

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK T-11
TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN
POKOK DAN BARANG PENTING**

TUGAS AKHIR



DIAJUKAN OLEH :

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO

2102017

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

2024

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK T-11
TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN
POKOK DAN BARANG PENTING**

TUGAS AKHIR

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



DIAJUKAN OLEH :

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO

2102017

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

TUGAS AKHIR

EFEKTIVITS PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK T-II TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN POKOK DAN BARANG PENTING

Disusun Oleh :

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO

2102017

Disetujui untuk diajukan pada

Seminar Tugas Akhir

Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II



Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M.

Kodrat Alam, S.Si.T., M.T.

NIP. 19870513 201902 2 001

NIP. 19780629 200003 1 001

Tanggal : 10 Juli 2024

Tanggal : 10 Juli 2024

Ditetapkan di : Tabanan

HALAMAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

EFEKTIVITAS PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK T-11 TERHADAP
DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN POKOK
DAN BARANG PENTING

Telah dipersiapkan dan disusun oleh :

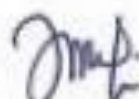
LUKAS HENDRIAN PRAKOSO
2102017

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 22 JULI 2024
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji



Putu Diva Ariesthana Sadri, ST., M.Sc.
NIP. 19860401 201012 1 004



Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M.
NIP. 19870513 201902 2 001



Dynes Rizky Navianti, S.Si., M.Si.
NIP. 19900708 201902 2 001



Kodrat Alam, S.Si.T., M.T.
NIP. 19780629 200003 1 001

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI
D-III MANAJEMEN LOGISTIK



Putu Diva Ariesthana Sadri, ST., M.Sc.
NIP. 19860401 201012 1 004

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya Lukas Hendrian Prakoso, Notar. 2102017, Menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan Judul "Efektivitas Penggunaan Tol Laut Trayek T-II Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting" merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 19 Juli 2024

Penulis,

METERAI
TEMPER
100000
KETERANGAN

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO
Notar. 2102017

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-NYA, sehingga Tugas Akhir yang berjudul "Efektivitas Penggunaan Tol Laut Trayek T-11 Terhadap Disparitas Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting" dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Orang tua yang telah memberikan dukungan dan motivasi sehingga dalam penyusunan Tugas Akhir ini dapat terlaksana dengan lancar;
2. Bapak Dr. Ir. I Made Suraharta, S.T., S.Si.T., M.T., IPM selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali;
3. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, M.Sc selaku Kepala Program Studi Diploma Tiga Manajemen Logistik;
4. Ibu Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M. selaku dosen pembimbing I dan Bapak Kodrat Alam, S.Si.T., M.T. selaku dosen pembimbing II dalam penyusunan Tugas Akhir;
5. Bapak Samsul Huda, S.Si.T., M.Si. serta seluruh Pegawai Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait yang telah membantu saya dalam pengumpulan data penelitian ini;
6. Serta rekan-rekan Angkatan II yang selalu memberikan semangat dan membantu dalam penyusunan Tugas Akhir hingga tersusunya laporan ini.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih belum sempurna, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Akhir kata, penulis berharap semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan.

Tabanan, 19 Juli 2024

Penulis,



LUKAS HENDRIAN PRAKOSO

2102017

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	7
DAFTAR TABEL.....	9
DAFTAR GAMBAR.....	10
INTISARI.....	12
<i>ABSTRACT</i>	13
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Batasan Masalah.....	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	3
BAB II GAMBARAN UMUM.....	5
2.1 Profil Instansi.....	5
2.2 Lokasi Objek.....	9
BAB III TINJAUAN PUSTAKA.....	10
3.1 Tol Laut.....	10
3.2 Trayek.....	12
3.3 Barang Kebutuhan Pokok dan Penting.....	12
3.4 Disparitas Harga.....	13
3.5 Pelayanan.....	13
3.6 Penelitian Terdahulu.....	15
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	20

4.1	Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	20
4.2	Populasi dan Sampel	21
4.3	Kerangka Berpikir	23
4.4	Hipotesis	23
4.5	Teknik Analisis Data	23
4.6	Pengujian Hipotesis	26
4.7	Analisis Regresi Sederhana	28
4.8	Koefisien Determinasi	28
4.9	Bagan Alir Penelitian	29
4.10	Timeline Penelitian	30
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		31
5.1	Hasil	31
5.2	Deskripsi Variable Penelitian	32
5.3	Analisis Data	34
5.4	Pembahasan	46
BAB VI PENUTUP		49
6.1	Kesimpulan	49
6.2	Saran	50
DAFTAR PUSTAKA		51
LAMPIRAN		53

