

Optimalisasi Pesawat Cargo Perintis dan Tol Laut Terhadap Distribusi Logistik Nasional

Optimization of Pioneer Cargo Plane and Sea Highway on National Logistics Distribution

Meikol Benned^{1*}, Yosi Pahala², Primadi Candra Susanto³, Tajudin⁴

¹ Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI, Jakarta, Indonesia

^{2,3} Institut Transportasi dan Logistik TRISAKTI, Jakarta, Indonesia

⁴ Indo Sarana Cargo, Jakarta, Indonesia

*Penulis koresponden : bennedmuhammad@gmail.com

ARTICLE INFO

PBJ use only:

Received date 7 Juli 2020

Revised date 3 September 2020

Accepted date 10 Oktober 2020

ABSTRACT

Transportation has an important role in advancing and smoothing trade both at home and abroad within a country, because transportation can facilitate the flow of goods from one place to another which is reflected in its implementation which affects all aspects of the life of the nation and state, transportation also acts as a support, driving and driving the economic growth of a country. In the world of aviation in Indonesia, pioneering air transportation has a very vital role, namely as a means of transportation that is fast and has the ability to penetrate to remote areas in Indonesia such as its ability to open isolated areas, develop and develop these areas, so that capable of encouraging economic and socio-cultural growth in the area, the operation of pioneering air transportation is intended to provide accessibility for remote, hinterland and areas that are difficult to connect by other modes of transportation in the context of encouraging regional growth and development and / or realizing the stability of national defense and security , although not yet commercially profitable.

Keywords : Optimization; Connectivity; Starter plane; Sea Highway; Logistics

ABSTRAK

Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan baik dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan ekonomi suatu Negara. Dalam dunia penerbangan di Indonesia, angkutan udara perintis memiliki peran yang sangat vital, yaitu sebagai alat transportasi yang cepat serta memiliki kemampuan penetrasi hingga ke pelosok wilayah terpencil di Indonesia seperti kemampuannya untuk membuka daerah-daerah terisolir, mengembangkan dan membangun daerah-daerah tersebut, sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan sosial budaya di daerah tersebut, Penyelenggaraan angkutan udara perintis dimaksudkan untuk menyediakan aksesibilitas bagi daerah terpencil, pedalaman, serta daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dalam rangka mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah dan/atau mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara, meskipun secara komersial belum menguntungkan.

Kata kunci : Optimalisasi; Konektivitas; Pesawat Perintis; Tol Laut; Logistik

A. PENDAHULUAN

Pemerintah telah mencanangkan Program Tol Laut yang dilatarbelakangi disparitas harga yang cukup tinggi antara wilayah barat dan timur Indonesia. Pertumbuhan ekonomi yang terpusat di Pulau Jawa mengakibatkan inefisiensi transportasi laut di Indonesia karena ketidakseimbangan muatan balik dari wilayah-wilayah yang pertumbuhan ekonominya rendah, khususnya di Kawasan Timur Indonesia.

Pemerintah telah menetapkan beberapa dasar hukum Program Tol Laut, antara lain Perpres No. 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Publik untuk Angkutan Barang di Laut dan Permenhub No. PM. 4 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 161 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut.

Pemerintah telah menetapkan enam trayek tol laut tahap pertama dengan SK AL.108/7/8/DJPL-15 tentang Jaringan Trayek Pelayaran Tol Laut Tahun Anggaran 2016 dan Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaannya. Selain itu, ditetapkan juga Permenhub No. 10 Tahun 2016 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut dalam Rangka Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*).

Index Harga Konsumen dan Inflasi Bulanan Kaitan Dengan Disparitas Harga, sumber Badan Pusat Statistik.

TABEL I.1 Index Harga Konsumen dan Inflasi

Bulan	2015		2016		2017		2018		2019	
	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi
Jan	118,71	-0,24	123,62	0,51	127,94	0,97	132,10	0,62	135,83	0,32
Feb	118,28	-0,36	123,51	-0,09	128,24	0,23	132,32	0,17	135,72	-0,08
Mar	118,48	0,17	123,75	0,19	128,22	-0,02	132,58	0,020	135,87	0,11
Apr	118,91	0,36	123,19	-0,45	128,33	0,09	132,71	0,10	136,47	0,44
Mei	119,50	0,50	123,48	0,24	128,83	0,39	132,99	0,21	137,40	0,68
Jun	120,14	0,54	124,29	0,66	129,72	0,69	133,77	0,59	138,16	0,55
Jul	121,26	0,94	125,15	0,69	130,00	0,22	134,14	0,28	138,59	0,31
Ags	121,73	0,39	125,13	-0,02	129,91	-0,07	134,07	-0,005	138,75	0,12
Sept	121,67	-0,05	125,13	0,22	130,08	0,13	133,83	-0,18	138,37	-0,27
Okt	121,57	-0,08	125,59	0,14	130,09	0,01	134,2	0,28	138,4	0,02
Nov	121,82	0,21	126,18	0,47	130,35	0,2	134,56	0,27	138,6	0,14
Des	122,99	0,96	126,71	0,42	131,28	0,71	135,39	0,62		
Tingkat Inflasi		3,35		3,02		3,61		3,13		2,37

