

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**ANALISIS EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN
PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT
(TOL LAUT) DALAM MENEKAN DISPARITAS HARGA
(STUDI KASUS: TRAYEK T-26 PADA KABUPATEN FAKFAK,
PAPUA BARAT TAHUN 2024**



RIZKI ADI PRATAMA
NIT. 0921050104

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**ANALISIS EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN
PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT
(TOL LAUT) DALAM MENEKAN DISPARITAS HARGA
(STUDI KASUS: TRAYEK T-26 PADA KABUPATEN FAKFAK,
PAPUA BARAT TAHUN 2024**



RIZKI ADI PRATAMA
NIT. 0921050104

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rizki Adi Pratama

Nomor Induk Taruna : 0921050104

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT) DALAM MENEKAN DISPARITAS HARGA (STUDI KASUS: TRAYEK T-26 PADA KABUPATEN FAKFAK, PAPUA BARAT TAHUN 2024)

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 5 Mei 2025



Rizki Adi Pratama
NIT. 0921050104

**PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL
TUGAS AKHIR**

Judul : Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut (Tol Laut) Dalam Menekan Disparitas Harga (Studi Kasus: Trayek T-26 Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat Tahun 2024)

Program Studi : Transportasi Laut

Nama Taruna : Rizki Adi Pratama

NIT : 0921050104

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 21 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I



(Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760629 201012 2 001

Pembimbing II



(Femmy Asdiana, S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP. 19850912 200812 2 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
TUGAS AKHIR**

Judul : Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Kewajiban
Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut
(Tol Laut) Dalam Menckan Disparitas Harga
(Studi Kasus: Trayek T-26 Pada Kabupaten Fakfak,
Papua Barat Tahun 2024)

Program Studi : Transportasi Laut

Nama Taruna : Rizki Adi Pratama

NIT : 0921050104

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 5 Mei 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

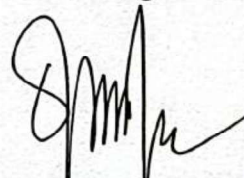


(Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760629 201012 2 001

Pembimbing II



(Femmy Asdiana, S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP. 19850912 200812 2 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



(Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19840623 201012 1 005

LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN
PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL
LAUT) DALAM MENEKAN DISPARITAS HARGA (STUDI KASUS:
TRAYEK T-26 PADA KABUPATEN FAKFAK, PAPUA BARAT TAHUN
2024)

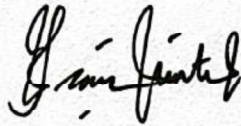
Disusun dan Diajukan Oleh:

RIZKI ADI PRATAMA
NIT. 0921050104
Ahli Transportasi Laut Tingkat IV

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Seminar Proposal
Pada tanggal, 25 November 2024

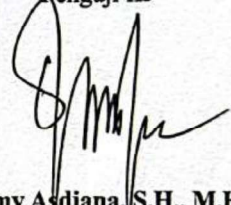
Menyetujui,

Penguji II



Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760629 201012 2 001

Penguji III



Femmy Asdiana, S.H., M.H.
Penata (III/c)
NIP. 19850912 200812 2 003

Penguji I



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

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



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

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN AKHIR

KARYA ILMIAH TERAPAN ANALISIS EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT) DALAM MENEKAN DISPARITAS HARGA (STUDI KASUS: TRAYEK T-26 PADA KABUPATEN FAKFAK, PAPUA BARAT TAHUN 2024)

Disusun dan Diajukan Oleh:

RIZKI ADI PRATAMA
NIT. 0921050104
Ahli Transportasi Laut Tingkat IV

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Seminar Hasil
Pada tanggal, 5 Mei 2025

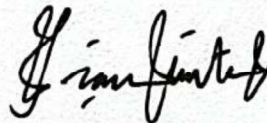
Menyetujui,

Penguji II

Penguji I

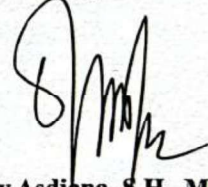


Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003



Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760629 201012 2 001

Penguji III



Femmy Asdiana, S.H., M.H.
Penata (III/c)
NIP. 19850912 200812 2 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840623 201012 1 005

ABSTRAK

RIZKI ADI PRATAMA, judul Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut (Tol Laut) Dalam Menekan Disparitas Harga (Studi Kasus: Trayek T-26 Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat Tahun 2024) dibimbing oleh Ibu Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M. dan ibu Femmy Asdiana, S.H., M.H.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas program Tol Laut, khususnya Trayek T-26, dengan fokus pada *outcome* berupa manfaat nyata terhadap masyarakat di Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Metode yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan pendekatan analisis statistik melalui uji *paired sample t-test*. Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara langsung dengan instansi terkait seperti Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut serta konsultan pelaksana lapangan, sedangkan data sekunder berasal dari laporan operasional Trayek T-26 tahun 2024. Teknik pengumpulan data meliputi observasi lapangan, survei primer, studi dokumentasi, dan analisis data sekunder.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa program Tol Laut berkontribusi terhadap peningkatan distribusi logistik, penurunan harga beberapa komoditas strategis, dan pengurangan pengeluaran rumah tangga, meskipun uji statistik menunjukkan bahwa perbedaan harga tidak signifikan. Implikasi dari penelitian ini menegaskan pentingnya optimalisasi volume dan keteraturan pelayaran Tol Laut untuk memperkuat ketahanan ekonomi daerah 3TP.

Kata Kunci: distribusi logistik, ketahanan ekonomi, outcome program, Tol Laut, wilayah 3TP

ABSTRACT

RIZKI ADI PRATAMA, title Analysis of the Effectiveness of Implementation of Public Service Obligations for Sea Freight Transportation (Tol Laut) in Reducing Price Disparities (Case Study: Route T-26 in Fakfak Regency, West Papua in 2024) guided by Mrs. Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M. and Mrs. Femmy Asdiana, S.H., M.H.

This study aims to evaluate the effectiveness of the Tol Laut Program, specifically Route T-26, with a focus on its outcomes and tangible benefits for the community in Fakfak Regency, West Papua. The research employed a descriptive quantitative method using statistical analysis through a paired sample t-test. Primary data were collected through field observations and interviews with relevant agencies such as the Directorate of Sea Traffic and Transportation and field implementation consultants, while secondary data were sourced from the 2024 operational report of Route T-26. Data collection techniques included field observation, primary surveys, document studies, and secondary data analysis.

The findings indicate that the Tol Laut Program contributes to improving logistics distribution, lowering the prices of several key commodities, and reducing household expenditures, although statistical tests showed that the price differences were not significant. The implications highlight the need to optimize the volume and regularity of Sea Toll voyages to strengthen economic resilience in remote, outermost, underdeveloped, and border areas (3TP).

Keywords: *economic resilience, logistics distribution, program outcome, Tol Laut, 3TP regions*

KATA PENGANTAR

Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam mengerjakan penelitian ini sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan dan diselesaikan diantaranya yang terhormat:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Tahun 2025
2. Ibu Dian Junita Arisusanty, S.S.T., M.M., selaku Dosen Pembimbing I KIT yang selalu sabar dalam mendampingi dan memberikan dukungan, pengarahan serta bimbingan dalam penyusunan KIT ini
3. Ibu Femmy Asdiana, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II KIT yang senantiasa sabar dan tanggung jawab dalam memberikan dukungan, pengarahan serta bimbingannya dalam penyusunan KIT ini
4. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc., selaku Dosen Penguji I KIT yang senantiasa memberikan bimbingan dalam bentuk kritik dan saran demi kesempurnaan penyusunan KIT ini
5. Bapak Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M. selaku Ketua Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya
6. Bapak/ibu Dosen Poltekel Surabaya yang selalu sabar dalam memberikan ilmu di Politeknik Pelayaran Surabaya tercinta ini
7. Orang tua penulis yang tercinta Ayahanda Dwi Kusnoto dan Ibunda (Almh.) Rita Kumala Sari yang senantiasa memberikan doa dan dukungan penuh sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan lancar
8. Adik tersayang Rizki Ramanda Putra yang selalu memberikan dukungannya
9. Keluarga besar yang senantiasa memberikan dukungannya kepada penulis
10. Seluruh pegawai Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut yang telah menyediakan tempat belajar serta dengan sabar membimbing penulis
11. Rekan-rekan Poltekel Surabaya khususnya kelas TLC1 yang telah menjadi bagian keluarga selama masa pendidikan di kampus tercinta
12. Herdina, terima kasih sudah membersamai dan menjadi penyemangat penulis sejak awal pendidikan hingga saat ini
13. Semua pihak yang telah berpartisipasi dalam kelancaran penelitian dan penulisan KIT ini, yang penulis tidak dapat sebutkan satu per satu.

Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan tambahan ilmu dan wawasan. Penulis juga menyadari adanya kekurangan dalam penulisan KIT ini dan mengharapkan kritik serta saran yang konstruktif untuk perbaikan lebih lanjut.

Surabaya, 5 Mei 2025

RIZKI ADI PRATAMA
NIT. 0921050104

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL TUGAS AKHIR	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR	iii
LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL.....	iv
LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN AKHIR	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Pikir Penelitian	24

BAB III METODE PENELITIAN	25
A. Jenis Penelitian.....	25
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	26
C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	26
D. Teknik Analisis Data	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	33
A. Gambaran Umum Penelitian	33
B. Hasil Penelitian	40
C. Pembahasan.....	70
BAB V PENUTUP.....	75
A. Simpulan	75
B. Saran.....	77
DAFTAR PUSATAKA.....	79
LAMPIRAN.....	84
A. Lampiran Wawancara.....	84
B. Lampiran Dokumentasi.....	86
C. Lampiran Kalimat Asing	90

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Trayek T-26 Tahun 2024.....	3
Gambar 2. 1 Bagan Alur Penerbitan Shipping Instruction.....	17
Gambar 2. 2 Sistem Logistik.....	19
Gambar 2. 3 Pola Operasional Port to Port	20
Gambar 2. 4 Pola Operasional Transhipment	21
Gambar 2. 5 Pola Operasional Relay	22
Gambar 2. 6 Pola Operasional Circle.....	22
Gambar 2. 7 Kerangka Penelitian	24
Gambar 3. 1 Kerangka Analisis Penelitian	29
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Ditlala.....	33
Gambar 4. 2 Pelabuhan Fakfak	39
Gambar 4. 3 Grafik Perkembangan Operasional Tol Laut Pelabuhan Fakfak Tahun 2018-2024	45
Gambar 4. 4 Grafik Muatan Berangkat Pelabuhan Fakfak 2021-2024.....	47
Gambar 4. 5 Grafik Realisasi Komoditas Muatan Berangkat Tahun 2024	49
Gambar 4. 6 Ship Particular Kapal Trayek T-26 2024	51
Gambar 4. 7 Informasi Kebutuhan Perbulan.....	54
Gambar 4. 8 Kontribusi Tol Laut T-26 Pelabuhan Fakfak 2024	58
Gambar 4. 9 Pendapatan Pengeluaran Perkapatia Fakfak 2024.....	60
Gambar 4. 10 PDRB Kab. Fakfak 2019-2023	61
Gambar 4. 11 Sistem Informasi Gerai Maritim.....	62
Gambar 4. 12 Penurunan Harga Komoditas Kabupaten Fakfak 2024	65

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 2. 2 Komoditas Program Tol Laut.....	11
Tabel 3. 1 Analisis Pemenuhan Komoditas Tol Laut	31
Tabel 4. 1 Perkembangan Tol Laut 2015-2024	35
Tabel 4. 2 Trayek Tol Laut Tahun 2024	35
Tabel 4. 3 Trayek Tol Laut Pelabuhan Fakfak 2018-2024	41
Tabel 4. 4 Perkembangan Operasional Tol Laut Pelabuhan Fakfak Tahun 2018- 2024	44
Tabel 4. 5 Perkembangan Muatan Berangkat Menuju Fakfak	46
Tabel 4. 6 Perkembangan Komoditas Muatan Berangkat Pelabuhan Fakfak Tahun 2021-2024.....	48
Tabel 4. 7 Rekapitulasi Realisasi Muatan Trayek T-26 2024.....	51
Tabel 4. 8 Muatan Tiap Voyage Trayek T-26 Tahun 2024	52
Tabel 4. 9 Kebutuhan Perbulan Tahun 2024 Kab. Fakfak.....	55
Tabel 4. 10 Muatan Bongkar di Pelabuhan Fakfak T-26 2024.....	56
Tabel 4. 11 Informasi Lima Komoditas T-26 Tahun 2024	57
Tabel 4. 12 Analisis Kontribusi Tol Laut	57
Tabel 4. 13 PDRB Kab. Fakfak Tahun 2024.....	62
Tabel 4. 14 Pergerakan Harga Komoditas Non-Tol Laut 2024.....	63
Tabel 4. 15 Pergerakan Harga Komoditas Tol Laut 2024	64
Tabel 4. 16 Informasi Penurunan Harga Komoditas 2024.....	65
Tabel 4. 17 Penghematan Perkeluargaan Tahun 2024 Kab. Fakfak.....	66
Tabel 4. 18 Ringkasan Pengujian T-Test	67
Tabel 4. 19 Kelompok Statistik Pengujian.....	68
Tabel 4. 20 Hasil Pengujian Signifikansi	68
Tabel 4. 21 Kesimpulan Pengujian.....	69

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara.....	84
Lampiran 2 Dokumentasi.....	86
Lampiran 3 Kalimat Asing.....	90

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, terdiri dari 17.001 pulau, memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta kilometer persegi, dan garis pantai sepanjang 95.181 kilometer. Hal ini menjadikan peluang sekaligus tantangan bagi sektor maritim di Indonesia. Tentunya hal ini menjadi perhatian khusus bagi pemerintahan dalam menjangkau wilayah barat hingga timur Indonesia salah satunya dengan menciptakan konsep Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut atau Program Tol Laut.

Tol Laut merupakan konsep konektivitas maritim yang diwujudkan melalui layanan pelayaran rutin dan terjadwal dari wilayah barat hingga timur Indonesia. Tujuannya adalah untuk memastikan ketersediaan barang, menekan perbedaan harga antarwilayah, serta menjamin distribusi logistik ke wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang dikenal dengan sebutan 3TP (Handoko et al., 2020). Langkah ini merupakan upaya strategis untuk memperkuat konektivitas yang berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah 3TP.

Salah satu permasalahan pembangunan, khususnya yang dihadapi oleh daerah 3TP adalah kelancaran arus barang. Hal ini juga menjadi dasar hukum pelaksanaan Tol Laut yaitu (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah 3TP, 2021) yang telah ditegaskan bahwa

pemerintah wajib menyelenggarakan Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dari dan ke daerah 3TP.

Sebelum konsep Tol Laut diperkenalkan pada tahun 2015, tingginya biaya transportasi laut antarpulau menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kesenjangan harga antarwilayah. Sebagai contoh, harga semen di Papua bisa mencapai hingga 20 kali lipat lebih mahal dibandingkan dengan harga di Pulau Jawa akibat mahalnya ongkos pengiriman (Arvis et al., 2010). Bersumber pada data (BPS Kabupaten Fakfak, 2013). Terdapat perbedaan harga yang signifikan untuk komoditas Bahan Pokok dan Penting (Bapokting) antara wilayah timur dan barat Indonesia, seperti beras, bawang merah, daging, dan telur ayam, dengan selisih harga berkisar antara 32% hingga 54%. Sementara itu, selisih harga garam antara Surabaya dan kota-kota seperti Manokwari dan Jayapura mencapai 45%. (Sandee et al., 2013).