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1. Jenis-Jenis Barang Kebutuhan Pokok	13
Tabel 3. 2. Jenis-Jenis Barang Kebutuhan Penting	13
Tabel 3. 3. Penelitian Terdahulu	15
Tabel 3. 4. Lanjutan Tabel 3. 3	16
Tabel 3. 5. Lanjutan Tabel 3. 4.	17
Tabel 3. 6. Lanjutan Tabel 3. 5.	18
Tabel 3. 7. Keaslian Penelitian	19
Tabel 4. 1. Nilai Koefisien Korelasi	28
Tabel 4. 2. Pengambilan keputusan Koefisien Determinasi	29
Tabel 4. 3. Timeline Penelitian	30
Tabel 5. 1. Hasil Uji Validitas Menggunakan SPSS Versi 26	34
Tabel 5. 2. Lanjutan Tabel 5. 1	35
Tabel 5. 3. Hasil Uji Reliabilitas Menggunakan SPSS Versi 26.	35
Tabel 5. 5. Hasil Uji Normalitas Menggunakan SPSS Versi 26	38
Tabel 5. 6. Hasil Uji Heteroskedastitas Menggunakan SPSS Versi 26	39
Tabel 5. 7. Hasil Uji Linieritas Menggunakan SPSS Versi 26	40
Tabel 5. 8. Hasil Uji Parsial (T) menggunakan SPSS Versi 26	41
Tabel 5. 9. Hasil Uji Korelasi Menggunakan SPSS Versi 26	42
Tabel 5. 10. Hasil Perhitungan Regresi Sederhana menggunakan SPSS Versi 26	43
Tabel 5. 11. Hasil Perhitungan R Square	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Laut	6
Gambar 2. Struktur Organisasi Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait.....	8
Gambar 3. Kantor Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.....	9
Gambar 4. Kantor Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	9
Gambar 5. Jalur Trayek Kapal Tol Laut Trayek T-11.....	12
Gambar 6. Diagram Alir Penelitian.....	29
Gambar 7. Presentase Populasi Penelitian	32
Gambar 8. Hasil Histogram Uji Normalitas Menggunakan SPSS Versi 26.....	36
Gambar 9. Hasil Scatter Plot Menggunakan SPSS Versi 26.....	37
Gambar 10. Hasil Scatterplot menggunakan SPSS Version 26.....	39
Gambar 11. Hasil Permodelan Regresi menggunakan Y Riil	44
Gambar 12. Hasil Permodelan Regresi Menggunakan Nilai Y Regresi	45
Gambar 13. Hasil Perbandingan Y Riil dan Y Regresi	45

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Permohonan Data Kebutuhan Penelitian.....	53
Lampiran 2. Form Kuesioner Variabel Penggunaan Tol Laut.....	54
Lampiran 3. Form Kuesioner Variabel Disparitas Harga.....	55
Lampiran 4. Data Responden Penelitian.....	56
Lampiran 5. Tabulasi Responden Kuesioner Variabel Penggunaan Tol Laut	58
Lampiran 6. Tabulasi Responden Kuesioner Variabel Disparitas Harga	60
Lampiran 7. Hasil Uji Validitas Variabel Penggunaan Kapal Tol Laut Menggunakan SPSS Version 26.....	63
Lampiran 8. Hasil Uji Validitas Variabel Disparitas Harga Menggunakan SPSS Versi 26	68
Lampiran 9. Daftar Disparitas Harga Penggunaan Tol Laut.....	70
Lampiran 10. Dokumentasi pelaksanaan Zoom.....	73
Lampiran 11. Google Form.....	74

INTISARI
EFEKTIVITAS PENGGUNAAN TOL LAUT TRAYEK T-11 TERHADAP
DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN POKOK
DAN BARANG PENTING

Oleh

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO
2102017

Disparitas harga di Indonesia merupakan isu krusial yang berdampak pada kesejahteraan masyarakat, terutama di daerah terpencil, terdepan, dan terluar (3TP). Perbedaan harga ini disebabkan oleh berbagai faktor seperti biaya logistik yang tinggi, dan infrastruktur yang kurang memadai di beberapa wilayah Indonesia. Program Tol Laut, yang diluncurkan oleh pemerintah, bertujuan untuk mengurangi disparitas harga dengan meningkatkan konektivitas logistik antara pulau-pulau di Indonesia. Melalui pengangkutan barang yang lebih teratur dan terjangkau, diharapkan harga barang kebutuhan pokok dan barang penting dapat lebih merata di seluruh Indonesia. Penelitian ini mengkaji efektivitas penggunaan tol laut trayek T-11 dengan rute Pelabuhan Tanjung Perak-Pelabuhan Saumlaki-Pelabuhan Dobo terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting di daerah 3TP. Melalui analisis regresi sederhana, ditemukan bahwa penggunaan kapal tol laut trayek T-11 efektif dalam menurunkan disparitas harga dan dengan koefisien determinasi sebesar 65% menyatakan bahwa penggunaan tol laut trayek T-11 memiliki efektivitas yang kuat. Meski demikian, terdapat kendala infrastruktur pelabuhan yang kurang memadai dan biaya logistic yang tinggi. Hasil penelitian ini menunjukkan pentingnya peningkatan infrastruktur pelabuhan dan frekuensi kapal tol laut untuk mengurangi disparitas harga secara efektif. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan kebijakan transportasi laut yang lebih baik di Indonesia

Kata Kunci: Tol Laut, Disparitas Harga,Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting

