahih Butir

Uji instrumentasi merupakan suatu uji yang digunakan untuk melakukan pengukuran variabel pada penelitian yang menggunakan kuesioner atau angket yang telah disebarkan kepada responden, guna melihat apakah kuesioner tersebut sudah benar-benar mampu mengungkapkan dengan pasti apa yang akan diteliti

atau belum. Uji instrumentasi terbagi menjadi dua, yaitu uji validitas dan reliabilitas.

a. Uji Validitas

Pengujian validasi digunakan untuk mengukur tingkat valid atau sah nya pertanyaan suatu kuesioner. Kuesioner dianggap valid apabila pertanyaan tersebut dapat mengungkapkan sesuatu yang diukur dari kuesioner. Uji validitas pada penelitian ini diolah menggunakan SPSS Version 26. Uji validitas pada penelitian digunakan untuk mengukur sah atau tidak suatu kuesioner dengan skor total pada tingkat signifikansi 5% dan jumlah sampel sebanyak 20 responden. Untuk pengujian validitasnya, maka peneliti membandingkan pearson correlation setiap butir soal dengan table r produk moment. Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka item pernyataan tersebut dinyatakan valid. Hasil uji validitas dapat disajikan pada Tabel dibawah ini dengan $n = 20$, maka didapatkan df sebesar $20 - 2 = 18$ dan $\alpha = 5\%$ maka nilai r_{tabel} sebesar 0.4438.

b. Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah teknik untuk mengevaluasi ketergantungan kuesioner sebagai indikator suatu variabel. Ketika tanggapan seseorang terhadap kuesioner konstan atau stabil dari waktu ke waktu, itu dianggap memiliki ketergantungan. Menurut Imam Ghazali (2016:47) akan

dilakukan uji statistik Cronbach Alpha dengan menggunakan aplikasi SPSS For Windows untuk mengetahui reliabilitas kuesioner.

- 1) Jika nilai alpha $> 0,7$ maka instrumen reliabel
- 2) Jika nilai alpha $< 0,7$ maka instrumen tidak reliabel

2. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan untuk menentukan kelayakan model regresi untuk tugas tersebut. Sebelum melakukan langkah analisis regresi terlebih dahulu dilakukan uji penerimaan klasikal. Uji hipotesis klasik yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Uji Normalitas

Langkah yang sering dilakukan sebelum menggunakan teknik statistik adalah uji normalitas data. Mencari tahu apakah sebaran data mengikuti atau menyerupai sebaran normal adalah tujuannya. Tes satu sampel Kolmogorov-Smirnov, yang termasuk dalam paket aplikasi SPSS, digunakan dalam uji normalitas data penelitian ini. Menurut Singgih Imam Ghozali (2016:154), keputusan uji Kolmogorov-Smirnov dapat didasarkan di nilai probabilitas (signifikansi), menjadi berikut:

- 1) Jika nilai probabilitas $> 0,05$ maka distribusi data adalah normal.
- 2) Jika nilai probabilitas $< 0,05$ maka distribusi data adalah tidak normal.

Sesuai dengan Imam Ghozali (2016:154), pengujian normalitas data juga dapat dilakukan secara visual dengan menggunakan grafik normal (probability plots). Faktor-faktor berikut dipertimbangkan saat membuat keputusan:

- 1) Dapat dikatakan bahwa model regresi memenuhi asumsi normalitas Jika data tersebar di sekitar garis diagonal dan bergerak searah dengan garis diagonal.
- 2) Dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas Jika data tersebar jauh dari garis diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal.

b. Uji Heteroskedastisitas

Uji asumsi ini bertujuan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual antara satu pengamatan dengan pengamatan yang lain berbeda disebut Heteroskedastisitas, sedangkan model yang baik adalah tidak terjadi Heteroskedastisitas. Heteroskedastisitas diuji dengan menggunakan uji koefisien korelasi rank spearman yaitu mengkorelasikan antara absolute residual hasil regresi dengan semua variable bebas. Bila signifikan hasil korelasi lebih kecil dari 0,05 (5%) maka persamaan regresi tersebut mengandung Heteroskedastisitas dan sebaliknya berarti non Heteroskedastisitas.

c. Uji Linearitas

Menurut Sugiyono dan Susanto (2015:323) uji linearitas dapat dipakai untuk mengetahui apakah variabel terikat dengan variabel bebas memiliki hubungan linear atau tidak secara signifikan. Uji linearitas dapat dilakukan melalui test of linearity.