Berkaitan dengan disparitas harga pada wilayah Indonesia Timur dengan Program Tol Laut, peneliti tertarik untuk melakukan analisis Trayek T-26 Tahun 2024 pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Pelabuhan Fakfak menjadi pelabuhan singgah yang langsung berhubungan dengan Pelabuhan Pangkal Tanjung Perak di Surabaya. Trayek ini memiliki rute Tanjung Perak – Fakfak – Kaimana – Dobo – dan Kembali lagi ke Tanjung Perak. Memiliki panjang trayek 2887 NM menggunakan kapal Logistik Nusantara (Lognus) 1 dengan operator PT Pelayaran Nasional Indonesia / Pelni (Persero) sebagai berikut:



Gambar 1.1 Trayek T-26 Tahun 2024

Sumber: gerairmaritim (2024)

Tanjung Perak juga berperan sebagai bagian dari rantai pasokan global dan merupakan gerbang utama perdagangan menuju wilayah Indonesia Timur. Sebagai salah satu pusat Tol Laut, Pelabuhan Tanjung Perak memiliki potensi untuk pulih dari kontraksi ekonomi pasca-COVID dan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi, khususnya di provinsi-provinsi di Indonesia Timur (Mohammad Ammar Alwandi, 2020).

Pada Trayek T-26 di Pelabuhan Tanjung Perak, yang berperan sebagai pelabuhan *hub*, sementara Pelabuhan Fakfak berfungsi sebagai pelabuhan *feeder*. Barang yang dibawa oleh kapal Tol Laut akan didistribusikan ke daerah *hinterland* pelabuhan singgah dan selanjutnya akan diangkut menggunakan kapal perintis, kapal pelayaran rakyat, atau pesawat udara. (Arisusanty et al., 2018).

Dengan ditetapkannya Trayek T-26, diharapkan dapat mendorong pemanfaatan potensi ekonomi yang ada serta membuka pasar baru bagi produk yang dihasilkan di Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Hal ini akan menciptakan peluang kerja dan usaha, meningkatkan produktivitas dan daya saing, serta menurunkan biaya logistik. Akibatnya, harga barang akan menjadi lebih

terjangkau, beban masyarakat di Indonesia Timur bisa berkurang, dan distribusi barang serta logistik menjadi lebih mudah.

Terkait dengan disparitas harga di wilayah Timur Indonesia yang telah dibahas sebelumnya, sebuah penelitian oleh (Harahap & Adrison, 2023) mengungkapkan bahwa pemilihan trayek untuk daerah yang dilalui Tol Laut sudah tepat, terutama untuk wilayah-wilayah yang dilalui dari *Hub* Tanjung Perak (Surabaya), yang menyebabkan penurunan disparitas harga setelah penerapan Tol Laut. Namun, menurut penelitian tersebut, efektivitas pelaksanaan Tol Laut masih belum sepenuhnya berhasil menekan disparitas harga di wilayah timur. Penurunan harga hanya terjadi pada komoditas tertentu, sementara komoditas lainnya menunjukkan kenaikan indeks harga. (Rochyana et al., 2020)

Tujuan utama dari pelaksanaan Tol Laut adalah untuk mengurangi disparitas harga antara wilayah timur dan barat, serta antara wilayah 3TP dan wilayah yang lebih maju. Salah satu tantangan dalam penyelenggaraan Tol Laut adalah efektivitas trayek, di mana beberapa trayek masih dianggap kurang efisien. Berdasarkan latar belakang dan adanya *gap* penelitian, peneliti terdorong untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) dalam Menekan Disparitas Harga (Studi Kasus: Trayek T-26 Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat Tahun 2024

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka pokok permasalahan yang menjadi sasaran dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan dan kendala program tol laut pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat?
2. Bagaimana pemenuhan kebutuhan komoditas tol laut pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat?
3. Bagaimana penurunan harga komoditas tol laut pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat?

C. Batasan Masalah

Untuk memastikan penelitian ini lebih fokus, komprehensif, dan mendalam, penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada lokasi, periode, dan variabel yang relevan. Dengan demikian, penelitian ini difokuskan pada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) selama periode Agustus 2023 hingga Januari 2024, yang dilakukan dalam rangka Praktik Darat (Prada)

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis pelaksanaan dan kendala program tol laut Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat
2. Untuk menganalisis pemenuhan kebutuhan komoditas tol laut pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

3. Untuk menganalisis penurunan harga komoditas tol laut pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian “Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) dalam Menekan Disparitas Harga (Studi Kasus: Trayek T-26 Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat Tahun 2024)” bermanfaat tidak hanya bagi penulis tetapi juga bagi pembaca sebagai:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang angkutan laut dan manajemen logistik, khususnya terkait dengan program Tol Laut.
 - b. Sebagai referensi untuk memperluas pemahaman tentang penerapan Tol Laut trayek T-26 dalam mengurangi disparitas harga bahan pokok dan barang penting, serta untuk memaksimalkan manfaat dari program Tol Laut tersebut
2. Manfaat Praktis
 - a. Sebagai tambahan informasi dan wawasan bagi para pembaca serta instansi terkait, diharapkan penelitian ini dapat memberikan saran yang bermanfaat untuk pengembangan program Tol Laut
 - b. Sebagai masukan bagi pemerintah sebagai regulator mengenai dampak penggunaan Tol Laut Trayek T-26 terhadap disparitas harga bahan pokok dan barang penting.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Berikut merupakan beberapa ulasan terkait penelitian pada beberapa tahun sebelumnya yang berkaitan dengan topik penulis:

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

Sumber: [10.25104/warlit.v35i2.2287](https://doi.org/10.25104/warlit.v35i2.2287)
[10.1016/j.eap.2023.06.035](https://doi.org/10.1016/j.eap.2023.06.035)
[10.31092/jia.v7i2.2265](https://doi.org/10.31092/jia.v7i2.2265)
[10.25292/atlr.v5i0.476](https://doi.org/10.25292/atlr.v5i0.476)
[10.53572/ejavec.v4i2.37](https://doi.org/10.53572/ejavec.v4i2.37)
[10.29244/core.2.1.57-67](https://doi.org/10.29244/core.2.1.57-67)

No	Judul	Penulis	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	Pengaruh Program Tol Laut Terhadap Ketersediaan Logistik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (T3P) di Indonesia, <i>Jurnal Unej FSTPT / Warta Penelitian Perhubungan</i>	Vidya Selasdini, Yosafat Anggiat Siregar, Mauritz H.M Sibarani (2024) (Selasdini et al., n.d.)	Tol Laut memiliki dampak terhadap ketersediaan logistik di wilayah 3TP di Indonesia. Sosialisasi kepada <i>consignee</i> dan <i>shipper</i> sangat penting dalam mendukung program Tol Laut terkait pengiriman logistik ke wilayah timur untuk menjaga kestabilan harga barang	Metode yang digunakan yaitu Kuantitatif dengan data primer dan sekunder, sedangkan penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif
2	The impact of maritime logistics subsidy on food prices: Evidence from Indonesia <i>International Journal Scopus : Elsevier ScienceDirect</i>	Yusuf Sofiyandi, Yusuf Reza Kurniawan, Muhammad Halley Yudhistira (Sofiyandi et al., 2023)	Berdasarkan riset meskipun kebijakan tol laut secara efektif meringankan beban logistik berbiaya tinggi, namun tidak secara berkelanjutan meningkatkan keterjangkauan harga konsumen.	Penelitian menggunakan Pemodelan ekonomi, <i>Difference in Differences</i> , sedangkan penelitian ini menggunakan kuantitatif deskriptif
3	Dampak Subsidi Ongkos Angkut Di Laut Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan	Poltak Pramah Utama Harahap, Vid Adrison (Harahap &	Subsidi ongkos angkut mempengaruhi disparitas harga pada daerah yang dilalui Tol Laut. Biaya transportasi dan	Penelitian menggunakan metode perbedaan ganda menurut dimensi waktu dan tempat, sedangkan

