

Program Tol Laut pada Pengiriman Logistik di Wilayah Sulawesi Tenggara

The Sea Toll Program on Logistic Delivery in Southeast Sulawesi Province

Awaluddin^{a,1*}, Danny Setiawan^{b,2}

^{ab}Universitas Teknologi Yogyakarta, Indonesia

¹awaluddinn999@gmail.com, ²danny.setiawan@staff.uty.ac.id

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

This study aims to determine the impact of the implementation of the sea toll program in providing logistics in Southeast Sulawesi Province. The data collection method was carried out through field surveys and questionnaires. The technique of determining respondents uses purposive sampling techniques. The data analysis method uses the Analytical Hierarchy Process (AHP) method. The results show that the consistency of the government in policies and determining the port of sea toll ships resulted so that the return cargo activities of commodities or local agricultural and marine products still used expeditionary shipping, and socialization to the community was not maximized to utilize marine toll program. From the analysis, it is concluded that the maritime highway program is very effective with a weight of 0.287823083. Strategies that must be prioritized in supporting effectiveness are cost factors and route factors with sub-factors; container subsidies, handling fees, shipping frequency, and travel time.

Keywords : *effectiveness, sea highway, disparity, analytical hierarchy process*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak implementasi program tol laut dalam penyediaan logistik di Provinsi Sulawesi Tenggara. Metode pengumpulan data dilakukan melalui survei lapangan dan kuesioner. Teknik penentuan responden teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah menggunakan teknik *purposive sampling*. Metode analisis data menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Hasil penelitian menunjukkan bahwa konsistensi pemerintah dalam kebijakan dan penetapan pelabuhan kapal tol laut mengakibatkan kegiatan pengembalian barang komoditas atau hasil pertanian dan kelautan lokal masih menggunakan pelayaran ekspedisi, dan sosialisasi kepada masyarakat belum maksimal untuk pemanfaatan laut. program tol. Dari hasil analisis disimpulkan bahwa program tol laut sangat efektif dengan bobot 0.287823083. Strategi yang harus diprioritaskan dalam menunjang efektivitas adalah faktor biaya dan faktor rute dengan sub faktor; subsidi peti kemas, biaya penanganan, frekuensi pengiriman, dan waktu tempuh.

Kata kunci : *efektivitas, tol laut, disparitas, analytical hierarchy process*

A. Pendahuluan

Tol laut merupakan suatu program dari pemerintah yang berupa pengangkutan logistik kelautan yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di nusantara agar dapat menciptakan kelancaran distribusi barang dan mengurangi disparitas harga antar wilayah barat dan timur Indonesia. Sulawesi Tenggara merupakan Provinsi di Indonesia yang terletak di bagian tenggara Pulau Sulawesi. Kota Kendari merupakan Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara yang memiliki prospek yang berkembang lebih besar dibanding kota-kota lain di Sulawesi Tenggara. Setiap tahun Kota Kendari selalu meningkatkan pembangunan di segala bidang. Salah satu pembangunan yang dilaksanakan adalah dalam bidang transportasi laut, mengingat kontribusi pengiriman logistik dan sektor perdagangan merupakan *income* tertinggi terhadap menggerakkan roda perekonomian di Provinsi Sulawesi Tenggara, karena itu dibutuhkan moda transportasi untuk menyalurkan barang dan jasa.

Tol Laut merupakan konsep yang tepat dalam menyelesaikan permasalahan di daerah terluar, terpencil, regional dan perbatasan. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan tol laut sangat membantu dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, membangun konektivitas, meningkatkan pendapatan daerah, memfasilitasi mobilitas barang/orang, sebagai antar pulau dan tidak hanya dalam aspek ekonomi. (Saputra et al., 2018). Berdasarkan wawancara pendahuluan diperoleh informasi salah satu trayek yang ditetapkan di Wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara adalah T-7 yang dilayani dengan kapal Utama pada tahun 2018, dengan Rute Tanjung Perak – Wanci – Namlea - Tanjung Perak. Pada tahun 2019 ada peningkatan permintaan tol laut dengan penambahan rute trayek T-18 Kendari – Lameruru – Bungku – Kolonodale – Talibo - Kendari.

Perkembangan rute saat ini berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Jaringan Trayek Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut Tahun 2020 menetapkan pelabuhan Raha,

pelabuhan Sikeli, dan pelabuhan Ereke sebagai pelabuhan singgah kapal tol laut di Provinsi Sulawesi Tenggara dengan kode T-7 rute trayek Makassar – Selayar – Jampea – Sikeli – Raha – Ereke – Makassar (Lampiran KP.912 / DJPL /2019). Sementara itu aktivitas perekonomian di Provinsi Sulawesi Tenggara saat ini masih terpusat di kota Kendari. Sebagai perbandingan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 8 Tahun 2019 pelabuhan Kendari masih menjadi urat nadi aktivitas perekonomian dan pergerakan transportasi di Provinsi Sulawesi Tenggara.