ABSTRACT
THE EFFECT OF USING THE T-11 SEA TOLL ROUTE ON
PRICE DISPARITIES FOR BASIC NEEDS AND ESSENTIAL
GOODS

By

LUKAS HENDRIAN PRAKOSO
2102017

Price disparity in Indonesia is a crucial issue that impacts the welfare of the community, especially in remote, frontier and outermost (3TP) areas. These price differences are caused by various factors such as high logistics costs, and inadequate infrastructure in some parts of Indonesia. The Sea Toll Program, launched by the government, aims to reduce price disparities by improving logistics connectivity between Indonesia's islands. Through more regular and affordable transportation of goods, it is expected that the prices of basic and essential goods will be more evenly distributed throughout Indonesia. This study examines the effectiveness of using the T-11 sea toll route with the Tanjung Perak Port - Saumlaki Port - Dobo Port route on price disparities for basic necessities and essential goods in the 3TP areas. Through simple regression analysis, it was found that the use of the T-11 route sea toll ship is effective in reducing price disparities and with a coefficient of determination of 65%, it states that the use of the T-11 route sea toll has strong effectiveness. However, there are constraints of inadequate port infrastructure and high logistics costs. The results of this study indicate the importance of improving port infrastructure and the frequency of sea toll vessels to effectively reduce price disparities. This research is expected to contribute to the development of better sea transportation policies in Indonesia.

Keywords: *Sea Toll, Price Disparity, Basic Needs and Essential Goods*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia menjadi negara kepulauan terbesar di dunia karena memiliki lebih dari 17.500 pulau. Dua pertiga dari total luas wilayah daratannya terletak di wilayah laut seluas 3.257.683 kilometer persegi. (Rosano and Widodo, 2023). Hal ini menunjukkan potensi maritim Indonesia yang sangat besar untuk dieksplorasi. Menurut laporan Kementerian Perhubungan tahun 2020, Indonesia memiliki potensi untuk terus mengembangkan sumber daya alam yang sudah ada (Kementerian Perhubungan, 2020). Oleh karena itu, keberadaan wilayah laut yang sangat luas ini cukup sulit bagi Indonesia untuk terus berkreasi, baik melalui Sumber Daya Manusia (SDM), kerangka kerja laut, dan transportasi.

Transportasi adalah salah satu urat nadi kehidupan manusia. Karena transportasi laut dapat mengurangi biaya logistik di setiap negara, perannya dalam mendukung ekonomi global menjadi semakin penting di dunia saat ini (Kadarisman, Yuliantini and Majid, 2017). Sekitar 90% perdagangan internasional diangkut melalui laut, yang menunjukkan bahwa transportasi laut juga memainkan peran penting dalam distribusi barang dan jasa (Arwini and Juniastra, 2023).

Sistem transportasi merupakan salah satu sistem yang penting bagi pengembangan wilayah, khususnya pada provinsi yang terdiri dari banyak pulau (Sutardi and Martina, 2015). Transportasi laut yang merupakan bagian dari sistem transportasi juga memberikan peran penting. Melalui pelabuhan berperan sebagai simpul konektivitas, memungkinkan masyarakat mengakses kegiatan sosial dan ekonomi, baik di dalam maupun di luar daerah. Sayangnya, Indonesia belum mampu mengoptimalkan titik-titik simpul yang sudah ada, sehingga ketika akan berpindah dari satu daerah ke daerah lain yang memiliki jarak yang jauh, masyarakat mengalami kesulitan. Dalam hal kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat daerah setempat sangat bergantung pada moda transportasi, terutama di wilayah 3TP (Tertinggal, Terdepan, Pinggiran, dan Perbatasan)

Tol laut diusulkan sebagai cara untuk mengurangi disparitas harga antar wilayah (Fitria, 2023). Upaya pemerintah dalam mengembangkan strategi membangun Indonesia dari daerah pinggiran, yang mendukung pergerakan melalui laut, dilakukan dengan memberikan subsidi dan memastikan kelancaran arus barang melalui layanan pengiriman yang terjadwal. Hal tersebut tercermin pada pelaksanaan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang melalui laut, yang dikenal sebagai "Tol Laut.". Trayek Tol Laut T-11 dengan rute dari Pelabuhan Tanjung Perak - Pelabuhan Saumlaki - Pelabuhan Dobo – Kembali ke Pelabuhan Tanjung Perak dapat mengurangi disparitas harga antara wilayah barat dan wilayah timur.

Berdasarkan data Sistem Pemberian Pelayanan Keperawatan Profesional (SP2KP) harga bawang merah di pasar tradisional pada Maret 2024 sebesar Rp. 36.700/Kg atau turun 2.91.% dan minyak goreng sawit kemasan premium mengalami peningkatan sebesar 0.48% atau Rp. 21.00/Kg dari harga pada Februari 2024 yaitu sebesar Rp.20.900. Secara statistik, perbandingan produk domestik bruto Indonesia Timur dan Barat belum merata. Hal ini disebabkan karena sektor produksi tradisional lebih banyak beroperasi di luar Pulau Jawa, sedangkan sektor produksi modern masih berpusat di Pulau Jawa, biasanya di daerah perkotaan(Taufiq, 2020). Hal tersebut mendorong peneliti untuk meneliti topik ini, yang berjudul "Efektivitas Penggunaan Tol Laut T-11 terhadap Disparitas Harga Kebutuhan Pokok dan Barang Penting", berdasarkan uraian latar belakang sebelumnya.