No	Judul	Penulis	Hasil Penelitian	Perbedaan
	Pokok Antar Daerah <i>Jurnal PKN STAN Info Artha</i>	Adrison, 2023)	kapasitas perdagangan merupakan faktor yang mempengaruhi disparitas harga pada wilayah timur.	penelitian ini dengan kuantitatif deksriptif
4	Load Factor Improvement Analysis Of Return Cargo On The Tol Laut Ship Route <i>Journal ITL Trisakti Grostlog</i>	Rudy Max Damara Gugat, Paulus Raga, Edward Marpaung, Chika Salsabilla SZPA (2022) (Max et al., n.d.)	Mengutamakan produksi komoditi unggulan daerah berupa hasil pertanian, atau perikanan, guna meningkatnya potensi muatan balik kapal tol laut	Menggunakan pendekatan ekonomi daerah melalui <i>Location Quotient Analysis (LQ)</i> dan <i>Shift Share Analysis (SS)</i> , sedangkan penelitian ini menggunakan koefisien keragaman harga bapokting
5	Sea Toll: A Way to Save The Economic of East Indonesia Through East Java <i>Journal East Java Economic (Ejavec)</i>	(Mohammad Ammar Alwandi, 2020)	Jawa Timur berperan sebagai bagian dari rantai pasokan global dan sebagai gerbang utama perdagangan menuju wilayah Indonesia Timur. Tol Laut menjadi solusi untuk mendorong pemulihan perekonomian di Indonesia Timur	Menggunakan Analisis Inferensia regresi spesial panel sedangkan peneliti menggunakan metode kuantitatif deskriptif
6	Analisa Menentukan Kriteria Pemilihan Pelabuhan Pengumpan Tol Laut Menggunakan Metode AHP <i>Albacore : Jurnal Penelitian Perikanan Laut IPB</i>	(Arisusanty et al., 2018)	Perlunya analisis kriteria pelabuhan pengumpan yang akan disinggahi kapal tol laut sehingga subsidi tepat sasaran dan meningkatkan usaha guna distribusi logistik.	Penelitian menganalisis penetapan pelabuhan pengumpan menggunakan metode AHP, berkaitan dengan penetapan Pelabuhan Fakfak sebagai pengumpan, namun pembahasan akan fokus pada efektivitas dan disparitas harga menggunakan metode kuantitatif deskriptif

B. Landasan Teori

1. Kewajiban Pelayanan Publik

Kewajiban pelayanan publik merupakan amanat konstitusi, yaitu dijelaskan pada pasal 34 ayat 3 (Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945, 1945) yang menyatakan bahwa “Negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan pelayanan umum yang layak bagi masyarakat”. Terdapat dua konsep dalam penerapan kewajiban pelayanan publik sebagai berikut:

a. *Public Service Obligation* (PSO)

Merupakan biaya yang dikeluarkan oleh negara untuk menutupi disparitas harga pokok penjualan antara BUMN/swasta dengan harga produk/jasa tertentu yang telah ditetapkan oleh pemerintah, agar pelayanan produk/jasa tersebut tetap terjamin dan dapat dijangkau oleh sebagian besar masyarakat.

b. Subsidi

Subsidi adalah biaya yang ditanggung oleh negara untuk mengatasi perbedaan antara harga pasar dan harga produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat miskin.

2. Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah 3TP

Berdasarkan (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan), penyelenggaraan kewajiban publik ini merupakan pelaksanaan angkutan

barang dari dan ke daerah 3TP yang dilatarbelakangi oleh beberapa hal sebagai berikut:

- a. Guna menurunkan disparitas harga dan menjamin ketersediaan barang;
- b. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat;
- c. Mendukung konektivitas logistik antarmoda transportasi

Diperlukan prinsip pelaksanaan angkutan barang dari dan ke daerah 3TP sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan Dengan memberikan penugasan kepada BUMN angkutan laut serta penyedia jasa lainnya sesuai dengan peraturan menteri.

3. Barang Kebutuhan Pokok, Penting dan barang lainnya

Berdasarkan (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan Dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok Dan Barang Penting) serta untuk meningkatkan efektivitas pelayanan publik dalam angkutan barang ke dan dari wilayah 3TP, pemerintah pusat menetapkan kriteria untuk barang pokok dan barang penting. Barang Kebutuhan Pokok adalah barang yang mempengaruhi kesejahteraan masyarakat, yang ditetapkan karena dampaknya terhadap inflasi dan kandungan gizinya yang tinggi.

Barang penting adalah barang strategis yang memiliki peran vital dalam kelancaran pembangunan nasional, yang ditetapkan karena mendukung program pemerintah dan mengatasi disparitas harga antarwilayah yang tinggi.

Dalam pelaksanaannya diperlukan penyesuaian barang yang diperlukan dengan kebutuhan masyarakat 3TP maka ditetapkan 33 jenis barang

lainnya sesuai (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, 2020) dengan tabel sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Komoditas Program Tol Laut

Sumber: (Dasar Hukum Bapokting)

Barang Pokok	Barang Penting	Barang Lainnya
Hasil Pertanian	1. Benih (Padi, Jagung, Kedelai) 2. Pupuk 3. Gas Elpiji 3kg 4. Triplek 5. Semen 6. Besi Baja Konstruksi 7. Baja Ringan	1. air mineral
a) Berasa		2. makanan ringan
b) Kedelai		3. makanan kaleng
c) Cabe		4. margarin/mentega
d) Bawang Merah		5. mie
Hasil Industri		6. minuman ringan
a) Gula		7. bawang putih
b) Minyak Goreng		8. sayuran
c) Tepung Terigu		9. garam
Hasil Peternakan dan Perikanan		10. kopi
a) Daging Sapi		11. susu
b) Daging Ayam Ras		12. teh
c) Ikan Segar		13. pinang
		14. sagu
		15. obat-obatan
		16. pakaian jadi
		17. popok bayi dan dewasa
		18. detergen/pelembut pakaian
		19. sabun mandi/pasta gigi/sampo/sikat gigi/losion
		20. alat tulis/peralatan sekolah
		21. asbes/gypsum
		22. bata ringan
		23. cat dan tiner
		24. keramik
		25. mebel
		26. paku
		27. pipa air dan aksesorinya
		28. seng
		29. gas elpiji selain 3 kg
		30. genset
		31. aspal; dan/atau
		32. pakan ternak atau pakan ikan

4. Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut)

Presiden Joko Widodo (2016) menyatakan bahwa tol laut merupakan konsep transportasi logistik maritim yang ditujukan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia. Dengan adanya hubungan antar-pelabuhan memungkinkan terciptanya kelancaran distribusi barang sampai ke pelosok. Sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut, 2024), penyelenggaraan kewajiban ini dilakukan terutama bagi daerah 3TP untuk:

- a. Menjamin ketersediaan barang untuk menurunkan disparitas harga
- b. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat
- c. Menjaga kesinambungan pelayanan pengangkutan barang
- d. Kegiatan angkutan hari besar
- e. Kegiatan bantuan bencana alam / kemanusiaan

Angkutan barang di laut sebagaimana dimaksud Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah 3TP meliputi:

- a. Barang kebutuhan pokok dan barang penting;
- b. Jenis barang lain sesuai dengan kebutuhan masyarakat daerah 3TP

Dengan demikian dapat dipahami bahwa tujuan penyelenggaraan Tol Laut antara lain sebagai berikut:

- a. Untuk meningkatkan kelancaran arus distribusi barang pokok, penting dan lainnya

- b. Meningkatkan ketersediaan barang pokok, penting, dan lainnya
- c. Mengurangi disparitas harga barang pokok, penting dan lainnya
- d. Menjaga stabilitas harga
- e. Meningkatkan perdagangan antar-pulau
- f. Menjaga integrasi pasar dalam negeri

5. Jaringan Trayek

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dijelaskan bahwa jaringan trayek merupakan kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan / atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Sesuai prinsip penyelenggaraan Tol Laut wajib melaksanakan sesuai jaringan trayek yang telah ditetapkan oleh Menteri yang meliputi trayek utama maupun jaringan trayek pendukung sebagai *feeder* ke pelabuhan lainnya.

Jaringan trayek ditetapkan berdasarkan usulan gubernur kepada menteri melalui Direktur Jenderal, dan/atau hasil evaluasi kebutuhan trayek dengan dilengkapi data sebagai berikut:

- a. Gambaran umum wilayah
- b. Komoditas muatan berangkat yang dibutuhkan dan muatan balik
- c. Berita acara pembahasan pelabuhan singgah atau trayek

6. Komponen Biaya Produksi

Sesuai (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan Dan Biaya Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut, 2018), biaya produksi

merujuk pada semua biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan laut nasional dalam menjalankan kegiatan pelayanan publik untuk angkutan barang di laut.

