



ANALISIS PENYELENGGARAAN TOL LAUT TRAYEK H-1 DALAM MENGURANGI DISPARITAS HARGA BARANG POKOK DI WILAYAH TAHUNA KEPULAUAN SANGIHE

ANALYSIS OF THE IMPLEMENTATION OF THE H-1 SEA HIGHWAY TRAY IN REDUCING PRICES OF BASIC GOODS DISPARITIES IN THE TAHUNA REGION OF THE SANGIHE ISLANDS

Aprita Yolanda¹⁾, Rudianto²⁾, Freddy J. Rumambi³⁾

^{1,2,3}Manajemen Transportasi Laut, Fakultas Ekonomi, Institut Bisnis dan Multimedia Asmi;

Email: aprita.yola@gmail.com

INFO ARTIKEL

Kata kunci:

Tol Laut, Disparitas
Harga, Tahuna,
Kepulauan Sangihe

ABSTRAK

Tol Laut merupakan program kerja Presiden Joko Widodo pada Tahun 2015 dalam rangka untuk memangkas biaya logistik khususnya untuk kebutuhan distribusi logistik di wilayah kepulauan yang belum terjangkau transportasi logistik yang baik. Dengan adanya Tol Laut diharapkan dapat memberikan manfaat bukan saja untuk kestabilan harga komoditi pokok tapi juga membeirkan manfaat terhadap perekonomian wilayah. Program Tol Laut berupa sebuah pelaksanaan pelayanan angkutan barang di laut dari dan ke daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP) untuk menurunkan disparitas harga barang dalam rangka menjamin ketersediaan barang, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan objek penelitian. Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi pustaka selama penulis melaksanakan penelitian di perusahaan Kementerian Perhubungan dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Tahuna. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kontribusi jumlah komoditas yang diangkut melalui program Tol Laut sudah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat setempat sehingga adanya kebijakan pelayanan tol laut sudah efektif dalam menekan disparitas harga di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe.

Copyright © 2024 JSER. All rights reserved.

ARTICLE INFO

Keywords:
Sea Toll, Price
Disparity, Tahuna,
Sangihe Islands.

ABSTRACT

Tol Laut is a work program of President Joko Widodo in 2015 in order to cut logistics costs, especially for logistics distribution needs in archipelagic areas that have not been reached by good logistics transportation. With the Tol Laut, it is expected to provide benefits not only for the stability of basic commodity prices but also provide benefits to the regional economy. Tol Laut Program is in the form of an implementation of goods transportation services at sea from and to Disadvantaged, Remote, Outermost and Border Areas (3TP) to reduce disparity in the price of goods in order to ensure the availability of goods and improve community welfare. This research is a qualitative descriptive research with the object of research. Data collection techniques through interviews, observation, documentation, and literature studies during the author's research in companies of the Ministry of Transportation and the Department of Industry and Trade Tahuna. The data analysis techniques used in this study are data reduction, data presentation and conclusion drawing. Based on the results of the study, it shows that the contribution of the number of commodities transported through the Sea Toll program has been able to meet the needs of the local community so that the sea toll service policy has been effective in reducing price disparity in the Tahuna Region of Sangihe Islands.

Copyright © 2024 JSER. All rights reserved.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas serta memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Indonesia juga memiliki wilayah perairan yang kaya dengan potensi cadangan energi, potensi perikanan, potensi pariwisata bahari, serta memiliki jalur pelayaran strategis yang dapat dimanfaatkan sebagai basis pengembangan kekuatan geopolitik, ekonomi, dan budaya bahari. Indonesia memiliki jumlah pulau terbanyak yaitu 18.110 pulau, juga sebagai negara yang memiliki wilayah laut mencapai dua pertiga dari luas wilayahnya, serta negara kedua terpanjang di dunia dengan pantai sepanjang 95.181 KM. Negara Indonesia juga sering disebut negara kepulauan dan negara maritim. Sebutan tersebut menandakan bahwa wilayah laut Indonesia sangatlah istimewa.

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dan dihubungkan oleh laut selama ini dianggap sebagai penghambat pertumbuhan dan pemerataan ekonomi. Hal ini dikarenakan pola pikir sebagian banyak orang yang masih cenderung berorientasi pada pola pikir *archipelago* yang beranggapan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan dan bukan pola pikir maritim. Pembangunan infrastruktur, sarana dan prasarana sebagai penunjang pembangunan ekonomi pun selama ini banyak terfokus pada sektor daratan. Sebagai negara dengan luas lautan mencapai 70% dari total luas wilayah keseluruhan, Indonesia berpotensi menjadi negara dengan kekuatan maritim yang besar.

Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Selain itu, konektivitas transportasi yang memadai menjadi prasyarat bagi kemajuan dan kualitas bangsa dan negara untuk bisa bersaing dengan negara lain. Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri serta dari dan ke luar negeri. Di samping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Secara garis besar, moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Pengangkutan darat (Pengangkutan melalui jalan raya dan kereta api),
2. Pengangkutan laut, dan
3. Pengangkutan udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan diantaranya biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya serta sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton. Biaya pengiriman barang per kontainer dengan menggunakan jasa transportasi laut antar wilayah di Indonesia yang tinggi menyebabkan harga barang di daerah tujuan seperti di luar Pulau Jawa menjadi tinggi. Hal ini menyebabkan disparitas ekonomi antara wilayah dalam dan depan. Wilayah dalam ialah wilayah yang lebih mudah dijangkau dan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi nasional. Sedangkan wilayah depan adalah wilayah yang lebih sulit dijangkau dan lebih terisolir.

Saat ini transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktifitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia meskipun karakteristik kepulauan di wilayah Timur Indonesia telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung aktivitas pergerakannya saat ini. Konsep tersebut dikenal sebagai konsep pembangunan *ship follow the trade* dimana konsep tersebut memiliki daya ungkit yang tinggi terhadap percepatan pertumbuhan ekonomi nasional. Namun untuk mewujudkan pemerataan, diperlukan pembangunan dengan konsep *ship promote the trade*, dimana pembangunan konektivitas di wilayah Barat dan Timur Indonesia diharapkan mampu meningkatkan aktivitas ekonomi dan perdagangannya. Pengembangan pelayanan transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia diharapkan mampu menurunkan biaya logistik sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi disertai terwujudnya pemerataan. 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.

Bagi negara maritim yang luas seperti Indonesia maka solusi untuk menurunkan biaya logistik nasional dan meningkatkan daya saing produk nasional adalah dengan cara menyeimbangkan jumlah angkutan barang melalui pusat – pusat pertumbuhan ekonomi baru di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP). Sedangkan strategi kebijakan pembangunan di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP) harus sedikit berbeda mengingat tujuan yang akan dicapai adalah menumbuhkan pusat pertumbuhan ekonomi baru dari kondisi yang minim.

Untuk itu Indonesia membutuhkan terobosan baru guna memanfaatkan potensi wilayahnya. Terobosan berupa pengembangan konsep Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) melalui elaborasi perencanaan trayek angkutan laut, subsidi angkutan laut, revitalisasi pelayaran rakyat dan pengembangan industri berbasis komoditi wilayah menjadi hal yang penting untuk direalisasikan. Sebelum itu gagasannya masuk dalam agenda prioritas kepemimpinan Joko Widodo dituangkan dalam konsep Nawacita, agenda pertama nawacita disebutkan menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang tepercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim. Lalu dicanangkanlah Indonesia sebagai poros maritim dunia, dengan lima pilar utama yakni : Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Dalam hal ketertarikan peneliti dalam pemilihan wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sebagai tempat untuk penelitian dikarenakan tidak adanya kapal komersial masuk ke wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe, sehingga wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sangat bergantung pada Tol Laut. Dari penyampaian latar belakang diatas, peneliti tertarik untuk meneliti dan menganalisis dalam penulisan tesis ini dengan judul “Analisis Penyelenggaraan Tol Laut Trayek H-1 Dalam Mengurangi Disparitas Harga Barang Pokok di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe”.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Tujuan dari penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif adalah untuk meneliti objek secara ilmiah dan memahami objek yang akan diteliti secara mendalam. Hal ini akan menjelaskan dan mengungkapkan secara menyeluruh kenyataan yang ada di balik objek yang diteliti.

Menurut Moleong (2017:6) bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi dan Tindakan. Secara holistic dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan Bahasa pada suatu konteks yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.

Menurut Pasolong (Fadrian Kemala 2019:45) menyatakan bahwa penelitian kualitatif lebih berdasarkan pada filsafat fenomenologis yang mengutamakan penghayatan.

Kemudian fenomenologi oleh Moleong didefinisikan sebagai pandangan berfikir yang menekankan pada fokus kepada pengalaman subyektif manusia dan interpretasi dunia. Sedangkan menurut pendapat Norman K. Denzin dan Yvonna S. Lincoln (Moleong 2017:5) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada.

Lebih lanjut Moleong (2017:7) mengatakan bahwa penelitian kualitatif menggunakan metode pengamatan, wawancara atau penelaahan dokumen. Metode kualitatif menurut Robert Bogdan dan Steven J. Taylor (Moleong 2017:4) adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata tertulis atau lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati, pada metode kualitatif menurut John W. Creswell (Fahdrian Kemala 2019:46) peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan informan dan melakukan studi pada situasi yang alami. Kemudian Sugiono menyatakan bahwa proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, membangun data yang parsial ke dalam tema dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Berdasarkan pendapat dari beberapa ahli tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa penelitian kualitatif sangat bergantung dengan hasil pengamatan peneliti, tidak hanya terbatas pada data, dokumen dan objek penelitian saja. Teori tidak menjadi pembimbing sentral bagi peneliti dalam merancang penelitian dan menafsirkan data penelitian.

