

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki lebih dari 17.000 pulau yang tersebar dari Sabang hingga Merauke. Letak geografis ini memberikan tantangan besar dalam hal konektivitas dan distribusi logistik, khususnya untuk daerah-daerah terpencil dan terluar. Pemerintah Indonesia menyadari pentingnya memperkuat konektivitas maritim guna mendorong pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah. Program Tol Laut diluncurkan sebagai upaya strategis untuk mengatasi disparitas harga dan meningkatkan efisiensi distribusi logistik antar pulau.

Pemilihan Tol Laut sebagai solusi logistik ini didasari oleh potensi besar Indonesia sebagai negara maritim. Penggunaan jalur laut untuk menghubungkan berbagai daerah menjadi pilihan yang sangat tepat, mengingat tantangan geografis yang ada. Dengan Tol Laut, distribusi barang menjadi lebih efisien dan biaya logistik dapat ditekan, yang sangat penting untuk wilayah-wilayah terpencil yang sulit dijangkau melalui jalur darat (Kementerian Perhubungan RI, 2024). Menurut Dian Junita Arisusanty (2019), tujuan utama dari program ini adalah untuk mengurangi disparitas harga dan memastikan ketersediaan barang-barang pokok di daerah terpencil, yang sebelumnya sangat terbatas oleh aksesibilitas.

**Tabel 1.1 Daftar Trayek Program Tol Laut**

<b>Trayek</b>	<b>Jaringan</b>	<b>Operator</b>
H-1	Tanjung Perak – 438 – Makassar – 766 - Tahuna – 1082 - Tanjung Perak	PT. PELNI (PERSERO)
H-2	Tanjung Perak- 438 - Makassar - 570 - Bobong (Taliabu)-108- Malbufa (Sula)-1075- Tanjung Perak	PT. DJAKARTA LLOYD
H-3	Tanjung Priok - 562 - Teluk Bayur - 562 - Tanjung Priok	PT. MERATUS LINE
H-4	Tanjung Perak - 1359 - Sorong - 1359 -	PT. TEMPURAN

<b>Trayek</b>	<b>Jaringan</b>	<b>Operator</b>
	Tanjung Perak	MAS LINE
H-5	Tanjung Perak - 715 - Kupang - 715 - Tanjung Perak	PT. MERATUS LINE
S-1	Bitung - 89 - Ulu Siau/Tagulandang-64- Tahuna-100-Lirung / Melonguane - 204 - Bitung	PT. DJAKARTA LLOYD
S-2A	Makassar (Soekamo Hatta) - 358 - Ereke - 89 -Raha-111-Sikeli-185-Makassar (Soekamo Hatta)	PT. DJAKARTA LLOYD
S-2B	Makassar (Soekamo Hatta) -501- Bungku -61- Kolonodale-563- Makassar (Soekamo Hatta)	PT. DJAKARTA LLOYD
S-3	Teluk Bayur- 219 - Gn. Sitoli - 109 - Sinabang -616- Pulau Baai - 221 - Teluk Bayur	PT. PELAYARAN PELANI TUNGGAL IKA
S-4	Sorong- 237 - Oransbari - 370 - Waren - 164 - Sarmi-487- Sorong	PT. PELNI (PERSERO)
S-5A	Kupang -45- Rote -78- Sabu -160 - Kupang	PT. PELNI (PERSERO)
S-5B	Kupang-120-Larantuka-32-Lembata (Lewoleba)-91-Kalabahi-745-Kupang	PT. PELNI (PERSERO)
T-1	Tanjung Priok- 86 - Patimban - 1006 - Lhoksumawe- 114- Malahayati- 1250 - Patimban - 86 -Tanjung Priok	PT. CITRABARU ADINUSANTAR A
T-2	Tanjung Priok - 86 - Patimban - 502 - Kijang-144 - Letung - 36 - Tarempa - 122 - Selat Lampa- 61 - Subi - 47 - Serasan - 85 - Midai-241 - Kijang - 502 - Patimban - 86 - Tanjung Priok	PT. PELNI (PERSERO)
T-3	Makassar (Soekarno Hatta)-580-Anggrek-431- Nunukan - 77 - Tarakan - 570 - Makassar	PT. CITRABARU ADINUSANTAR A
T-4	Bitung - 138- Pagimana - 35 - Bunta -28- Mantangisi-21- Ampana-107-Parigi-422- Bitung	PT. DJAKARTA LLOYD
T-5	Tanjung Perak- 1540 - Wasior- 126 - Nabire - 95 - Serui - 1878 - Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE
T-6	Tanjung Perak-1196- Jailolo -23- Tidore -24- Gita- 206 - Weda -1213-Tanjung Perak	PT. PELNI (PERSERO)
T-7	Tanjung Perak -1692- Merauke -363- Agats - 99- Pomako - 1477- Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE
T-8	Tanjung Perak -865- Kisar -34- Letti -11- Moa -81- Damer (Wulur)-963- Tanjung Perak	PT. DJAKARTA LLOYD

