

Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Efektifitas Operasional Tol Laut Di Wilayah Indonesia Tengah

The Impact of the Covid-19 Pandemi on the Operational Effectiveness of the Sea Highway in the Central Indonesia Region

Indarno Sugeng R. ^a, Hadijah, ^b, Buce Akhmad Syafaat ^c, Yulinda Yusar ^d

^{abcd} Balai Besar Pendidikan Penyegaran Dan Peningkatan Ilmu Pelayaran, Jakarta,

¹ indranosugeng33@gmail.com, ² diahpurwanto@yahoo.co.id, ³ kapitanobuc@yahoo.com, ⁴ lindasofyan28@gmail.com

ABSTRACT

The Sea Highway is a program of the Indonesian government that aims to improve connectivity between regions, equitable distribution of goods and reduce price disparities between the western region of Indonesia and the central region of Indonesia. This program started in 2014 and is still running today. However, at the beginning of 2020, the Covid-19 pandemic hit every country including Indonesia and had an impact on all sectors, including the Sea Highway program. The purpose of the study is to determine the extent of the impact of the Covid-19 pandemic on the effectiveness of the Sea Highway, it is necessary to conduct a study to compare the operational conditions of the Sea Highway during conditions before the pandemic and during the Covid-19 pandemic. To conduct this research, it is necessary to collect primary and secondary data. The method applied in this study is a qualitative descriptive approach by collecting primary data obtained from PT Djakarta Lloyd which is directly involved in the Sea Highway program and collecting secondary data from related literature and previous research. This research is limited to Central Indonesia shipping lanes and operational effectiveness in terms of shipping route criteria. The results of this study show that the frequency of shipping, and delivery times before and during the pandemic are constant, while the number of cargoes and prices have decreased. In conclusion, this study can be the basis of a solution to increase the effectiveness of the operation of the Sea Highway during the Covid-19 pandemic.

Keywords : Sea highway, operational effectiveness, shipping frequency

ABSTRAK

Tol Laut merupakan program pemerintah Indonesia dengan tujuan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah, pemerataan distribusi barang dan mengurangi disparitas harga antara wilayah Barat Indonesia dan wilayah Tengah Indonesia. Program ini dimulai pada tahun 2014 dan masih berjalan sampai saat ini. Akan tetapi pada awal tahun 2020, pandemi Covid-19 melanda setiap negara termasuk Indonesia dan berdampak pada semua sektor tidak terkecuali pada program Tol Laut ini. Tujuan Penelitian untuk mengetahui dampak pandemi Covid-19 terhadap efektifitas Tol Laut dengan membandingkan kondisi operasional Tol Laut pada saat kondisi sebelum pandemi dan pada saat pandemi Covid-19. Pengumpulan data dilakukan dengan data primer dan sekunder. Metode dalam penelitian ini adalah metode pendekatan deskriptif kualitatif dengan melakukan pengumpulan data primer yang diperoleh dari PT Djakarta Lloyd yang terlibat langsung dalam program Tol Laut dan pengumpulan data sekunder dari literatur terkait dan penelitian terdahulu. Penelitian ini dibatasi hanya untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah dan efektivitas operasional ditinjau dari kriteria rute pelayaran. Hasil penelitian ini menunjukkan frekuensi pelayaran, dan waktu pengiriman

sebelum dan selama pandemi yang tetap, sedangkan jumlah muatan dan harga mengalami penurunan. Kesimpulannya, kajian ini dapat menjadi dasar solusi untuk meningkatkan efektivitas operasi Tol Laut selama masa pandemi Covid-19.

Kata Kunci : Tol laut, efektivitas operasional, frekuensi pelayaran

A. Pendahuluan

Industri Pelayaran memiliki peran penting untuk mendukung program tersebut dan pelayaran swasta nasional diharapkan bisa ikut terlibat aktif dalam program Tol Laut dengan melayani beberapa trayek yang diselenggarakan. Kementerian Perhubungan (CNBC,2020). Untuk memaksimalkan Tol Laut butuh peran semua pihak agar benar-benar dapat memaksimalkan kapasitas angkut yang ada di dalam kapal sehingga dapat menurunkan disparitas harga. Dalam program Tol Laut, Kementerian Perdagangan juga turut membantu dalam hal, (1) berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah untuk melakukan pendataan, pemantauan dan evaluasi jenis, jumlah dan harga barang di masing-masing daerah yang masuk dalam program pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah T3P; (2) mengatur jenis barang yang dapat diangkut dalam program Tol Laut (Wahmuda, 2020). Saat ini terdapat 54 Kabupaten yang berhubungan dengan Program Tol Laut, dengan jumlah 561 *Consignee*. Pada periode bulan Januari-Oktober 2020, dari 67 daerah yang dilalui Trayek Tol Laut tahun 2020, terdapat 53 daerah yang mengalami penurunan harga. Dari 50 jenis barang yang dapat diangkut menggunakan kapal Tol Laut tahun 2020, terdapat 46 jenis barang yang mengalami penurunan harga pada periode Januari-Oktober 2020.

Seiring dengan berjalannya program Tol Laut, banyak rintangan yang dihadapi, salah satunya adalah pandemi Covid-19 yang merebak di semua negara termasuk Indonesia pada awal tahun 2020 dan memberi dampak ke hampir semua sektor termasuk sektor transportasi laut. Tol Laut yang terus mengalami peningkatan, pada tahun 2017 trayek Tol Laut misalnya pada PT PELNI bertambah menjadi 13 trayek, dengan tujuh trayek dilaksanakan melalui

penugasan, dan enam trayek dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut swasta (Red, 2017). Sedangkan pada tahun 2018, trayek Tol Laut bertambah menjadi 18 Trayek dengan 12 yang dilaksanakan oleh Persero dan selebihnya dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut swasta. Namun, pada tahun 2019 trayek Tol Laut berkurang menjadi 16 dengan 12 dilaksanakan oleh perusahaan persero dan selebihnya dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut swasta.