Kriteria yang berlaku adalah Jika nilai signifikansi pada $\text{linearity} \leq 0,05$, maka dapat diartikan bahwa antara variabel bebas dan variabel terikat terdapat hubungan yang linear.

3. Pengujian Hipotesis

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui Apakah variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, Uji T digunakan untuk menemukan Penggunaan Tol Laut Trayek T-15 (X) terhadap Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting (Y), hal tersebut dapat ditentukan dengan menggunakan cara berikut ini:

Jika $T_{hitung} < T_{tabel}$, maka H_0 diterima.

Jika $T_{hitung} > T_{tabel}$, maka H_1 diterima.

Jika $\text{sig} (0,05), <$ maka H_0 diterima H_1 ditolak.

Jika $\text{sig} (0,05), >$ maka H_0 ditolak H_1 diterima.

Keterangan:

H_0 : Terdapat pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y
secara parsial

H_1 : Tidak Terdapat pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y

secara parsial

a. Uji Parsial (Uji-t)

Uji parsial dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial. Uji parsial dapat dilakukan melalui statistik uji t dengan cara membandingkan nilai Sig. t dengan nilai alpha 0.05 dan juga thitung dengan ttabel, dasar pengambilan keputusan sebagai berikut:

Jika Sig. < 0.05 , atau jika positif ketika thitung $> ttabel$, sedangkan jika negative ketika $-thitung < -ttabel$ maka variabel independent berpengaruh secara parsial terhadap variabel dependen.

Jika Sig. > 0.05 , atau jika positif ketika thitung $< ttabel$, sedangkan jika negatif ketika $-thitung > -ttabel$ maka variabel independent tidak berpengaruh secara parsial terhadap variabel dependen.

b. Korelasi

Korelasi digunakan untuk mengukur tingkat kekuatan asosiasi (hubungan) linear antar dua variabel. Jenis hubungan antar variabel dapat bersifat positif dan negatif, pada penelitian ini menggunakan korelasi *Pearson*. Uji korelasi *Pearson* merupakan bagian dari statistika parametrik, dimana uji ini digunakan ketika data berdistribusi normal. Pengujian dilakukan pada tingkat signifikansi (nilai α) 0,05

- Hipotesis

H_0 = Tidak terdapat hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.

H_1 = Terdapat hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.

- Dasar Pengambilan Keputusan

Jika nilai Sig. (2-tailed) < 0.05, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima.

Jika nilai Sig. (2-tailed) > 0.05, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak.

Selain itu, pada korelasi juga terdapat nilai koefisien korelasi. Koefisien korelasi adalah pengukuran statistik kovarian atau asosiasi antara dua variabel yang besarnya berkisar antara -1 s/d +1. Jika koefisien korelasi positif, maka kedua variabel memiliki hubungan searah, namun jika bernilai negatif maka kedua variabel memiliki hubungan terbalik. Berikut merupakan nilai dari koefisien korelasi:

Tabel 3. 3 Nilai Dari Koefisien Korelasi

Koefisien Korelasi	Keputusan
0.00-0.199	Sangat Rendah
0.20-0.399	Rendah
0.40-0.599	Sedang
0.60-0.799	Kuat
0.80-1	Sangat Kuat

Sumber: Output SPSS

4. Analisis Regresi Sederhana

Regresi sederhana untuk mengelolah dan membahas data yang telah diperoleh dan untuk menguji hipotesis yang diajukan.

Teknik analisis regresi dipilih dalam penelitian ini karena Teknik analisis regresi sederhana dapat menyimpulkan secara langsung mengenai satu variable dependen (Y) dan satu variable independent (X). Persamaan regresi linier sederhana secara matematik diekspresikan sebagai berikut:

$$Y = a + bX \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

Y = Harga barang kebutuhan pokok dan barang penting

X = Penggunaan Tol Laut Trayek T-15

a = Konstanta

b = Koefisien Regresi