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia

Tol laut adalah konsep untuk memperbaiki proses pengangkutan logistik di Indonesia yang saat ini sedang gencar diterapkan oleh masa kepemimpinan Presiden ke-7 Indonesia. Sehingga diharapkan proses distribusi barang (terutama bahan pangan) di Indonesia menjadi semakin mudah. Kemudian, berdampak pada harga bahan pokok yang semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Kapal yang digunakan melintasi tol laut adalah kapal dengan kapasitas dan volume sangat besar. Ini demi termuatnya sebanyak-banyaknya pasokan komoditas hingga mencapai daerah 3TP (Terluar, Terdepan, Tertinggal, dan Perbatasan) yang dituju.

Tentunya sudah sangat jelas kapal yang digunakan untuk melintasi tol laut adalah kapal yang memiliki kapasitas dan volume sangat besar. Selain agar/penting sekali pengangkutan dapat dimaksimalkan untuk mengirim barang dalam jumlah besar, kapal tol laut juga harus mampu melintasi laut yang memiliki jarak yang cukup jauh. Implementasi Program Tol Laut tersebut berbeda dengan konsep awal Tol Laut yang direncanakan dalam bentuk pelayaran dari barat ke timur Indonesia dan sebaliknya dengan menggunakan kapal berkapasitas besar secara terjadwal. Pemerintah perlu segera merancang dan menetapkan rencana induk (master plan) Tol Laut. Rencana induk diperlukan sebagai acuan kementerian/lembaga terkait dalam mengimplementasikan Tol Laut. Acuan ini juga diperlukan bagi para pelaku dan para pihak (*stakeholders*) lainnya untuk terlibat dalam Program Tol Laut, termasuk perusahaan-perusahaan pelayaran. Rencana induk terutama mencakup perencanaan rute, pelaku, mekanisme, rencana pengembangan pelabuhan dan infrastruktur lainnya, serta industri pendukung, termasuk galangan kapal.

Perencanaan rute harus mempertimbangkan arus dan volume barang antar wilayah, termasuk potensi setiap wilayah. Perencanaan ini bersifat jangka menengah dan panjang sehingga harus terintegrasi dengan rencana kementerian terkait, seperti Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) 2015-2035 dan Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN) dari Kementerian Kelautan dan Perikanan. Perencanaan Program Tol Laut harus terintegrasi dan sinergi dengan rencana pembangunan wilayah, baik terkait dengan rencana pengembangan komoditas unggulan maupun Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) masing-masing. Karakteristik komoditas wilayah akan menentukan infrastruktur fisik dan suprastruktur pelabuhan. Tol Laut hendaknya melibatkan pelayaran nasional, baik perusahaan BUMN maupun swasta. Kegiatan operasional Tol Laut perlu diintegrasikan dengan pelayaran yang sudah berjalan, termasuk dengan Pelayaran Rakyat. Pengembangan Tol Laut juga harus terintegrasi dengan sistem transportasi *hinterland* masing-masing wilayah. Integrasi mencakup dukungan infrastruktur transportasi (jalan dan rel kereta api) dan para pelakunya (perusahaan jasa transportasi sebagai *feeder*).

Operasionalisasi kongkrit dari komitmen tersebut salah satunya ditempuh melalui pengembangan tol laut, sebagai strategi menekan disparitas harga serta pemerataan pembangunan ekonomi berkeadilan di seluruh wilayah Indonesia serta peningkatan konektivitas di daerah terdepan, terluar dan tertinggal. Pilihan strategi pengembangan tol laut sejatinya merupakan elaborasi dari pembangunan inklusif, yang lebih mengedepankan keadilan ekonomi dengan memberikan fokus perhatian lebih kepada wilayah Indonesia yang tertinggal terdepan dan terluar, agar dapat menikmati harga-harga komoditas kebutuhan pokok dan lainnya relatif sama dengan yang dinikmati oleh saudara-saudaranya di wilayah Indonesia lainnya. Disamping itu pengembangan tol laut juga sebagai pilihan cara untuk menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik sekaligus menjadi anti-tesis dari paradigma pembangunan eksklusif, yang hanya mengejar pertumbuhan ekonomi semata dengan menafikan aspek pemerataan dan kesinambungan.