1.2 Rumusan masalah

Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana efektivitas penggunaan tol laut trayek T-11 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 kebutuhan penting di wilayah Terbelakang, Terdepan dan Perbatasan

1.3 Tujuan Penelitian.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui seberapa besar efektivitas penggunaan tol laut trayek T-11 terhadap disparitas harga barang pokok dan harga barang penting.
2. Untuk mengetahui apa saja yang menjadi kendala dalam penggunaan tol laut terhadap barang kebutuhan pokok dan barang kebutuhan penting.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah yang ditentukan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut menjadi fokus penelitian dari Januari 2024 hingga Maret 2024.
2. Penggunaan kapal tol laut Trayek T-11 tahun 2024 dengan rute Pelabuhan Tanjung Perak-Pelabuhan Saumlaki-Pelabuhan Dobo
3. Barang kebutuhan pokok dan barang penting yang diangkut menggunakan kapal tol laut.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Untuk Instansi

Dalam rangka memanfaatkan signifikansi tol laut, temuan studi ini dapat menjadi referensi untuk memberikan informasi tambahan terkait pemanfaatan trayek tol laut T-11 dan disparitas harga antara barang kebutuhan pokok dan barang kebutuhan pokok.

2. Untuk Politeknik Transportasi Darat Bali

Dari hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan pembelajaran lanjutan khususnya untuk Mahasiswa/i POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI jurusan manajemen logistik.

3. Untuk Mahasiswa/i

Hasil dari penelitian mampu memberikan kegunaan kepada Mahasiswa/I berupa pengetahuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan menambah

wawasan yang luas mengenai bidang logistik dan dapat menjadi acuan untuk penelitian selanjutnya pada trayek tol laut lainnya.

4. Untuk Peneliti

Hasil penelitian ini yaitu untuk menerapkan ilmu yang sudah diperoleh dan dipelajari selama peneliti melakukan pembelajaran baik di dalam ataupun diluar jam kuliah serta menjadi sarana pengembangan ilmu pengetahuan terkait dengan ilmu logistik dan menambah pengetahuan secara nyata dengan meneliti secara langsung dilapangan



BAB II

GAMBARAN UMUM

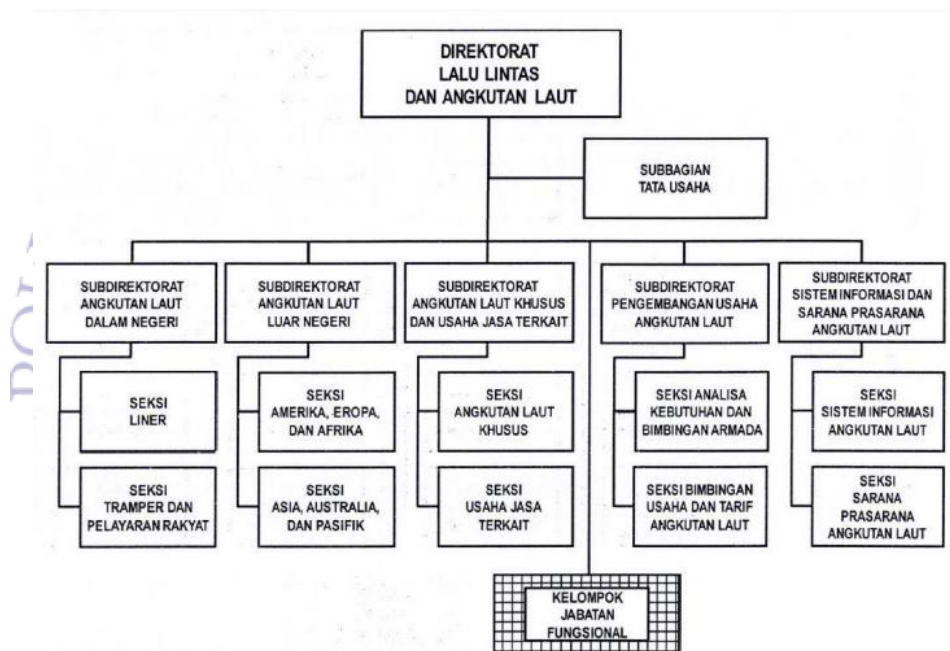
2.1 Profil Instansi

Berdasarkan UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (DITLALA) dibentuk (Direktorat Jenderal Perhubungan laut, 2023). Berdasarkan pada undang-undang tersebut, DITLALA berkewajiban melaksanakan tanggung jawab yang berkaitan dengan pengaturan, pengoperasian transportasi laut, dan keselamatan dan keamanan pelayaran. Salah satu peran penting Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut adalah memastikan bahwa pelayaran di wilayah Indonesia aman dan selamat. Selain itu, DITLALA dapat menyediakan layanan transportasi laut yang efisien dan dapat diandalkan untuk mendukung dan berkontribusi untuk konektivitas dan mobilitas nasional.