- a. Biaya yang dikenakan untuk penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut, ditambah keuntungan maksimal 10% (sepuluh persen) untuk setiap perjalanan kapal dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, atau perjalanan pulang-pergi (round voyage) dari pelabuhan asal kembali ke pelabuhan asal, yang menggunakan kapal utama dan/atau kapal penghubung.
- b. Biaya untuk penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut yang telah dilayani oleh angkutan komersial dengan memanfaatkan ruang muat kapal yang sudah tersedia.
- c. Biaya yang dikenakan untuk pelayanan bongkar muat barang dari dermaga pelabuhan asal hingga dermaga pelabuhan tujuan

7. Subsidi

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut tentang Penyelenggaraan Tol Laut, subsidi merupakan kompensasi yang dikeluarkan oleh negara kepada pelaksana akibat disparitas/perbedaan harga pasar dengan harga produk/jasa tertentu atau selisih antara biaya produksi / harga pasar dengan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah guna memenuhi kebutuhan masyarakat golongan tertentu. Dengan skema subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut terdiri atas:

- a. Pola subsidi pengoperasian kapal
- b. Pola subsidi pemanfaatan ruang muat kapal yang sudah dilayani angkutan komersial

8. Komponen Penghasilan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2018 tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut, komponen penghasilan dihitung berdasarkan volume muatan barang yang dikalikan dengan tarif untuk setiap perjalanan. Sementara itu, komponen biaya produksi kapal barang yang diperhitungkan dalam kegiatan angkutan barang di laut meliputi biaya operasional sebagai berikut:

- a. Biaya Operasional Langsung
 - 1) Biaya Tetap
 - 2) Biaya Tidak Tetap
- b. Biaya operasional tidak langsung (*overhead*)

9. Mekanisme Pengiriman Barang Melalui Tol Laut

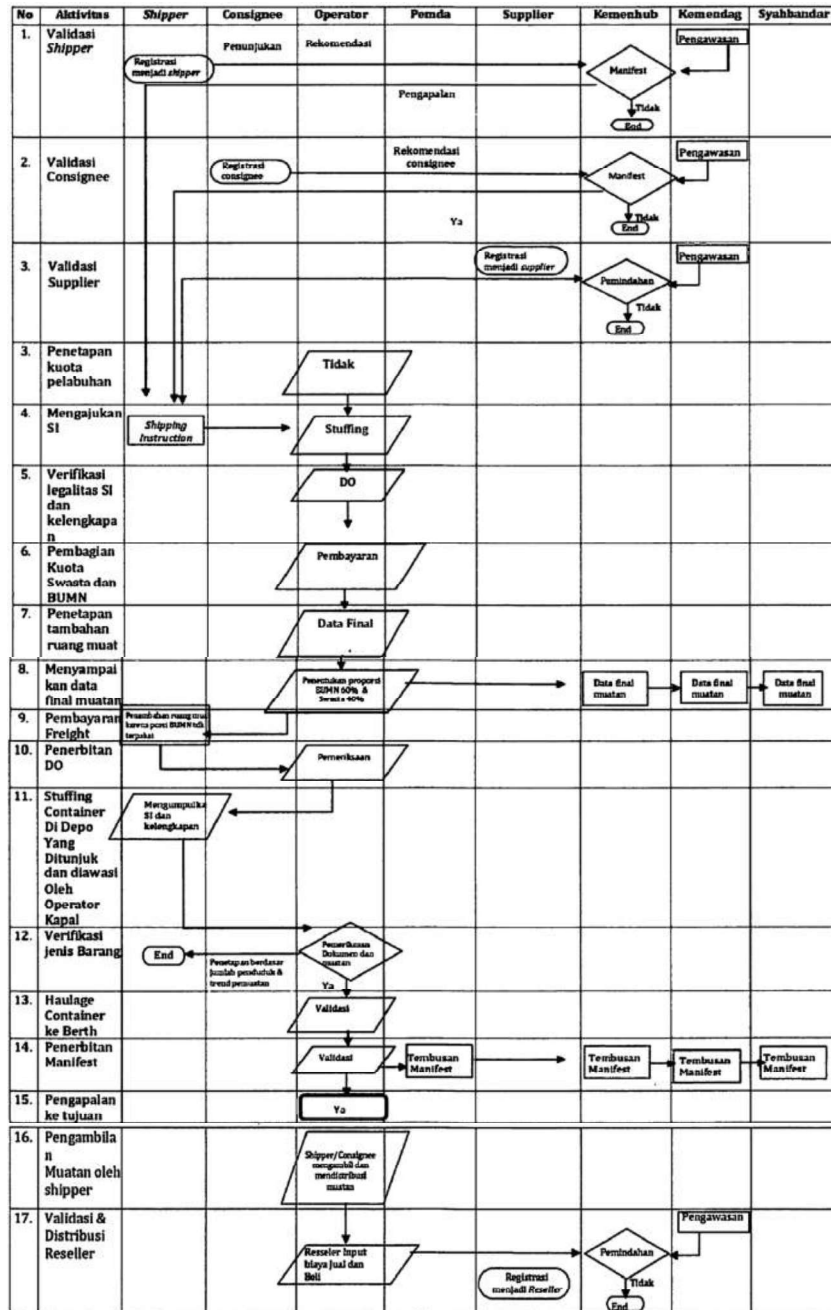
Pengiriman barang menggunakan kapal Tol Laut dilaksanakan sesuai dengan prosedur pemesanan ruang muat kapal yang diatur melalui (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.804/DJPL/2021 Tentang SOP Pemesanan Ruang Muat Kapal Dan Penerbitan Shipping Instruction Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut Dari Dan Ke Daerah 3TP, 2021) Penggunaan ruang muat kapal pada penyelenggaraan kewajiban

pelayanan publik angkutan barang di laut untuk muatan balik dari pelabuhan singgah ke pelabuhan pangkal dengan rincian sebagai berikut:

- a. Untuk trayek dengan operasional kapal pada kapal *general cargo* dan kapal kontainer maka muatan balik dapat berupa barang kebutuhan pokok, barang penting, barang lainnya serta produk unggulan daerah. Jika alokasi ruang muat yang tersedia tidak dipenuhi dengan barang tersebut, maka dapat digunakan untuk jenis barang lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tarif yang digunakan adalah tarif subsidi yang diatur dalam peraturan yang berlaku; dan
- b. Untuk trayek dengan subsidi pemanfaatan ruang muat kapal, muatan balik dapat diberikan subsidi sesuai dengan kebutuhan dan/atau permintaan dinas yang membidangi perdagangan setempat, dengan tetap memperhatikan ketersediaan anggaran.

10. Pemesanan Ruang Muat dan Penerbitan *Shipping Instruction* (SI)

Dalam mekanisme pengiriman barang diperukan prosedur pemesanan ruang muat dan penerbitan *Shipping Instruction*. Berikut merupakan bagan alur penerbitan *Shipping Instruction*:



Gambar 2. 1 Bagan Alur Penerbitan Shipping Instruction
Sumber : KP.804 DJPL (2021)

11. Efektivitas

Efektif atau *effective* memiliki makna berhasil atau suatu yang dilakukan dengan baik. Efisiensi memiliki makna pencapaian besar dengan pengorbanan seminimal mungkin. Sedangkan efektif lebih terarah pada tujuan yang dicapai tanpa mementingkan pengorbanan yang dikeluarkan (Rochyana et al., 2020).

Sebelum tercipta sistem logistik pengiriman barang yang baik, dahulu pengiriman dilakukan hanya sekali dengan satu moda transportasi. Sehingga tidak efektif dan efisien untuk dilakukan serta membutuhkan biaya besar. Program Tol Laut yang efektif, dicirikan oleh Penurunan disparitas harga komoditas di daerah asal dengan daerah tujuan, sebelum dan sesudah adanya program tol laut.