Tol laut sebagai sebuah konsep dirancang untuk memperkuat jalur pelayaran yang ditujukan bagi pemerataan pertumbuhan ke Indonesia bagian timur, menurunkan biaya logistik juga menjamin ketersediaan pokok strategis di seluruh wilayah Indonesia dengan harga relatif sama sehingga kesejahteraan rakyat semakin merata. Melalui program tol laut diharapkan akan dapat mempercepat integrasi antara kawasan pelabuhan dengan kawasan industri dan kawasan ekonomi serta kluster-kluster ekonomi untuk menopang kebutuhan arus barang dan logistik di pelabuhan. Tol laut juga menjadi salah satu solusi untuk mengatasi

kesenjangan antara wilayah Indonesia Barat dengan Indonesia Timur. Karena melalui program ini dikembangkan kawasan industri atau kawasan ekonomi baru di sekitar pelabuhan utama maupun pelabuhan pengumpul agar terjadi kesinambungan pengangkutan barang.

Tol laut merupakan suatu bentuk konektivitas laut melalui kapal-kapal besar dari wilayah Indonesia bagian barat menuju Indonesia bagian timur dan sebaliknya secara teratur, terencana, dan kontinyu atau berkelanjutan. Salah satu tujuannya mengatasi masalah disparitas atau perbedaan harga barang satu wilayah dengan wilayah lain.

B. LANDASAN TEORI

1. Konektivitas Pelayaran Perintis dan Konsep

Menurut Permenhub No. PM 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut, dan/atau wilayah terpencil penyelenggaraan angkutan laut untuk daerah masih tertinggal dilaksanakan oleh menteri, gubernur dan/atau walikota dilaksanakan dengan pelayaran perintis dan penugasan. Kegiatan pelayaran perintis diselenggarakan dengan menggunakan kapal yang laik laut barang dan/atau barang dan penumpang. Program tol laut untuk mengangkut penumpang, merupakan bentuk pelayaran perintis dalam pengangkutan barang.

Dalam hal pengangkutan melalui laut, digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang. Menurut Pasal 310 ayat (1) KUHD kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD. Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan laut tersebut, tentunya harus tunduk pada hukum atau peraturan yang berlaku baik yang diatur pada tingkat nasional maupun internasional.

Dalam pelaksanaan Pelayaran Perintis untuk mendukung sarana transportasi laut, diperlukan payung hukum yang kuat dalam menaungi perjalanan Pelayaran Perintis untuk menunjang perekonomian Indonesia, sehingga Pemerintah dapat membuat regulasi- regulasi yang mendukung pelaksanaan Pelayaran Perintis di lapangan yang menyangkut segala aspek dan didukung dengan sarana dan prasarana yang baik serta sumber daya manusia pelaksananya. (Gultom)

Untuk negara kepulauan seperti Indonesia, sistem transportasi laut pelabuhan mempunyai peran penting (Huang et al. 2008). Pelabuhan adalah node antara sistem transportasi laut dan sistem transportasi darat dalam rangka mendukung dan mengembangkan suatu pembangunan ekonomi suatu wilayah atau negara (Dewa S. 2016). Pelabuhan juga merupakan tempat untuk melakukan kegiatan bongkar muat (B/M) komoditas perdagangan (Vis 2003; Steenken et al. 2004), embarkasi dan debarkasi penumpang kapal (Steen Kenetal 2004). Perencanaan dan pengembangan sistem transportasi laut perlu mempertimbangkan dan mengintegrasikan banyak aspek, seperti: layanan kapal di pelabuhan, infrastruktur pelabuhan meliputi; lapangan penumpukan peti kemas, potensi wilayah dan jaringan transportasi darat dari dan ke wilayah hinterland pelabuhan (Notteboom 2009).

