

EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN TOL LAUT TRAYEK T-5 DALAM MENGURANGI DISPARITAS HARGA BAHAN POKOK

M. Furqon Rochyana ¹, Eva Susanti ², Tri Iriani ³, Haerani Asri ⁴

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut yang sangat luas mencapai 3,25 juta km² atau sekitar 63 % wilayah Indonesia serta garis pantai yang sangat panjang sepanjang 80.791 km². Posisi strategis wilayah laut Indonesia baik dari segi geopolitik dan geoekonomi menuntut adanya perubahan kebijakan yang lebih mengedepankan pengembangan potensi laut/maritim Indonesia. Pembangunan tol laut sebagaimana yang dimaksud dalam kebijakan Presiden Jokowi memang menjanjikan banyak perubahan utamanya kesenjangan antara kawasan barat dan kawasan timur Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan inilah yang kemudian akan menopang pembangunan Tol Laut yang akan dibagi-bagi menjadi beberapa trayek angkutan laut yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia. Penelitian Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut ini menggunakan metode gabungan (*mix method*), yaitu mengkombinasikan antara pendekatan komparatif dan deskriptif kuantitatif, Lokasi survey dilakukan di Kota Ternate dan daerah *hinterlandnya*. Efektivitas pelaksanaan tol laut pada trayek T-5 belum mampu untuk menekan disparitas harga yang terjadi. Penurunan indeks harga hanya terjadi di Pasar Galela untuk komoditas Cabe besar dan daging sapi, sedangkan sisanya untuk semua komoditas selain beras medium di ketiga pasar menunjukkan kenaikan indeks harga, Rute pelayaran tol laut yang bersinggungan dengan jalur swasta yang telah lebih dulu bersaing sehingga jalur tol laut yang baru beroperasi akan sulit bersaing serta lama dan panjangnya jalur yang harus dilalui oleh jalur tol laut sehingga jalur swasta masih lebih diminati karena jalur yang lebih pendek dan waktu yang relative cepat walaupun dengan harga yang jauh lebih mahal, Trayek T-5 belum

mampu untuk memenuhi kebutuhan akan komoditi bahan pokok pada wilayah yang dilaluinya, sehingga sektor swasta masih berperan besar dalam pemenuhan kebutuhan bahan pokok daerah tersebut.

Kata kunci : Tol Laut, kepulauan, pelabuhan

I. Pendahuluan

Posisi strategis wilayah laut Indonesia baik dari segi geopolitik dan geoekonomi menuntut adanya perubahan kebijakan yang lebih mengedepankan pengembangan potensi laut/maritim Indonesia. Perubahan arah kebijakan tersebut dimulai sejak kepemimpinan Presiden Joko Widodo-Jusuf Kalla pada tahun 2014 yang diupayakan untuk mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan sekaligus mampu melayani angkutan laut/logistik yang melintasi alur laut kepulauan Indonesia (ALKI).

Perubahan arah kebijakan ini juga secara langsung disampaikan pada pertemuan *East Asia Summit IX* di Myanmar November 2014. Pada pertemuan tersebut, Presiden Jokowi menyampaikan keinginan untuk mengupayakan pembangunan dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dimana salah satu pilarnya adalah untuk mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Pembangunan tol laut sebagaimana yang dimaksud dalam kebijakan Presiden Jokowi memang menjanjikan banyak perubahan utamanya kesenjangan antara kawasan barat dan kawasan timur Indonesia. Secara statistik perbandingan Produk Domestik Bruto (PDB) antara Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan Kawasan Barat Indonesia (KBI) belum merata. Hal ini disebabkan oleh sektor-sektor produksi modern masih berpusat di pulau Jawa yang umumnya berada di perkotaan sedangkan sektor produksi tradisional sebagian besar berada di luar pulau Jawa. Rata-rata total distribusi PDB di KBI sebesar 80,07% sedangkan di kawasan timur hanya sebesar 19,93%.