12. Sistem Logistik

Logistik adalah disiplin ilmu yang berfokus pada aliran barang, informasi, dan uang, yang dimulai dari pengadaan, penyimpanan, hingga pengiriman barang sesuai dengan jenis, jumlah, kualitas, waktu, dan tempat yang diinginkan konsumen, dari titik asal ke tujuan secara efektif dan efisien. Sementara itu, manajemen logistik adalah bagian dari proses rantai pasokan yang merencanakan, mengimplementasikan, dan mengendalikan efisiensi serta efektivitas aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi yang terkait, mulai dari titik awal hingga titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan (Sudrajat et al., 2024). Berikut merupakan gambaran sistem logistik secara sederhana:



Gambar 2. 2 Sistem Logistik

Sumber: supplychainindonesia.com (2023)

Sebagai sebuah sistem, logistik terdiri atas beberapa komponen utama yaitu sebagai berikut:

- a. Persediaan
- b. Pergudangan
- c. Transportasi
- d. Sistem Informasi

13. Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP)

Menurut (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 63 Tahun 2020 Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024) Daerah tertinggal adalah wilayah kabupaten yang memiliki tingkat perkembangan yang lebih rendah dibandingkan dengan daerah lainnya dalam skala nasional. Penetapan suatu daerah sebagai daerah tertinggal didasarkan pada kriteria tertentu:

- a. Perekonomian masyarakat;
- b. Sumber daya manusia
- c. Sarana dan prasarana
- d. Kemampuan keuangan daerah

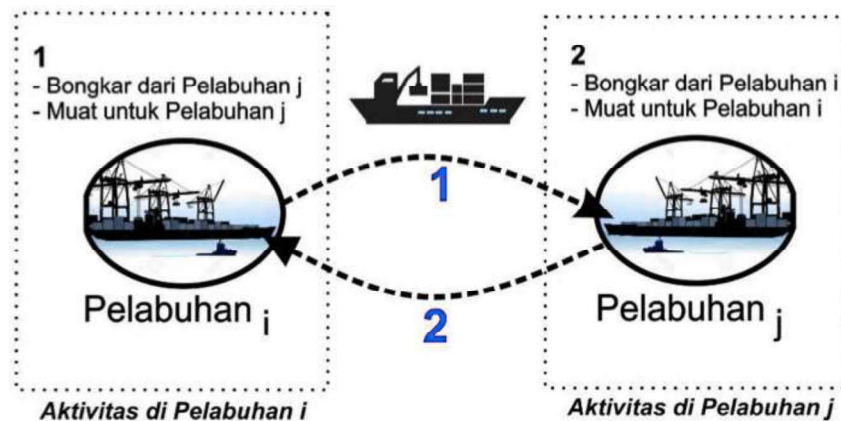
Dalam hal penelitian ini terfokus kepada daerah 3TP yang dilintasi trayek T-26 tahun 2024 yaitu Kabupaten Fakfak, Papua Barat.

14. Operasional Kapal

Bersumber dari Pengoperasian Kapal Tol Laut oleh Ditlala tahun 2024 berikut beberapa skema pengoperasian kapal yang digunakan :

a. *Port to Port*

Layanan ini secara langsung menghubungkan dua pelabuhan, dimulai dari pelabuhan asal di mana kapal mengangkut muatan menuju pelabuhan tujuan, lalu kembali dengan membawa muatan ke pelabuhan asal.



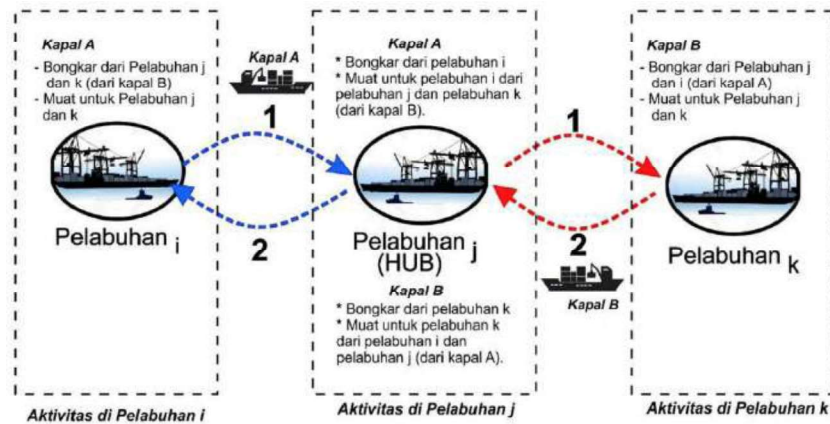
Gambar 2. 3 Pola Operasional Port to Port

Sumber: ITS (2018)

b. *Transshipment*

Pola rute *transshipment* ditandai dengan keberadaan satu pelabuhan yang berperan sebagai *hub port*. Dalam ilustrasi, terlihat bahwa selain mengangkut muatan ke pelabuhan J, kapal A juga membawa muatan dari pelabuhan i yang ditujukan ke pelabuhan K. Muatan ini harus dibongkar terlebih dahulu di pelabuhan J, yang berfungsi sebagai *hub*, sebelum dilanjutkan ke pelabuhan k menggunakan kapal B. Sebaliknya, kapal B yang membawa muatan dari pelabuhan K ke pelabuhan J juga

memuat barang yang akan diteruskan ke pelabuhan I. Muatan ini dibongkar di pelabuhan J, lalu diangkut ke pelabuhan I menggunakan kapal A. Dalam sistem *transshipment*, proses ini menyebabkan terjadinya penanganan ganda (*double handling*) di pelabuhan J.



Gambar 2. 4 Pola Operasional Transshipment

Sumber: ITS (2018)

c. Multi Port

Konsep ini dapat menghubungkan 3 (tiga) pelabuhan atau lebih sebagai berikut:

1) Relay

Tipe *relay* melibatkan kunjungan ke tiga pelabuhan. Kapal berangkat dari pelabuhan I dengan membawa muatan yang ditujukan untuk pelabuhan J dan pelabuhan K, serta membongkar muatan dari kedua pelabuhan tersebut. Setelah itu, kapal menuju pelabuhan J untuk membongkar muatan dari pelabuhan I dan memuat barang menuju pelabuhan K. Selanjutnya, kapal berlayar ke pelabuhan K untuk membongkar muatan dari pelabuhan I dan J, serta memuat barang yang ditujukan ke pelabuhan J dan I. Karena

pelabuhan k merupakan pelabuhan terakhir sebelum kapal kembali ke pelabuhan asal, maka kapal akan singgah kembali di pelabuhan J untuk membongkar muatan dari pelabuhan K dan memuat barang menuju pelabuhan I, lalu kembali ke pelabuhan I.

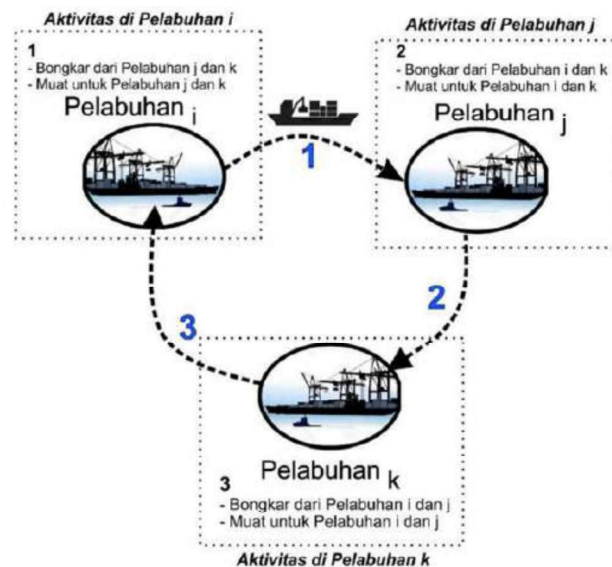


Gambar 2. 5 Pola Operasional *Relay*

Sumber: ITS (2018)

2) *Circle*

Pola ini melibatkan kunjungan ke tiga pelabuhan, di mana kapal berangkat dari pelabuhan I, kemudian berlayar ke pelabuhan J, dilanjutkan ke pelabuhan K, dan akhirnya kembali lagi ke pelabuhan I.