Salah satu daerah yang menjadi fokus untuk pengembangan pelabuhan Indonesia yaitu daerah T3P (Terpencil, Terluar, Tertinggal dan Perbatasan) dalam menunjang konektivitas, sebagai contoh pengembangan system pelayaran khusus di daerah T3P (Terpencil, Terluar, Tertinggal dan Perbatasan) yaitu pelayaran perintis dan perencanaan pengembangan pelabuhan di Jayapura, Provinsi Papua, yang merupakan daerah ujung timur Indonesia. Kebijakan Pemerintah Pusat dalam program visi dan misi Nawa Cita lewat Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah Provinsi Papua dan Kota Jayapura dalam program tol laut dan poros maritim khususnya bagi pelayaran perintis untuk dalam pengembangan kawasan pelabuhan Jayapura, diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi perkembangan Kota Jayapura sebagai Ibu Kota Provinsi Papua dan juga terlebih khusus dapat melayani kapal-kapal niaga yang akan beroperasi pada pelayaran perintis dengan rute terpencil, terluar, tertinggal dan perbatasan dalam menunjang konektivitas, pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan perintis agar dapat menunjang segala aktivitas dan efisiensi pelabuhan, pengembangan wilayah hinterland untuk memaksimalkan fungsi pelayaran perintis yang sibuk dan padat. (Willem Thobias, 2019)

Bertambahnya kapasitas muat serta kecepatan mempengaruhi peningkatan proses distribusi penumpang maupun barang serta waktu berlayar sehingga dapat dicapai tingkat efisiensi dari segi total biaya Untuk lebih meningkatkan tingkat optimalisasi kinerja system distribusi jaringan transportasi laut perlu dilakukan analisa lanjut menyangkut trayek yang ada dengan melakukan pemodelan atau penataan trayek guna mendapatkan trayek atau rute yang lebih optimal berdasarkan karakteristik wilayah,

pola pergerakan serta kontribusi pada tiap pelabuhan yang ada. (Standy Johannes,2012)

Banyak usaha untuk mendukung konsep tol laut, yang sesuai draf rencana disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), yaitu akan dibangun 24 pelabuhan strategis. Pelabuhan tersebut terbagi atas pelabuhan yang bertugas menjadi penghubung hubungan internasional, pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul.

Konsep Tol Laut merupakan rute transportasi laut mulai dari Sumatera sampai Papua dengan melewati semua pelabuhan utama di Indonesia. Jalur laut mampu menjadi alternative di tengah tingginya beban pengangkutan yang selama ini bertumpu pada jalur darat maupun jalur kereta api. Tol Laut dapat menunjang pengangkutan laut untuk mendukung perekonomian Indonesia kawasan Timur yaitu Papua. (Elfrida)

2. Sistem Distribusi Logistik dan Konsep

Sebuah konsep konektivitas dan distribusi logistik nasional dan perdagangan antar pulau untuk mendukung program MP3EI yang disebut “Pendulum Nusantara”, yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama dengan rute dari Belawan hingga Sorong, dan ditunjang dengan rute-rute feeder dan perintis. Konsep ini pada dasarnya sama dengan program “Tol Laut” seperti yang dicanangkan presiden terpilih tahun 2014-2019. dimana program ini membutuhkan penyediaan infrastruktur dan armada kapal yang cukup besar untuk meningkatkan konektivitas logistik nasional dan mempercepat pemerataan pembangunan. (Maaruf Buana, 2014)

Kebijakan pengendalian manajemen distribusi logistik akan berpengaruh dengan meningkat performa kinerja perusahaan dalam mendistribusikan permintaan ke gerai pelanggan dan mengatur persediaan produk di pusat distribusi. Sejalan dengan filosofi distribusi logistik yang menghendaki integrasi antara sistem, pengukuran kinerja pada distribusi logistik dirancang berdasarkan proses (*proces-based*). Proses adalah kumpulan dari aktivitas yang melintasi waktu dan tempat,memiliki awal, akhir dan input maupun output yang jelas. Pengelolaan persediaan yang baik dan model transportasi yang tepat akan dapat meningkatkan performance dari distribusi logistik dalam rantai pasok. Penelitian ini mengusulkan sistem pengendalian persediaan dan distribusi yang disebut sistem perencanaan persediaan dan distribusi atau IDP (*inventory distribution plan*). (Afridel, 2013)

Kinerja distribusi logistik Distribusi merupakan salah satu aktivitas logistik pada sisi outbond, dengan kinerja distribusi dapat diukur dapat berupa pengiriman tepat waktu, yang menunjukkan kesempurnaan terjadinya pengiriman, dan mencerminkan tingkat pelayanan pelanggan. Stewart (1995) mengidentifikasi ukuran kinerja distribusi yaitu : tingkat pemenuhan pesanan, pengiriman sesuai due date, pemenuhan urutan lead-time pemesanan, jumlah faktur sempurna, dan fleksibilitas sistem pengiriman untuk memenuhi kebutuhan pelanggan tertentu serta produktivitas. Konstruksi kinerja distribusi logistik dalam penelitian ini terdiri dari 6 indikator.