DITLALA memiliki peran dalam pelaksanaan perumusan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, serta memberikan bimbingan teknis dan supervisi, evaluasi dan pelaporan pada bidang lalu lintas dan angkutan laut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 17, 2022) Tugas dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut yaitu:

1. Penyusunan kebijakan mencakup angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, jasa yang berkaitan dengan angkutan laut, mengembangkan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut, dan prasarana angkutan laut.
2. Mempersiapkan pelaksanaan kebijakan meliputi angkutan laut dalam negeri dan luar negeri, angkutan laut khusus, jasa terkait, pengembangan usaha, serta prasarana dan sistem informasi angkutan laut.
3. Penghimpunan standar, norma, metodologi, dan model mencakup angkutan laut dalam negeri, angkutan laut asing, angkutan laut luar biasa, organisasi penyelenggara, pembinaan usaha, kerangka data, dan landasan angkutan laut.

4. Melakukan bimbingan teknis dan supervisi mencakup lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, luar negeri, dan khusus, jasa yang berkaitan, mengembangkan usaha, sistem informasi, serta prasarana angkutan laut.
5. Evaluasi dan pelaporan mencakup lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, internasional, dan khusus, jasa terkait, pengembangan usaha, sistem informasi, serta prasarana angkutan laut.
6. Pelaksanaan tugas meliputi tata usaha, keuangan, kepegawaian, dan urusan dalam negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



(DITLALA 2024)
Gambar 1. Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Laut

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut didukung oleh subdirektorat-subdirektoratnya, sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Berdasarkan peraturan tersebut, subdirektorat-subdirektorat ini melaksanakan tugas dan fungsi mereka untuk mendukung operasional Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

1. Subdirektorat Angkutan Laut Dalam Negeri, yang memiliki dua bidang yaitu:

- a. *Liner*;
 - b. Pelayaran Rakyat dan *Tramper*.
2. Subdirektorat Angkutan Laut Luar Negeri, yang memiliki dua bidang yaitu:
 - a. Eropa, Amerika dan Afrika;
 - b. Australia, Pasifik dan Asia.
 3. Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait, memiliki dua bidang, yaitu:
 - a. Usaha Jasa Terkait;
 - b. Angkutan Laut Khusus.
 4. Subdirektorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut, yang memiliki dua bidang yaitu:
 - a. Usaha dan Tarif Angkutan Laut;
 - b. Analisa Kebutuhan dan Bimbingan Armada.
 5. Subdirektorat Informasi dan Sarana Prasarana Angkutan Laut, yang memiliki dua bidang yaitu:
 - a. Sarana Prasarana Angkutan Laut;
 - b. Informasi dan sarana Prasarana Angkutan Laut.

Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait bertugas menyusun kebijakan, standar, prosedur, norma, dan kriteria, memberikan bimbingan secara teknis dan terawasi, serta melakukan evaluasi dan laporan di bidang usaha angkutan laut khusus serta jasa terkait.

- a. Tanggungjawab Pokok serta Fungsi Subdirektorat Usaha Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait.

Dalam melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 242, Subdirektorat Usaha Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait menyelenggarakan fungsi:

- 1) Menyiapkan dasar kebijakan untuk lalu lintas dan angkutan laut khusus pada bidang pariwisata, pertanian, pertambangan, industri dan kegiatan khusus seperti eksplorasi, pengerukan, kegiatan sosial, dan lainnya yang

- tidak mengangkut barang umum, termasuk usaha jasa angkutan laut, angkutan perairan pelabuhan, dan penyewaan alat angkutan laut bus;
- 2) Menyiapkan bahan kebijakan lalu lintas dan angkutan laut khusus di bidang pariwisata, pertanian, pertambangan, industri dan kegiatan khusus seperti eksplorasi, pengerukan, kegiatan sosial, bongkar muat barang, jasa angkutan laut, angkutan perairan pelabuhan, dan alat angkut laut.
 - 3) Menyiapkan bahan untuk menyusun norma, standar, prosedur, dan kriteria lalu lintas dan angkutan laut khusus di bidang industri, pariwisata, pertambangan, pertanian, penelitian, pengerukan, kegiatan sosial, bongkar muat, jasa angkutan laut, dan perusahaan angkutan perairan pelabuhan.
 - 4) Menyiapkan bahan untuk pelaksanaan bimbingan teknis dan terawasi di bidang lalu lintas dan angkutan laut khusus, termasuk industri, pariwisata, pertambangan, pertanian, eksplorasi, pengerukan, kegiatan sosial, bongkar muat barang, jasa angkutan laut, dan angkutan perairan pelabuhan laut.
 - 5) Menyiapkan dasar evaluasi dan laporan pada bidang lalu lintas dan angkutan laut khusus, termasuk industri, pariwisata, pertambangan, pertanian, eksplorasi, pengerukan, kegiatan sosial, bongkar muat barang, jasa angkutan laut, angkutan perairan pelabuhan, dan penyewaan alat angkutan laut.



(Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait, 2024)

Gambar 2. Struktur Organisasi Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait.