Gambar 2. 6 Pola Operasional *Circle*

Sumber: ITS (2018)

15. Disparitas Harga

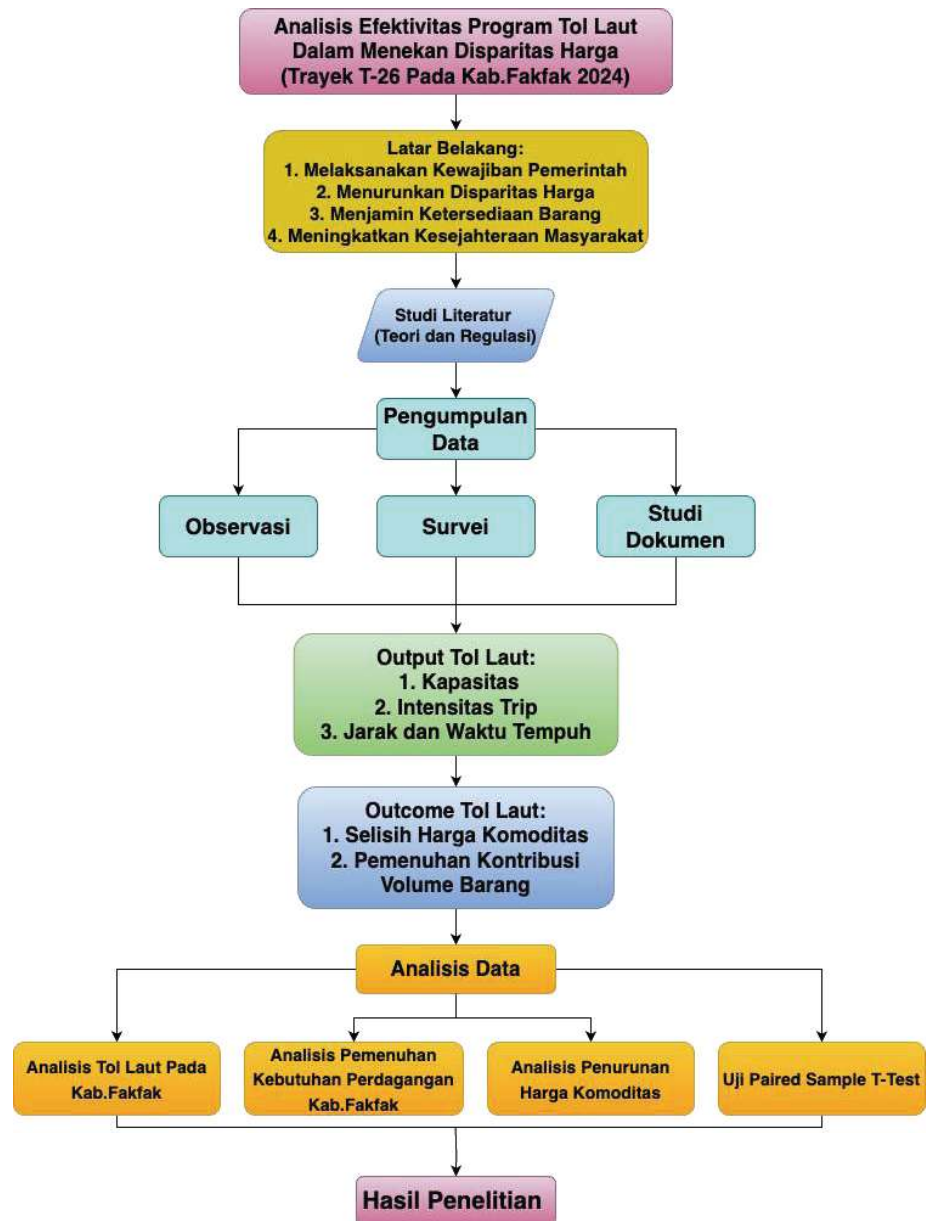
Menurut Kabupaten Fakfak Dalam Angka 2024, ketimpangan atau disparitas merujuk pada perbedaan standar hidup yang relatif di antara seluruh masyarakat. Perbedaan ini menyebabkan tingkat pembangunan yang bervariasi di berbagai wilayah, yang pada gilirannya mempengaruhi kesejahteraan di masing-masing wilayah, salah satunya terkait dengan disparitas (BPS Kabupaten Fakfak, 2024)

Perkembangan logistik di Indonesia masif terjadi di wilayah barat sedangkan daerah timur masih kekurangan distribusi barang sehingga terjadi perbedaan atau disparitas harga bahan pokok dan penting. Ketimpangan merupakan sesuatu yang seharusnya tidak terjadi (Selasdini, 2024).

Disparitas harga terjadi karena adanya perbedaan harga terhadap komoditas bahan pokok tertentu antar-daerah. Dalam penyelenggaraan tol laut memiliki maksud dan tujuan untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga antara wiliayah barat dan timur.

Analisis disparitas harga dilakukan untuk mengidentifikasi tingkat penurunan disparitas harga barang pokok dan penting di daerah tujuan dalam hal penelitian ini pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat setelah dilaksanakannya program tol laut. Analisis perbandingan harga komoditas dilakukan dengan membandingkan harga komoditas tol laut di daerah tujuan dengan harga di daerah asal (daerah produksi).

C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2. 7 Kerangka Penelitian

Sumber: Penulis (2024)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut (D. Sugiyono, 2013) metode penelitian adalah cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan sesuai dengan yang diinginkan penulis. Adapun 4 kata kunci yang berhubungan yaitu cara ilmiah, kegunaan, tujuan, dan data. Penelitian yang bersifat ilmiah dapat diidentifikasi melalui ciri-ciri keilmuan, yang pertama yaitu rasional, yang berarti penelitian dilakukan dengan logika yang masuk akal, kedua empiris, yang mengindikasikan bahwa metode yang digunakan dapat diamati, dan ketiga Sistematis, yang menunjukkan bahwa penelitian ini memanfaatkan langkah-langkah tertentu yang berurutan. Menurut (Sujarweni, 2014) mengemukakan bahwa Penelitian kuantitatif yaitu penelitian dengan menggunakan cara pengukuran statistik, kuantifikasi dan angka dalam memperoleh hasil dan sesuatu yang ingin dicapai.

Penelitian deskriptif adalah menjelaskan dan mendeskripsikan hal diteliti secara detail, mengangkat fenomena yang terjadi secara realistis dan nyata, kemudian menganalisis fenomena tersebut untuk ditemukan penyebab masalah dan memberi solusi dari masalah pada fenomena yang terjadi. Penelitian deskriptif memiliki tujuan untuk menguraikan fenomena yang terjadi, baik itu fenomena alam maupun buatan manusia. Jenis penelitian ini digunakan untuk menganalisis atau menjelaskan hasil dari suatu subjek tanpa bermaksud memberikan implikasi yang lebih luas. Kemunculan penelitian

deskriptif dipicu oleh banyaknya pertanyaan yang timbul terkait masalah kesehatan, seperti tingkat kematian, tingkat penyakit, terutama dalam konteks seberapa besar masalah tersebut, sejauh mana masalah tersebar, dan seberapa pentingnya masalah tersebut. (P. D. Sugiyono, 2019).

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, maka peneliti menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan analisis data secara statistik. Penelitian kuantitatif deskriptif adalah jenis penelitian yang menjelaskan hasil penelitian dengan menggunakan angka statistik atau pengukuran tertentu terhadap variable yang berhubungan untuk mendeskripsikan tujuan tertentu yang telah ditentukan oleh peneliti sebelumnya. (D. Sugiyono, 2013).

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Pengumpulan data penelitian dilakukan pada Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL), Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala), Sub-Direktorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait. Sedangkan waktu penelitian oleh peneliti dilakukan saat penulis melaksanakan kegiatan praktik darat (Prada) pada periode Agustus 2023 – Januari 2024

C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Berikut merupakan sumber data atau subjek penelitian sebagai bahan penulis untuk melakukan penelitian serta teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Sumber Data (Subjek Penelitian)

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan penelitian ini merupakan informasi yang diperoleh penulis melalui pengamatan langsung.