Sistem logistik nasional perlu produk didorong untuk menghasilkan berkualitas dengan harga yang bersaing. Upaya yang mendasar untuk mendorong meningkatkannya kinerja logistik nasional diperlukan menghilangkan berbagai logistik sektor yaitu dalam hambatan koordinasi antar lembaga terkait sistem logistik nasional yang terpadu, sumber daya manusia sektor logistik yang profesional, di muat proses bongkar mengurangi biaya tinggi pelabuhan yang membuat (high cost), meningkatkan pemenuhan investasi dalam infrastruktur di pelabuhan untuk proses bongkar muat, memperpendek proses perizinan, dan penggunaan teknologi informasi dalam meningkatkan kinerja logistik. (Budi Sitorus, 2017)

Logistik merupakan Manajemen salah satu aktivitas menitikberatkan pada barang melalui cara untuk mengelola penentuan dan perencanaan tindakan kebutuhan, pengadaan, penyimpanan, penyaluran, pemeliharaan dan penghapusan untuk mencapai tujuan yang telah Selain manajemen ditetapkan. logistik, perlu untuk diketahui Manajemen Rantai Pasokan (Supply Chain Management), adapun pendapat para ahli terkait dengan logistik dan manajemen rantai pasokan sebagai berikut : (Kerin, Hartley, dan Rudelius, 2000)

Logistik melibatkan kegiatan-kegiatan yang fokus untuk mendapatkan jumlah yang tepat dari produk yang tepat (*of the right products*) ke tempat yang tepat (*to the right place*) pada waktu yang tepat (*at the right time*) pada biaya yang rendah (*at the lowest possible cost*) David Blanchard (2010),

Supply chain management (SCM) is the management of a network of interconnected businesses involved in the provision of product and service packages required by the end customers in a supply chain. Supply chain management spans all movement and storage of raw materials, work-in-process inventory, and finished goods from point of origin to point of consumption. (David Blanchard 2010)

Tujuan dari logistik (Bowersox,2002) adalah menyampaikan barang jadi dan bermacam-macam material dalam jumlah yang tepat pada waktu yang dibutuhkan, dan dengan total biaya yang terendah. Melalui material kompleks, proses logistiklah material yang sangat luas dari negara industri dan produk-produk didistribusikan melalui saluran-saluran distribusi untuk logistik konsumen. Penyelenggaraan memberikan kegunaan (*utility*) waktu dan tempat. Kegunaan tersebut merupakan aspek penting dari operasi perusahaan dan utama, yaitu (1) *Order processing*, termasuk informasi yang sangat kuat tentang aliran sistem logistik dan jumlah operasi. (2) *Inventory management*, bagaimana mengatur penimbunan barang yang akan diproduksi, dikirim dan dijual. (3) *Freight transportation*, sangat berpengaruh di bidang perekonomian, karena transportasi muatan biasanya mempunyai perbedaan jarak yang sangat jauh antara satu tempat dengan yang lainnya.

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif melalui studi literatur, kajian pustaka dari sudut pandang konektivitas pesawat cargo, perusahaan logistik dan tol laut, menganalisa suatu proses sinergitas antar perusahaan atau oda transportasi untuk menekan disparitas harga Barang di Daerah Tertinggal, Daerah Terpencil, Daerah *Terluar*, dan Daerah Perbatasan.

Menurut Sugiyono (2005:04) pada umumnya tujuan penelitian dikelompokkan menjadi tiga hal utama, yaitu: untuk menemukan, membuktikan, dan mengembangkan. Secara umum penelitian ini bertujuan untuk memperoleh kejelasan mengenai variabel-variabel yang dapat mempengaruhi keberhasilan Tol Laut. Sedangkan secara khusus kegiatan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengalisis sesuai dengan identifikasi dan perumusan masalah.

Menurut Masri Singarimbun (2011:43) penelitian *survey* adalah: “ Penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi dan menggunakan kuisisioner sebagai alat pengumpulan data pokok”. Penelitian *survey* pada umumnya dilakukan untuk mengambil generalisasi dari pengamatan yang tidak mendalam, *survey* dapat dilakukan melalui sensus atau sampling nyata atau tidak nyata. Berdasarkan hal tersebut, maka metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian *survey* dengan taraf penjelasan deskriptif dan teknik analisa yang digunakan analisa data kuantitatif yang didukung data kualitatif.