Sektor transportasi laut adalah salah satu sektor yang terimbas akibat merebaknya pandemi Covid-19. Untuk itu diperlukan efektivitas operasional Tol Laut agar tujuan dari program ini dapat tetap tercapai selama masa pandemi ini terutama untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisa efektivitas penerapan Tol Laut untuk jalur Indonesia Tengah dari kriteria rute kapal yang mencakup sub-kriteria frekuensi pelayaran, kapasitas ruang muatan kapal dan waktu tempuh pelayaran pada masa pandemi dengan melihat perbandingan kriteria tersebut pada saat sebelum pandemi dan saat pandemi. Sebagai pelabuhan di wilayah Indonesia Timur, sebagai contoh, pelabuhan Sorong di Provinsi Papua Barat memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai simpul di Tol Laut dengan beberapa rencana pengembangan seperti aksesibilitas; transportasi juga konflik kepentingan lokal (Chrisnawati, 2016). Melalui penerapan Tol Laut diharapkan distribusi barang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi khususnya di Papua Barat dan Papua. Permasalahan yang terjadi di sekitar jalur operasional Tol Laut wilayah Indonesia Bagian Tengah (jalur pelayaran di daerah Sulawesi dan Ambon, Maluku) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd sebagai operator kapal dalam program Tol Laut, menjadi pertanyaan pada penelitian ini seperti; (1)

Kurangnya efektivitas program Tol Laut ditinjau dari kondisi frekuensi pelayaran, jumlah muatan dan waktu tempuh sebelum pandemi dan pada saat pandemi pada jalur Indonesia Tengah (jalur pelayaran di daerah Sulawesi dan Ambon, Maluku) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd sebagai operator kapal dalam program Tol Laut; (2) Kurangnya frekuensi pelayaran, jumlah muatan dan ketepatan waktu pengiriman sebelum pandemi dan saat pandemi Covid-19.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas program Tol Laut ditinjau dari data frekuensi pelayaran, perubahan jumlah muatan dan waktu tempuh sebelum pandemi dan pada saat pandemi Covid-19 untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (jalur pelayaran dari Barat ke Tengah) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd serta untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan frekuensi pelayaran, jumlah muatan dan waktu tempuh pada saat pandemi Covid-19 untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (jalur pelayaran dari Barat ke Tengah) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd. Tol Laut dalam mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia – 2045 dengan konsep wilayah depan dalam sistem logistik nasional dalam mengembangkan 24 pelabuhan strategis pendukung Tol Laut (Gambar 1.1) (Prihartono, 2015). Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif, berupa adanya kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke Tengah Indonesia. Tol Laut merupakan konsep pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok. Gagasan Tol Laut adalah upaya untuk mewujudkan Nawacita pertama yakni memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan (Chrisnawati, 2016).

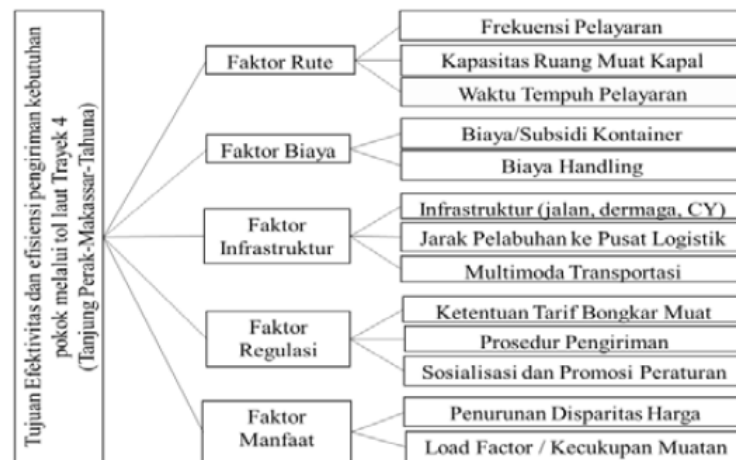
B. Kajian Pustaka

Untuk melaksanakan program Tol Laut, Pemerintah telah menetapkan Peraturan Presiden tentang Tol Laut yang ditetapkan pada tanggal 1 Oktober 2015, dan kemudian dengan Perpres No 70 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan. Kemudian untuk pelaksanaan teknisnya telah diatur dengan turunannya dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 38 tahun 2018 tentang penetapan jenis barang yang diangkut dalam program pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (Kristini, et al., 2019). Tol Laut diharapkan dapat meningkatkan efektivitas pelaksanaan program pemerintah tersebut. Efektivitas diartikan suatu kegiatan yang dilaksanakan dan memiliki dampak serta hasil sesuai dengan yang diharapkan (Wiyono, 2007).