Sarana angkutan laut di Indonesia sudah menjadi sistem transportasi andalan masyarakat sebagai negara maritim yang memiliki wilayah perairan lebih luas daripada daratan. Manatuto, (2020) menjelaskan bahwa realitas berjalannya tol laut selama lima tahun di sejumlah daerah yang dilalui trayek tol laut menunjukkan program tol laut belum signifikan dalam mendistribusikan logistik dan memangkas biaya logistik yang tinggi. Perbedaan harga yang sangat signifikan pada komoditas bahan pokok dan barang penting antar daerah wilayah Indonesia bagian barat dan wilayah bagian timur disebabkan biaya pengiriman barang per kontainer yang tinggi dalam melakukan pengiriman barang dengan menggunakan jasa transportasi laut (Verdifauzi, 2018).

Penelitian relevan yang pernah dilakukan diantaranya adalah penelitian yang ditulis oleh Furqon Rochyana et al. (2018), berjudul “Efektivitas penyelenggaraan tol laut trayek T-5 dalam mengurangi disparitas harga bahan pokok”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 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. Penelitian lainnya yaitu yang ditulis oleh Sahid et al. (2019), menunjukkan bahwa kendala teknis dilapangan berupa regulasi prosedur dan tatacara pengiriman barang memberikan kesan rumit sehingga menimbulkan keengganan para pengusaha lokal untuk beralih ke kapal tol laut. Anwar Sahid menegaskan bahwa berbeda bagi para pengusaha Tionghoa di Tarempa yang hingga kini lebih dominan memanfaatkan jasa tol laut, selain jaringan bisnisnya sudah kuat selisih biaya angkut tol laut juga menjadi peluang meraup margin lebih tinggi. Selain itu frekuensi pelayaran memiliki pengaruh untuk memenuhi permintaan barang yang harus didukung dengan infrastruktur pelabuhan dan infrastruktur akses jalan untuk mencapai ke daerah konsumen. (Kristini et al., 2019).

Berdasarkan wawancara pendahuluan didapatkan informasi bahwa proses pendistribusian logistik di provinsi Sulawesi Tenggara dinilai belum efektif, dikarenakan kapal tol laut sendiri hanya mendistribusikan muatan ke beberapa pelabuhan saja sehingga pulau-pulau yang masuk kategori 3T tidak dapat merasakan dampak subsidi berupa muatan tol laut. Maka diharapkan muatan bersubsidi atau program tol laut dapat menjangkau pulau-pulau yang letaknya tertinggal, terpencil, dan terluar di wilayah kepulauan Sulawesi Tenggara, sehingga disparitas harga yang tinggi antar daerah wilayah Indonesia bagian barat dan Indonesia bagian timur dapat menurun. Analisis terhadap pengiriman logistik di wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara dalam program tol laut yang dikeluarkan pemerintah sangat perlu dilakukan agar tepat sasaran dan mampu mendorong terjadinya konektivitas yang merata untuk mendorong distribusi barang dalam memasok ketersediaan logistik yang efektif. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak implementasi program tol laut dalam penyediaan logistik di Provinsi Sulawesi Tenggara.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dalam

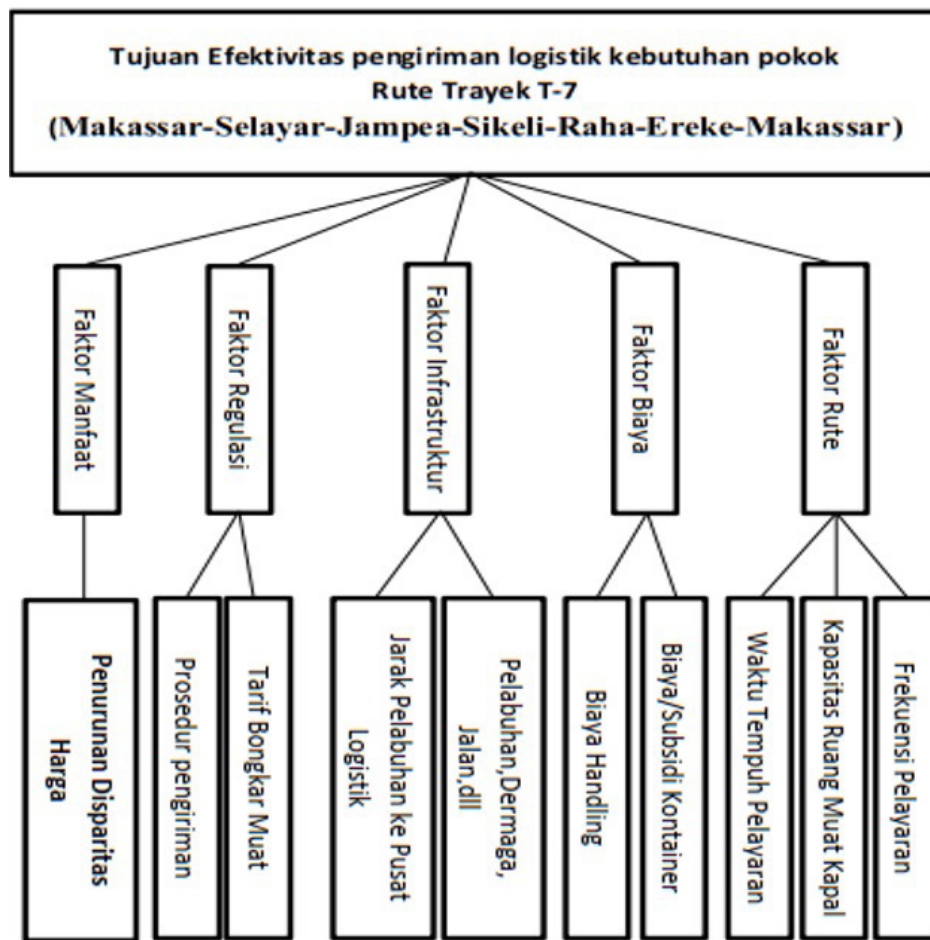
membantu memecahkan permasalahan yang kompleks dengan suatu hierarki prioritas kriteria, dengan menganalisa faktor dan subfaktor prioritas utama program tol laut berdasarkan data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data langsung atau data primer dari responden dilakukan dengan dua metode yaitu survei secara langsung dan survei online menggunakan google form, dengan cara membagikan kuesioner dan wawancara secara langsung atau mengirimkan link kuesioner online untuk diisi oleh para responden.