<b>Trayek</b>	<b>Jaringan</b>	<b>Operator</b>
T-9	Tanjung Perak -437- Makassar -853-Maba - 144- Galela -72- Morotai -1327- Tanjung Perak	PT. PELNI (PERSERO)
T-10	Tanjung Perak- 710 - Wanci- 216 - Namrole - 895- Tanjung Perak	PT. DJAKARTA LLOYD
T-11	Tanjung Perak- 1133 - Saumlaki- 231 - Dobo - 1313 - Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE
T-12	Tanjung Perak - 334 - Badas - 118 - Bima- 415 - Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE
T-13	Tanjung Perak - 854 - Tarakan - 854 - Tanjung Perak	PT. MERATUS LINE
T-14	Tanjung Perak - 992 - Namlea - 992 - Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE
T-15	Biak - 120 - Teba - 45 - Bagusa - 25 - Trimuris - 21 - Kasonaweja- 91 -Teba- 120- Biak- 35- Brumsi- 35 - Biak	PT. ASDP
T-16	Merauke (Kelapa Lima) - 194 - Kimaam - 180 - Moor - 40 - Bade (mapi) - 105 - Gantentiri (Bovendigul) - 519 - Merauke (Kelapa Lima)	PT. ASDP
T-17	Merauke (Kelapa Lima) - 360 - Atsy - 86 - Agats -86 - Atsy - 96- Senggo - 96 - Atsy - 360 - Merauke (Kelapa Lima)	PT. ASDP
T-18	Timika (Pomako) - 212 - Atsy- 110 - Eci- 110 - Atsy- 82 - Ewer- 8 - Agats - 66 - Sawaerma - 22 - Mamugu - 610 - Timika (Pomako)	PT. ASDP
T-19	Timika (Pomako) - 126 -Agats - 24 - Warse - 40 - Yosakor-64 - Agats - 33 - Ayam - 20 - Katew - 53 - Agats -23- Yurfi -41 - Komor- 64 -Agats - 126 -Timika (Pomako)	PT. ASDP
T-20	Biak -126- Manokwari -51- Numfor -75- Biak	PT. ASDP
T-21	Merauke (Kelapa Lima) - 497 - Dobo - 104 - Elat- 26 -Tual - 136 - Kaimana- 618 - Biak - 108 - Serui- 114 - Nabire - 687 - Elat - 529 - Merauke	PT. PELNI (PERSERO)
T-22	Kupang -201- Waingapu -138- Labuan Bajo - 1319 - Merauke -992/1018- Atapupu/Wini- 121/101-Kupang	PT. PELNI (PERSERO)
T-23	Tanjung Perak - 1008 - Wayaloar-46- Pulau Obi ~4- Babang-22 - Saketa - 148- Gimea/ Tapeleo - 1222 -Tanjung Perak	PT. LUAS LINE
T-24	Tanjung Perak -1026- Piru - 274 - Bula- 221 - Elat -121- Larat - 152 -Tepa-1056-Tanjung	PT. SUBSEA LINTAS