Data berikut diperoleh dari sumber-sumber berikut:

a. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh langsung dari sumbernya yang didapatkan langsung oleh peneliti. Data primer disini merupakan kendala operasional pelaksanaan tol laut di Kabupaten Fakfak. Data diperoleh melalui regulator dalam hal ini Ditlala, operator oleh PT Pelni, dan wawancara oleh konsultan yang telah melakukan observasi secara langsung.

b. Data Sekunder

Jenis data yang didapatkan dengan mencari informasi digital, arsip, atau data yang ditemukan di media online, dengan kata lain data sekunder adalah data yang didapatkan tidak langsung di lapangan. (P. D. Sugiyono, 2017) menjelaskan bahwa data sekunder merupakan informasi yang sebelumnya telah dihimpun sebagai data primer, kemudian diolah lebih lanjut dan disajikan oleh entitas yang mengumpulkan data primer atau oleh pihak lain. Berkaitan dengan operasional trayek Tol Laut T-26 Tahun 2024 dalam hal ini yaitu:

- 1) Trayek Tol Laut pada Pelabuhan Fakfak Tahun 2018-2024
- 2) Operasional Tol Laut Pada Pelabuhan Fakfak
- 3) Komoditas Muatan Berangkat Pada Pelabuhan Fakfak
- 4) *Ship Particular* Logistik Nusantara 1

- 5) Realisasi Muatan
- 6) Kebutuhan Komoditas pada Kabupaten Fakfak
- 7) Harga Komoditas pada Kabupaten Fakfak

2. Teknik Pengumpulan Data

Agar proses perolehan data menjadi lebih mudah dan terarah, diperlukan penyusunan metode pengumpulan data yang sistematis dan menyeluruh. Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Observasi

Observasi didefinisikan sebagai pengamatan keadaan realita yang dilakukan sesuai dengan kriteria dan syarat yang ditentukan oleh peneliti untuk tujuan penelitian. Dalam penelitian ini teknik observasi lapangan secara langsung yang dilakukan pada regulator tol laut dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) di Jakarta.

b. Survei Primer

Survei primer dilakukan dengan pemantauan langsung melalui konsultan operasional tol laut yang berhubungan langsung dengan pelaksanaan Trayek T-26 Tahun 2024. Sehingga dapat diperoleh informasi nyata terkait kondisi di lapangan

c. Survei Sekunder

Dapat disebut juga Survei Instansional, dilakukan untuk mendapatkan literatur maupun data-data sekunder di instansi terkait, diantaranya regulator pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL), Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala), Kementerian Perdagangan (Gerai Maritim), PT Pelayaran Nasional

Indonesia selaku operator kapal Trayek T-26 Tahun 2024, Dinas Perdagangan, dan instansi lain yang berkaitan dengan pelaksanaan tol laut.

d. Studi Dokumen

Merupakan pencarian informasi dan data dari berbagai sumber untuk memperoleh informasi penyelenggaraan angkutan barang di laut (tol laut). Selain itu, kajian literatur dilakukan juga untuk mendapatkan dasar-dasar hukum penyelenggaraan tol laut dikarenakan sebagai sudut pandang sebagai regulator.

D. Teknik Analisis Data

Berdasarkan pendekatan pada pembahasan sebelumnya, serta untuk memudahkan pemahaman pembaca maka dibentuk kerangka analisis penelitian sebagai berikut:



Gambar 3. 1 Kerangka Analisis Penelitian

Sumber: Ditolah, Diolah (2024)

Penelitian terfokus kepada hasil akhir / *outcome* yang merupakan tingkat manfaat terhadap masyarakat dari program tol laut yang telah diproduksi. Dengan analisis *outcome* bersumber pada jumlah muatan berangkat dan balik serta harga bahan pokok di daerah asal dan tujuan. Efektivitas sebagai dampak

dari intensitas pelayaran (arus dan muatan) Trayek T-26 dan pelabuhan fakfak terhadap *outcome* (disparitas harga). Dalam hal ini analisis signifikan berkurangnya disparitas harga di wilayah pelabuhan singgah / 3TP dalam hal ini Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Berikut merupakan Teknik analisis data yang akan digunakan sebagai penelitian:

1. Analisis Pelaksanaan dan Kendala Program Tol Laut Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

Analisis dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting penyelenggaraan tol laut terkait dengan variabel operasional kapal dan pelabuhan singgah, muatan berangkat, dan harga komoditas daerah tujuan baik sebelum maupun sesudah program tol laut.

Metode analisis yang diterapkan dalam mengkaji kondisi eksisting pelaksanaan tol laut adalah analisis statistik deskriptif, yang berfungsi untuk menyederhanakan data yang diperoleh serta mengukur tingkat pemusatan dan penyebaran data, sehingga menghasilkan informasi yang lebih informatif, bermanfaat, dan mudah dipahami. Selain itu, analisis juga dilakukan berdasarkan hasil observasi dan wawancara langsung dengan Sub-Koordinator Program Tol Laut di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) serta konsultan pengawas operasional tol laut kepada pihak consignee di pelabuhan tujuan.

2. Analisis Pemenuhan Kebutuhan Komoditas Tol Laut

Analisis dilakukan dengan menghimpun data dari aplikasi sitolaut/gerai maritim serta mengelompokkan pergerakan kebutuhan komoditas. Dilakukan pendataan pemenuhan muatan berangkat pada

Pelabuhan Fakfak serta komoditas yang diangkut. Sehingga dapat diketahui persentase kontribusi pemenuhan program tol laut terhadap volume perdagangan pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat tahun 2024.

Tabel 3. 1 Analisis Pemenuhan Komoditas Tol Laut

Sumber: Diolah (2024)

Kriteria	Indikator	Satuan
Pemenuhan Kebutuhan Komoditas Tol Laut	Jumlah Informasi Kebutuhan Komoditas Perbulan	(Kg/liter/buah)
	$\frac{\text{Total Muatan Berangkat}}{\text{Muatan Bongkar Pelabuhan Fakfak}}$	%
	$\frac{\text{Volume Kebutuhan Komoditas}}{\text{Volume Pemenuhan Tol Laut}}$	%

3. Analisis Penurunan Harga Komoditas

Analisis disparitas harga dilakukan untuk mengidentifikasi tingkat penurunan disparitas harga barang pokok dan penting di daerah tujuan setelah dilaksanakannya program tol laut. Analisis tingkat penurunan disparitas harga tersebut diharapkan dapat diperoleh dari gambaran dinamika pergerakan harga beserta perbandingannya antara harga komoditas tol laut dan non-tol laut. Maka analisis penurunan harga komoditas ini dilakukan melalui tahapan sebagai berikut:

- Pendapatan Pengeluaran/kapita/bulan Kabupaten Fakfak Tahun 2024
- Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Fakfak
- Pergerakan Harga Komoditas Non-Tol Laut Kabupaten Fakfak 2024
- Pergerakan Harga Komoditas Tol Laut Kabupaten Fakfak Tahun 2024
- Perhitungan selisih dan persentase penurunan harga komoditas
- Perhitungan simulasi penghematan tiap keluarga
- Uji *Paired Sample T-Test*

Pengujian terhadap harga komoditas dilakukan dengan menggunakan metode *Paired Sample T-Test* atau uji beda. Metode ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan rata-rata antara dua sampel yang saling berpasangan atau memiliki hubungan. Karena uji paired sample t-test termasuk dalam statistik parametrik, maka data yang digunakan dalam analisis ini harus memenuhi syarat distribusi normal sesuai dengan ketentuan statistik parametrik (Syafriani et al., 2023).

Dilakukan pengujian harga bapokting Tol Laut dan Non-Tol Laut yang bersumber dari data Gerai Maritim, Kementerian Perdagangan. Dalam hal ini untuk menunjukkan seberapa besar pengaruh program Tol Laut terhadap disparitas harga di Kabupaten Fakfak, Papua Barat.