Survei dilakukan di kota singgah jalur rute tol laut T-18 yaitu kota Kendari dan rute T-7 kota Raha. Penelitian survei dilakukan di kota Raha yang masih disandari kapal Tol laut. Survei dilakukan pada tanggal 31 Maret 2021 sampai 6 April 2021. Adapun penentuan responden teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah menggunakan teknik *purposive sampling* dimana mempertimbangkan karakteristik pihak yang berhubungan langsung atau pihak yang terkait dengan penelitian (Kristini et al., 2019).

Data sekunder atau data tidak langsung berguna untuk melengkapi data primer yang ada. Data tersebut digunakan dalam tahapan analisis nilai efektivitas pelaksanaan program tol laut terhadap pengiriman logistik dan disparitas harga dilakukan dengan cara menganalisis faktor maupun subfaktor yang menjadi prioritas utama dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dan nilai variabel yaitu nilai yang diberikan oleh responden terkait kriteria dan subkriteria diolah menggunakan software *Ms.Excel*. Kristini menjelaskan struktur hirarki yang digunakan dalam mengkaji efektivitas program tol laut terhadap pengiriman logistik digambarkan dalam gambar berikut.

Pengiriman barang menggunakan Kapal Tol Laut tidak hanya mempertimbangkan faktor transportasi laut namun juga faktor teknis lapangan karena akan sangat mempengaruhi proses pengiriman barang. Efektivitas menekankan pada tujuan yang akan di capai yaitu penurunan Disparitas Harga.

Data primer diperoleh melalui wawancara dan penyebaran kuesioner tertutup kepada stakeholder dan konsumen pengguna



Gambar 1 Struktur Hierarki Stratehi Dalam Mencapai Efektivitas Pelaksanaan Tol Laut

tol laut. Pada kriteria atau sub kriteria yang ada pada tiap hirarki responden diminta membandingkan urutan kepentingan atau prioritas berdasarkan nilai skala pada model AHP berdasarkan skala 1 hingga 9. Nilai perbandingan model AHP dapat dilihat pada tabel skala pengukuran relatif. Nilai variabel yaitu nilai yang diberikan oleh responden terkait kriteria dan subkriteria kemudian diolah menggunakan software *Ms Excel*.

C. Hasil dan Pembahasan

Objek penelitian daerah tol laut dalam berada pada rute kesembilan dengan kode trayek T-7 adalah rute dengan pangkalan distribusi di Makassar dengan detail rute mmelewati pelabuhan Soekarno Hatta Makassar – pelabuhan Benteng Selayar – pelabuhan Jampea – pelabuhan Silkeli – pelabuhan Nusantara Raha – pelabuhan

Sakkar Ereke – pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Pelaksanaan program tol laut dalam rangka menunjang pendistribusian barang dan pengembangan ekonomi daerah maupun yang letaknya terpencil, terluar, tertinggal dan daerah belum berkembang serta dalam upaya menurunkan disparitas harga antara wilayah Indonesia bagian Barat dengan Indonesian bagian Timur, maka diperlukan pelayaran yang bersinambungan tetap dan teratur melalui penyelenggaraan angkutan barang di laut ke seluruh wilayah Indonesia.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor:KP.912/DJP /2019 implementasi pelaksanaan program tol laut melibatkan Kementrian perhubungan untuk melakukan koordinasi untuk menyediakan sarana dan prasarana kelancaran penyelenggaraan angkutan barang di laut sekaligus sebagai pemberi tugas, Kementrian Perdagangan sebagai pelaksana

pemasaran dan menentukan jenis muatan serta mengendalikan ketersediaan harga barang komoditas, dan PT Pelayaran Nasional Indonesia sebagai operator kapal perintis KM Gandha Nusantara 19 sedangkan PT Djakarta Lloyd sebagai operator kapal kontainer KM Kendhaga Nusantara 4.

Berdasarkan wawancara pendahuluan kendala dalam implementasi pelaksanaan program tol laut kurang terkoordinasi sebagaimana dengan konsistensi kebijakan pemerintah dalam penentuan rute dan pelabuhan singgah kapal tol laut di provinsi Sulawesi Tenggara. Adapun secara fungsional Otoritas Pelabuhan utama, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan melakukan pengawasan dan evaluasi di pelabuhan pangkal terhadap pelaksana dan penyelenggaraan angkutan barang di laut serta menyediakan fasilitas kegiatan penyelenggaraan angkutan barang di pelabuhan singgah.