Efektivitas yaitu mengerjakan sesuatu yang sesuai dan benar (Mullins, 2013). Untuk mencapai agar menjadi efektif, karyawan harus memberikan perhatian pada hasil kerja. Efektivitas kerja harus dihubungkan dengan pencapaian dalam suatu hal dan objektif. Efektivitas kerja merupakan kondisi akibat yang diinginkan jika seseorang melakukan perbuatan dengan kondisi yang memang diinginkan, maka kondisi ini akan dinyatakan efektif jika mencapai tujuan yang diinginkan. Dari sisi efektivitas kerja, secara teori adalah relatif terhadap kriteria dari prestasi tujuan, yang diukur bagaimana organisasi dapat memenuhi atau melebihi tujuannya (Dyck & Neubert, 2009; Gibson, et al., 2012; Kreitner & Kinicki, 2014). Para manajer perlu mengetahui apakah karyawan sedang melaksanakan pekerjaan secara efisien dan efektif atau apakah perlu perbaikan (Robbins & Coulter, 2013). Agar menjadi efektif, keterlibatan karyawan dan partisipasinya harus dimasukkan dalam organisasi dan menjadi bagian dari kehidupan kerja sehari-hari (Armstrong & Taylor, 2014).

Kriteria dan subkriteria yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi pelaksanaan program tol laut disajikan dalam struktur hierarki

dalam mengkaji efektivitas dan efisiensi pelaksanaan program tol laut pada gambar 2.



Sumber: Kristini et al., (2019)

Gambar 2 Struktur Hierarki dalam Mengkaji Efektivitas dan Efisiensi Pelaksanaan Program Tol Laut

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Instrumen penelitian yang berupa data frekuensi pelayaran, data muatan dan jenis kapal yang dipergunakan serta waktu tempuh kapal. Data berupa data primer dan data sekunder, data primer dikumpulkan melalui wawancara kepada *key person* di PT Djakarta Lloyd untuk mengetahui kondisi aktual operasional pelayaran dan angkutan barang untuk jalur Indonesia Tengah dan Melakukan kunjungan ke PT Djakarta Lloyd untuk pengumpulan data frekuensi pelayaran, jumlah muatan kapal dan waktu tempuh pelayaran untuk rute pelayaran Indonesia Tengah (dari Barat ke Tengah) sepanjang tahun 2019 dan 2020. Untuk data sekunder diperoleh dengan mengumpulkan literatur terkait dan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Analisa data yang digunakan: a) Jumlah muatan sebelum pandemi Covid-19

versus pada saat pandemi Covid-19; b) Waktu pengiriman barang dan kapasitas armada kapal dari pelabuhan asal sampai pelabuhan tujuan untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (dari Barat ke Tengah) sebelum dan a saat pandemi Covid-19; c) Identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan volume muatan dan waktu pengiriman barang dari pelabuhan asal sampai pelabuhan tujuan untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (dari Barat ke Tengah) sebelum pandemi Covid-19 versus pada saat pandemi Covid-19.

D. Hasil dan Pembahasan

Secara umum terdapat lima instansi pelayaran yang melayani jalur Tol Laut pada tahun 2020, dan Jakarta Lloyd melayani angkutan barang tol laut wilayah Indonesia Tengah dengan rute dari pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Tabel 1 Layanan Tol Laut Logistik Angkutan Barang

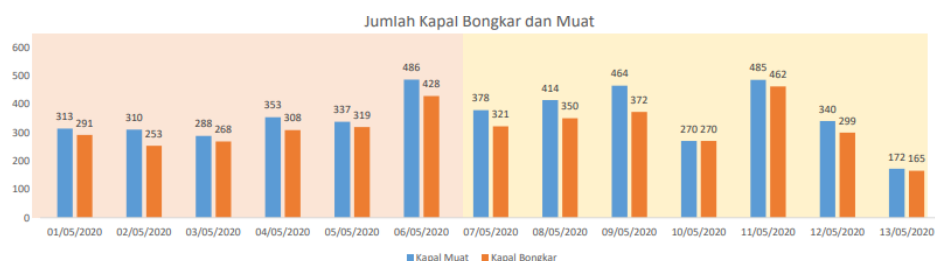
Sebelum Pembatasan Daerah Maluku dan Maluku Utara		Sesudah Pembatasan Daerah Maluku dan Maluku Utara	
T.10		T.10	
Tanjung. Perak -1216- Tidore (Soasio) -246- Buli -14- Maba -139- Weda -1213- Tanjung Perak	✓	Tanjung. Perak -1216- Tidore (Soasio) -246- Buli -14- Maba -139- Weda -1213- Tanjung Perak	✓
T.12		T.12	
Tanjung Perak –733- Kalabahi -202- Kisar -42- Moa -249 - Larat –152- Tapa -1074- Tanjung Perak	✓	Tanjung Perak –733- Kalabahi -202- Kisar -42- Moa -249 - Larat –152- Tapa -1074- Tanjung Perak	✓
T.15		T.15	
Tanjung Perak – 437 - Makassar (Soekarno Hatta)–775- Jailolo -139- Morotai (Daruba) -1256- Tanjung Perak	✓	Tanjung Perak – 437 - Makassar (Soekarno Hatta)–775- Jailolo -139- Morotai (Daruba) -1256- Tanjung Perak	✓
T.16		T.16	
Tanjung Perak-710-Wanci-216-Namrole (Leksula)-66-Namlea-133-P.Obi-1093-Tanjung Perak	✓	Tanjung Perak-710-Wanci-216-Namrole (Leksula)-66-Namlea-133-P.Obi-1093-Tanjung Perak	✓
T. 17		T. 17	
Tanjung Perak– 1133 -Saumlaki - 231- Dobo - 106 - Elat -1248-Tanjung Perak	✓	Tanjung Perak– 1133 -Saumlaki - 231- Dobo - 106 - Elat -1248-Tanjung Perak	✓
T.18		T.18	
Tanjung Perak –294- Badas –118- Bima – 1346 – Merauke (Kelapa Lima) -1346 – Bima – 415 – Tanjung Perak	✓	Tanjung Perak –294- Badas –118- Bima – 1346 – Merauke (Kelapa Lima) -1346 – Bima – 415 – Tanjung Perak	✓

Pada enam frekuensi pelayaran T-10, T-12, T-15, T-16, T-17, T-18, layanan tol laut angkutan barang sebelum pembatasan daerah dan sesudah pembatasan daerah di

provinsi Maluku dan provinsi Maluku Utara, dari data tabel 1 dengan rute dari Pelabuhan Tanjung Perak melakukan sebanyak enam keberangkatan.