Penelitian kualitatif menggunakan metode ilmiah untuk mengungkapkan suatu fenomena dengan cara mendeskripsikan data dan fakta melalui kata-kata secara menyeluruh terhadap subjek penelitian. Lebih lanjut penelitian kualitatif merupakan suatu penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap, kepercayaan, persepsi pemikiran orang secara individual maupun kelompok.

Penelitian kualitatif berfungsi untuk menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya. Alat pengumpulan data atau instrumen penelitian dalam metode kualitatif adalah peneliti sendiri. Sumber data utama dalam penelitian kualitatif menurut John Lofland and Lyn. H. Lofland (Moleong 2017:157) meliputi kata-kata dan tindakan selbihnya adalah data-data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Data kualitatif pada hakikatnya merupakan paparan verbal, seperti hasil wawancara, rekaman, transkrip pembicaraan dan makna kata-kata yang ditujukan untuk mendapatkan pemahaman atas konsep, teori serta memberikan penjelasan yang mendalam atas konsep atau teori tersebut. Terkait hal ini, maka jawaban permasalahan penelitian bukan bersumber dari teori, melainkan berasal dari data-data lapangan yang diperoleh peneliti. Teori didalam penelitian digunakan untuk memperjelas karakteristik data. Jadi secara garis besar tahapan penelitian kualitatif meliputi:

1. Merumuskan masalah sebagai fokus penelitian;
2. Mengumpulkan data di lapangan;
3. Menganalisis data;
4. Merumuskan hasil studi;
5. Menyusun rekomendasi untuk pembuatan keputusan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Evaluasi kebijakan pelayanan tol laut di wilayah Tahuna kepulauan Sangihe dinilai dari tinjauan ekonomi.

Kebijakan Pelayanan Tol Laut di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sudah berjalan dari Tahun 2018 hingga saat ini. Kebutuhan barang pokok, barang penting dan barang lainnya di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sudah tercukupi melalui pengiriman muatan dari Wilayah Barat dengan menggunakan kapal Tol Laut. Barang yang diangkut sesuai dengan yang dibutuhkan dan dengan jumlah yang cukup tinggi sehingga bisa memenuhi kebutuhan Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Kementerian Perhubungan akan terus melakukan pemantauan agar Pemerintah Daerah dapat hadir untuk menjaga pasokan dan distribusi barang kebutuhan pokok, barang penting dan barang lainnya yang dibutuhkan masyarakat, mengendalikan disparitas harga serta memacu pengiriman hasil industri lokal di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP). Disinilah peran dari Pemerintah Daerah, Kementerian Perdagangan dan BUMN untuk mendukung kesuksesan program Tol Laut, karena program besar ini tak akan berjalan lancar tanpa adanya koordinasi dan konsolidasi dari berbagai pihak. Berdasarkan hasil wawancara dari Kepala Bidang Dinas Perindustrian dan Perdagangan Tahuna:

“Saat ini kebutuhan barang pokok, barang penting dan barang lainnya di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sudah tercukupi melalui pengiriman muatan dari Wilayah Barat dengan menggunakan kapal Tol Laut. Barang yang diangkut sesuai dengan yang dibutuhkan dan dengan jumlah yang cukup tinggi sehingga bisa memenuhi kebutuhan Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe”.

Dalam hal ini Kementerian Perhubungan melakukan pengawasan agar proses pelayanan publik angkutan laut (Tol Laut) berjalan sesuai dengan tujuannya. Hal ini diungkapkan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait Kementerian Perhubungan:

“Kami juga akan terus melakukan pemantauan agar Pemerintah dapat hadir untuk menjaga pasokan dan distribusi barang kebutuhan pokok, barang penting dan barang lainnya yang dibutuhkan masyarakat, mengendalikan disparitas harga serta memacu pengiriman hasil industri lokal di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP). Disinilah peran dari Pemerintah Daerah, Kementerian Perdagangan dan BUMN untuk mendukung kesuksesan program Tol Laut, karena program besar ini tak akan berjalan lancar tanpa adanya koordinasi dan konsolidasi dari berbagai pihak, Sebagaimana diketahui Tol Laut merupakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari Barat sampai ke Timur Indonesia dan sebaliknya. Tujuannya yaitu untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat”

Sebagaimana diketahui Tol Laut merupakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari Barat sampai ke Timur Indonesia dan sebaliknya. Tujuannya yaitu untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe hanya bergantung pada Tol Laut. Hal itu dikarenakan tidak ada lagi kapal barang masuk ke Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Sebelum adanya Tol Laut, Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe bergantung pada pengiriman barang yang terpusat di Manado yang menggunakan kapal komersil. Hal itu menjadikan harga barang di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe

sangat tinggi dikarenakan biaya logistik yang lebih besar 3 (tiga) kali lipat dari biaya Tol Laut. Sehingga jelas terjadi perbedaan harga barang sebelum dan sesudah adanya Tol Laut.