Pulau	Tahun					Rata-Rata
	2011	2012	2013	2014*	2015**	
Kawasan Barat Indonesia						80.07
Sumatera	22.87	23.1	23.05	23.01	22.21	22.85
Jawa	56.7	56.69	57.06	57.39	58.29	57.23
Kawasan Timur Indonesia						19.93
Bali & Nusa Tenggara	2.83	2.79	2.8	2.87	3.06	2.87
Kalimantan	9.92	9.66	9.25	8.76	8.15	9.15
Sulawesi	5.24	5.41	5.5	5.65	5.92	5.54
Maluku dan Papua	2.44	2.35	2.34	2.32	2.37	2.36

Tabel 1. Distribusi PDRB terhadap jumlah PDRB 2011/15

II. Metode Penelitian

Penelitian Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut ini menggunakan metode gabungan (*mix method*), yaitu mengkombinasikan antara pendekatan komparatif dan deskriptif kuantitatif. Proses penggabungan pendekatan tersebut dilakukan dengan jalan menentukan pendekatan yang menjadi inti dan pendekatan yang menjadi pendukung. Pada penelitian ini pendekatan inti adalah pendekatan komparatif sedangkan sebagai penunjang adalah pendekatan kuantitatif. Pada proses pelaksanaannya, eksplorasi faktadan data menggunakan pendekatan kualitatif dengan harapan data yang dieksplorasi dapat menyentuh tidak hanya yang terlihat di permukaan (*tangible*), tetapi juga dapat mengeksplorasi data yang tidak terlihat (*intangible*), Pendekatan kuantitatif selain diharapkan mampu memperkuat kajian kualitatif secara empiris, juga digunakan pada saat proses sintesis dalam bentuk proses evaluasi penyelenggaraan program tol laut.

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini yakni data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari responden melalui interview dan observasi secara langsung dilokasi penelitian. Sedangkan data-data sekunder yang diperoleh melalui dokumen, literature dan kunjungan di instansi-instansi terkait seperti penyelenggara pelabuhan, operator pelabuhan, PT. Pelni dan pemerintah Daerah.

III. Hasil dan Pembahasan

Kebijakan tol laut yang ditetapkan Pemerintah bertujuan untuk menekan ketimpangan harga barang antara bagian Timur dan Barat dengan cara memberikan subsidi biaya pelayaran untuk muatan *Full Container Load* (FCL) dan *general cargo* menuju pelabuhan-pelabuhan tertentu melewati rute dengan jadwal yang telah ditentukan dan menggunakan kapal yang telah ditentukan. Sehingga biaya pengiriman muata FCL untuk wilayah Indonesia bagian timur menjadi lebih murah dan pada akhirnya mengurangi harga jual barang di pasar tujuan. Barang-barang yang disubsidi pengirimannya harus sesuai dengan Perpres No. 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan dan Penyimpanan barang Kebutuhan Pokok dan Penting dan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 57/M-DAG/PER/8/2012 yaitu :

Barang Pokok terdiri dari:

- 1) Hasil pertanian : beras, kedelai, cabe, bawang merah
- 2) Hasil Industri : gula, minyak goreng, tepung terigu
- 3) Hasil perternakan : Telur ayam ras, daging ayam ras, daging sapi

Pelaksanaan tol laut sesuai dengan Peraturan Presiden RI Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Barang di Laut, dijelaskan bahwa untuk menjamin ketersediaan barang dan untuk mengurangi disparitas harga bagi masyarakat serta untuk menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan dalam mendukung pelaksanaan tol laut. perlu adanya penugasan kepada Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang angkutan laut yang dinilai mampu untuk menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik. Pihak yang terkait dalam penyelenggaraan tol laut berdasarkan Perpres yakni:

- 1) Kementerian Perhubungan yang bertindak selaku pemberi tugas sesuai dengan Permenhub RI Nomor PM 4 Tahun 2016 dimana penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut diatur dalam kontrak antara Pejabat Pembuat Komitmen Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut dengan Direktur Utama PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sekaligus sebagai penyedia sarana dan prasarana pelabuhan dan peralatan bongkar muat.
- 2) Kementerian perdagangan bertindak sebagai pelaksana pemasaran dan verifikasi muatan. Menentukan jenis-jenis muatan yang dapat diangkut oleh tol laut yaitu meliputi barang pokok dan barang penting. Memberikan shipping instruction (surat perintah muat) dan pengontrol harga pasar di tempat tujuan.
- 3) PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT.PELNI) bertindak sebagai operator dengan tanggung jawab pengangkutan *container yard to container yard* (CY to CY).