Tabel 2 Muatan Tol Laut Pelabuhan Makassar

B/L	SHIPPER, CONSIGNEE, NOTIFY PARTY	CONT. NBR	SEAL NO	VOL		UNIT	PPAL	PREPAID COLLECT	TOS	VOL, NRT & KIND OF PACKAGES	COMODITY	G.W (KGS)
				020'	040'							
025	CD	1	BAJU 282994 7	DL 01344	1	D30'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	MINYAK GORENG	18000
026	CD	2	HPCU 204218 7		1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BESI BETON	20000
		3	HPCU 204344 0		1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BESI BETON	20000
		4	HNWU 231385 5	ALOIS 042	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		5	HNWU 231550 2	ALOIS 034	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		6	TGHU 256923 0	ALOIS 045	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		7	TINU 341996 1	ALOIS 044	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
027	CD	8	BAJU 283020 7	ALOIS 024	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	AIR MINERAL	18000
		9	HPCU 204245 9	ALOIS 084	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
028	CD	10	HPCU 204302 8	ALOIS 085	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		11	CICU 857445 0	ALOIS 025	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		12	BAJU 283043 9	ALOIS 023	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		13	CICU 857283 7	ALOIS 021	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		14	HPCU 204174 5	ALOIS 039	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		15	HPCU 204323 9	ALOIS 035	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		16	HPCU 204171 9	ALOIS 040	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		17	HPCU 204162 7	ALOIS 037	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		18	HPCU 204242 2	ALOIS 036	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		19	CICU 857473 7	ALOIS 038	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
		20	HNWU 231389 7	ALOIS 033	1	D20'	DL	PREPAID	PORT - PORT	001F020	BARANG KONSTRUKSI	20000
BUNGU TRANSIT MAKASSAR												
GRAND TOTAL				Record	20							395000



Gambar 3 Data Perbandingan Jumlah Kapal Bongkar dan Muat

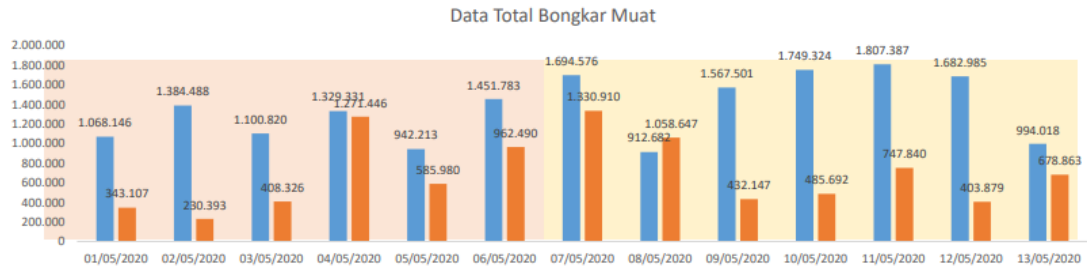
Data menjelaskan Kapal Muat sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan dari 313 Ton

pada 1 Mei 2020 s.d 486 Ton pada 6 Mei 2020, sedangkan Kapal Bongkar sebelum

Penerapan SE.04/2020 muatan dari 291 Ton pada 1 Mei 2010 s.d 319 Ton pada 6 Mei 2020.

Data menjelaskan Kapal Muat sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan dari 378 Ton

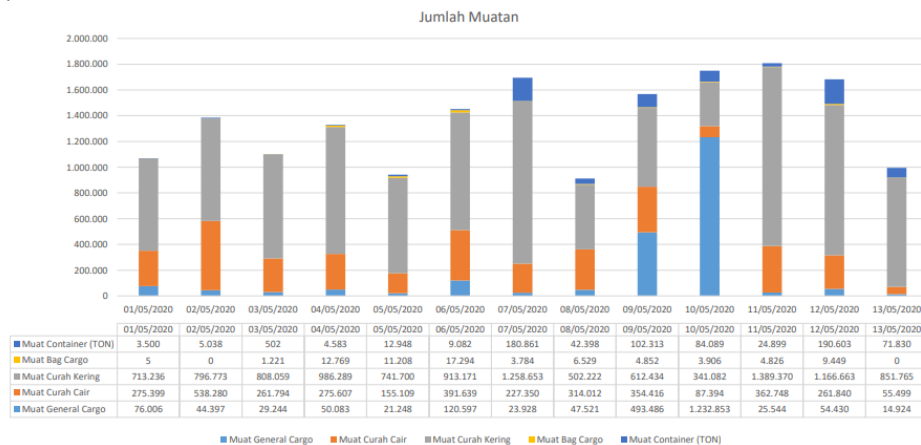
pada 7 Mei 2020 s.d 172 Ton pada 13 Mei 2020, sedangkan Kapal Bongkar sesudah Penerapan SE.04/ 2020 muatan dari 321 Ton pada 7 Mei 2010 s.d 165 Ton pada 13 Mei 2020.