Menurut Asep Hermawan (2008:3): “Metode kuantitatif Suatu pendekatan penelitian yang bersifat objektif, mencakup pengumpulan dan analisis data kuantitatif serta menggunakan metode pengujian statistik”

Karakteristik yang akan diuji dalam penelitian ini adalah konektivitas pelayaran perintis dan sistem distribusi logistik yang diduga berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap dalam mendukung keberhasilan tol laut. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2019 dengan melakukan survei kepada masyarakat yang merasakan dampak adanya Tol Laut guna konektivitas pelayaran perintis dan sistem distribusi logistik yang bertujuan sebagai strategi menekan disparitas harga serta pemerataan pembangunan ekonomi berkeadilan di seluruh wilayah Indonesia.

Tujuan penelitian survei adalah untuk menggeneralisasi populasi dari beberapa sampel sehingga dapat dibuat kesimpulan atau dugaan sementara dari karakteristik-karakteristik, perilaku-perilaku atau sikap-sikap dari populasi tersebut (Babbie, 1990). Survei dipilih sebagai jenis prosedur pengumpulan data dalam penelitian ini karena biaya yang diperlukan relatif murah dan kecepatan dalam menyajikan data penelitian. Sifat survei dalam penelitian ini adalah *cross-sectional (one-shot)* dengan mengumpulkan data satu persatu dalam satu waktu. Mengacu pada tujuan penelitian yang akan dilakukan yaitu untuk mengkaji lebih dalam variabel-variabel penelitian yang akan diteliti, yaitu konektivitas pelayaran perintis dan sistem distribusi logistik maka penelitian ini bersifat deskriptif verifikatif.

Unit analisis dalam penelitian ini adalah masyarakat yang merasakan dampak adanya tol laut yang berada di Indonesia Timur. Sementara itu, unit observasi pada penelitian ini adalah keberhasilan Tol Laut pada sektor transportasi laut.

D. PEMBAHASAN

Sistem transportasi nasional yang keberadaannya memiliki posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam cakupan upaya pencapaian tujuan pembangunan nasional maupun dalam kaitannya dengan hubungan internasional terdiri dari transportasi darat, laut dan udara. Transportasi udara merupakan salah satu alat transportasi yang cepat dibandingkan alat transportasi lainnya dalam memperlancar roda perekonomian nasional dan internasional, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, membina dan memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa menegakkan kedaulatan negara, menjamin dan menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia serta mempengaruhi aspek kehidupan masyarakat. Peran angkutan udara perintis sangat vital di Indonesia, disamping sebagai alat

transportasi yang cepat serta kemampuan penetrasinya hingga ke pelosok wilayah yang terpencil di Indonesia, angkutan udara perintis juga berperan sebagai salah satu alat pemersatu bangsa. Oleh karena itu diperlukan kondisi dunia penerbangan yang solid, kuat dan tangguh, sehingga mampu menghubungkan beribu-ribu pulau dan membangun setiap daerah yang ada di Indonesia secara adil dan merata. Selain itu, Peran penerbangan perintis juga sangat diperlukan untuk membuka daerah-daerah terisolir, mengembangkan dan membangun daerah-daerah tersebut, sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan sosial budaya di daerah serta mampu memberikan kontribusi nyata pada pembangunan Nasional. Namun, kondisi penyelenggaraan angkutan udara perintis masih menemui kendala yaitu terdapatnya rute penerbangan perintis yang tidak/kurang efektif, operator penerbangan perintis belum mampu menyediakan pesawat cadangan untuk mengantisipasi kerusakan pesawat, pelaksanaan kontrak operasi tahun tunggal sering mengalami masalah, serta belum optimalnya peran pemda setempat dalam mendukung penyelenggaraan angkutan udara perintis. Rute penerbangan perintis berfungsi untuk meningkatkan aksesibilitas dan mendorong pertumbuhan serta pengembangan wilayah, agar hasil-hasil pembangunan dapat terdistribusi merata dan untuk mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara. Rute penerbangan perintis mempunyai demand rendah dan bersifat merangsang perkembangan ekonomi daerah yang bersangkutan (*trade follows the ship*). Tujuan diselenggarakannya angkutan udara perintis adalah guna membuka isolasi dan mengembangkan semua daerah penyelenggaraannya dilakukan oleh pemerintah dengan mengikutsertakan perusahaan angkutan udara nasional yang dapat diberi kemudahan tertentu. Penelitian ini akan mengkaji kebutuhan pesawat dalam mendukung angkutan udara perintis secara komprehensif. Inovasi dari penelitian ini meliputi penyusunan rencana kebutuhan pesawat dilakukan secara rasional serta dilengkapi dengan skenario pengadaan pesawat.