DATA PERBANDINGAN HARGA BARANG MELALUI TOL LAUT DAN NON TOL LAUT PERIODE TAHUN 2020, 2021 DAN TAHUN 2023

NO	JENIS BARANG	SATUAN	TAHUN 2020			TAHUN 2021			TAHUN 2022 SD AGUSTUS 2023		
			HARGA TOL LAUT	HARGA NON TOL LAUT	PROSENTASE %	HARGA TOL LAUT	HARGA NON TOL LAUT	PROSENTASE %	HARGA TOL LAUT	HARGA NON TOL LAUT	PROSENTASE %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I	BERAS :										
1	Harga Beras di Tingkat Penyalur / Distributor										
	Beras Jenis-jenisnya :										
	- Ayam Jago	Kg	Rp 10,000	Rp 11,000	9	Rp 11,000	Rp 12,000	9	Rp 12,000	Rp 13,000	8
	- Cumi-Cumi	Kg	Rp 10,000	Rp 10,500	5	Rp 10,500	Rp 12,000	14	Rp 12,000	Rp 13,000	8
	- Kelapa Ijo	Kg	Rp 10,000	Rp 10,500	5	Rp 10,500	Rp 12,000	14	Rp 12,000	Rp 13,000	8
	- Bidadari	Kg	Rp 10,500	Rp 11,000	5	Rp 10,500	Rp 12,000	14	Rp 12,000	Rp 13,500	13
	- Bibir Merah	Kg	Rp 10,500	Rp 11,500	9	Rp 11,500	Rp 13,000	13	Rp 13,000	Rp 14,000	8
	- Bunakeng	Kg	Rp 10,500	Rp 11,500	9	Rp 11,500	Rp 13,000	12	Rp 12,000	Rp 13,000	8
	- Sovia	Kg	Rp 10,300	Rp 11,000	6	Rp 11,000	Rp 13,000	18	Rp 13,000	Rp 14,000	8
2	Harga Beras ditingkat Pengecer										
	- Ayam DSM	Kg	Rp 12,000	Rp 12,500	4	Rp 12,000	Rp 13,000	8	Rp 13,000	Rp 14,000	8
	- Cumi-Cumi	Kg	Rp 12,000	Rp 12,500	4	Rp 12,000	Rp 13,000	8	Rp 13,000	Rp 14,000	8
	- Kelapa Ijo	Kg	Rp 11,500	Rp 11,800	3	Rp 12,000	Rp 13,000	8	Rp 13,000	Rp 14,000	7
	- Bidadari	Kg	Rp 11,000	Rp 11,500	5	Rp 12,000	Rp 13,000	8	Rp 13,000	Rp 14,000	7
	- Bibir Merah	Kg	Rp 12,000	Rp 12,500	4	Rp 13,000	Rp 14,000	8	Rp 14,000	Rp 15,000	8
	- Bunakeng	Kg	Rp 12,000	Rp 12,500	4	Rp 13,000	Rp 14,000	8	Rp 13,000	Rp 14,000	8
	- Sovia	Kg	Rp 11,500	Rp 11,800	3	Rp 13,000	Rp 14,000	8	Rp 14,000	Rp 15,000	8
III	MINYAK GORENG										
	Minyak goreng ditingkat Penyalur/Distributor										
	- Minyak Goreng Kemasan/ Bimoli	Ltr	Rp 20,000	Rp 22,000	10	Rp 22,000	Rp 23,000	5	Rp 23,000	Rp 25,000	7
	- Minyak Goreng Curah	Btl/600 ml	Rp 8,000	Rp 9,000	13	Rp 10,000	Rp 12,000	20	Rp 12,000	Rp 14,000	14
	Minyak Goreng ditingkat Pengecer										
	- Minyak Goreng Kemasan/ Bimoli	Ltr	Rp 21,000	Rp 22,000	5	Rp 22,000	Rp 24,000	9	Rp 24,000	Rp 27,000	11
	- Minyak Goreng Curah	Btl/600 ml	Rp 9,000	Rp 10,000	11	Rp 11,500	Rp 12,000	4	Rp 12,000	Rp 15,000	20
IV	TEPUNG TERIGU :										
	Tepung ditingkat Penyalur/Distributor										
	- Tepung Kompas	Kg	Rp 10,500	Rp 12,000	14	Rp 11,000	Rp 12,500	14	Rp 11,500	Rp 13,500	7
	Tepung ditingkat Pengecer										
	- Tepung Kompas	Kg	Rp 12,000	Rp 13,000	8	Rp 12,500	Rp 13,500	8	Rp 13,000	Rp 14,000	7
V	SEMEN :										
1	Semen ditingkat Penyalur / Distributor										
	- Semen Tonasa	Kg	Rp 69,000	Rp 74,000	7	Rp 80,000	Rp 83,000	4	Rp 85,000	Rp 90,000	8
	- Semen Tiga Roda	Kg	Rp 68,000	Rp 71,000	4	Rp 80,000	Rp 83,000	4	Rp 85,000	Rp 90,000	6
2	Semen ditingkat Pengecer										
	- Semen Tonasa	Kg	Rp 78,000	Rp 80,000	3	Rp 83,000	Rp 85,000	2	Rp 85,000	Rp 95,000	11
	- Semen Bosowa	Kg	Rp 74,000	Rp 78,000	5	Rp 83,000	Rp 85,000	2	Rp 85,000	Rp 95,000	11