2.2 Lokasi Objek

Penelitian dilakukan di Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, yaitu di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait, Jalan Merdeka Barat No. 8, Jakarta. Selama melakukan penelitian, penulis menyelesaikan praktik kerja magang pertama yang berlangsung pada tanggal 19 Februari sampai dengan 26 Maret 2024.



(Dokumentasi Peneliti, 2024)

Gambar 3. Kantor Kementerian Perhubungan Republik Indonesia



(Dokumentasi Peneliti, 2024)

Gambar 4. Kantor Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Tol Laut

3.1.1 Pengertian Tol Laut

Tol Laut merupakan jalur pelayaran laut yang efisien berupa kapal yang berlayar secara teratur dan sesuai jadwal dari barat ke timur Indonesia (Perhubungan Indonesia, 2017). Tujuan dari jalur tol laut adalah untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan dari Pulau Sumatera hingga Pulau Papua. (Kementerian Perhubungan, 2020)

3.1.2 Dasar Hukum

Penyelenggaraan angkutan Tol Laut yang sudah berjalan sejak tahun 2015 melibatkan beberapa pihak, mulai dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Pemerintah daerah, dan para operator kapal nasional maupun lokal di beberapa wilayah Indonesia. Berikut ini merupakan dasar hukum penyelenggaraan Tol Laut di wilayah Indonesia.

1. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomer 59 Tahun 2020 Tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomer 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP)
3. Peraturan Menteri Nomer 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut
4. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomer 282 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 2020 Tarif Angkutan Barang di Laut Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik

5. Peraturan Menteri Nomer 4 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Nomer 53 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut
6. Peraturan Menteri Nomer 53 Tahun 2020 Penetapan Jenis Barang yang DIangkut dalam Program Pelayanan Publik untuk DIangkutan Barang Dari dan Ke Daerah 3TP
7. Pelayanan Publik untuk DIangkutan Barang Dari dan Ke Daerah 3TP

3.1.3 Tujuan

Program Tol Laut sejalan dengan sistem transportasi nasional, yang merupakan tatanan transportasi yang sistematis dan landasan bagi perencanaan, pengembangan, dan penyelenggaraan transportasi dalam rangka mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien. Pemerintah bertujuan untuk mencapai tiga tujuan dalam implementasi transportasi laut: ketersediaan, akses konektivitas pelayaran, dan kesenjangan, ketersediann barang serta harga yang lebih rendah oleh masyarakat (Kementerian Perhubungan, 2020)

3.1.4 Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan Perbatasan (3TP)

- Daerah tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah dan masyarakatnya kurang berkembang secara nasional disebut dengan daerah tertinggal (Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 63 Tahun 2020 Tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024, 2020) Suatu daerah dikategorikan sebagai daerah tertinggal berdasarkan kriteria sebagai berikut:

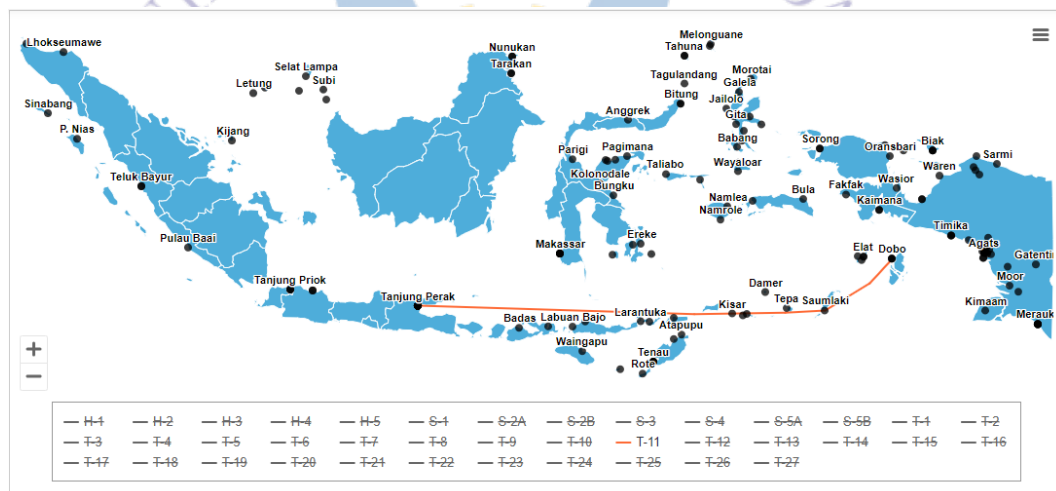
1. Ekonomian Masyarakat;
2. SDM;
3. Prasarana dan Sarana;
4. Kemampuan Keuangan Daerah;

3.1.5 Muatan

Muatan didefinisikan sebagai semua komoditas dan barang yang diberikan kepada pengangkut yang kemudian diangkut menggunakan kapal dan kemudian diberikan kepada orang yang berada di pelabuhan tujuan (Salamah and Salamah, 2021)

3.2 Trayek

Trayek atau Rute adalah jalur atau rute yang digunakan oleh kendaraan transportasi umum seperti bus, angkot, dan kereta api. Rute biasanya memiliki lokasi awal dan akhir yang pasti, serta jadwal perjalanan yang telah ditetapkan. (Suarna, Anwar and Rahaningsih, 2019) Saat ini, tol laut memiliki 39 trayek yang tersebar di seluruh Indonesia. Rute T-11 dari Pelabuhan Tanjung Perak - Pelabuhan Saumlaki, Pelabuhan Dobo - Pelabuhan Tanjung Perak menjadi objek dalam studi ini.