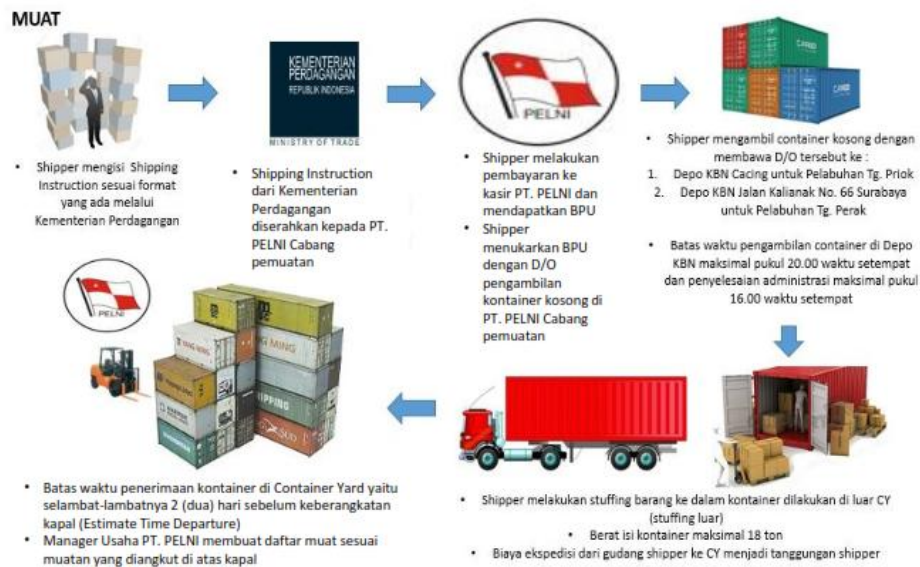
Ketiga instansi pemerintah tersebut secara bersama-sama bertanggung jawab untuk:

- Menyediakan transportasi untuk daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan sesuai dengan trayek yang ditetapkan. Dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan pelayaran.
- Menjamin ketersediaan barang dan menekan disparitas harga barang pokok dan barang penting antara wilayah Jawa dan luar Jawa.
- Menyelenggarakan pelayaran terjadwal, tetap dan teratur (liner).

Prosedur penanganan muatan tol laut melibatkan beberapa pihak terkait dengan mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai berikut:

- 1) Shipper mengisi shipping instruction sesuai format yang ada melalui menteri perdagangan
- 2) Shipping instruction dari kementerian Perdagangan diserahkan kepada masyarakat melalui badan penanganan yang telah ditunjuk.