Hasil observasi menunjukkan bahwa PT Pelabuhan Indonesia IV cabang Kendari dilibatkan, disebabkan karena PT Pelindo memiliki fasilitas pelabuhan untuk mendukung penyelenggaraan program tol laut dalam kegiatan bongkar muat barang, bentuk penyediaan dari PT Pelindo adalah fasilitas tambatan, dengan luas kolam pelabuhan 150 : 150 Ha, kedalaman dermaga 20 m LWS, tinggi gelombang 0,3 meter, kecepatan arus 2.5 knot, kecepatan angin 7 Knot, fasilitas lapangan, dan fasilitas alat forklift 32 ton 1 unit dan forklift 7 ton 3 ton dan truk tronton 4 unit serta crane untuk bongkar muat. Sedangkan realisasi program tol laut saat ini di provinsi Sulawesi Tenggara pada rute T-7 pelabuhan Nusantara Raha sebagai pelabuhan singgah kapal tol laut yang dikelola oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Raha atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pelabuhan Raha sebagai dalam menunjang kapal tol laut memiliki dermaga dengan kedalaman -7 sampai -8 m LWS sedangkan HWS bisa mencapai 10 dengan fasilitas alat bongkar muat berupa *mobile crane dan forlift*.

Berdasarkan wawancara pendahuluan tarif muatan tol laut kapal perintis KM

Gandha Nusantara 19 dengan rute Pelabuhan Nusantara Raha – Pelabuhan Maligano merupakan subsidi pemerintah berupa muatan penumpang dan barang. Kapal perintis KM Gandha Nusantara 19 tidak dikenakan tarif biaya atau Gratis sehingga sangat diandalkan masyarakat untuk melancarkan distribusi logistik khususnya kebutuhan pokok ke daerah berkategori tertinggal, tepencil dan terluar (3T). Sedangkan untuk tarif muatan logistik tol laut kapal KM Kendhaga Nusantara 4 yaitu dihitung per unit dengan volume D20' sebesar Rp. 20.000/KGS.

Budi Karya (2017) yang dikutip (Verdifauzi, 2018), menjelaskan bahwa tarif dasar angkutan tol laut berdasarkan Permenhub No.7 Tahun 2017 sebesar Rp. 4,543.88 per mil Teus untuk kontainer dan Rp. 206.87 per mil per ton untuk angkutan kargo. Sedangkan tarif untuk reefer kontainer sebesar 1,5 kali lipat tarif kontainer. Pemerintah akan membayar selisih antara tarif angkut dan tarif dasar tol laut. Berapapun muatan yang tersangkut dalam kapal, pemerintah akan bayar. Berdasarkan wawancara pendahuluan diperoleh informasi dengan adanya tarif subsidi program tol laut dapat menambah output bongkar muat melalui peti kemas.

Kapal Tol Laut KM Kendhaga Nusantara 4 merupakan kapal yang melayani rute T-7 yang dioperasikan oleh PT Djakarta Lloyd di Provinsi Sulawesi Tenggara dengan spesifikasi menggunakan mesin utama 2xYanmar, 12 YM-WET, 1140 KW 1840 rpm dengan kapasitas kontainer 100 Teus, kecepatan 12 Knots, Panjang 74.05 m, luas 17.20 m. Pelaksanaan program tol laut KM Kendhaga Nusantara 4 pada rute T-7 yang dioperasikan oleh PT Djakarta Lloyd menggunakan pola *Operasi Multi Port Circle*. Rute pada trayek T-7 memiliki Homebase di Makassar dengan tujuan ke Selayar ke Jampea ke Sikeli ke Raha dan ke Ereke dengan total jarak pelayaran 883 Nautical Mil dengan perjalanan pulang pergi selama 12 hari. Dalam pelaksanaannya mendistribusikan kebutuhan barang pokok dan barang penting serta komoditi daerah atau hasil bumi dan kelautan provinsi Sulawesi Tenggara. Realisasi muatan tol laut berdasarkan laporan bulanan bongkar wilayah

Tabel 1 Tarif Opp/Opt Petikemas

No..	Uraian	Sat	Ukuran Peti Kemas				Ket
			Full		Empty		
			20	40	20	40	
1	HANDLING CONTAINER						
	a. Stevedorning						Storage B/M
	- Container Crane						Storage Bongkar :
	- Crane Kapal	Box	437.743	6.88.969	194.719	304.773	Masa 1-1
	b. Haulage/Trucking	Box	312.743	457.719	132.243	189.148	(Paket Bongkar)
	c. Lift ON/OFF	Box	94.638	193.795	53.164	103.028	Stronge Muat :
	d. Dermaga	Box	98.932	197.750	55.125	110.250	Masa 1-2, masa 2
	e. Penumpukan	Box	50.575	75.837	22.850	34.951	(Paket Muat)
		Box	7.600	15.125	3.825	7.600	
	CONTAINER CRANE (CC)	Box	689.488	1.171.476	329.683	560.602	
	CRANE KAPAL (CK)	Box	564.488	940.226	267.207	444.977	
2	DELIVERY						Storage
	a. Lift On	Box	136.981	255.121	55.125	110.250	Bkr : (M1-2, M2)
	b. Penumpukan	Box	7.600	15.125	3.825	7.600	
3	RECEIVING						
	a. Lift Off	Box	98.932	197.750	55.125	110.250	M : M1-1
	b. Penumpukan	Box	7.600	15.125	3.825	7.600	

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari (2021)

kerja pelabuhan Sikeli, dalam realisasinya menunjukkan ketidak seimbangan pergerakan barang.