Gambar 1. Perbandingan Harga Barang

Evaluasi kebijakan pelayanan tol laut di wilayah Tahuna kepulauan Sangihe dinilai dari tinjauan Pasar.

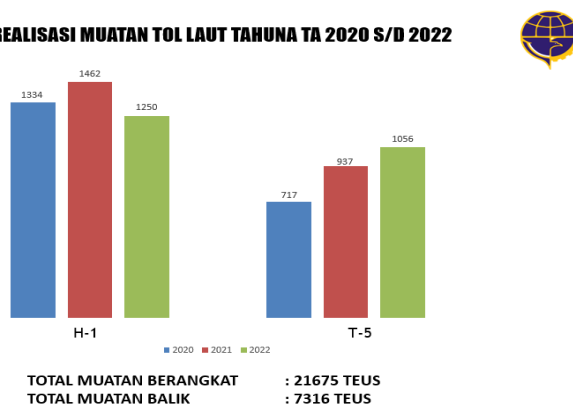
Dengan adanya program Tol Laut tentu sangat berdampak positif bagi perekonomian Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Hal ini kemudian menimbulkan dampak positif terkait peningkatan jumlah pedagang di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Bukan hal mudah dalam meningkatkan jumlah pedagang, sosialisasi terus dilakukan oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan untuk mengajak para pelaku usaha dalam melakukan perputaran kebutuhan barang dan guna membantu perekonomian masyarakat. Dari awal adanya Tol Laut di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sampai dengan sekarang jumlah pedagang terus meningkat. Menghindari adanya monopoli dalam persaingan pasar, Pemerintah sudah membuat aturan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.804/DJPL/2021. Tentang Standar Operasional Prosedur Pemesanan Ruang Muat Kapal dan Penerbitan Shipping Instruction Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan. Berdasarkan hasil wawancara dari Kepala Bidang Dinas Perindustrian dan Perdagangan Tahuna:

“Program Tol Laut tentu sangat berdampak positif bagi perekonomian Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Hal ini kemudian menimbulkan dampak positif terkait peningkatan jumlah pedagang di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Bukan hal mudah dalam meningkatkan jumlah pedagang, sosialisasi terus dilakukan oleh kami tim Dinas Perindustrian dan Perdagangan untuk mengajak para pelaku usaha dalam melakukan perputaran kebutuhan barang dan guna membantu perekonomian masyarakat. Dari awal adanya Tol Laut di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sampai dengan sekarang jumlah pedagang terus meningkat. Menghindari adanya monopoli dalam persaingan pasar, Pemerintah sudah membuat aturan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.804/DJPL/2021. Tentang Standar Operasional Prosedur Pemesanan Ruang Muat Kapal dan Penerbitan Shipping Instruction Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan”.

Kegiatan sosialisasi Tol Laut di Wilayah Barat juga dilakukan di depan para pelaku usaha serta Pemerintah Daerah dan Dinas Perdagangan setempat untuk mengajak terus bersinergi dalam pelaksanaan pemasokan barang kebutuhan pokok, barang penting serta barang lainnya di Wilayah Timur khususnya di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Hal tersebut dilakukan guna terus menjaga ketersediaan barang pokok, barang penting dan barang lainnya yang dibutuhkan masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe mengingatkan Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe menggantungkan kebutuhan barang pokok, barang penting dan barang lainnya hanya dengan Tol Laut. Dilihat dari data realisasi muatan Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022 terus mengalami peningkatan. Hal ini tentu hasil dari kolaborasi, koordinasi dan konsolidasi dari berbagai pihak untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait sebagai berikut:

“Kegiatan sosialisasi Tol Laut di Wilayah Barat juga dilakukan di depan para pelaku usaha serta Pemerintah Daerah dan Dinas Perdagangan setempat untuk mengajak terus bersinergi dalam pelaksanaan pemasokan barang kebutuhan pokok, barang penting serta barang lainnya di Wilayah Timur khususnya di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Hal tersebut dilakukan guna terus menjaga ketersediaan barang pokok, barang penting dan barang lainnya yang dibutuhkan masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe mengingatkan Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe menggantungkan kebutuhan barang pokok, barang penting dan barang lainnya hanya dengan Tol Laut”. meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

REALISASI MUATAN TOL LAUT TAHUN TA 2020 S/D 2022



Gambar 2. Realisasi Muatan Tol Laut

Adanya perubahan komposisi barang-barang muatan berangkat yang diangkut menunjukkan adanya variasi kebutuhan Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe.