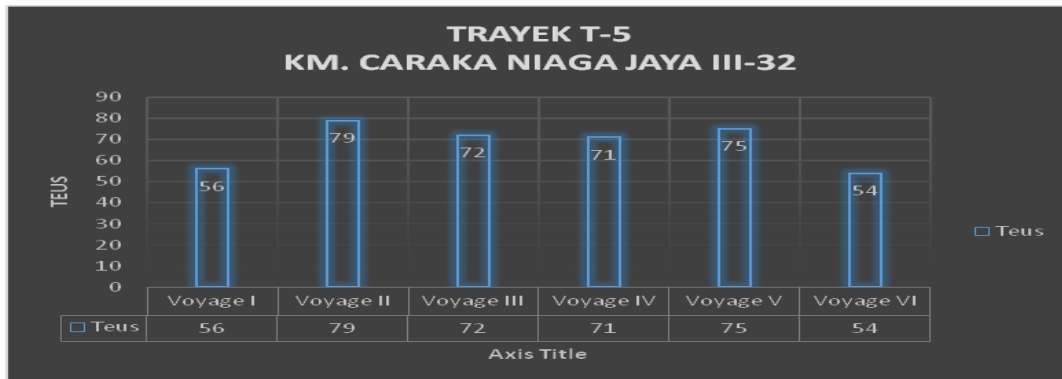
- 3) Shipper melakukan pembayaran kemudian mendapatkan D/O (Delivery Order) untuk pengambilan Empty Container dari Depo.
- 4) Shipper mengambil kontainer kosong dengan membawa D/O tersebut ke Depo.
- 5) Shipper melakukan Stuffing barang ke dalam kontainer diluar Container Yard (stuffing luar). Berat isi kontainer maksimal 15 ton. Biaya ekspedisi dari gudang shipper ke Container Yard menjadi tanggung jawab Shipper
Batas waktu penerimaan kontainer yang sudah diisi di Container Yard yaitu selambat-lambatnya 2 (dua) hari sebelum keberangkatan kapal (Estimate Time Departure). Secara sistematis, prosedur penanganan muatan tol laut dapat dilihat pada bagan berikut ini :



Gambar 1: Standar Operasional Prosedur (SOP) Penanganan Tol Laut

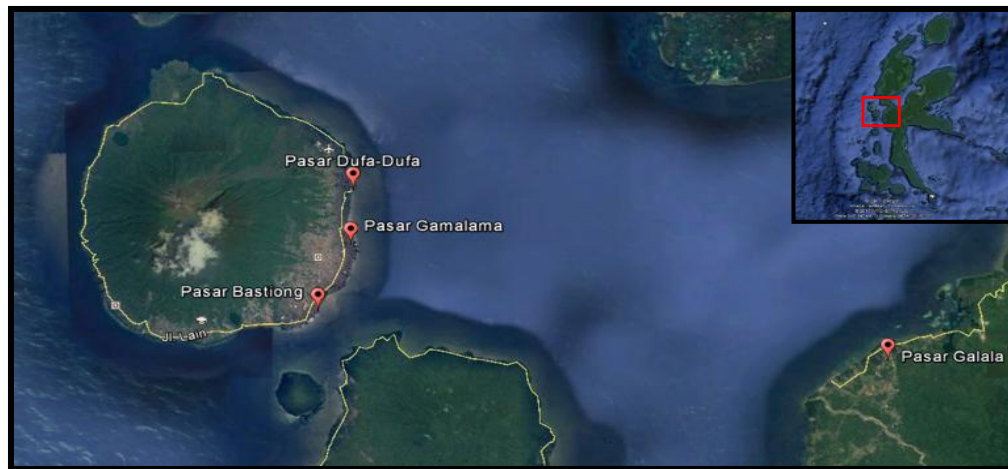
Pada tahun 2016, jumlah realisasi muatan tol laut Indonesia secara keseluruhan adalah 4.205,461 TEUS. Trayek/rute T-5 hanya menyumbang 9,68% dari total keseluruhan realisasi muatan tol laut atau hanya 407 TEUS dengan enam voyage dari target sembilan voyage pada saat penetapan trayek ini. Apabila dibandingkan dengan jumlah muatan yang di bongkar di

Pelabuhan Utama Makassar, muatan tol laut hanya menyumbang 0,14% dari jumlah barang yang di muat di pelabuhan utama Makassar. Berikut rincian muatan tol laut pada trayek T-5 per voyage serta jumlah muatan di pelabuhan utama Makasar:



Gambar 2. Grafik Realisasi Muatan Trayek T-5 per Voyage

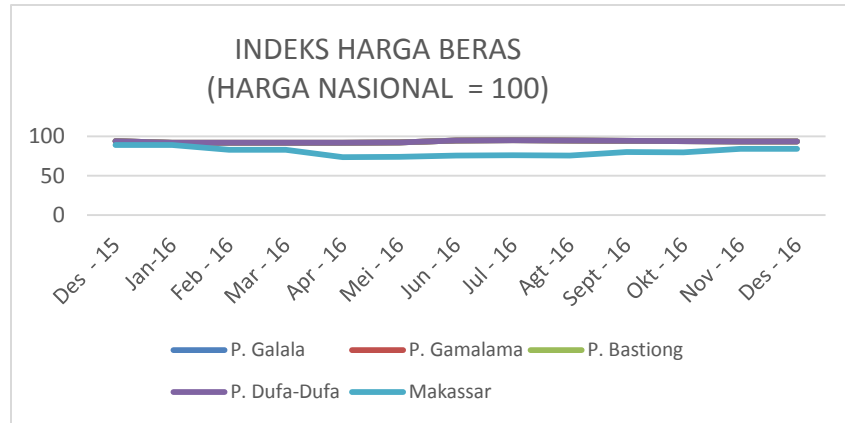
Efektivitas Tol Laut



Gambar 4. Lokasi Pasar Utama di Kota Ternate dan Sekitarnya

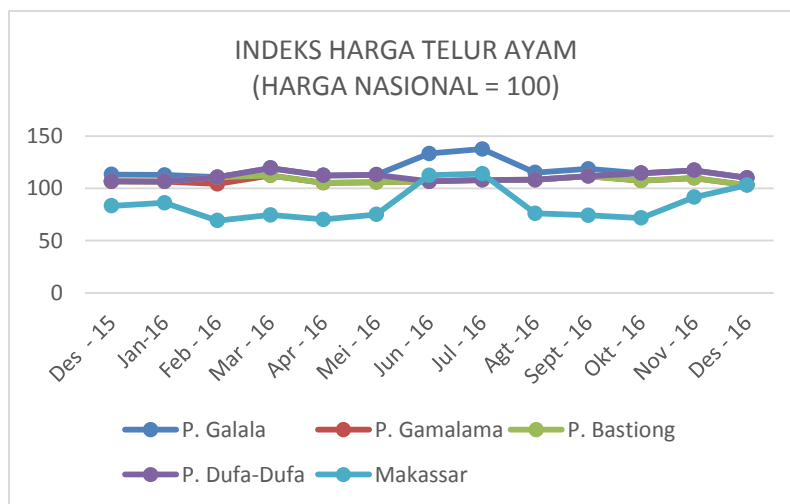
Pengumpulan data dilakukan pada pasar besaryang ada di Kota Ternate serta daerah hinterlandnya, yakni Pasar Galela, Pasar Gamalama, Pasar Bastiong, dan Pasar Dufa-Dufa.

Tol laut dapat dikatakan efektif apabila mampu menurunkan tingkat indeks harga komoditas. Berikut hasil perhitungan Indeks Harga Konsumen.



Gambar 5. Grafik Indeks Harga Komoditi Beras

Tahun	Pelabuhan Makassar		Total
	Bongkar	Muat	
2012	1,658,868.00	2,159,071.00	3,817,939.00
2013	1,234,690.00	1,592,665.00	2,827,355.00
2014	1,340,476.00	861,297.00	2,201,773.00
2015	3,399,928.00	4,329,627.00	7,729,555.00
2016	3,987,776.00	4,819,168.00	8,806,944.00



Gambar 6. Grafik Indeks Harga Komoditi Telur Ayam

1. Rute Pelayaran

Rute pelayaran yang dilayani oleh trayek T-5 saat ini banyak bersinggungan dengan beberapa rute swasta non tol laut. Rute tol laut yang baru ditetapkan akan sulit bersaing dengan rute swasta yang telah lebih dulu beroperasi. Selain itu, sea time jalur tol laut yang lebih lama akibat dari panjangnya rute yang dilalui. Untuk trayek T-5 dibutuhkan waktu hingga 13 hari dengan jarak 3426 nm dan jumlah pelabuhan yang disinggahi sebanyak enam pelabuhan. Sehingga hal ini dirasakan kurang efektif karena akan menyebabkan waktu tunggu semakin lama. Pemenuhan Kebutuhan Bahan Pokok.