Program Tol laut sejak pelaksanaannya di Provinsi Sulawesi Tenggara selalu mengalami perubahan jumlah pelabuhan yang akan disinggahi kapal tol laut. Pada tahun 2018 rute yang melayani tol laut berjumlah 1 pelabuhan yaitu pelabuhan wanci dengan Rute Trayek T-7, kemudian tahun 2019 yang melayani tol laut di Provinsi Sulawesi Tenggara berjumlah 6 pelabuhan yaitu pelabuhan wanci dengan Rute Trayek T-7, pelabuhan Sikeli, pelabuhan Raha, pelabuhan Ereke, pelabuhan pasarwajo dengan rute trayek T-16, pelabuhan Kendari dengan rute trayek T-18 dan pada tahun 2020 yang melayani tol laut di Provinsi Sulawesi Tenggara berjumlah 3 pelabuhan yaitu pelabuhan Sikeli, pelabuhan Raha dan pelabuhan Ereke. Menurut Aditya Verdifauzi (2018) Biaya diklasifikasikan yang meliputi biayamodal,biayaoperasional,biayapelayaran

dan biaya bongkar muat. Biaya yang terlalu besar dengan tidak memadainya infrastruktur pelabuhan seperti dermaga, tambatan, kolam pelabuhan, dan fasilitas infrstruktur lainnya menyebabkan pertimbangan pelayaran singgah di suatu daerah. Manfaat program tol dapat menurunkan harga dengan suatu subsidi pengangkutan logistik yang murah, sekaligus meningkatkan daya saing produk daerah. Oleh karena itu, berdasarkan uraian permasalahan dan kendala dalam penyelenggaraan program tol laut, diharapkan pemerintah daerah bersama masyarakat dapat bekerja sama dalam memanfaatkan dan mendukung program tol laut.

AHP digunakan sebagai alat pengambil keputusan yang kompleks dengan menetapkan prioritas dari keputusan tersebut. Untuk penggunaan AHP dalam penelitian ini tidak membandingkan pelabuhan yang lebih baik melainkan untuk mengetahui kualitas dari suatu pelabuhan. Kriteria dan subkriteria

Tabel 2 Skala Pengukuran Relatif AHP

Skala	Definisi
1	Sama pentingnya (Equal Importance)
3	Sedikit lebih penting (Slightly more Importance)
5	Cukup penting (Materially more Importance)
7	Sangat penting (Significantly more Importance)
9	Mutlak lebih penting (Absolutely more Importance)
2,4,6,8	Nilai tengah diantara dua nilai yang berdekatan (Compromise Value)

Sumber: T.L Saaty, 1990 ditulis kembali oleh Florentina Kristini, 2019

Tabel 3 Bobot Prioritas Kriteria

Kriteria	Rute	Biaya	Infrastruktur	Regulasi	Manfaat	Rata Rata
Rute	0,15	0,09	0,33	0,10	0,14	0,164
Biaya	0,35	0,21	0,21	0,52	0,09	0,276
Infrastruktur	0,07	0,14	0,14	0,09	0,29	0,145
Regulasi	0,17	0,05	0,19	0,12	0,20	0,146
Manfaat	0,26	0,51	0,13	0,16	0,29	0,269
TOTAL	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

pendukung efektivitas dan efisiensi kemudian dibandingkan secara berpasangan sehingga didapat nilai tingkat kepentingan dalam bentuk pendapat kualitatif. Nilai perbandingan berdasarkan skala pengukuran pada tabel 2.

Penelitian ini perbandingan antar kriteria membentuk matriks 5 x 5 dengan kriteria, yaitu C = (Rute, Biaya, Infrastruktur, Regulasi, Manfaat). Berdasarkan data pada

tabel 4 bobot prioritas kriteria diperoleh dari penjumlahan masing-masing nilai bobot kriteria perbandingan berpasangan seluruh responden dimana diperoleh dari hasil sebaran kuesioner dengan 11 jumlah responden diantaranya 7 responden pengguna tol laut dan 4 responden penyelenggara program tol laut.