No	Jenis Komoditi	Volume (ton)		Volume (teus)					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
1	Shampo, sabun, makanan ringan, minuman ringan, teh, gula, dll (campuran)	-	-	307	14	35	243	150	132
2	Beras	2.484	3.482	128	105	399	196	295	158
3	Semen	1.566	3.284	5	31	127	116	122	10
4	Gula		304	83	13	47	87	59	36
5	Tepung Terigu	900	980	1	50	78	45	5	32
6	Air Mineral/Minuman Ringan	-	-		58	9	59	62	34

Sumber: Sitollaut, diolah, 2023

*)Data sampai dengan semester I tahun anggaran 2023

Gambar 3. Jenis Komoditi Barang Muatan Berangkat

Dalam hal muatan balik juga terdapat hal yang sama yaitu adanya perubahan komposisi barang-barang muatan balik yang diangkut menunjukkan adanya variasi komoditi Masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Namun komoditi terbanyak yaitu muatan kayu.

No	Jenis Komoditas	Volume (teus)		
		2021	2022	2023*
1	Kayu	129	274	119
2	Ikan Segar	16	20	15
3	Arang	56	4	6
4	Batang Kelapa	10	1	3
5	Kopra	3	39	7

Sumber: Sitollaut, diolah, 2023

*)Data sampai dengan semester I tahun anggaran 2023

Gambar 4. Jenis Komoditi Barang Muatan Balik

Evaluasi kebijakan pelayanan tol laut di wilayah Tahuna kepulauan Sangihe dinilai dari tinjauan Operasional Kapal.

Dalam hal ini Kementerian Perhubungan melakukan kegiatan Monitoring dan Evaluasi Program Tol Laut oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut di Pelabuhan Tahuna Kepulauan Sangihe dengan pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait sebagai berikut:

“Tujuan dari kegiatan ini yaitu untuk mendapatkan masukan langsung dari daerah dan masyarakat serta para pengguna jasa terkait ketepatan waktu jadwal kapal dalam beroperasi dan berbagai masalah yang timbul di trayek tersebut yang nantinya akan menjadi bahan evaluasi yang kemudian dijadikan dasar dalam perbaikan. Namun yang terjadi saat ini, Kementerian Perhubungan terus berkordinasi dengan pihak Operator Kapal dalam penentuan jadwal dan terus melakukan pengawasan dalam pelaksanaannya khususnya pada ketepatan waktu kapal dalam melakukan pelayanan di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe dan performa kapal dalam melakukan pelayanan”.

PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT LOGISTIK) WILAYAH TAHUNA										
PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT) TAHUN 2022										
KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK (NAUTICAL MIL)	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR	TARGET VOYAGE	REALISASI VOYAGE	KUOTA PERVOYAGE	ROUND VOYAGE
H-1	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 438 – Makassar – 766 – Tahuna – 1071 – Tanjung Perak	2275	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 01	PT. PELNI	10	10	160 TEUS	26
T-5	Bitung	Bitung – 85 – ulu Siau/Tagulandang – 64 – Tahuna – 84 – Marore – 84 – Mingsa – 57 – Marampit – 55 – Lirung / Melanpoane – 83 – Mangaran – 171 – Bitung	687	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 01	PT. PELNI	26	26	56 TEUS	15

PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT (TOL LAUT) TAHUN 2023										
KODE TRAYEK	PANGKALAN	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK (NAUTICAL MIL)	POLA SUBSIDI	KAPAL	OPERATOR	TARGET VOYAGE	JANGKA WAKTU (BULAN)	KUOTA PERVOY (SANGIHE)	KET
H-1	Tanjung Perak	Tanjung Perak – 438 – Makassar – 766 – Tahuna – 648 – Nunukan – 553 – Tanjung Perak	2811	OPERASIONAL KAPAL	LOGISTIK NUSANTARA 2	PT. PELNI	3	4	110	PENUGASAN
T-5	Bitung	Bitung – 85 – ulu Siau/Tagulandang – 64 – Tahuna – 100 – Lirung / Melanpoane – 204 – Bitung	457	OPERASIONAL KAPAL	KENDHAGA NUSANTARA 01	PT. PELNI	4	4	55	PENUGASAN