Dari potential roundtrip trayek T-5 sebanyak 14 kali pada tahun 2016, hanya terealisasi 6 voyage dengan jumlah muatan setara 6.919 ton untuk semua komoditi. Jumlah tersebut masih sangat jauh dari kebutuhan masyarakat yang akan dilayani. Sebagai salah satu contoh, kota Ternate dengan jumlah penduduk pada tahun 2016 sebesar 218.028 jiwa diasumsikan tingkat konsumsi berasnya sama dengan kebutuhan tingkat konsumsi nasional sebesar 87,63 kg/orang/tahun, maka kebutuhan komoditi beras masyarakat kota Ternate sebesar 19.105,79 ton, dimana semuanya didatangkan dari luar daerah karena kota Ternate tidak memiliki lahan sawah. Hal ini, belum di kalkulasikan dengan kebutuhan komoditi lainnya. Realisasi muatan tol laut pada tahun 2016 belum pada trayek T-5 belum memberikan dampak yang signifikan terhadap pemenuhan kebutuhan bahan pokok daerah yang dilaluinya.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan terhadap efektivitas trayek T-5 di atas, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Efektivitas pelaksanaan tol laut pada trayek T-5 belum mampu untuk menekan disparitas harga yang terjadi. Dari hasil rekapitulasi indeks harga komoditas, bahan pokok yang mengalami penurunan harga hanya pada komoditas beras medium pada empat pasar utama di Kota

Ternate dan daerah hinterlandnya. Penurunan indeks harga hanya terjadi di Pasar Galela untuk komoditas Cabe besar dan daging sapi, sedangkan sisanya untuk semua komoditas selain beras medium di ketiga pasar menunjukkan kenaikan indeks harga.

2. Faktor penghambat trayek T-5 dalam menekan disparitas harga adalah
1). Rute pelayaran tol laut yang bersinggungan dengan jalur swasta yang telah lebih dulu bersaing sehingga jalur tol laut yang baru beroperasi akan sulit bersaing serta lama dan panjangnya jalur yang harus dilalui oleh jalur tol laut sehingga jalur swasta masih lebih diminati karena jalur yang lebih pendek dan waktu yang relative cepat walaupun dengan harga yang jauh lebih mahal; 2) Trayek T-5 belum mampu untuk memenuhi kebutuhan akan komoditi bahan pokok pada wilayah yang dilaluinya, sehingga sektor swasta masih berperan besar dalam pemenuhan kebutuhan bahan pokok daerah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

1. Adam, L. (2015, Maret 20). Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia. *Politica*, 21.
2. BPS, 2016. *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi-Provinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha 2011 – 2015*. Jakarta, 2016
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2013. *Kajian Evaluasi Dan Optimalisasi Trayek Angkutan Peti Kemas Dalam Negeri*. Jakarta.
4. Dolbeare, M. (1975) *Public Policy Evaluation*. J.A. Gardiner (Ed.) Saage Publications
5. Kuznets, 1995. *Economic Growth an Contribution of Agriculture*. In Eicher, C.K. and Witt, L.W. (eds). *Agriculutre in Economic Development*. McGraw Hill. New York.

6. Lineberry, R.L. (1997). *Equality and Urban Policy : The Distribution of Municipal Public Service* (Vol. 39). Sage Publications, Inc.
7. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011.
8. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara.
9. Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.
10. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Pelayanan Publik Angkutan Barang Di Laut.
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 4 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut.
13. Perikanan, P. d. (2011). *Statistik Kelautan dan Perikanan*. Jakarta: Kemeterian Kelautan dan Perikanan.
14. PPN/Bappenas, K. (2015). *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015*. Jakarta: Bappenas.
15. Simatupang, P. 2003. *Analisis Kebijakan: Konsep Dasar dan Prosedur Pelaksanaan*. Analisis Kebijakan Pertanian. Pusat Penelitian dan Pengembangan Ekonomi Pertanian.
16. Sjafrizal. 2008. *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Baduose Media. Padang.