Doktrin Poros Maritim merupakan upaya mempromosikan peran ekonomi maritim dan sinergi pembangunan kelautan nasional dengan target pembangunan ekonomi yang implementasinya termuat dalam pembangunan tol laut. Tol laut adalah upaya untuk menciptakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari wilayah barat sampai ke timur Indonesia. Secara sederhana, konsep tol laut menghubungkan koneksi antar pulau dan membantu akses niaga serta industrialisasi guna meningkatkan kesejahteraan rakyat dan ekonomi negara. Konsep tol laut diimplementasikan juga sebagai peningkatan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time*

sebagai penghambat kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut. Dengan subsidi dan pembangunan tol laut diharapkan bisa mengembangkan perekonomian, pertahanan dan kesatuan wilayah perairan Indonesia.

Pembaharuan infrastruktur pelabuhan yang dilakukan ini merupakan usaha untuk mengakomodir dan menyediakan sistem dan layanan kepelabuhan internasional, sehingga Indonesia bisa mengambil keuntungan ekonomi dalam distribusi logistik internasional. Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional. Selama ini, selain tingginya biaya ekonomi, kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, masih menjadi kendala sehingga menyebabkan turunnya minat penggunaan transportasi laut. Dari aspek logistik untuk angkutan laut, dapat dilihat juga terdapat banyak inefisiensi pengangkutan barang terutama untuk angkutan laut ke Indonesia bagian timur. Angkutan logistik laut dari Jawa ke Papua selalu terisi penuh, namun kembali dalam keadaan kosong. Tidak efisiennya konektivitas barang tersebut menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi.

Implementasi tol laut selain sebagai penyediaan infrastruktur pelabuhan, juga harus dilengkapi dengan modernisasi sistem navigasi dan prasarana patroli laut. Kondisi inilah yang menjadi alasan bagi pemerintah untuk memperkuat industri pertahanan dalam negeri. Dari kegiatan terkait industri pertahanan maritim ini, konsep Poros Maritim Indonesia diharapkan dapat merangsang perekonomian domestik Indonesia. Oleh karenanya selaras dengan uraian di atas, pembangunan sistem pertahanan akan menjadi peranan kunci dalam menjadikan program Poros Maritim bersifat ekonomis, artinya terdapat banyak efisiensi penggunaan transportasi dan infrastruktur laut yang aman.

Dari evaluasi penyelenggaraan program Tol Laut didapati juga bahwa subsidi yang diberikan pada pengangkutan dengan pelayaran atau freight dapat serta merta menurunkan biaya yang harus dibayarkan para pedagang sebagai Shipper yang mengirimkan bapokting dari Jawa ke daerah 3TP. Subsidi port to port yang ditanggung pemerintah idealnya mampu menurunkan biaya logistik sampai dengan 30% karena biaya freight memiliki proporsi kurang lebih sekitar 30%. Hal ini tercermin pada data disparitas harga yang dirilis Kementerian Perdagangan yang mencatat dampak penurunan disparitas harga di beberapa daerah pada angka tersebut. Namun sebaliknya evaluasi yang dilakukan di beberapa daerah lainnya

ditemukan bahwa harga pengiriman satu unit kontainer dari Surabaya ke beberapa daerah seperti ke NTT, Maluku, Papua dan Sulawesi Utara hampir sama dengan tarif pengiriman menggunakan kapal komersial. Dengan demikian biaya operasi kapal (Ship Operation), Operasi dermaga (Quay Transfer Operation), Operasi Gudang (Storage Operation), Operasi serah-terima (Receipt and Delivery Operation) dapat terukur dan tersubsidi dengan tepat