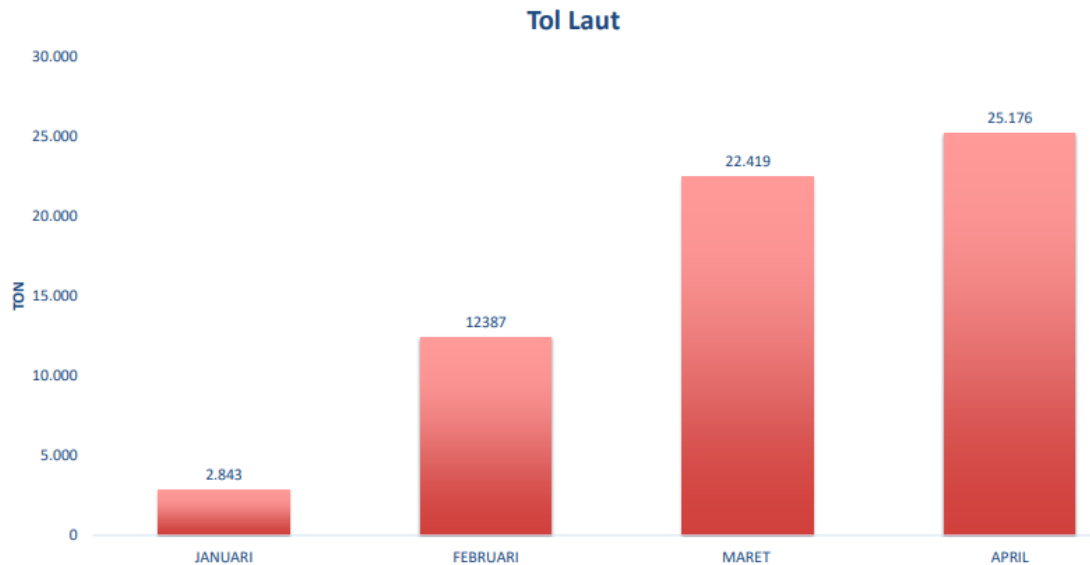
Gambar 4 Data Total Bongkar

Data menjelaskan Total Muat sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan dari 1.068.146 Ton pada 1 Mei 2020 s.d 942.490 Ton pada 6 Mei 2020, sedangkan Total Bongkar sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan dari 343.107 Ton pada 1 Mei 2010 s.d 585.490 Ton pada 6 Mei 2020.

Data menjelaskan Total Muat sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan dari 1.694.576 Ton pada 7 Mei 2020 s.d 994.018 Ton 13 Mei 2020, sedangkan Total Bongkar sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan dari 1.330.910 Ton pada 7 Mei 2010 s.d 678.863 Ton pada 13 Mei 2020.



Gambar 5 Data Pergerakan Angkutan Laut (selama pandemi)



Gambar 6 Volume Muatan Tol Laut Logistik Januari-April 2020

Sebelum masa pandemi yaitu bulan Januari-Februari 2020, jumlah muatan Tol Laut Logistik sebanyak 15.230 Ton, sedangkan pada masa pandemi Maret-April sebanyak 47.595 Ton.

Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi pengiriman kebutuhan barang pokok

1. Secara umum

- 1) Perubahan frekuensi pelayaran
Pada enam frekuensi pelayaran T-10, T-12, T-15, T-16, T-17, T-18, layanan tol laut angkutan barang sebelum pembatasan daerah dan sesudah pembatasan daerah di provinsi Maluku dan provinsi Maluku Utara, dari data tabel 4.1 dengan rute dari Pelabuhan Tanjung Perak melakukan sebanyak enam keberangkatan. Pada enam frekuensi pelayaran tersebut tidak terdapat perubahan frekuensi pelayaran,
- 2) Perubahan jumlah muatan
Berdasarkan data perbandingan jumlah Kapal Bongkar dan Muat Data, Kapal Muat sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami peningkatan 55%, sedangkan Kapal Bongkar sebelum Penerapan SE.04/2020

muatan mengalami peningkatan 9,6%. Data menjelaskan Kapal Muat sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami penurunan 54,49%, sedangkan Kapal Bongkar sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami penurunan 48,59%. Berdasarkan data total bongkar, Total Muat sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami penurunan 11,76%, sedangkan Total Bongkar sebelum Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami peningkatan 70,64%. Berdasarkan data Total Muat sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami penurunan 41,13%, sedangkan Total Bongkar sesudah Penerapan SE.04/2020 muatan mengalami penurunan 48,99%.

Data Pergerakan Angkutan Laut (selama pandemi), jumlah muatan pada 106 pelabuhan:

1. Muat Container, mengalami peningkatan sangat signifikan, 1952%.
2. Muat Bag Cargo, mengalami penurunan sangat signifikan 100%.