Trayek	Jaringan	Operator
	Perak	GLOBALINDO
T-25	Tanjung Perak- 507 - Reo - 507 -Tanjung Perak	PT. MERATUS LINE
T-26	Tanjung Perak - 1264 - Fakfak - 180 - Kaimana - 130 - Dobo - 1313 - Tanjung Perak	PT. PELNI (PERSERO)
T-27	Tanjung Perak - 903 - Nunukan - 903 - Tanjung Perak	PT. TEMPURAN MAS LINE

Sumber: Kementerian Perhubungan RI, 2024

Dalam pelaksanaannya, program ini melibatkan pengoperasian kapal-kapal yang secara rutin menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di daerah terpencil. Tujuan tersebut diharapkan dapat mendorong pemanfaatan potensi ekonomi yang ada serta membuka pasar baru untuk produk yang dihasilkan di kawasan timur Indonesia. Hal ini juga selaras dengan harapan pemerintah untuk meningkatkan ekonomi daerah-daerah yang sebelumnya kurang mendapat perhatian dalam hal distribusi barang.

Namun, seperti yang dijelaskan oleh Makbul Mubarak (2019), meskipun Tol Laut telah berjalan selama beberapa tahun, implementasinya masih menghadapi banyak tantangan. Keterbatasan fasilitas dan kendala operasional lainnya menjadikan distribusi logistik tidak sepenuhnya optimal. Oleh karena itu, pemilihan Tol Laut sebagai fokus penelitian sangat relevan untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada dan memberikan rekomendasi untuk peningkatan efektivitas program ini.

Program tol laut ini menghubungkan 115 pelabuhan di seluruh Indonesia, melayani sebanyak 39 trayek, dan menggunakan 38 kapal (Kementerian Perhubungan RI, 2024) Bertempat di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, pada tanggal 4 November 2015 dilaksanakan acara Peluncuran Perdana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut Tahun Anggaran 2015 oleh Menteri Koordinator Bidang Maritim dan Sumber Daya, Menteri Perhubungan dan Menteri Perdagangan. Program ini bertujuan untuk menurunkan biaya logistik,

mempercepat waktu pengiriman, serta memastikan ketersediaan barang-barang pokok di wilayah-wilayah terpencil dengan harga yang lebih terjangkau.

Dalam pelaksanaannya, program ini melibatkan pengoperasian kapal-kapal yang secara rutin menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di daerah terpencil. Menurut Dian Junita Arisusanty (2019), tujuan yang ingin dicapai dengan adanya Tol Laut adalah menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga serta menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Tol Laut diharapkan dapat mendorong pemanfaatan potensi ekonomi yang ada serta membuka pasar baru untuk produk yang dihasilkan di kawasan timur Indonesia.

Menurut Makbul Mubarak (2019), Tol Laut sampai sekarang telah dilaksanakan selama kurang lebih empat tahun. Kendati demikian, selama kurang lebih empat tahun pengimplementasiannya, konsep Tol Laut dapat dikatakan belum berhasil dilaksanakan secara optimal. Masih banyak kendala yang terjadi di lapangan berkaitan dengan kebijakan-kebijakan Tol Laut itu sendiri. Kurang optimalnya fasilitas penunjang Tol Laut juga sangat berpengaruh terhadap distribusi barang logistik. Masalah selanjutnya adalah tidak efektifnya sistem Tol Laut yang mengusung konsep *port to port*, dimana hanya masyarakat sekitar pelabuhan yang menikmati manfaat dari program ini, sementara masyarakat di pedalaman masih kurang merasakan dampaknya.