(DITLALA 2024)

Gambar 5. Jalur Trayek Kapal Tol Laut Trayek T-11

3.3 Barang Kebutuhan Pokok dan Penting

Barang Pokok adalah barang yang menyangkut hajat hidup orang banyak dengan skala pemenuhan kebutuhan yang tinggi serta menjadi faktor pendukung kesejahteraan masyarakat. Barang Penting merupakan barang strategis yang berperan penting dalam menentukan kelancaran pembangunan nasional, stabilitas ekonomi dan memastikan keberlanjutan Pembangunan (Peraturan Presiden No. 59, 2020). Menurut PM Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2020, jenis barang kebutuhan pokok dan barang penting adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 1. Jenis-Jenis Barang Kebutuhan Pokok

Hasil Pertanian	Hasil Industri	Hasil Peternakan dan Perikanan
Beras	Gula	Daging sapi
Kedelai	Minyak Goreng	Daging Ayam Ras
Cabe	Tepung Terigu	Telur Ayam Ras
Bawang Merah		Ikan Segar

(PP Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2020)

Tabel 3. 2. Jenis-Jenis Barang Kebutuhan Penting

Benih (Padi, jagung, Kedelai)
Pupuk
Gas Elpiji 3Kg
Triplek
Semen
Besi baja konstruksi
Baja Ringan

(PP Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2020)

3.4 Disparitas Harga

Disparitas harga didefinisikan sebagai perbedaan harga yang cukup besar untuk produk atau layanan yang sama di dua lokasi yang berbeda. Hal ini dapat terjadi pada berbagai macam barang, termasuk makanan, bensin, dan perangkat listrik. Perbedaan harga dapat disebabkan oleh beberapa variabel, termasuk:

1. Biaya Produksi dan Distribusi.
2. Permintaan dan Penawaran.
3. Kebijakan Pemerintah.

3.5 Pelayanan

1. Kualitas Pelayanan

Layanan merupakan tingkat kesempurnaan yang diharapkan, serta kemampuan untuk mengendalikan tingkat kesempurnaan tersebut untuk memenuhi keinginan konsumen.(Fandy Tjiptono, 2006). Pelayanan adalah setiap jenis kegiatan atau aktivitas yang ditawarkan oleh satu pihak atau lebih kepada pihak lain dengan tujuan untuk memuaskan pihak kedua atau pihak yang bersangkutan atas barang dan jasa yang diberikan.(Emmywati, 2016)

2. Kepuasan Pelanggan

Kepuasan pelanggan merupakan respon pelanggan terhadap pemeriksaan kesenjangan dari harapan awal sebelum adanya pembelian (atau standar kinerja lainnya) dan kinerja sebenarnya dari produk sesuai yang dirasakan setelah menggunakan maupun mengonsumsinya (Fandy Tjiptono, 2006) Kualitas layanan adalah wujud sudut pandang penilaian pelanggan terhadap layanan yang diberikan oleh Perusahaan kepada konsumen. Berikut ini adalah 5 faktor kualitas layanan, yaitu:

1) *Reliability*

Kemampuan untuk memberikan jasa yang dijanjikan dengan handal dan akurat. Dalam arti luas, keandalan berarti bahwa perusahaan memeberikan janji-janjinya tentang penyediaan, penyelesaian masalah dan harga.

2) *Responsiveness*

Kemampuan untuk membantu konsumen dan memberikan layanan dengan cepat.

3) *Assurance*

Pengetahuan, kesopanan, dan kemampuan karyawan untuk menanamkan kepercayaan dan keyakinan.

4) *Emphaty*

Pelanggan menerima perhatian dan kepedulian pribadi. Inti dari dimensi empati adalah untuk menunjukkan kepada pelanggan bahwa mereka unik dan membutuhkan layanan yang diberikan.

5) *Tangible*

Penampilan fasilitas fisik, peralatan, personel, dan struktur. Dimensi ini menggambarkan bentuk fisik dan layanan yang akan diberikan kepada konsumen.

3.6 Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai disparitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting di Indonesia telah banyak dilakukan oleh berbagai pihak. Beberapa studi sebelumnya fokus pada analisis penyebab dan dampak disparitas harga di berbagai wilayah, terutama antara kawasan barat dan timur Indonesia.