Gambar 5. Tol Laut Wilayah Tahuna Tahun 2022 & 2023

Dalam pelaksanaan operasional saat ini menggunakan pola subsidi operasional kapal. Pemberian subsidi tersebut dengan tujuan meringankan biaya pengiriman yang awalnya tinggi sampai dengan Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe menjadi lebih murah dan kemudian akan berdampak pada harga barang pokok, barang penting dan barang lainnya di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe. Dilihat sisi komoditi untuk muatan balik dari Tahuna yang terbanyak yaitu muatan kayu, sering terjadi permohonan pemuatan kayu yang memiliki ukuran melebihi kapasitas ruang muat kontainer yang jika kita akomodir akan menyebabkan kerusakan pada kontainer dan juga dapat berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran. Maka dari itu, operator kapal Tol Laut terus melakukan sosialisasi terhadap para shipper agar mengirim muatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku guna menjaga fasilitas yang telah disediakan pemerintah dan juga tetap menjaga keselamatan pelayaran. Dalam hal ini PT PELNI (Persero) sebagai Operator Kapal yang melayani rute trayek H-1 di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe dengan pernyataan yang disampaikan oleh Staff Operasional dan Komersial cabang Tahuna sebagai berikut:

“Melihat komoditi untuk muatan balik dari Tahuna yang terbanyak yaitu muatan kayu, sering terjadi permohonan pemuatan kayu yang memiliki ukuran melebihi kapasitas ruang muat kontainer yang jika kita akomodir akan menyebabkan kerusakan pada kontainer dan juga dapat berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran. Maka dari itu kami sebagai operator terus melakukan sosialisasi terhadap para shipper agar mengirim muatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku guna menjaga fasilitas yang telah disediakan pemerintah dan juga tetap menjaga keselamatan pelayaran”.

Kementerian Perhubungan melakukan evaluasi setiap triwulan I-IV guna mengetahui apa kekurangan dan apa yang perlu ditingkatkan dalam pelayanan Tol Laut ini diseluruh Wilayah. Saat ini di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sudah berjalan dengan baik dan efisien. Hal tersebut dapat kita lihat dari meningkatnya muatan yang bergerak dari dan ke Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sesuai dengan yang dipaparkan Dinas Perindustrian dan Perdagangan setempat dalam kegiatan evaluasi melalui *Forum Group Discussion (FGD)* yang kita adakan. Selain itu

juga dari operator kapal yang terus memberikan pelayanan dengan baik serta melaporkan muatan dari dan ke Wilayah Tahuna yang terus meningkat.

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait sebagai berikut:

“Kami terus melakukan evaluasi setiap triwulan I-IV guna mengetahui apa kekurangan dan apa yang perlu ditingkatkan dalam pelayanan Tol Laut ini diseluruh Wilayah. Saat ini di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sudah berjalan dengan baik dan efisien. Hal tersebut dapat kita lihat dari meningkatnya muatan yang bergerak dari dan ke Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sesuai dengan yang dipaparkan Dinas Perindustrian dan Perdagangan setempat dalam kegiatan evaluasi melalui Forum Group Discussion (FGD) yang kita adakan. Selain itu juga dari operator kapal yang terus memberikan pelayanan dengan baik serta melaporkan muatan dari dan ke Wilayah Tahuna yang terus meningkat.

Rekomendasi Rute alternatif bisa melalui atau menyinggahi pelabuhan Tarakan, dikarenakan di Tarakan memiliki potensi muatan balik sangat tinggi, sehingga kapal setelah menyinggahi Tahuna bisa menuju Tarakan untuk mengangkut muatan balik dari Tarakan. Sehingga muatan kapal ketika balik bisa lebih optimal. Karena selama ini muatan balik tidak full sesuai kapasitas kapal yang tersedia. Sehingga rutenya menjadi Tanjung Perak - Makassar - Tahuna - Tarakan - Tanjung Perak. Hal ini diungkapkan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait Kementerian Perhubungan:

“Rekomendasi Rute alternatif bisa melalui atau menyinggahi pelabuhan Tarakan, dikarenakan di Tarakan memiliki potensi muatan balik sangat tinggi, sehingga kapal setelah menyinggahi Tahuna bisa menuju Tarakan untuk mengangkut muatan balik dari Tarakan. Sehingga muatan kapal ketika balik bisa lebih optimal. Karena selama ini muatan balik tidak full sesuai kapasitas kapal yang tersedia. Sehingga rutenya menjadi Tanjung Perak - Makassar - Tahuna - Tarakan - Tanjung Perak”.

Kementerian Perhubungan akan terus melakukan sinergi antar Kementerian Lembaga yang mendukung program Tol Laut guna tercapainya tujuan Tol Laut. Dalam hal pengoptimalan muatan balik akan terus dilakukan kegiatan sosialisasi Tol Laut di depan para pelaku usaha serta Pemerintah Daerah dan Dinas Perdagangan setempat untuk mensosialisasikan guna masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe tahu dan ikut andil dalam pengiriman muatan balik yang tentu dapat berdampak positif juga terhadap perekonomian disana. Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait sebagai berikut:

“Kami akan terus melakukan sinergi antar Kementerian Lembaga yang mendukung program Tol Laut guna tercapainya tujuan Tol Laut. Dalam hal pengoptimalan muatan balik akan terus dilakukan kegiatan sosialisasi Tol Laut di depan para pelaku usaha serta Pemerintah Daerah dan Dinas Perdagangan setempat untuk mensosialisasikan guna masyarakat di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe tahu dan ikut andil dalam pengiriman muatan balik yang tentu dapat berdampak positif juga terhadap perekonomian disana”.