Hasil bobot prioritas kriteria menunjukkan menunjukkan bahwa kriteria C1,

Tabel 4 Bobot Prioritas Subkriteria

Faktor/Kriteria	Sub Kriteria	Kode Bobot Prioritas	Bobot
Faktor Rute (C1)	Frekuensi Pelayaran (C11)	W11	0,055
	Kapasitas Ruang Muat Kapal (C12)	W12	0,055
	Waktu Tempuh Pelayaran (C13)	W13	0,055
Faktor Biaya (C2)	Biaya/Subsidi kontainer (C21)	W21	0,138
	Biaya Handling (C22)	W22	0,138
Faktor Infrastruktur (C3)	Pelabuhan, Dermaga, Jalan, Dll (C31)	W31	0,072
	Jarak Pelabuhan ke Pusat Logistik (C32)	W32	0,072
Faktor Regulasi (C4)	Tarif Bongkar Muat (C41)	W41	0,073
	Prosedur Pengiriman (C42)	W42	0,073
Manfaat (C5)	Penurunan Disparitas Harga (C51)	W51	0,269

C2, C3, C4, dan C5, memiliki nilai bobot rata-rata sebagai berikut $W1 = 0.164$, $W2 = 0.276$, $W3 = 0.145$, $W4 = 0.146$, dan $W5 = 0.269$. Secara hierarki menunjukkan bobot prioritas tertinggi terdapat pada kriteria Biaya dengan nilai 0.276 sedangkan nilai terendah terdapat pada kriteria infrastruktur dengan nilai 0.145. Hasil tersebut menunjukkan bahwa strategi yang efektif hal yang perlu diutamakan dalam program tol laut terhadap pengiriman logistik dan disparitas harga adalah faktor biaya yang dengan subfaktor biaya atau subsidi kontainer dan biaya handling.

Berdasarkan wawancara pendahuluan diperoleh rekomendasi konsep joint slot untuk efektivitas program tol laut antara

perusahaan yang sudah melayani rute di Provinsi Sulawesi Tenggara sehingga tidak menambah cost untuk operasional kapal. Meskipun demikian, perlunya sebuah kajian yang mendalam dan menguji konsep joint slot yang direkomendasikan oleh instansi terkait pelaksana program tol laut sebagai penunjang efektivitas dan efisiensi program tol laut terhadap biaya operasional tol laut.

Perhitungan untuk bobot prioritas subkriteria C11, C12, C13, C11, C21, C22, C31, C32, C41, C42, dan C51 adalah $W11 = 0.055$, $W12 = 0.055$, $W13 = 0.055$, $W21 = 0.138$, $W22 = 0.138$, $W31 = 0.072$, $W32 = 0.072$, $W41 = 0.073$, $W42 = 0.073$, $W51 = 0.269$.

Tabel 5 Perangkingan Bobot Prioritas

Kriteria	Bobot	Perangkingan
Manfaat	0,287823083	5
Biaya	0,285697476	4
Rute	0,153781384	3
Infrastruktur	0,137195083	2
Regulasi	0,135502974	1

Menurut Apriani & Elisabet, (2017) dari hasil perangkingan bobot kriteria mendapat nilai tertinggi adalah Sangat Efektif, sehingga hasil perangkingan bobot prioritas disimpulkan bahwa kriteria manfaat Sangat Efektif. Maksud hasil tersebut menunjukkan

bahwa manfaat program tol laut terhadap penurunan disparitas harga sangat efektif dibanding jasa pengiriman ekspedisi. Selain itu manfaat program tol tidak hanya dapat menurunkan disparitas harga akan tetapi dapat meningkatkan daya saing produk daerah dengan suatu subsidi pengangkutan logistik yang murah. Indonesia sebagai negara kepulauan yang dimana letak pasar konsumen bahan pangan yang terpisah sangat jauh dengan daerah produksi menyebabkan proses distribusi menjadi sulit. Dengan jarak yang jauh mengakibatkan terjadinya perbedaan harga komoditas bahan pokok tertentu antar daerah. Verdifauzi, (2018) menegaskan ada banyak faktor yang menjadi penyebab kelangkaan barang diantaranya; keseimbangan pasar, kelemahan manajemen, kelemahan distribusi, dan fluktuasi harga bahan pokok maupun harga barang penting.

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan disparitas yang terjadi antara daerah asal dengan pelabuhan Makassar ke kota Raha sebagai pelabuhan singgah program tol laut rute trayek T-7, tertinggi terjadi pada komoditas kebutuhan pokok cabe merah besar, bawang merah, dan bawang putih hanan. Sedangkan untuk harga kebutuhan pokok beras medium bisa dikatakan stabil dengan perbedaan harga antara wilayah daerah asal dan daerah singgah kapal tol laut hanya 3%. Sedangkan disparitas yang terjadi pada komoditas kebutuhan barang penting tertinggi pada komoditas paku ukuran 2 cm. Sedangkan untuk harga kebutuhan barang penting besi beton ukuran 6mm dan 8mm (12/9 m) bisa dikatakan stabil dengan perbedaan harga antara wilayah daerah asal dan daerah singgah kapal tol laut hanya 7%.