3. Muat Curah Kering, mengalami penurunan 19,4%.
 4. Muat Curah Cair, mengalami penurunan 59,69%.
 5. Muat General Cargo, mengalami penurunan 80,10%.
- 3) Waktu tempuh pada saat pandemi Covid-19 untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (jalur pelayaran dari Barat ke Tengah) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd
Pada ke lima Trayek tersebut dengan Kode Trayek H-2, T-6, T-7, T-8, dan T-16, sebelum dan pada saat pandemi Covid-19, melakukan perjalanan yang sama dengan waktu tempuh yang tidak jauh berbeda, pada rute yang sama.
2. Secara khusus
- 1) Faktor Rute
Pada ke lima Trayek tersebut dengan Kode Trayek H-2, T-6, T-7, T-8, dan T-16, sebelum dan pada saat pandemi Covid-19, melakukan perjalanan yang sama dengan waktu tempuh yang tidak jauh berbeda, pada rute yang sama.
 - 2) Faktor Biaya
Berdasarkan, tabel 4.3. PT. Djakarta Lloyd, melayani muatan Tol Laut dengan kode Trayek dengan biaya diluar Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) dan *Stripping*:
 - a) Kode Trayek H-2 melalui Tanjung Perak – Makassar – Bobong – Luwuk, dengan total biaya Rp. 1.761.456,-.
 - b) Kode Trayek T-6 melalui Bitung – Luwuk sd Tilamuta; dengan total biaya Rp. 20.250.610,-.
 - 3) Faktor Infrastruktur dan Regulasi
Faktor regulasi dengan Penerapan Surat Menteri Perhubungan mengenai operasionalisasi bandar udara, pelabuhan dan prasarana transportasi lainnya (SM RI, 2020), Surat Edaran SE 04/2020 mengenai tindak lanjut pencegahan penyebaran corona virus disease 2019 (Covid-19) di lingkungan Kementerian Perhubungan (SE MenHub RI, 2020); dan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE 13 Tahun 2020 yang mengatur pembatasan penumpang di kapal, angkutan logistik dan pelayanan pelabuhan selama pandemi (SE DirjenHubLa, 2020). Regulasi tersebut hanya membatasi penumpang di kapal tetapi tidak membatasi angkutan logistik dan Pemerintah Provinsi Maluku yang menginformasikan penutupan sementara infrastruktur Transportasi di Pulau Ambon pada beberapa pelabuhan. Penutupan sementara tersebut hanya untuk penumpang tidak untuk distribusi bahan pokok dan barang logistik lainnya (Maluku, 2020).
 - 4) Faktor Manfaat
Dengan beberapa dukungan regulasi dari Kementerian Perhubungan, dan Pemerintah Provinsi Maluku, maka
 - c) Kode Trayek T-7 melalui Makassar – Selayar s.d Ereke; dengan total biaya Rp. 19.512.686,-.
 - d) Kode Trayek T-8 melalui Makaasar – Bungku – Kolonedale; dengan total biaya Rp. 7.457.220,-.
 - e) Kode Trayek T-18 melalui Tanjung Perak – Wanci – Pulau Obi; dengan total biaya Rp. 24.715.808,-.

layanan Tol Laut pada wilayah Indonesia Tengah tidak menjadi terganggu. Pada frekuensi layanan Tol Laut angkutan barang sebelum pembatasan daerah dan sesudah pembatasan daerah di provinsi Maluku dan provinsi Maluku Utara, dengan rute dari Pelabuhan Tanjung Perak melakukan sebanyak enam keberangkatan. PT. Djakarta Lloyd, melayani muatan Tol Laut dengan beberapa trayek melalui Tanjung Perak – Makassar – Bobong – Luwuk; Bitung – Luwuk sd Tilamuta; Makassar – Selayar s.d Ereke; Makaasar – Bungku – Kolonedale; Tanjung Perak – Wanci – Pulau Obi. Pada Trayek tersebut, sebelum dan pada saat pandemi Covid-19, melakukan perjalanan yang sama dengan waktu tempuh yang tidak jauh berbeda, pada rute yang sama.

Memenuhi program pemerintah tentang Nawacita maka sejak bulan Oktober 2018 Djakarta Lloyd diberi penugasan Tol Laut. Dibentuklah SBU Tol Laut untuk menangani angkutan *regular container* di Indonesia Timur. Pada awalnya, 2018 Djakarta Lloyd menangani 5 rute tol laut:

1. KM Kendhaga Nusantara 3 (H-2) : Tj Perak – Makassar – Bobong (Taliabu) – Luwuk – Tj Perak
2. KM Kendhaga Nusantara 13 (T-6) : Bitung – Luwuk – Pegimana – Bunta – Mantangisi – Ampana – Parigi (Tinombo) – Tilamuta – Bitung
3. KM Kendhaga Nusantara 4 (T-7) : Makassar – Selayar – Jampea – Sikeli – Raha – Eureka – Makassar
4. KM Kendhaga Nusantara 15 (T-8) : Makassar – Bungku – Kolondale – Makassar
5. KM Kendaga Nusantara 10 (T-10) : Tj Perak – Wanci – Namrole – Namlea – P Obi – Tj Perak

Djakarta Lloyd melalui anak perusahaannya PT DL Logistik

Nusantara telah siap menerima pengiriman logistik untuk 5 rute tol laut milik Djakarta Lloyd dan 2 rute tol laut milik ASDP dengan *one bill system* (Hakim, 2019) Dengan demikian diharapkan tujuan Pemerintah untuk menekan disparitas harga barang di daerah terpencil dapat tercapai. Frekuensi muatan Tol Laut yang pernah diteliti sebelumnya oleh Kusuma & Tseng, (2019), yang menjelaskan bahwa Tol Laut berdampak pada kinerja pelabuhan, termasuk frekuensi dan keandalan. Hasil penelitian Andilas & Yanggana, (2017) memperlihatkan bahwa frekuensi Tol Laut berjalan dengan konsisten. Sedangkan penelitian Nur, Achmadi, & Verdifauzi, (2020), berdampak terhadap jumlah frekuensi dalam satu tahun. Maka, berdasarkan penelitian mereka tersebut, cukup mendukung kajian penelitian ini.