Sanksi yang akan diberlakukan apabila terdapat pelanggaran dalam pemuatan barang sudah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.804/DJPL/202 tentang Standar Operasional Prosedur Pemesanan Ruang Muat Kapal dan Penerbitan *Shipping Instruction* Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan. Didalam aturan tersebut tertulis sanksi yang akan

diberikan jika ada pelanggaran dalam pemuatan barang. Salah satunya penangguhan izin menggunakan subsidi Tol Laut bagi pengguna jasa yang melanggar. Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Seksi Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait sebagai berikut:

“Sanksi yang akan diberlakukan apabila terdapat pelanggaran dalam pemuatan barang sudah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomo KP.804/DJPL/202 tentang Standar Operasional Prosedur Pemesanan Ruang Muat Kapal dan Penerbitan Shippin Instruction Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan. Didalam aturan tersebut tertulis sanksi yang akan diberikan jika ada pelanggaran dalam pemuatan barang. Salah satunya penangguhan izin menggunakan subsidi Tol Laut bagi pengguna jasa yang melanggar”.

SIMPULAN

Kesimpulan terkait penyelenggaraan Tol Laut trayek H-1 pada Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe adalah:

1. Tol Laut trayek H-1 merupakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe untuk menjamin ketersediaan barang, mengurangi disparitas harga dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe khususnya dari segi ekonomi.
2. Kontribusi jumlah komoditas yang diangkut melalui program Tol Laut trayek H-1 sudah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe sehingga adanya kebijakan pelayanan Tol Laut trayek H-1 sudah efektif dalam menekan disparitas harga di Wilayah Tahuna Kepulauan Sangihe.
3. Dalam pelaksanaannya, kegiatan Tol Laut trayek H-1 harus terus diawasi oleh seluruh pihak terkait guna memastikan bahwa jenis dan jumlah barang kebutuhan pokok, barang penting dan lainnya yang diangkut dari dan ke Wilayah Tahuna dan Kepulauan Sangihe dengan menggunakan subsidi Tol Laut telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Agar dalam pelaksanaan Tol Laut trayek H-1 terus lebih efektif dan efisien rute eksisting dapat ditambah dengan menyinggahi pelabuhan Tarakan. Akan tetapi, hal ini juga harus disesuaikan dengan kondisi di lapangan seperti kondisi muatan, kondisi kapal, serta hal lain yang menjadi pertimbangan dalam usaha pengoptimalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Awaluddin, D. S. (2022). Program Tol Laut pada Pengiriman Logistik di Wilayah Sulawesi Tenggara . *JMTRANSLOG*, 235-246.
- Elisabeth Liana Fatlolon, M. T. (2023). Analisa Kinerja Kapal Tol Laut Dalam Mendukung Perekonomian di Kabutpaten Kepulauan Tanimbar. *Jurnal Isometri*, 87-97.
- Fitria, H. (2023). Analisis Dampak Program Tol Laut terhadap Perekonomian Wilayah (Studi Kasus : Saumlaki, Kepulauan Tanimbar, Maluku). *Planners Insight*, 32-38.

- Frenky Kristian Saragi, D. A. (2018). Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Maritim*, 69-92.
- Karjono, K. E. (2022). Strategi Peningkatan Pelayanan Publik Antarmoda Transportasi Dengan Konsep Good Governance Dalam Mendukung Program Tol Laut. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 154-165.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Tentang Standar Operasional Prosedur Pemesanan Ruang Muat Kapal dan Penerbitan *Shipping Instruction* Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan Nomor: KP.804/DJPL/2021.
- Lexy J. Moleong, 2017. Metode Penelitian Kualitatif, cetakan ke-36, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Makbul Mubarak, N. d. (2019). Analisa Kebijakan Tol Laut dan Pengaruhnya Pada Efektivitas Tol Laut. *Sensistek*, 124-128.
- Maria Maghdalena Diana Widiastuti, Y. S. (2022). Kontribusi Program Tol Laut Rute T19 dalam Mendukung Merauke sebagai Lumbung Pangan Nasional. *Agricola Journal*, 91-101.
- Mulyadi. 2001. Sistem Akuntansi Edisi Tiga. Jakarta: Salemba Empat.
- Moh, Nazir 2005, Metode Penelitian. Jakarta: Graha Indonesia.
- Perpres No. 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan dan Penyimpanan barang Kebutuhan Pokok dan Penting Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor: 57/M/DAG/PER/8/2012.
- Simatupang, Pantjar. "Analisis Kebijakan: Konsep dasar dan prosedur pelaksanaan.
- Sugiyono 2019. Statistika untuk Penelitian. Bandung: CV Alfabeta.