Berdasarkan grafik pada gambar 2 menunjukkan perbandingan harga barang kebutuhan pokok di daerah tol laut terdapat kenaikan dan penurunan harga komoditas. Harga komoditas beras premium Rp. 12.200 turun 17% ke harga Rp. 10.100, harga beras medium Rp. 10.500 turun 2% ke harga Rp. 10.300, terdapat kenaikan gula pasir 12% Rp.12.300 ke harga 13.800, harga minyak goreng curah Rp. 10.800 turun 7% ke harga Rp. 10.000, harga tepung terigu Rp. 9.400 naik 28% ke harga Rp. 12.000, harga sapi paha

Tabel 6 Disparitas Harga Kebutuhan Pokok 2021

Bahan Pokok	Sat	Kota		Disparitas
		Makassar	Raha	
Beras Premium	kg	11.300	10.100	11%
Beras Medium	kg	10.000	10.300	3%
Gula pasir	kg	13.000	13.800	6%
Minyak Goreng Curah	lt	12.000	10.000	17%
Tepung Terigu	kg	9.300	12.000	29%
Daging Sapi Paha Belakang	kg	100.000	125.000	25%
Daging Ayam Ras	kg	27.300	28.700	5%
Telur Ayam Ras	kg	24.300	25.300	4%
Cabe merah Besar	kg	23.300	31.700	36%
Cabe Merah Kriting	kg	26.700	31.700	19%
Cabe Rawit Merah	kg	51.700	46.700	10%
Bawang Merah	kg	26.000	35.000	35%
Bawang Putih Hanan	kg	25.000	32.700	31%

Sumber : Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2021)

Tabel 7 Disparitas Harga Kebutuhan Barang Penting 2021

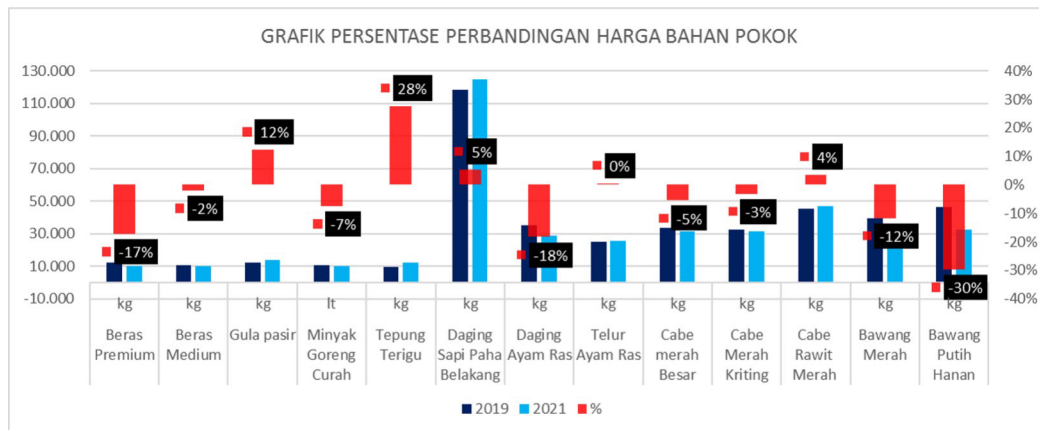
Komoditas	Sat	Kota		Disparitas
		Makassar	Raha	
Semen Tiga Roda 50 Kg	50kg	60.000	69.000	15%
Semen Tonasa 50 Kg	50kg	63.300	70.000	11%
Semen Bosowa 50 Kg	50kg	62.000	70.000	13%
Besi Beton 6 mm (12/9 m)	Btg	30.500	32.500	7%
Besi Beton 8 mm (12/9 m)	Btg	48.900	52.500	7%
Besi Beton 10 mm (12/9 m)	Btg	70.300	77.500	10%
Besi Beton 12 mm (12/9 m)	Btg	107.800	116.000	8%
Paku Ukuran 2 Cm	kg	20.900	35.000	67%

Sumber : Kementerian Perdagangan Republik Indonesia (2021)

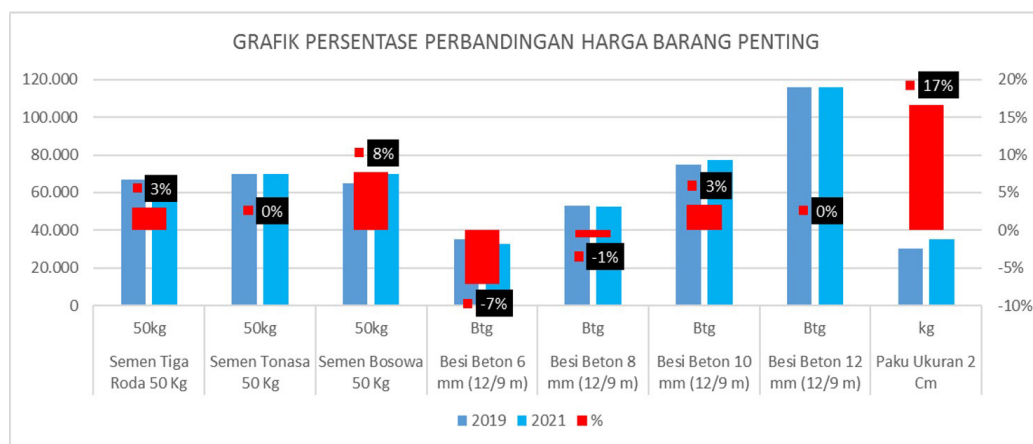
belakang Rp. 118.600 naik 5% ke harga Rp. 125.000, harga daging ayam ras Rp. 35.100 turun 18% ke harga Rp. 28.700, harga cabe merah besar Rp. 33.500 turun 5% ke harga Rp. 31.700, harga cabe rawit merah Rp. 45.100 naik 4% ke harga Rp. 47.700, harga bawang merah Rp. 39.600 turun 12% ke harga Rp. 35.000, dan harga bawang putih hanan Rp. 46.500 turun 30% ke harga Rp. 32.700.