E. KESIMPULAN

Ketika program Tol Laut yang dilakukan oleh pemerintah sudah berjalan hampir 5 (lima) tahun, mencatat capaian berupa terciptanya konektivitas baru pada daerah terpencil terluar tertinggal dan perbatasan yang dibuktikan dengan jumlah pelabuhan singgah bertambah, distribusi logistik khususnya barang kebutuhan pokok dan barang penting yang lebih besar dibandingkan masa sebelumnya serta menurunnya disparitas harga di beberapa daerah, namun masih banyak yang harus diperbaiki dan ditingkatkan pada program ini ke depan. Evaluasi yang banyak dilakukan berbagai instansi, Lembaga dan stakeholder masih menemukan bahwa program tol laut belum mampu menurunkan disparitas harga di wilayah-wilayah yang lokasinya jauh dari pelabuhan karena masih diperlukan moda lanjutan untuk menuju penerima barang. 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). Kapal yang disediakan pemerintah, khususnya menggunakan subsidi pengoperasian kapal masih belum dimanfaatkan secara optimal oleh industri daerah untuk membawa hasil produksi karena masih lemahnya konsolidasi muatan, terbatasnya infrastruktur seperti jalan menuju ke pelabuhan, kapasitas dermaga, fasilitas gudang dan penumpukan kontainer, terbatasnya reefer kontainer dan sumber listrik. Muatan balik yang masih rendah bukan hanya menjadi masalah bagi program tol tetapi lebih tepatnya pembangunan yang selama ini dilakukan belum mampu membangkitkan industri daerah untuk dapat menjual hasil daerah dalam jumlah yang lebih besar. Produk perikanan yang selama ini menjadi komoditi terbesar yang dihasilkan wilayah Timur masih harus disupport dengan efisiensi logistik karena biaya pengiriman masih dipandang cukup tinggi. Paper ini untuk memberikan penekanan kembali pada pentingnya konektivitas lanjutan setelah kapal tol laut membawa barang sampai di pelabuhan tujuan daerah 3TP. Dan juga paper ini memberikan pengetahuan bagaimana mengangkut muatan tol laut menggunakan angkutan jalan, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dan angkutan udara untuk menjamin bahwa barang yang dibutuhkan masyarakat bisa sampai ke wilayah

yang paling terdalam dan terpencil sesuai dengan kondisi alam dan infrastruktur yang tersedia.

F. DAFTAR PUSTAKA

- Akdon & Riduwan. 2010. *Rumus dan Data Dalam Analisis Statistika*. Bandung: Alfabeta
- Chandra, A. (2013). Analisis kinerja distribusi logistik pada pasokan barang dari pusat distribusi ke gerai indomaret di kota semarang.
- Dewa S. 2016. Moda alternatif pada pendistribusian angkutan peti kemas di Pelabuhan Sukarno Hatta. *Jurnal Riset dan Teknologi Kelautan (JR TK)* 14 (1):141-150.
- Ety, Rochaety. 2007. *Metodologi Penelitian Bisnis Dengan aplikasi SPSS*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- Fofid, W. T., Dosen, A., & Semarang, P. I. P. (2019). ANALISA SWOT MENUJU PENGUATAN PROGRAM TOL LAUT DAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM. 9(2), 2307–2316.
- Gultom, E. R. (n.d.). Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur.
- Hermawan, Asep. 2008. *Penelitian Bisnis Paradigma Kuantitatif*. Jakarta: Grasindo
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Ndhara. 2007. *Metode Research Penelitian Ilmiah*. Jakarta: Bumi Prakarsa
- Johannes, S., Anwar, M. R., & Kurniawan, E. B. (2012). JUMLAH ARMADA PERINTIS KABUPATEN MALUKU BARAT DAYA. 4 (167), 119–128.
- Panjaitan LB. 2017. Luhut: Tol Laut Tekan Disparitas Harga 25 Persen [internet]. [diacu 2017 Mei 04]. Tersedia dari:
<http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/17/05/04/opevl0383-luhut-tol-laut-tekan-disparitas-harga-25-persen>.
- Pemerintah RI. 2015. Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting. Jakarta (ID): Menteri Perhubungan.
- Pemerintah RI. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut. Jakarta (ID): Menteri Perhubungan.
- Prastito, Arif. 2005. *Cara Mudah Mengatasi Statistik dan rancangan Percobaan dengan SPSS*. Jakarta: Elex Media Komputindo
- Riduwan. 2009. *Metode dan Teknik Menyusun Proposal Penelitian*. Bandung: Alfabeta

-; 2005. *Dasar-Dasar Statistika*. Bandung: Alfabeta
-; 2010. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Bisnis* Bandung: Alfabeta
- ; 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suparmoko. 2004. *Metode Penelitian Praktis*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta
- Singarimbun, Masri. 2011. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Pustaka LP3ES
- Sukardi. 2008. *Metode Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Tentang, C., & Laut, T. (n.d.). Catatan Tentang Tol Laut Jokowi. 6989–7000.