Muatan cargo di Indonesia khususnya Angkutan muatan Tol Laut tidak terlepas dari pelabuhan yang di lalui oleh kapal-kapal Jakarta Llyod juga yang lainnya seperti Perusahaan Pelayaran (Meratus, SPIL, TANTO, TEMAS, SAMINDO dll) yang beroperasi dengan type dan jenis angkutan cargo (Bimarso, 2020). Dari 4 pilar utama bisa dijabarkan pertama dalam beberapa hal yaitu pembentukan komisi yang mengkoordinasikan kegiatan, program yang terintegrasi, Partisipasi swasta yang progresif sebagai operator dan juga adanya aturan-aturan yang memadai. Di provinsi Maluku, menurut Mohammad Malawat, Kepala Dinas Perhubungan diharapkan muatan balik yang segar sehingga dapat dijual kembali (Malawat, 2020).

Waktu tempuh sebelum pandemi dan pada saat pandemi Covid-19 untuk jalur pelayaran Indonesia Tengah (jalur pelayaran dari Barat ke Tengah) yang dilayani oleh PT Djakarta Lloyd. Trayek Tol Laut, PT. Djakarta Lloyd

selama tahun 2020 dengan jaringan trayek; (1) Kode Trayek H-2: selama 15 jam pelayaran, dengan menggunakan KM. Kendhaga Nusantara 3; (2) Kode Trayek T-6: selama 14 jam pelayaran, dengan menggunakan Feeder H-2 Hub Di Luwuk KM. Kendhaga Nusantara 13; (3) Kode Trayek T-7: selama 12 jam pelayaran, dengan menggunakan Feeder H-2 KM. Kendhaga Nusantara 04; (4) Kode Trayek T-8: selama 10 jam pelayaran; dan (5) selama 16 jam pelayaran, menggunakan KM. Kendhaga Nusantara 10. Ke lima Trayek tersebut sebelum dan pada saat pandemi Covid-19, melakukan perjalanan yang sama dengan waktu tempuh yang tidak jauh berbeda dengan rentang 10 sampai 16 jam pelayaran, pada rute yang sama.

E. Simpulan

Selama operasional program Tol Laut sampai bulan Februari sebelum masa pandemi, muatan tol laut dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju beberapa pelabuhan akhir, menggunakan vessel KM. Kendhaga Nusantara 3, dan KM. Kendhaga Nusantara 10, telah berhasil mengangkut muatan Tol Laut dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ke enam pelabuhan akhir sebanyak 1.395.600 Ton. Namun saat pandemi, mengalami penurunan muatan, maka Djakarta Llyod menyusun strategi ulang, diantaranya, mempertahankan kuota pengangkutan batubara, baik dari sinergi BUMN maupun dari Sektor Swasta dengan membangun kepercayaan dan kepastian akan ketersediaan kapal. Mengoptimalkan kegiatan operasi Penugasan Pemerintah yang semula mengoperasikan 4 armada kapal menjadi 5 armada kapal di tahun 2020. Termasuk melakukan efisiensi pada biaya tetap maupun biaya tidak tetap.

Lima Trayek Tol Laut, PT. Djakarta Lloyd selama tahun 2020 dengan menggunakan KM. Kendhaga Nusantara 3; KM. Kendhaga Nusantara 13; KM. Kendhaga Nusantara 04; dan KM. Kendhaga

Nusantara 10, sebelum dan pada saat pandemi Covid-19, melakukan perjalanan yang sama dengan waktu tempuh yang tidak jauh berbeda dengan rentang 10 sampai 16 jam pelayaran, pada rute yang sama.

Program Tol Laut Djakarta Lloyd sudah tercapai, untuk angkutan barang, menjamin ketersediaan barang, mengurangi disparitas harga dan menjamin kelangsungan pelayanan pada angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Pembangunan infrastruktur Pelabuhan khususnya wilayah timur menurut pengamat muatan kargo Tol Laut, Bimarso harus memperhatikan dua aspek besar, yaitu *urban transport sustainability* (transportasi regional berkelanjutan) dan *Maritime Transport Sustainability* (transportasi maritim berkelanjutan).

Faktor regulasi dan kebijakan pada penerapan Tol Laut, merupakan penunjang tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal, sehingga jasa transportasi laut cukup tersedia merata dan terjangkau daya beli masyarakat. Secara efektivitas operasional program Tol Laut, pada lokasi yang dilayani Tol Laut serta komersial, tidak dapat dibedakan harga barang Tol Laut serta harga barang yang diangkut dengan angkutan komersial, juga dengan adanya feeder terjadi kenaikan biaya yang berdampak pada kenaikan harga barang. Manfaat, pada penanganan Tol Laut oleh Djakarta Lloyd sangat efisien karena Djakarta Lloyd memiliki layanan terpadu yang dilaksanakan sendiri. Kegiatan layanan keagenan seperti labuh dan tambat, ditangani sendiri karena Djakarta Lloyd memiliki cabang sampai Indonesia wilayah timur.

F. Daftar Pustaka

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1-17. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Andilas, D. D., & Yanggana, L. A. (2017). Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia. *Jurnal*

- Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 4(1), 1–8.
<https://doi.org/10.25292/j.mtl.v4i1.36>
- Armstrong, M., & Taylor, S. (2014). *Armstrong's Handbook of Reward Management Practice: Improving Performance Through Reward*. London and Philadelphia: Kogan Page Limited.
- AS. (2017). *Tiga Tahun Tol Laut: Mengukur Efektifitas dan Meraih Efisiensi*. Retrieved from <https://jurnalmaritim.com/tiga-tahun-tol-laut-mengukur-efektifitas-dan-meraih-efisiensi/>. 24 Oktober 2017.
- Bimarso, W. (2020). *Prospek Bisnis Pelabuhan Indonesia Masih Tinggi*. Jakarta.
- Chrisnawati, Y. (2016). Potensi Pelabuhan Sorong Sebagai Simpul Tol Laut. *Jurnal Menara*, 11(1), 1–14.
- CNBC. (2020). Di Tengah Pandemi, Bagaimana Nasib Tol Laut Andalan Jokowi? *CNBC Indonesia Indonesia*. Retrieved from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20200621173201-4-166935/di-tengah-pandemi-bagaimana-nasib-tol-laut-andalan-jokowi>. 12 Juni 2020.
- De Weerd-Nederhof, P. C., Visscher, K., Altena, J., & Fisscher, O. A. (2008). Operational effectiveness and strategic flexibility: scales for performance assessment of new product development systems. *International Journal of Technology Management*, 44(3–4), 354–372.
- Dyck, B., & Neubert, M. (2009). *Principles of Management*. Belmont, CA, United States: South-Western Cengage Learning.
- Gibson, J. L., Ivancevich, J. M., Donnelly, J. H., & Konopaske, R. (2012). *Organization: Behaviour, Structure, and Process*. Boston: Mc Graw- Hill.
- Gultom, E. R. (2017). Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur. *Develop*, 1(2).
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2016). Formulasi Kebijakan Sistem Policy Formulation of Sea. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 161–183.
- Kreitner, R., & Kinicki, A. (2014). *Perilaku Organisasi* (Eds.9). Jakarta: Salemba Empat.
- Kristini, F., Bambang, A. N., Handoko, W., & Priadi, A. A. (2019). Efektivitas dan Efisiensi Program Tol Laut berbasis AHP (Studi Kasus: Pelabuhan Tahuna). *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 75–82. <https://doi.org/10.25104/warlit.v31i2.1269>
- Manti, Y., Kusuma, L., Ramadhani, A., & Majid, M. (2019). Indonesia Sea Toll Strategy Framework Directive: Innovative and Participatory Decision-Making Methods Towards the World Maritime Axis Authors. In *Proceedings of the 2019 1st International Conference on Engineering and Management in Industrial System (ICOEMIS 2019)*. Atlantis Press. <https://doi.org/10.2991/icoemis-19.2019.54>
- Mullins, L. J. (2013). *Management and Organizational Behavior*. Pearson Education Limited.
- Mustholih, M. A., Suharno, S., & Ahmad, A. A. (2020). Opportunities for Sea Toll for the Maritime Industry. *ICORE*, 5(1), 731–735.
- Nur, H. I., Achmadi, T., & Verdifauzi, A. (2020). Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22(2020), 1–12. <https://doi.org/10.25104/transla.v22i1.1315>
- Priadi, A. A. (2020). Upaya-ipaya Menurunkan Cost Logistik Pelabuhan Laut Nasional. In *Webinar: Upaya-ipaya Menurunkan Cost Logistik Pelabuhan Laut Nasional*. Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

- Prihartono, B. (2015). *Pengembangan Tol Laut telah dicantumkan dalam RPJMN 2015-2019 dan implementasi tahun 2015*.
- Red, R. (2017). Tol Laut Mencapai 13 Trayek. *Jurnal Media Indonesia*. Retrieved from <http://www.jurnalmediaindonesia.com/2017/10/tol-laut-mencapai-13-trayek.html>. Oktober, 2017
- Ricardianto, P., Ikhsan, R., Setiawati, R., & Gugat, R. (2020). How to improve ship crew's work effectiveness through the leadership style, work life balance and employee engagement in Indonesia national shipping. *Management Science Letters*, 19(2), 399-410. <https://doi.org/10.5267/j.msl.2019.8.030>
- Robbins, S. P., & Coulter, M. (2013). *Management*. New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Santa, R., Hyland, P., & Ferrer, M. (2014). Technological innovation and operational effectiveness: their role in achieving performance improvements. *Production Planning & Control*, 25(12), 969-979. <https://doi.org/10.1080/09537287.2013.785613>
- Saragi, F. K., Mamahit, D. A., & Prasetyo, T. Y. B. (2018). Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Keamanan Maritim*, 4(1).
- SE DirjenHubLa. Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia Nomor SE 13 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (Covid19) (2020). Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- SE MenHub RI. Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 4 tahun 2020 tentang Tindak Lanjut Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Di Lingkungan Kementerian Perhubungan (2020). Jakarta: Surat Edaran Menteri Perhubungan.
- Sinaga, M., Mamahit, D. A., & Yusnaldi, Y. (2020). Pembangunan Infrastruktur Maritim Untuk Mendukung Program Tol Laut Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia (PMD). *Keamanan Maritim*, 6(1).
- SM RI. Surat Menteri Perhubungan Nomor PL.001/1/4 PHB 2020 Tahun 2020 tentang operasionalisasi bandar udara, pelabuhan dan prasarana transportasi lainnya (2020). Jakarta: Surat Menteri Perhubungan.
- Sugihartono, J. D. (2018). Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Dalam Poros Maritim dan Tol Laut. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 18(1), 1–16.
- Vitasari, L. N. (2017). *Analisis Evaluasi Implementasi Kebijakan Tol Laut (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember)*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Retrieved from <http://repository.its.ac.id/3967/>
- Wahmuda, H. (2020). Fluktuasi Harga Barang Kebutuhan Pokok dan bareang Penting pada Daerah yang Dilalui Tol Laut. In *Webinar: Penyelenggaraan Tol Laut dalam Upaya Menurunkan Disparitas Harga*. Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.
- Xia, Z., Xu, L., & Fan, W. (2013). Evaluation of Operational Effectiveness for TWS Based on Fuzzy Probability. In *2013 Sixth International Symposium on Computational Intelligence and Design (Vol. 1, pp. 342-345)*. IEEE. <https://doi.org/10.1109/ISCID.2013.92>