Tabel 3. 3. Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Metode	Hasil
1.	Elisabeth Liana Fatlolon, Marcus Tukan, Stevianus Titaley (2023)	Analisis Kinerja Kapal Tol Laut dalam mendukung Perekonomian Di Kabupaten Kepulauan Tanibar	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan analisis Load Factor, yang membandingkan kapasitas terpakai dengan kapasitas tersedia dalam persen, serta analisis Gravitasi untuk mengukur kekuatan interaksi antar wilayah.	Pada tahun 2018, rata-rata load factor untuk muatan bongkar adalah 6,89% dan untuk muatan balik adalah 0,19%. Pada tahun 2019, rata-rata load factor muatan bongkar naik menjadi 6,92% dan muatan balik naik menjadi 0,29%. Tahun 2020, rata-rata load factor muatan bongkar turun menjadi 6,01% karena

Tabel 3. 4. Lanjutan Tabel 3. 3

No	Penulis	Judul	Metode	Hasil
				<p>pandemi COVID-19, tetapi muatan balik naik menjadi 0,42% tahun 2021, rata-rata load faktor muat bongkar naik signifikan menjadi 7,58%, dan muatan balik naik menjadi 1,26%. Interaksi tertinggi antar wilayah terjadi antara Kecamatan Tanimbar Selatan dan Wertamrian dengan nilai 2.036.553,867, sedangkan interaksi terendah antara Kecamatan Tanimbar Selatan dan Molu Maru dengan nilai 7.015,877. Indeks interaksi ini menunjukkan interaksi besar antara daerah hinterland dan Saumlaki sebagai pusat pertumbuhan.</p>

Tabel 3. 5. Lanjutan Tabel 3. 4.

No	Penulis	Judul	Metode	Hasil
2.	Robby Kurniawan (2022)	Analisis Dampak Ekonomi Dari Implementasi Kebijakan Tol Laut Di Wilayah Timur Indonesia: Sebuah Tinjauan Literaur	Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan mengumpulkan data melalui tinjauan literatur dari berbagai sumber dan menganalisisnya menggunakan teknik analisis data kualitatif.	Program Tol Laut bertujuan untuk mengurangi disparitas harga dan meningkatkan konektivitas logistik di Indonesia, terutama di daerah 3TP. Namun, implementasinya masih menghadapi tantangan seperti biaya logistik yang tinggi, praktik monopoli, keterbatasan infrastruktur, dan kebutuhan penambahan armada kapal. Diperlukan evaluasi dan penyesuaian kebijakan serta rute.

Tabel 3. 6. Lanjutan Tabel 3. 5.

No	Penulis	Judul	Metode	Hasil
3.	Hasan Iqbal Nur, Tri Achmadi, dan Aditya Verdifauzi (2020)	Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis, <i>Jurnal Penelitian Transportasi Laut</i> Vol. 22, Hal 2.	Pendekatan penelitian ini meliputi enam langkah: 1. Analisis kondisi eksisting variabel operasional. 2. Analisis muatan ke konsumen untuk mengetahui cara barang sampai ke konsumen. 3. Analisis pembentukan harga untuk memahami pengaruh distribusi terhadap harga. 4. Analisis perbandingan harga komoditas dengan daerah lain. 5. Perhitungan disparitas harga komoditas tol laut di daerah tujuan. 6. Analisis rekomendasi kebijakan untuk optimalisasi pola operasi menggunakan travelling salesman problem.	Penurunan harga sebesar 11%-20% pada komoditas kebutuhan pokok, terutama daging ayam dan minyak goreng, dicapai melalui optimasi rute Surabaya – Kalabahi – Moa – Rotel - Sabul – Surabaya sejauh 2.050 nm. Dengan KM Logistik Nusantara 3 dan pola operasi multiport, kapal berlayar 23 kali per tahun, mengurangi total biaya menjadi 1.344,80 juta rupiah per perjalanan atau 30.930,51 juta rupiah per tahun.

(Dokumentasi Peneliti)

Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah sebagai berikut.

Tabel 3. 7. Keaslian Penelitian

Judul Penelitian	Perbedaan
ANALISIS KINERJA KAPAL TOL LAUT DALAM Mendukung PEREKONOMIAN DI KABUPATEN KEPULAUAN TANIMBAR	Dalam Penelitian ini menjelaskan bahwa <i>load factor</i> berangkat dan balik kapal tol laut memiliki peran penting dalam memenuhi kebutuhan barang di daerah 3TP. Berbeda dengan penelitian yang saya lakukan. Berbeda dengan penelitian yang diangkat pada penelitian ini yaitu terkait perbedaan disparitas harga yang ada di Indonesia.
Analisis Dampak Ekonomi Dari Implementasi Kebijakan Tol Laut Di Wilayah Timur Indonesia: Sebuah Tinjauan Literatur	Jurnal ini menganalisis faktor-faktor yang mendukung kinerja dari program tol laut dalam menurunkan disparitas harga di wilayah Indonesia sedangkan dalam penelitian yang akan diangkat oleh peneliti adalah seberapa besar dampak penggunaan program tol laut dalam menurunkan disparitas harga di wilayah Indonesia
Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis, <i>Jurnal Penelitian Transportasi Laut</i> Vol. 22, Hal 2.	Jurnal ini menjelaskan mengenai perubahan harga dalam penggunaan tol laut terhadap barang kebutuhan pokok. Perubahan tersebut terjadi karena adanya pengaruh jarak, muatan balik dan muatan turun

(Dokumentasi Peneliti, 2024)