Berdasarkan perbandingan harga barang penting di Kota Kendari Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara pada gambar 7 menunjukkan perbandingan harga barang penting di daerah tol laut terdapat kenaikan dan penurunan harga komoditas. Harga

semen tiga roda 50kg Rp. 67.000 naik 3% ke harga Rp. 69.000, komoditas semen tonasa 50kg terdapat tidak terjadi kenaikan ataupun penurunan harga, tetap Rp. 70.000, terdapat kenaikan semen bosowa 8% Rp.65.000 ke harga 70.000, harga komoditas besi beton 6 mm/btg Rp. 35.000 turun 7% ke harga Rp. 32.500, harga komoditas besi beton 8 mm/btg Rp. 53.000 turun 1% ke harga Rp. 52.500, harga komoditas sbesi beton 10 mm/btg Rp. 75.000 naik 3% ke harga Rp. 77.500, harga komoditas besi beton 12 mm/btg Rp. 116.000 tidak terjadi kenaikan atau penurunan harga, dan harga komoditas paku ukuran 2cm/kg Rp. 30.000 naik 17% ke harga Rp. 35.000.



Gambar 2 Grafik Perbandingan Harga Bahan Pokok



Gambar 3 Grafik Perbandingan Harga Kebutuhan Barang Penting

D. Simpulan

Hasil penelitian menunjukkan beberapa kendala dalam implementasi tol laut di Provinsi Sulawesi Tenggara meliputi; konsistensi pemerintah dalam kebijakan dan penentuan rute tol laut mengakibatkan ketidakseimbangan pergerakan barang dalam mencapai pemerataan muatan balik, sehingga kegiatan muatan balik komoditi atau hasil bumi dan kelautan daerah masih menggunakan pelayaran ekspedisi, serta sosialisasi terhadap masyarakat belum maksimal untuk memanfaatkan program tol laut. Dari hasil analisis diperoleh kesimpulan bahwa program tol laut terhadap manfaat sangat efektif dengan bobot 0,287823083.

Strategi yang harus diutamakan dalam penunjang efektivitas adalah faktor biaya

dan faktor rute dengan subfaktor; subsidi kontainer, biaya handling, frekuensi pelayaran, dan waktutempuh pelayaran. Selain itu faktor regulasi perlu mendapat perhatian karena variabel perangkingan menunjukkan nilai terendah dengan bobot 0,135502974. Disparitas kebutuhan pokok dan barang penting antara daerah asal pelabuhan Makassar dan kota Raha sebagai pelabuhan singgah rute T-7 tertinggi mencapai 67%, dalam pelaksanaan program tol laut terdapat penurunan harga kebutuhan pokok dan barang penting sebesar 1% - 30%. Keterbatasan penelitian ini hanya membandingkan prioritas dari segi faktor dan tidak membandingkan subfaktor serta tidak membandingkan antar pelabuhan hanya menerangkan tingkat efektivitas pada dua pelabuhan saja.

E. Daftar Pustaka

- Apriani, D., & Elisabet, Y. A. (2017). Sistem Pendukung Keputusan Menentukan Efektifitas Pembelajaran Metodologi Penelitian Sistem Informasi Di Stmik Pringsewu Dengan Metode Analitical Hierarchy Process (AHP). *Procceding KMSI*, 5(1).
- Furqon Rochyana, M., Susanti, E., Iriani, T., Asri, H., Pelayaran, P. I., Jalan, M., & Pelajar, T. (2018). Efektivitas Penyelenggaraan Tol Laut Trayek T-5 dalam Mengurangi Disparitas Harga Bahan Pokok. *JURNAL VENUS*, 6(11), 1–12. <https://doi.org/10.48192/VNS.V6I11.262>
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. (2021). *Analisis Perkembangan Bahan Pokok di Pasar Domestik dan Internasional*.
- 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>
- Manatuto, A. (2020). Analisa Program Tol Laut Terhadap Ketersediaan Logistik Di wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar Dan Perbatasan (3Tp) Di Indonesia. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 1(9), 53.
- Perpres No. (70). tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal. *Terpencil, Terluar dan Perbatasan*.
- Permendag No. 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.
- Sahid, A., Hamid, E. S., & Armawi, A. (2019). Dampak implementasi asas cabotage dan program tol laut terhadap ketahanan wilayah [Studi di Kabupaten Kepulauan Anambas, Provinsi Kepulauan Riau] (The impact of cabotage principle implementation and the sea toll program on regional resilience [Study in An. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 25(2), 131.
- Saputra, R., Ridwan, M., Nasution, Capt. S., Ekawardani, S., & Mafrudoh, L. (2018). The Effectiveness of Sea Toll Concept Implementation to Develop The Economic Growth in Remote Area. *Advances in Transportation and Logistics Research*, 1(0), 904–914. <https://doi.org/10.25292/ATLR.V1I1.89>
- Verdifauzi, A. (2018). *Analisis Dampak Implementasi Program Tol Laut Terhadap Disparitas Harga*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Halaman ini sengaja dikosongkan.