Untuk mengevaluasi dan memahami permasalahan yang terjadi dalam implementasi Program Tol Laut, analisis menggunakan Diagram *Fishbone* (Ishikawa) dianggap sebagai pendekatan yang efektif. Diagram *Fishbone* memungkinkan identifikasi akar penyebab masalah dengan cara mengelompokkan berbagai faktor yang mempengaruhi kinerja program ke dalam beberapa kategori utama, seperti manusia, mesin, metode, material, lingkungan, dan manajemen.

Dengan menggunakan Diagram *Fishbone*, kita dapat memetakan berbagai masalah yang dihadapi oleh Program Tol Laut, seperti keterbatasan infrastruktur

pelabuhan, kurangnya koordinasi antar pihak terkait, keterbatasan sumber daya manusia, serta kendala lingkungan seperti cuaca ekstrem. Selain itu, Diagram *Fishbone* juga membantu dalam mengidentifikasi solusi potensial untuk mengatasi setiap masalah yang telah diidentifikasi.

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis permasalahan program tol laut dalam mendukung distribusi logistik nasional menggunakan Diagram *Fishbone Analysis* dan mengkaji dampaknya terhadap logistik maritim di Indonesia. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang berharga bagi pemangku kebijakan dalam mengembangkan strategi yang lebih efektif dan berkelanjutan untuk Program Tol Laut. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis dalam memahami dinamika logistik maritim di negara kepulauan seperti Indonesia.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kendala pelaksanaan program tol laut dalam ketersediaan dan pemanfaatan kapasitas kontainer?
2. Apa saja dampak rendahnya pemanfaatan kapasitas kontainer dalam program tol laut menggunakan diagram *fishbone*?
3. Apa saja faktor penghambat yang mempengaruhi pemanfaatan kapasitas kontainer dalam program tol laut dengan menggunakan diagram *fishbone*?

## **1.3 Batasan Masalah**

Penelitian ini memiliki batasan agar fokus dalam menganalisis isu ketersediaan dan pemanfaatan kapasitas kontainer pada Program Tol Laut. Beberapa batasan yang diterapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian hanya mencakup trayek yang dioperasikan oleh tiga perusahaan narasumber, yaitu PT TEMAS Tbk, PT Meratus Line, dan PT PELNI.
2. Faktor-faktor yang dianalisis terbatas pada faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pemanfaatan kapasitas kontainer, seperti regulasi, permintaan pasar, dan efisiensi operasional.

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, tujuan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis kendala pelaksanaan program tol laut dalam ketersediaan dan pemanfaatan kapasitas kontainer.
2. Mengidentifikasi dan menganalisis dampak rendahnya pemanfaatan kapasitas kontainer dalam program tol laut menggunakan diagram *fishbone*.
3. Menganalisis faktor penghambat yang mempengaruhi pemanfaatan kapasitas kontainer dalam program tol laut dengan menggunakan diagram *fishbone*.

#### 1.5 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### 1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini memiliki kegunaan teoritis untuk memperkaya literatur mengenai logistik maritim, khususnya terkait dengan implementasi program Tol Laut di Indonesia. Dengan menggunakan pendekatan Diagram Fishbone, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas program Tol Laut, baik dari sisi infrastruktur, kebijakan, maupun sumber daya manusia. Selain itu, hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori mengenai logistik di negara kepulauan dan sistem distribusi barang di daerah terpencil, terluar, dan perbatasan.

##### 2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kepada pemangku kebijakan dan pihak terkait dalam meningkatkan kinerja dan efektivitas Program Tol Laut. Dengan memahami kendala-kendala yang ada dalam implementasi program, hasil penelitian ini dapat digunakan untuk merumuskan strategi yang lebih efisien, seperti peningkatan infrastruktur pelabuhan, perbaikan koordinasi antar instansi terkait, dan peningkatan kualitas sumber daya manusia yang terlibat. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat memberikan gambaran bagi perusahaan logistik, operator pelayaran, dan

stakeholder lainnya dalam merencanakan dan melaksanakan distribusi logistik di wilayah-wilayah yang terhubung dengan program Tol Laut.

